

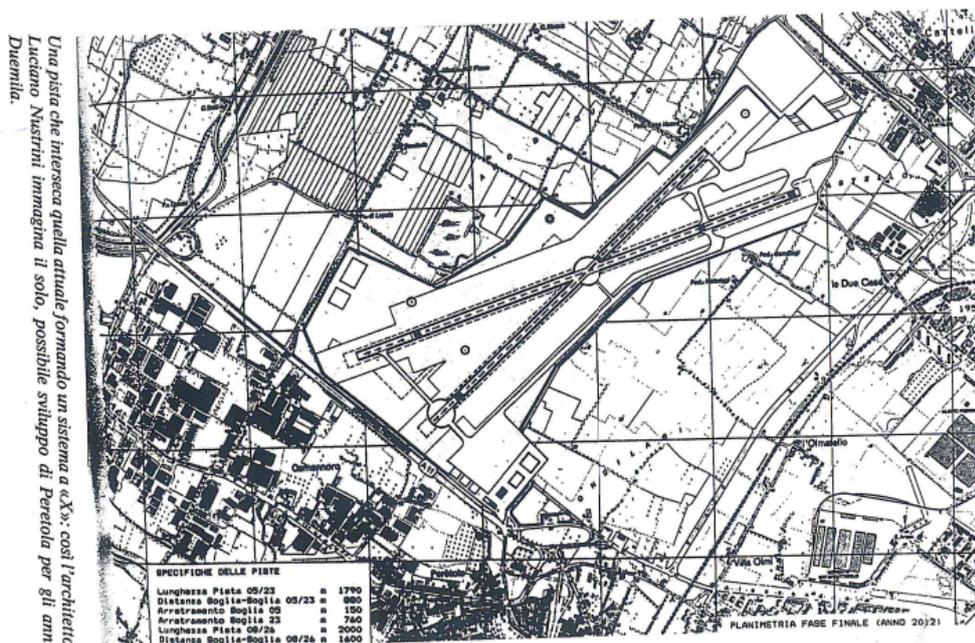
## Verso un'unica area urbanizzata da Firenze a Pisa Aeroporto di Firenze: quale futuro?

La risposta è semplice: l'aeroporto di Firenze è a Pisa.

Ci sono due fondamenti per questa risposta: uno è fornito dalla storia dei progetti di aeroporti a Firenze; l'altro dalla necessità di affrontare l'evoluzione dell'assetto urbanistico non solo di Firenze, ma di tutta l'area che va da Firenze fino alla costa ad ovest (Pisa e Livorno).

### 1 I progetti di AdF

Per trovare la prima parte della risposta occorre studiare la storia e quindi leggere i libri. In "Firenze, il cielo racconta" [1], di Roberto Baldini, ex giornalista de "La Nazione", a pag. 224 leggiamo: "E' possibile pensare, oggi [1993], a un ulteriore potenziamento dello scalo? Ci sono spazi sufficienti? C'è un solo uomo in grado di rispondere scientificamente a queste domande come architetto, come pilota e come fiorentino: Luciano Nustrini [...]. Non a caso la società di gestione dell'aeroporto gli ha affidato l'incarico di predisporre il "piano regolatore aeroportuale" del nuovo secolo. E lui l'ha fatto in duecento cartelle fitte di dati e documenti nelle quali lancia una proposta [...]: una seconda pista non più parallela all'autostrada, bensì obliqua rispetto alla pista esistente, con la quale verrebbe a formare una X restando in gran parte all'interno del sedime aeroportuale."



A pag. 225: "La pista di Peretola è e può essere soltanto unidirezionale per l'orografia del territorio circostante. [...] E' un progetto, beninteso, che tiene conto dei nuovi insediamenti previsti a Castello, come il polo scientifico universitario, e degli altri interventi sulla Piana di Sesto, e che porterebbe ad una potenzialità ricettiva di 2 milioni di passeggeri l'anno."

Notiamo innanzitutto che i 2 milioni di passeggeri sono stati raggiunti nel 2014 grazie alla sola pista esistente.

Alcune novità hanno però un impatto su questo progetto del 1993, indicato successivamente con pista 9/27, l'unico a detta degli esperti realizzabile già prima del 2000.

1. Nell'ambito del supporto tecnico alla variante al PIT varata nel 2015, la pista 9/27 è stata presa in considerazione e confrontata con la pista 12/30 dell'attuale Master Plan proposto da ENAC. La pista 9/27 è stata scartata da parte di ENAC [2] perché incompatibile con gli insediamenti a

est e nord-est del sedime aeroportuale alcuni realizzati successivamente alla proposta Nustrini (la Scuola dei marescialli Carabinieri), altri già esistenti (l'Istituto farmaceutico militare).

2. L'ICAO sconsiglia la costruzione di piste unidirezionali, dato che non consentono da parte dei piloti la gestione di situazioni in cui atterraggio e decollo sono messi a rischio dai venti in coda. Questo problema abbatte il coefficiente di utilizzo.

Quindi ad oggi, 2016, gli sviluppi edilizi nella piana e le nuove norme di sicurezza dei voli aerei impediscono la realizzazione dell'unico progetto di ampliamento dell'aeroporto di Firenze realizzabile intorno al 2000.

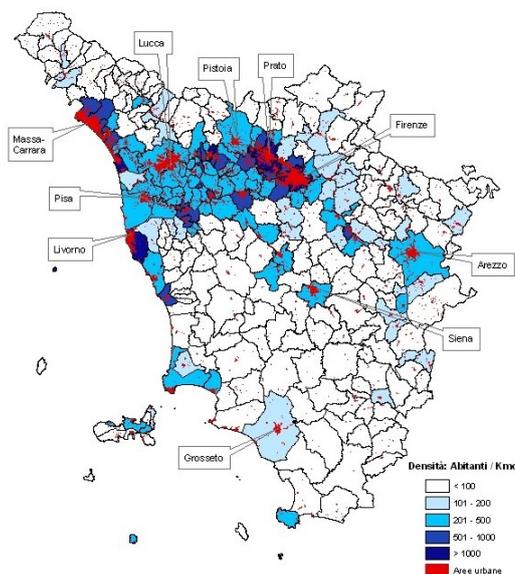
## 2 Le organizzazioni sindacali e Confindustria affrontano la crisi economica a Firenze

Nel 2015 quando come rappresentanti sindacali di CNR e UNIFI ci siamo rivolti alla Camera del Lavoro di Firenze per spiegare la posizione dei lavoratori e degli iscritti dell'area circa il progetto di nuovo aeroporto, siamo stati rimandati al patto per lo sviluppo siglato nel 2010. Nel 2010 le organizzazioni sindacali CGIL, CISL e UIL di Firenze firmarono con Confindustria Firenze il documento "Patto per un'agenda dello sviluppo" [3]. Ad oggi per la CGIL quel patto costituisce la base per la ripresa industriale della provincia di Firenze dopo l'inizio della crisi economica del 2008 e non ci sono stati, ancora, aggiornamenti.

Nel patto per lo sviluppo del 2010 leggiamo della necessità di una messa in sicurezza dell'aeroporto di Firenze, ovvero il mantenimento dell'attuale scalo, ma non si menziona la costruzione della nuova pista, e la messa in sicurezza doveva essere compatibile con una serie di vincoli, quali il Parco della piana (dall'asse Sesto-Castello a nord fino all'autostrada a sud). Nel testo si legge chiaramente che da una parte occorre affrontare la crescita del turismo, con esplicita menzione delle vacanze short-break, dall'altra i vincoli ambientali e lo sviluppo tecnologico dell'area Osmannoro.

La nuova pista parallela all'autostrada non è compatibile né con il Parco della piana individuato tra Sesto e l'autostrada, né con il polo tecnologico dell'Osmannoro.

## 3 L'espansione urbanistica in Toscana



Nella zona pianeggiante tra Firenze e Pisa sta aumentando la popolazione. Questo non avviene per incremento demografico, dato che in Italia la popolazione è stabile e si prospetta in diminuzione.

Avviene perché la popolazione si trasferisce, per seguire le opportunità di lavoro, nelle città. In particolare nelle piccole città che si sviluppano tra quelle più grandi [4].

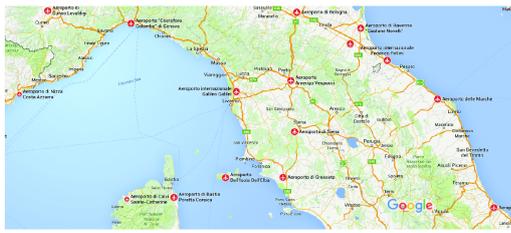
Nelle stazioni ferroviarie di Firenze e Pisa transitano, rispettivamente, 59 e 15 milioni di persone l'anno (2013). La stazione di Firenze è (2013) la quarta per numero di viaggiatori, mentre Pisa è la numero 19 sulle 71 stazioni con più di 5 milioni di viaggiatori l'anno. Tra Firenze e Pisa si tratta in gran parte di persone che viaggiano per lavoro o per studio, una minoranza sono i turisti. Negli aeroporti di FI e PI si hanno circa 2.4 e 4.8 milioni di viaggiatori l'anno (2014), in gran parte per turismo diretto a Firenze. Attualmente la maggiore parte dei turisti in arrivo all'aeroporto Galilei di Pisa arriva a Firenze via autobus, complice lo smantellamento della ferrovia da Pisa aeroporto a Pisa Centrale.

La Toscana ha oggi 3.7 milioni di abitanti, di cui 2.3 nelle aree di FI, PO, PT, PI e LI [4].

Quali sono le infrastrutture che servono a quest'area che è ormai quasi un'unica area di urbanizzazione? Le aree sottratte all'edilizia tra Firenze e Pisa sono scarse e il Parco della piana si inseriva tra quelle di salvaguardia nella porzione maggiormente popolata.

Anche qui bisogna guardarsi intorno. Il paese che ha affrontato in modo scientifico la crescita della popolazione è il Giappone. Il Giappone ha circa la superficie dell'Italia ed è orograficamente simile. La popolazione è però il doppio di quella italiana ed è concentrata nelle aree pianeggianti.

Un'area comparabile con quella Firenze-Pisa è l'area di Nagoya (prefettura di Aichi): come Firenze è a metà strada tra Milano e Roma, Nagoya è a metà strada tra Tokyo e Osaka. Aichi ha 7.4 milioni di abitanti (1438 abitanti per kmq), contro la densità media della Toscana di 163 abitanti per kmq.



La mappa degli aeroporti presenti in Giappone mostra che nell'area di Aichi è presente il solo aeroporto internazionale di Chubu, per una popolazione locale doppia rispetto all'intera Toscana.

L'investimento di 150 MEur sull'aeroporto Toscano (SAT) è da concentrare su Pisa e sulle connessioni Pisa-Firenze. Il traffico merci può essere spostato su una ferrovia potenziata che serva anche al porto di Livorno. L'alternativa di un solo aeroporto a Pisa, potenziato a scapito dell'area militare di Pisa-Livorno e connesso da una ferrovia decente [5] non è mai stata presa in considerazione dalla politica regionale. L'aeroporto Galilei di Pisa è un aeroporto militare aperto al traffico civile. In queste condizioni il traffico è cresciuto da ca. 3.7 milioni di passeggeri nel 2007 a 4.8 nel 2014. La flotta da trasporto della 46a Brigata aerea, che consiste di 25-30 velivoli, ha dato raramente problemi anche in periodi di interventi militari. Quanti problemi ha causato l'attività militare sui voli su Pisa? L'ultimo è stato il 18/01/2013, chiusura per 4 ore per due aerei militari guasti.

## **4 Riferimenti**

[1] Roberto Baldini, “Firenze, il cielo racconta” Edizioni Medicea 1993

[2] Documento ENAC “Aeroporto di Firenze Amerigo Vespucci - Valutazione delle due ipotesi con Orientamento 09/27 e 12/30”, allegato a “Integrazione al Pit per la definizione del Parco agricolo della Piana e la qualificazione dell’Aeroporto di Firenze”

[3] Patto per lo sviluppo siglato il 13/04/2010

[4] Dati ISTAT gennaio 2016 Studio demografico IRPET

[5] Relazione di Giorgio Pizziolo CdL Firenze 9/2/2016.