

Presenza Politica

Mensile — Anno XVII - n. 2 - agosto 2008 - Sped. abb. post. D.L. 353/2003 conv. In legge 27/2/04 n. 46 art. 1 c. 2 DCB Firenze

FIRENZE MERITA UN AEROPORTO “VERO”

L'Udc a favore del potenziamento di Peretola

La mattina del prossimo 16 settembre è previsto un Consiglio regionale straordinario per discutere del potenziamento del sistema aeroportuale toscano. E' all'ordine del giorno della seduta anche una nostra mozione, che parte dal presupposto che è fondamentale che Firenze, il suo hinterland e l'intera Toscana centrale, anche per il ruolo che questo territorio svolge quale nodo strategico dei trasporti, sia dotata di un aeroporto efficace nel contesto del sistema aeroportuale toscano, efficiente quanto a funzionalità propria, compatibile dal punto di vista degli impatti ambientali, capace di soddisfare le esigenze legate all'economia territoriale che ha i suoi punti di forza nei servizi, nel turismo e in un tessuto con produzioni di qualità che non può che trarre vantaggi da infrastrutture sicure ed efficienti.

La mozione dell'Udc sottolinea e ricorda che il Consiglio comunale di Firenze aveva approvato il 25 ottobre 2004 un ordine del giorno che invitava il Sindaco “a tenere aperto il confronto con i Comuni contermini, con la Regione Toscana e con AdF spa in merito al Piano di sviluppo aeroportuale dello scalo Amerigo Vespucci per valutare - sul piano tecnico, economico e ambientale - e attuare tutte le misure necessarie per ridurre gli impatti e rendere più efficienti e funzionali le operazioni di volo, l'accessibilità dello scalo e i servizi ai passeggeri.

Successivamente, il 15 dicembre 2004, Adf presentava uno “Studio sulle possibili alternative di espansione dell'attuale pista di volo dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze”, assolutamente coerente e compatibile con l'ordine del giorno approvato due mesi prima dal Consiglio comunale di Firenze, studio che avanzava l'ipotesi della seconda pista parallela all'autostrada (con sei tracciati diversi) come quella che meglio di altri interventi sarebbe stata in grado di minimizzare l'impatto sul territorio, evidenziando anche che nel caso fosse stata mantenuta l'attuale configurazione della pista di volo -secondo quanto previsto dal *master plan*-, sarebbe comunque rimasto inalterato il coefficiente di utilizzabilità

della stessa, e di conseguenza inferiore al minimo previsto dalla normativa vigente e dalle disposizioni internazionali.

E' da questo “studio” che bisogna, secondo noi, ripartire: verificando in tempi rapidi, senza sterili pregiudizi e approssimative valutazioni, se esistano effettivamente soluzioni alternative all'attuale pista di volo dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze, tali da garantire contestualmente il miglioramento della funzionalità dello scalo, l'innalzamento delle condizioni di sicurezza, la riduzione dell'impatto ambientale, il suo sviluppo, nel quadro di innalzamento dell'efficacia, efficienza e compatibilità del sistema. Nella consapevolezza che l'aeroporto di Peretola, nei prossimi anni, senza consistenti adeguamenti e migliorie, sarà costretto ad un inevitabile ridimensionamento, che significherebbe di fatto la sua chiusura, con tutte le inevitabili e pesantissime ricadute anche sull'indotto turistico e commerciale dell'intera toscana. Ma anche che ogni intervento strutturale -a cominciare da un diverso orientamento della pista- avrebbe conseguenze positive per le zone abitate attualmente sorvolate dagli aerei e restituirebbe al “parco urbano” la pregiata area occupata dalla pista adesso in esercizio, oltretutto qualificando l'intervento urbanistico previsto nella confinante area di Castello. Infine migliorerebbe in maniera decisiva - aspetto questo non certo da sottovalutare- la funzionalità dello scalo, innalzandone notevolmente anche i livelli di sicurezza.

Noi siamo fra coloro che ritengono possibile scommettere sul raggiungimento -contemporaneo- di tutti questi obiettivi. Perché crediamo che Firenze meriti un aeroporto degno di questo nome, che contribuisca a farle, finalmente, “prendere il volo”, dopo decenni di divieti e di ostacoli di ogni genere.

Marco Carraresi

Presidente del gruppo Udc in Consiglio regionale

All'interno è inserito l'ultimo numero del notiziario dell' "Associazione Valentino Giannotti per lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze". Una rivista che viene pubblicata solo grazie al lavoro volontario di alcuni soci dell'associazione, e che è utilissima per chi si vuole documentare sulle vicende che riguardano lo scalo fiorentino. Il nostro è ovviamente anche un invito a dare una mano a chi, da tanti anni, si sta impegnando per un obiettivo fondamentale per il futuro di Firenze.

Carraresi (Udc): «Consiglio regionale sugli aeroporti»



Qui sopra, il presidente di Adf, Michele Legnaioli



ORLANDO PACCHIANI

Partirà nei prossimi giorni la raccolta di firme per indire un Consiglio regionale straordinario sul sistema aeroportuale toscano. «Spero siano d'accordo tutti, la questione merita un serio approfondimento a livello istituzionale», dice Marco Carraresi, capogruppo dell'Udc, promotore dell'iniziativa. E fermo sostenitore di un potenziamento dello sviluppo dell'aeroporto «Vespucchi» di Firenze, perseguendo la strada della pista parallela all'autostrada.

Partiamo dall'obiettivo, Carraresi: potenziamento di Peretola sì, ma fino a dove?

Ho sentito parlare di 8 milioni di passeggeri e mi sembra un obiettivo chiaramente fuori scala. Ma 4 milioni corrisponderebbero alla richiesta del mercato. E perché si dovrebbe rinunciare a un'opportunità che sarebbe, peraltro, a carico di Adf?

Cosa la convince delle ipotesi di pista parallela, o quasi, già presenti nello studio del 2004?

In particolare che si andrebbe a sorvolare, differenzialmente da quanto accade adesso, zone totalmente non urbanizzate e questo sarebbe una garanzia anche per il futuro. Con enorme vantaggio delle zone attualmente penalizzate come Peretola, Quaracchi e Brozzi. Sbaglia chi, come Barducci, dice che sarebbero interessati i nuovi edifici dell'area di Castello: basta scorrere lo studio di Adf, l'unica area coinvolta sarebbe semmai il parco, non le costruzioni. Aggiungo in più che si potrebbe fare senza problemi la terza corsia nel primo tratto della Firenze mare, cosa ora impossibile.

E sul fronte opposto, quello di chi dice no, non la convince proprio niente?

Mi sembra un'opposizione pregiudiziale dettata da vari motivi, alcuni dei quali francamente incomprensibili come quelli del Comune di Sesto, tra i più fermi oppositori di questa proposta. Non si vuole disturbare l'oasi di Focognano? Allora vuol dire che si ritengono cittadini di serie Z quelli che vivono ora con gli aerei a un passo dai propri tetti. Non vorrei ci fosse qualcos'altro.

A cosa si riferisce?

Temo che qualcuno pensi che lo sviluppo di Firenze possa compromettere il buon funzionamento di Pisa. Ma se è vera la politica dell'integrazione, Firenze con una pista

finalmente polifunzionale sarebbe solo un valore aggiunto, non toglierebbe niente a Pisa. Mi viene in mente anche un'ipotesi estrema, che qualcuno pensi a tutelare anche l'aeroporto di Bologna. Ma la lascio come un'eventualità remota.

Non la convince la tesi che Pisa, con i miglioramenti dei collegamenti, sarà distante da Firenze come gli aeroporti di tutte le capitali europee? E che quindi Firenze va bene così com'è?

La mia valutazione è esattamente il contrario. Questo in Europa è l'aeroporto più vicino al centro della città: vogliamo sfruttarlo questo straordinario vantaggio oppure no?

Qualcuno parla di difesa campanilistica.

Non è così: in Toscana siamo a 4,5 milioni di passeggeri e tutti par-



Marco Carraresi, capogruppo dell'Udc in consiglio regionale

*Parte la raccolta di firme
per una seduta straordinaria
«La soluzione per lo sviluppo
c'è, chi afferma il contrario
lo fa per secondi fini»*

lano di un potenziale di 6-7 milioni. C'è spazio per crescere. E visto che si parla di Ampugnano a Siena, non capisco perché Firenze dovrebbe restare fuori da questa discussione.

Come prevede si evolverà il dibattito? Presidente della Provincia Renzi a parte, tutte le componenti istituzionali, Regione in testa, sono contrarie.

La questione sul tavolo è chiara: il progetto di sviluppo dell'aeroporto e di conseguente diminuzione dell'impatto sul territorio esiste. Chi afferma il contrario lo fa sicuramente per secondi fini. Non mi meraviglia la posizione della Regione, che probabilmente fa il tifo per aeroporti diversi da quello fiorentino. Mi sorprende semmai il sindaco di Firenze che, invece di tutelare e promuovere le infrastrutture della propria città, fa di tutto per mortificarle se non per affossarle completamente.

Aeroporto: settant'anni tra progetti e delusioni

Idee per spostare la pista, proposte di ampliamento... Ma i problemi per la struttura di Peretola, iniziati nel 1932, non sono mai finiti

DI ENNIO CICALI

Sembra una lunghissima novella dello stento, la storia dell'aeroporto di Firenze. Una storia che viene da molto lontano, da quando nel 1910 i primi pionieri del volo si esibirono al Campo di Marte. Nel 1923 nasce l'aeroclub Firenze, cinque anni dopo i principali enti della provincia decidono la costruzione di un grande aeroporto per consentire lo scalo di due linee aeree: Roma-Venezia-Vienna e Roma-Milano-Berlino. Sorgerà su di un terreno a circa un chilometro dall'abitato di Peretola, ufficialmente denominato «campo di fortuna di Firenze», con la linea di volo parallela alla costruenda autostrada per evitare gli ostacoli naturali. È il primo passo per la costruzione dell'aeroporto, fin dall'inizio il cammino è accidentato: la costruzione della pista, da ultimare in dieci mesi, è più lunga del previsto e solo nel 1932 Vasco Magrini può atterrare a Peretola. Com'è nello spirito di quegli anni, la gestione del nuovo scalo è militare, con apertura all'attività civile. La successiva costruzione della Scuola di guerra aerea alle Cascine amplifica ancor più il ruolo militare. Nel 1938 è decisa la costruzione di una aviorimessa metallica e di una nuova pista orientata come l'attuale. Ancora oggi è difficile da spiegare perché fu scelto un orientamento così strano che pone monte Morello sulla rotta degli aerei. Con l'entrata in guerra l'aeroporto raddoppia la superficie a disposizione. A Peretola avrebbe avuto sede un reparto tornato dalla Russia con pochi caccia Mc 202 operativi. L'8 settembre '43 erano presenti due squadriglie da caccia con i vetusti biplano Cr. 42. Nel 1943 sono costruite tre grandi

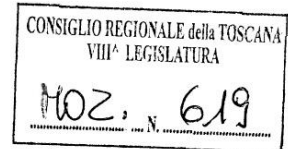
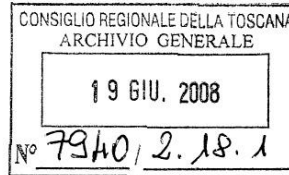


Un'immagine d'epoca dell'aeroporto di Peretola che può apparire simbolica: un vigile urbano sembra bloccare il decollo di un aereo

aviorimesse affiancate che indicano chiaramente l'intenzione di ripristinare la pista parallela all'autostrada. Nell'agosto 1944 i guastatori tedeschi in ritirata distruggono le aviorimesse, risparmiando le palazzine del comando. Firenze perde, con la distruzione delle strutture di Peretola, l'occasione di avere un grande aeroporto. Sopravvive solo la palazzina e niente altro: i meno giovani ricordano ancora che l'arrivo o il decollo di qualche aereo di passaggio era segnalata con un colpo di moschetto. Mentre molte grandi città possono dotarsi di un aeroporto, utilizzando le strutture militari - Pisa insegna - Firenze perde una grande occasione, una delle tante nella storia della città. L'area destinata allo scalo è ulteriormente ridotta con la restituzione a uso civile del terreno a sud est utilizzato per l'ampliamento. Nonostante le vicissitudini molti fiorentini non demordono, primo tra tutti l'aeroclub. Nel 1946 nasce la compagnia aerea Tesei e un anno dopo i Dc 3 ricominciano a volare: otto aerei Dc-3 e uno staff di piloti e dirigenti con progetti molto ambiziosi. Tutto finisce con un incidente che il 20 febbraio 1948 schianta un aereo sulle colline di Collesalveti. In pochi mesi, dal 15 aprile all'8 novembre '47 gli aerei della Tesei hanno compiuto circa un milione di chilometri, trasportato 34.768 passeggeri e

223.000 chili di merce. Numeri che oggi fanno sorridere, ma è il 1947! Le compagnie aeree, pur interessate allo scalo di Firenze, chiedono sostanziali miglioramenti, soprattutto nella lunghezza e nell'orientamento della pista. Nel 1949 l'ing. Giorgio Bonsi presenta un progetto di massima per una nuova pista perpendicolare alla vecchia con l'asse di decollo verso Prato. Sembra fatta, ma il ministero competente non è interessato, tutto finisce per mancanza di soldi. Grazie all'attività dell'aeroclub, che conta molti soci, Peretola è teatro di affollatissime «giornate dell'aria», ma l'aeroporto resta un sogno che ogni tanto fa capolino sulle pagine dei giornali. Negli anni '60 qualche compagnia si riaffaccia su Firenze, mentre tante città italiane potenziano i loro scali. A Peretola fanno scalo alcuni servizi estivi, grazie alle buone condizioni meteorologiche. Nel 1960 l'ing. Canta, incaricato dalla Camera di commercio, individua nella piana di S. Giorgio a Colonica, fra Prato e Campi Bisenzio la sede per il nuovo aeroporto. Alle stesse conclusioni giunge due anni più tardi l'architetto Luciano Nustrini, tra l'altro pilota di notevole levatura. Nel 1967 è presentato il progetto per un nuovo aeroporto a S. Giorgio a Colonica, caldeggiato dalla Camera di commercio e

dall'Amministrazione provinciale, opera dell'architetto Luciano Nustrini, progetto che è approvato all'unanimità. Approvato anche dai Comuni di Prato e Campi Bisenzio... Sembra quasi fatta ma nel 1973 i due comuni cambiano idea: il no è deciso: Un anno dopo, nel 1974 - notare i tempi biblici - anche la Regione Toscana fa marcia indietro, bloccando il progetto fiorentino in favore dell'aeroporto di Pisa. Gli otto miliardi già stanziati del governo sono dirottati per il potenziamento della ferrovia Firenze-Pisa. La storia dell'aeroporto di Firenze si ferma qui. La sede originaria resta Peretola, anche se nel tempo sono stati eseguiti numerosi e importanti lavori per potenziare lo scalo, oggi uno dei più importanti d'Italia, nonostante le dimensioni e l'orientamento della pista. L'elenco delle compagnie che si sono affacciate sull'aerostadio fiorentino è lunghissimo: qualcuna è rimasta, altre se ne sono andate. Periodicamente si torna a parlare di Peretola, come accade in questi giorni: pista lunga o si lascia così, si sposta di poco o di molto, si gira. Chissà... Sono passati 60 anni da quando si cominciò a sperare di volare, a Firenze resta un primato: quello di una città con tanti progetti irrealizzati, di patrimoni perduti, di altri in bilico.



Mozione: Per il miglioramento della funzionalità, l'innalzamento delle condizioni di sicurezza, la riduzione dell'impatto ambientale, lo sviluppo dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze.

IL CONSIGLIO REGIONALE

ritenuto essenziale per Firenze, per il suo hinterland e per la Toscana centrale, anche per il ruolo che questo territorio svolge quale nodo strategico dei trasporti, che l'area fiorentina sia dotata di un aeroporto efficace nel contesto del sistema aeroportuale toscano, efficiente quanto a funzionalità propria, compatibile dal punto di vista degli impatti ambientali, capace di soddisfare le esigenze legate all'economia territoriale che ha i suoi punti di forza nei servizi, nel turismo e in un tessuto con produzioni di qualità che non può che trarre vantaggi da infrastrutture sicure ed efficienti;

ribadito, anche nel settore delle infrastrutture aeroportuali, il ruolo degli Enti locali e della Regione Toscana in materia di pianificazione territoriale, finalizzata a perseguire l'equilibrio qualificante tra esigenze di sviluppo e imprescindibili limiti ambientali;

sottolineato come la società AdF spa, che ha ottenuto nel corso del 2003 la concessione totale per la gestione dello scalo "Amerigo Vespucci" fino al 2043, quale concessionaria ha il compito di predisporre e presentare al Ministero delle infrastrutture le auspicabili ipotesi per il miglioramento dello scalo;

sottolineato, visto che nella zona sono presenti e in futuro saranno insediate altre infrastrutture di mobilità, come il miglioramento funzionale dello scalo "Amerigo Vespucci" e l'innalzamento delle condizioni di sicurezza delle operazioni di volo debbano avvenire nell'ambito di una programmazione che ponga al centro il riequilibrio ambientale e la riqualificazione dell'area circostante, a partire dal problema del rumore prodotto dai movimenti degli aeromobili;

considerato che il Consiglio comunale di Firenze aveva approvato il 25 ottobre 2004 un ordine del giorno che invitava il Sindaco "a tenere aperto il confronto con i Comuni contermini, con la Regione Toscana e con AdF spa in merito al Piano di sviluppo aeroportuale dello scalo "Amerigo Vespucci" per valutare - sul piano tecnico, economico e ambientale - e attuare tutte le misure necessarie per ridurre gli impatti e rendere più efficienti e funzionali le operazioni di volo, l'accessibilità dello scalo e i servizi ai passeggeri. Tale confronto, fatto salvo il Piano di sviluppo aeroportuale che ha ottenuto la pronuncia di compatibilità ambientale con prescrizioni da parte del Ministero dell'ambiente (*master plan*), potrà essere aperto a future soluzioni alternative che dovranno contestualmente garantire il miglioramento della funzionalità dello scalo, l'innalzamento delle condizioni di sicurezza, la riduzione dell'impatto ambientale, il suo sviluppo, nel quadro di innalzamento dell'efficacia, efficienza e compatibilità del sistema";

preso atto che successivamente, il 15 dicembre 2004, Adf presentava uno "Studio sulle possibili alternative di espansione dell'attuale pista di volo dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze", assolutamente coerente e compatibile con l'ordine del giorno approvato due mesi prima dal Consiglio comunale di Firenze, studio che avanzava l'ipotesi della seconda pista parallela all'autostrada (con sei tracciati diversi) come quella che meglio di altri interventi sarebbe stata in grado di minimizzare l'impatto sul territorio, evidenziando anche che nel caso fosse stata mantenuta l'attuale configurazione della pista di volo -secondo quanto previsto dal *master plan*-, sarebbe comunque rimasto inalterato il coefficiente di utilizzabilità della stessa, e di conseguenza inferiore al minimo previsto dalla normativa vigente e dalle disposizioni internazionali;

IMPEGNA LA GIUNTA REGIONALE

ad attivarsi per verificare in tempi rapidi, di concerto con il soggetto gestore e con i soggetti istituzionali coinvolti, la possibilità di realizzare soluzioni alternative -a partire dallo studio predisposto a suo tempo dalla Società AdF- all'attuale pista di volo dell'aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze, tali da garantire contestualmente il miglioramento della funzionalità dello scalo, l'innalzamento delle condizioni di sicurezza, la riduzione dell'impatto ambientale, il suo sviluppo, nel quadro di innalzamento dell'efficacia, efficienza e compatibilità del sistema.

Marco Carraresi