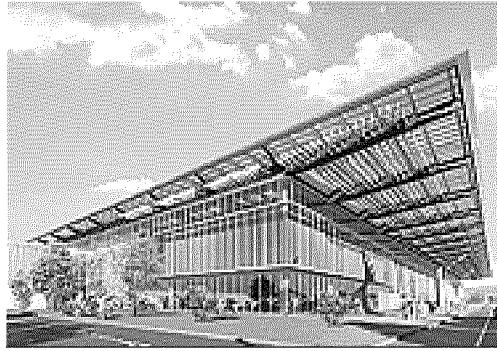


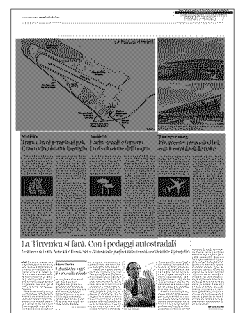
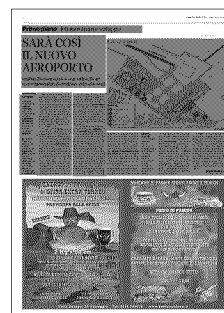
IL PROGETTO DELL'AEROPORTO

Pista, terrazza e hotel Ecco il nuovo Vespucci



di **Mauro Bonciani**

alle pagine 4 e 5



Primo piano | Infrastrutture e sviluppo

SARÀ COSÌ IL NUOVO AEROPORTO

La pista, il terminal, la terrazza col bar, l'hotel Ecco il masterplan, da realizzare entro due anni

Non solo una nuova pista: l'aeroporto Vespucci del futuro sarà molto di più. Lo sviluppo dello scalo è nero su bianco nel master plan 2014-2029 e nello studio di impatto ambientale che Adf, la spa che gestisce lo scalo, ha inviato al ministero dell'Ambiente nei giorni scorsi. Documenti pubblici — ci sono 60 giorni per le osservazioni — complessi da leggere ma che permettono un viaggio nel Vespucci 2020 e oltre.

Il cuore sarà la **pista**, lunga 2.400 metri, orientata verso l'autostrada e che permetterà di avere molti meno dirottamenti per vento forte o condizioni meteo avverse e di far atterrare e decollare **aerei più grandi** e in grado di coprire rotte fino a Mosca, Turchia e Golfo Persico. Entrerà in funzione nel 2017, in tempo per il G7. Dal 2018 al 2023 è previsto il ricambio dei velivoli con modelli A321-737/800 e dal 2024 al 2029 l'offerta sarà incrementata ulteriormente. La pista consentirà di eliminare il sorvolo di Firenze e del comune di Sesto: decolli ed atterraggi avverranno in direzione di Prato, di diminuire l'inquinamento acustico ed atmosferico e di rispondere alla nuova domanda di traffico aereo. I **passaggeri** passeranno dai 2,3 milioni del 2017 a 3 milioni nel 2019, per poi salire gradatamente e toccare i 4,5 milioni nel 2029, cifra che nel caso di scenari ottimistici salirà a 5 milioni e in quelli negativi scenderà a 3,8 milioni di persone.

Per accoglierle sarà rivista e potenziata tutta la **logistica**. Il nuovo **terminal** passeggeri nascerà accanto a quello esistente e sarà operativo dall'inizio del 2018: sarà lungo 230 metri e profondo 100, su tre piani e collegato alla stazione sotterranea della tramvia. Ci sarà una grande hall unica di ingresso e uscita da cui i passeggeri saranno indirizzati verso gli arrivi (al piano terra) e le partenze (al primo piano) mentre il secondo piano sarà riservato ai clienti vip e agli uffici. La zona arrivi avrà 42 banchi di accettazione, 6 varchi di controllo passaporti, 9 nastri per i bagagli, il controllo doganale, l'ufficio bagagli

smarriti e negozi. Al piano partenze sei varchi per i controlli di sicurezza e 12 gates, punti ristoro, aree commerciali, sale di attesa, spazi di assistenza e quelli delle linee aeree. Al secondo piano ci saranno un ristorante e una **terrazza panoramica con bar sul tetto**. Da adesso al 2017 il vecchio terminal sarà adeguato per il previsto incremento di utenti, poi sarà quasi interamente demolito.

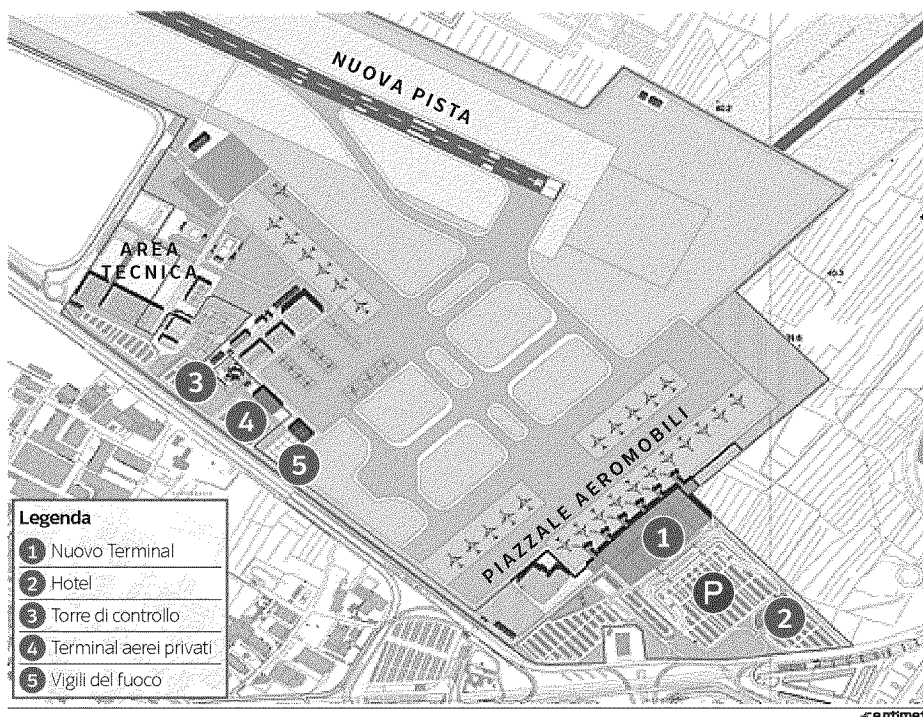
Cambierà, naturalmente, tutto lo scalo, con nuovi piazzali per gli aerei, la nuova mini pista di raccordo, il complesso

degli edifici per vigili del Fuoco, depositi carburanti, polizia e così via. Saranno realizzati nuovi **parcheggi** e una nuova viabilità anche per autobus, taxi e veicoli a noleggio, un grande marciapiede di scambio tra aria/ferro/gomma e un **hotel** proprio davanti all'aeroporto. Tante le opere ambientali connesse, comprese lo smantellamento dell'attuale pista (dal 2019) per «collegare» le aree verdi di Sesto con quella di Castello, e la realizzazione del bosco della Piana per migliorare la qualità dell'aria.

Il **costo** è di 334,5 milioni di euro da qui al 2029, più 31 milioni per la manutenzione straordinaria: la spesa maggiore è per il nuovo terminal (78 milioni entro il 2018 e 106 milioni in totale), per pista e piazzali serviranno 70 milioni. Ad agosto via ai cantieri, i lavori per il terminal dal gennaio 2016 e quelli per la pista nuova 5 mesi dopo. Durante i lavori la pista attuale resterà operativa e consentirà all'Vespucci di continuare a crescere.

Mauro Bonciani
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lo scalo di domani



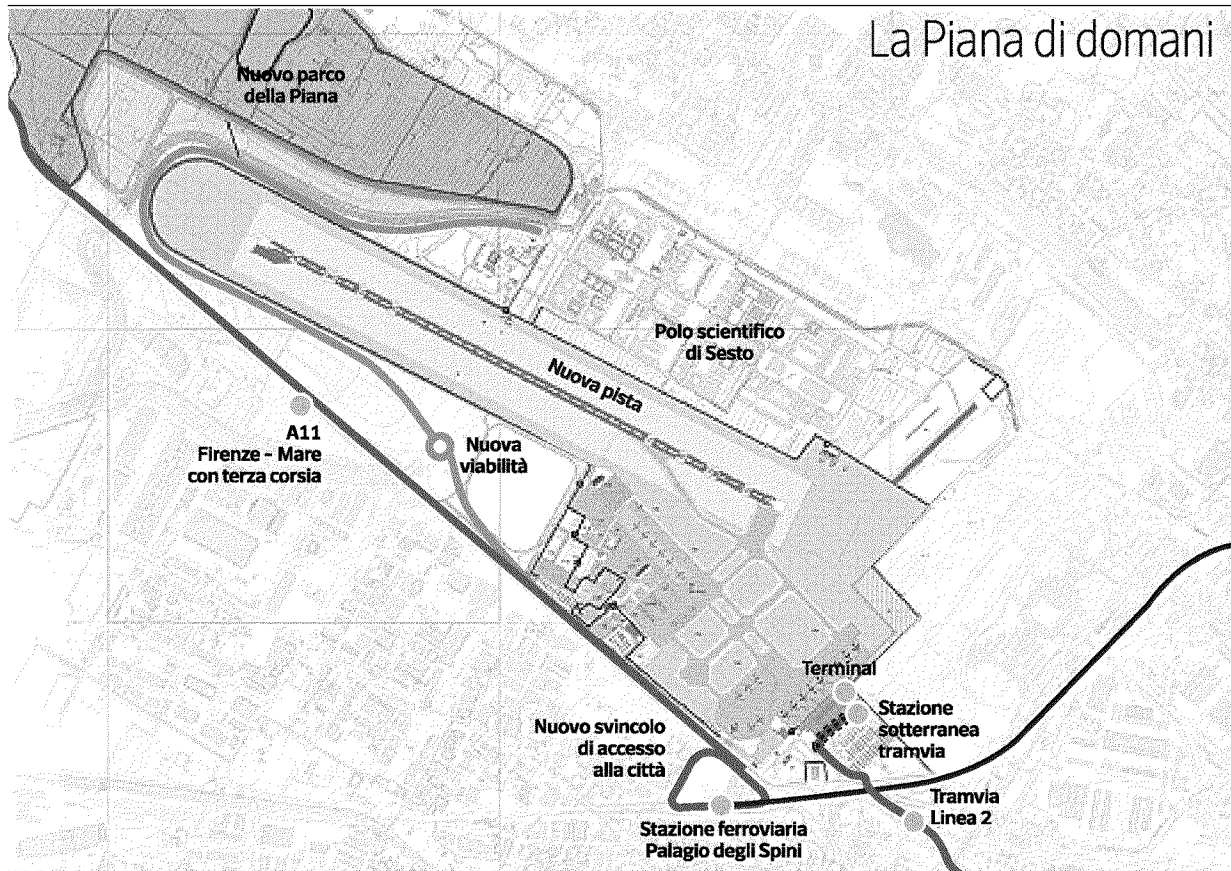
Dormi e vola

Tra le principali novità del futuro aeroporto di Peretola, anche la presenza di un hotel proprio di fronte al terminal sotto al quale fermerà la tramvia che porterà in centro

Le tappe

● Dopo la presentazione la scorsa settimana dello studio ambientale, è partita la **valutazione ambientale**. Le eventuali osservazioni possono arrivare entro **60 giorni**

● Dopo il sì Adf spera di far partire i cantieri preliminari ad **agosto**, dal **2016** quelli per il nuovo terminal, **5 mesi** dopo via anche alla nuova pista. Obiettivo: arrivare pronti al **G7 del 2017**.



In alto il rendering del terminal visto dalla pista con i finger di accesso agli aerei. Sotto, la facciata esterna dell'aerostazione di Peretola

Rumore e smog Più green e meno decibel, con il cambio delle rotte

Rumore e smog sono l'altro capitolo delicatissimo, su cui è puntata l'attenzione dei cittadini e dei sindaci della Piana. E la pista parallela-convergente verso l'autostrada, e lunga 2.400 metri e non i 2.000 previsti dal Pit varato dalla Regione,



con rotte di decollo ed atterraggio che sorvolano territori diversi rispetto agli attuali, è stata scelta da Enac perché migliora l'inquinamento acustico attuale. Perché gli aerei passeranno sopra «per lo più da aree agricole» e insediamenti a artigianali e commerciali, non urbani. Ancora: grazie alle procedure di atterraggio e decollo scelte con la nuova pista, la popolazione «potenzialmente esposta» è sensibilmente inferiore rispetto ad oggi. E i casi di

«possibile superamento dei limiti» potranno essere saniti con «opportuni interventi di risanamento acustico», cioè doppi vetri alle abitazioni.

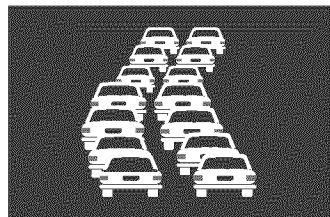
La nuova pista, con aerei più moderni e rotte diverse, permette anche, secondo Adf, la diminuzione dell'inquinamento atmosferico collegato all'aumento del numero di voli, ovviamente rispetto alla soluzione della pista a 2.000 metri. Tra il 2014 e il 2018 le emissioni di inquinanti si mantengono sostanzialmente invariate tranne per il CO (da 105 tonnellate a 135). Allo scenario 2029, invece, «tutti gli inquinanti risultano aumentati» sia per l'aumento del traffico aereo che automobilistico, con emissioni per 2013 tonnellate di CO. E la valutazione di rischio (fatta anche per sostanze cancerogene) mostra come il contributo inquinante dell'aeroporto sia molto inferiore a quello prodotto dal traffico veicolare al 2018 e al 2029. Ma lo studio non ha come obiettivo «la valutazione epidemiologica». (M.B.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Mobilità

Tram e treni accanto al gate E uno svincolo anti-ingorghi

I binari del tram della linea 2 Peretola-Santa Maria Novella, nuove viabilità per auto e bus, un nuovo svincolo per l'autostrada, treni e parcheggi. La modernizzazione dell'aeroporto cambierà radicalmente la mobilità. Cuore dell'operazio-



ne sarà l'intermodalità, cioè il passaggio più comodo possibile tra auto, tram, terminal, mentre per riorganizzare lo svincolo autostradale e la viabilità per Sesto è stato scelto un tracciato parallelo al Fosso Reale che sarà spostato.

Tra le novità anche la stazione ferroviaria dedicata all'aeroporto e collegata con percorso pedonale, sottopasso autostradale che si affiancherà alla stazione sotterranea del tram, al «Palagio degli Spini», dove ora

sono gli autonoleggi. Il nuovo svincolo scioglierà il traffico, ma si punta molto su treni e tram (attesi per il 2018) e i soli 4,5 km di distanza dal centro dovrebbero incentivare l'uso di mezzi pubblici e taxi. Interventi da poco più di 10 milioni per Sat, mentre la tramvia sarà a carico dei gestori dei cantieri appena iniziati.

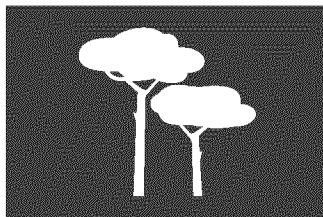
La viabilità di arrivo si diramerà dal nuovo svincolo con un percorso ad anello fino al terminal che permetterà di raggiungere i parcheggi e poi tornare all'ingresso o di «uscire» e rientrare sullo svincolo verso la città o verso auto e superstrade. I parcheggi arriveranno a 3.597 posti auto, (931 sosta breve, 875 sosta lunga), 369 per noleggio, 1.144 per dipendenti, 44 posti per taxi e 16 per bus. Prevista anche una mobilità ciclabile, in particolare, nel parco della Piana, mentre altri interventi saranno per la viabilità di servizio per lo scalo (e dentro lo scalo) e per tutti gli operatori, nonché per i mezzi di soccorso della Polizia. (M.B.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ambiente

Laghi, canali e torrenti La rivoluzione dell'acqua

Uno dei capitoli più critici, vista l'area densamente abitata e con insediamenti industriali, in cui crescerà l'aeroporto, è quello ambientale. E al ministero sono stati inviati faldoni di documenti e cartine che spiegano cosa sarà fatto. In sin-



tesi si interverrà per spostare il Fosso Reale e per tutelare le aree umide superstiti nella zona e con il bosco della Piana. Il Fosso Reale sarà «dirottato» in parte: il nuovo tracciato abbandona quello originario nei pressi dello stabilimento Baxter, con una grande curva che lo porta a scorrere in adiacenza al lato nord ed ovest dell'area aeroportuale e poi, passando sotto la A11, costeggia la discarica di Case Passerini e si ricongiunge all'alveo esistente. Una

rivoluzione, quella della nuova pista, per il sistema delle acque della zona. Ma non solo: una sfida è quella della messa in sicurezza idraulica del Polo scientifico di Sesto e la soluzione ideata è un nuovo invaso di raccolta delle piogge, accorpandolo al nuovo bacino previsto a sud-est in prossimità dello svincolo di Sesto Fiorentino, a servizio dell'aeroporto e dell'area sud di Castello. Complessi gli interventi per le aree umide. I 10 ettari dello Stagno di Peretola nella nuova area aeroportuale sarà rilocalizzato. C'è poi in località Pantano un altro bacino di circa 1,5 ettari, creato artificialmente per favorire l'arrivo di uccelli, nonché l'area protetta La Querciola con lo stagno di Focognano con gli uccelli migratori. Anche questi due stagni saranno spostati. Infine cambia, rispetto a quanto previsto, la localizzazione del bosco della Piana: sarà realizzato nel parco urbano a nord dell'aeroporto, mantenendo il sistema di dune in prossimità dell'autostrada. (M.B.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA