



Notiziario dell'Associazione "V. Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze

Nelle prime tre pagine di questo numero proponiamo una rapida panoramica sui principali interventi conclusi, in corso o prossimi al via in questa prima metà del 2004: un modo per riflettere, ridere o farsi del male (secondo i punti di vista), guardando ciò che avviene negli aeroporti di tutta Italia, da nord a sud isole comprese, in attesa di sapere che ne sarà del "Vespucci".

Albenga nuova aerostazione



Il 23 luglio è stata inaugurata la nuova aerostazione dell'aeroporto Villanova di Albenga, secondo scalo ligure a 90 km da Genova in fase di potenziamento in funzione dei voli regionali e charter. La struttura si inserisce in un piano che comprende anche l'allungamento della pista da 1.429 a 1.700 metri.

Ancona: nuova aerostazione



Il 24 giugno è stata inaugurata la nuova aerostazione di Ancona Falconara realizzata con un investimento di 22 milioni di euro. L'intervento fa parte di un più ampio piano di potenziamento delle strutture finalizzato a proporre lo scalo quale "porta dei Balcani".

Aosta: via allo sviluppo



Con un convegno cittadino tenutosi il 18 giugno, è stato presentato il nuovo piano di sviluppo dello scalo di Aosta. Sono previsti l'allungamento della pista da 1.240 a 1.540 metri e la realizzazione di una nuova aerostazione con annesso strutture sportive ed espositive.

Bari: nuova aerostazione

Sono in corso i lavori per la costruzione della nuova aerostazione passeggeri nell'ambito del piano di potenziamento dell'area terminale dell'aeroporto di Bari. L'intervento prevede una struttura di 29.000 mq distribuiti su cinque livelli, per una capacità di circa 3 milioni di passeggeri. L'aerostazione sarà collegata alla stazione della metropolitana proveniente dal centro cittadino.

Bologna: pista, voli e aerostazione

Il 3 luglio, rispettando i tempi programmati, ha riaperto al traffico l'aeroporto di Bologna con la pista prolungata da 2.450 a 2.800 metri. Dalla stessa data l'operativo del "Marconi" ha

Buone vacanze...

In campagna elettorale, sull'aeroporto, se ne sono sentite di tutti i colori. Qualcuno ha anche rispolverato l'**amenità** di scegliere l'aeroporto di Pisa come aeroporto di Firenze, dismettendo il "Vespucci". Altri hanno sostenuto - senza sapere di che parlavano - che sarebbe bastato rendere l'aeroporto di Pisa scalo intercontinentale. Chissà perché nelle campagne elettorali il dibattito politico debba abbassarsi anziché elevarsi. Ma pazienza. Le elezioni sono passate, le istituzioni hanno ora i loro governi. Siamo in estate. Ancora pazienza. Aspettiamo fiduciosi il prossimo settembre.

Intanto però la nuova società di gestione e il suo socio di maggioranza hanno illustrato pubblicamente le loro strategie di sviluppo. A parte gli aspetti positivi immediati, soprattutto per i rapporti con le compagnie aeree tradizionali e low cost e in genere per un maggior dinamismo aziendale, sembrano esserci idee innovative per lo sviluppo futuro dell'aeroporto. In estrema sintesi, le novità sono queste: il vecchio masterplan, anche a causa delle pesanti prescrizioni del Ministero, viene abbandonato; si studia un **nuovo masterplan** fondato sull'analisi del potenziale bacino d'utenza per soddisfare totalmente la domanda.

In altri termini, si prepara la realizzazione nella stessa area di Peretola di un nuovo aeroporto, con una nuova pista parallela all'autostrada, in grado di soddisfare la domanda di un bacino d'utenza di circa sei milioni di passeggeri l'anno (secondo le stime a suo tempo fatte dall'IRPET). In sostanza, il doppio dell'obiettivo fissato dal vecchio masterplan che era di tre milioni. C'è da stropicciarsi gli occhi. Ma il nostro compito è di **ragionare e far ragionare** in modo più approfondito.

Il programma, sulla carta, sarebbe perfetto. Ma nella realtà? Le istituzioni pubbliche sono d'accordo? La nuova pista invaderebbe necessariamente il territorio del Comune di Sesto Fiorentino. Della pista parallela all'autostrada si parlò nei primi anni '60 dopo uno studio di fattibilità del compianto Luciano Nustrini. Non se n'è mai fatto niente perché Sesto era contrario. E' cambiato qualcosa? Ci sono voluti sette anni per approvare, con pesanti prescrizioni, il vecchio masterplan. Ora si butta via tutto. Ci vorranno **più o meno di sette anni** per avere tutte le approvazioni del nuovo? Speriamo che la nuova società si sia posta tutte queste domande. Speriamo un po' meno che conosca le risposte.

Ma noi ne poniamo un'altra: e nel frattempo cosa si fa? Si cancella la bretella di rullaggio, si rinuncia ad un pur modesto allungamento della pista, già progettato, si lasciano i parcheggi come sono? Insomma, ci si è posti o no il problema di una **gradualità dello sviluppo** per arrivare agli obiettivi finali che richiederanno - ammesso che siano realistici - da cinque a dieci anni, ma probabilmente un tempo più vicino a dieci che a cinque. C'è molto da chiarire. L'AdF dovrebbe spiegare non soltanto il "cosa" ma anche il "come" ed il "quando". Le istituzioni pubbliche dovrebbero far sapere come la pensano. Vedremo a settembre. Per ora, buone vacanze.



visto l'attivazione di ben 32 nuovi voli, comprese le destinazioni intercontinentali di Bangkok, L'Avana e Cancun. Entro il 2005 si concluderanno i lavori per il terzo lotto della nuova aerostazione: la struttura collegherà i due terminal esistenti ed ospiterà, nel livello interrato, il terminal della metropolitana cittadina per la stazione, il centro ed il quartiere fieristico.

Brescia: piattaforma logistica



La "Aeroporto Gabriele D'Annunzio", ente gestore di Brescia Montichiari, ha lanciato il progetto finalizzato a valorizzare le strutture del nuovo scalo (pista di 2.990 metri) come polo intermodale per lo smistamento delle merci. A tal fine saranno realizzate apposite attrezzature di supporto, mentre sullo scalo è stata già posizionata la base operativa della Ocean Airlines, nuova compagnia italiana merci dotata di Boeing 747.

Caserta: tramvia per l'aeroporto

L'amministrazione provinciale di Caserta sta lavorando al progetto per una metropolitana di superficie a servizio del nuovo aeroporto civile di Grazzanise, destinato ad assumere un ruolo rilevante per la Campania ed il sud Italia. Il collegamento su rotaia dovrà garantire la connessione dello scalo con i principali centri dell'area casertana e con Napoli.

Comiso: nuovo aeroporto



Il Ministero dei Trasporti ha approvato il progetto definitivo per la conversione in aeroporto civile della ex-base missilistica di Comiso (Ragusa). L'intervento prevede la realizzazione di una pista di 2.460 metri ed un investimento complessivo di 47 milioni di euro. Lo scalo, a circa 100 km da Catania, servirà un bacino iniziale stimato in mezzo milione di passeggeri.

Crotone: aerostazione e pista lunga



Il 20 luglio è stata inaugurata la nuova aerostazione "Pitagora" dell'aeroporto di Crotone, dimensionata per 250.000 passeggeri l'anno. Entro il 2005 è previsto anche l'allungamento della pista da 2.200 a 3.300 metri. L'intervento è finalizzato a sviluppare i voli cargo in supporto al sistema economico della zona.

Cuneo: nuova aerostazione

E' stata inaugurata a fine maggio la nuova aerostazione di Cuneo Levaldigi, il secondo aeroporto piemontese a circa 70 km da Torino. Lo scalo, già potenziato a più riprese e dotato di una pista di 2.493 metri, fungerà da aeroporto di supporto a Caselle in occasione delle Olim-



piadi invernali del 2006. Per incentivare lo sviluppo del traffico, per ora scarso (66.000 passeggeri nel 2003), enti e autorità locali hanno supportato l'insediamento sullo scalo di due nuove compagnie aeree, una passeggeri ed una merci.

Elba: nuova aerostazione



Con l'apertura della stagione estiva 2004, è entrata parzialmente in funzione la nuova aerostazione dello scalo di Marina di Campo, all'Isola d'Elba. Gli spazi del vecchio terminal, che erano ospitati dalle strutture dell'Aviotel annesso allo scalo, saranno impiegate per l'ampliamento delle strutture ricettive e di ristoro. In previsione c'è anche la costruzione di una nuova torre di controllo in sostituzione di quella attuale, ospitata per adesso nella vecchia struttura.

Forlì: ristrutturazione generale



Sono stati completati a tempo di record i lavori di ristrutturazione dell'aeroporto di Forlì. Gli interventi su pista, piazzali ed area terminale, accelerati dalla necessità di accogliere gran parte del traffico del "Marconi" di Bologna chiuso per lavori da maggio a luglio, consentiranno ora allo scalo di reggere il grande sviluppo in atto come polo regionale dei voli low-cost (72.000 passeggeri nel 2001, 147.000 nel 2002, 351.000 nel 2003, 600.000 previsti nel 2004).

Genova: sviluppo sul mare



Nell'ambito dei progetti per il futuro del capoluogo ligure, è stata presentata la proposta firmata da Renzo Piano che prevede di spostare la pista dell'aeroporto su un'isola artificiale davanti alla città. L'intervento risponde all'esigenza di recuperare spazio per le attività portuali e cantieristiche e di ridisegnare il fronte mare di Genova, salvaguardando la crescita dello scalo aereo. La nuova pista sarebbe collegata al terminal esistente tramite un tunnel sottomarino.

Lamezia: ristrutturazione e sviluppo



Sono in corso i lavori previsti nell'ambito del piano di sviluppo dell'aeroporto di Lamezia Terme, l'ultimo scalo costruito ex-novo in Italia ed aperto nel 1976. Sono interessate sia l'aerostazione, sia la pista: entro il 2005 è prevista la conclusione dell'allungamento da 2.400 a 3.000 metri che consentirà di aprire lo scalo ai voli intercontinentali.

Matera: primo scalo in Basilicata

Sta per entrare in funzione il primo scalo aereo della Basilicata. La struttura è stata realizzata come aviosuperficie nel 2002 recuperando una vecchia pista privata dell'ENI in località Pisticci. Con la qualifica ad aeroporto, prevista a breve, la pista verrà portata da 1.400 a 2.000 metri per consentire l'apertura della regione alle rotte turistiche europee.

Napoli: metro in aeroporto



Dovrebbe entrare in funzione entro il 2005 la stazione della metropolitana in costruzione presso lo scalo di Capodichino. L'aeroporto sarà connesso alla linea 1 che raggiunge il centro della città, la stazione principale ed il centro direzionale. Si tratta del primo caso in Italia di una stazione della metro collocata presso il terminal aeroportuale.

Olbia: nuova aerostazione e pista lunga



È stata inaugurata ad inizio di giugno la nuova aerostazione dell'aeroporto di Olbia. La struttura, realizzata con un investimento di 68 milioni di euro, ha una capacità di 4 milioni di passeggeri (oggi lo scalo ne movimentava 1,5 milioni) e fa parte di un piano di potenziamento che prevede a breve il prolungamento della pista da 2.446 a 3.000 metri. È allo studio, a più lunga scadenza, la realizzazione di una nuova pista diversamente orientata.

Palermo: aerostazione e masterplan

Sono in corso i lavori per la ristrutturazione dell'aerostazione arrivi dell'aeroporto di Palermo. Per consentire la gestione del traffico, per un anno è stato riattivato il vecchio terminal. Intanto è stato presentato in giugno il nuovo masterplan che prevede investimenti per 150 milioni di euro entro il 2015 e comprende l'allungamento della pista secondaria da 2.100 a 2.500 metri in direzione del mare.

Parma: via allo sviluppo



Con la firma congiunta dei dirigenti aeroportuali, dei vertici di Comune, Provincia e Regione e del Ministero dei Trasporti presso la sede dell'amministrazione di Parma è stato dato il via al potenziamento dell'aeroporto "G. Verdi". È previsto un investimento di 10,25 milioni di euro per una serie di interventi che comprendono l'allungamento della pista da 1.900 a 2.150 metri e che saranno conclusi entro il 2006 secondo quanto concordato con l'Unione Europea per l'insediamento in città dell'Agenzia per la Sicurezza Alimentare.

Reggio Calabria: scalo rinnovato



Dopo due mesi di chiusura ed interventi generali su tutte le strutture, ha riaperto a giugno il rinnovato scalo di Reggio Calabria. La pista principale è stata completamente rifatta per rettificarne la pendenza ed ampliare le fasce di sicurezza sulle testate che in parte sovrappassano fossi e strade. È in fase di progettazione l'allungamento di 600 metri della stessa pista, attualmente di 2.158 metri, e la costruzione della relativa bretella di rullaggio.

Rimini: polo cargo



Con la denominazione di "Riviera Cargo Resort" è stato presentato il progetto per la creazione sull'aeroporto di Rimini di un grande centro di smistamento per le merci. È previsto lo sviluppo di un'area di 60 ettari tra piazzali aeromobili, parcheggi per camion e magazzini, con la possibilità di connettere le strutture direttamente con il sistema ferroviario.

Scalea: nuovo aeroporto



Con un'operazione quantomeno singolare enti locali e investitori privati hanno realizzato a tempo di record un'area di volo dotata di aerostazione passeggeri, edificio merci e pista di 2.000 metri. La struttura, localizzata in località Riviera dei Cedri, è nata ufficialmente come aviosuperficie ma si sta lavorando per adeguarla subito allo standard di aeroporto con l'obiettivo di servire un bacino comprendente il nord della Calabria, parte della Basilicata e del sud della Campania.

Torino: potenziamento generale



Sono stati aperti a maggio i lavori per il generale potenziamento dell'aeroporto "Pertini" di Torino programmati in vista delle Olimpiadi

invernali del 2006 per un investimento di 90 milioni di euro. Saranno raddoppiati gli spazi dedicati sia agli arrivi sia alle partenze, nascerà un centro intermodale di smistamento tra treni, bus ed aerei e sarà realizzato un nuovo corpo centrale dell'aerostazione che caratterizzerà architettonicamente l'intero aeroporto.

Treviso: nuova aerostazione



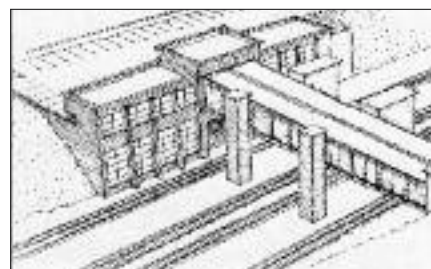
Sono in corso i lavori per la costruzione della nuova aerostazione sull'aeroporto di Treviso Sant'Angelo. Il terminal, realizzato con un investimento di 7 milioni di euro, ha una capacità di un milione di passeggeri e fa parte del piano di potenziamento dello scalo come struttura di supporto per l'area di Venezia.

Venezia Lido: recupero e rilancio



Stanno per partire i lavori per la ristrutturazione ed il potenziamento di San Nicolò, il più "antico" aeroporto di Venezia. Il progetto, promosso da tutti gli enti locali, prevede il recupero delle costruzioni originarie e la valorizzazione dello scalo per il traffico di aviazione generale come supporto ai prestigiosi eventi culturali che si svolgono al Lido.

Verona: stazione ferroviaria



È stato presentato il progetto da 90 milioni di euro per la realizzazione di una stazione ferroviaria passante presso l'aeroporto di Verona Villafranca. L'intervento prevede la connessione dello scalo alla linea Verona-Mantova il cui tracciato sarà modificato per portarlo in prossimità dello scalo. La stazione si svilupperà su due livelli, con i binari di arrivo dei treni al piano interrato: vi fermeranno la navetta per il centro città (11 km) ed i convogli sulle tratte nazionali e internazionali.

Luoghi comuni... aeroportuali

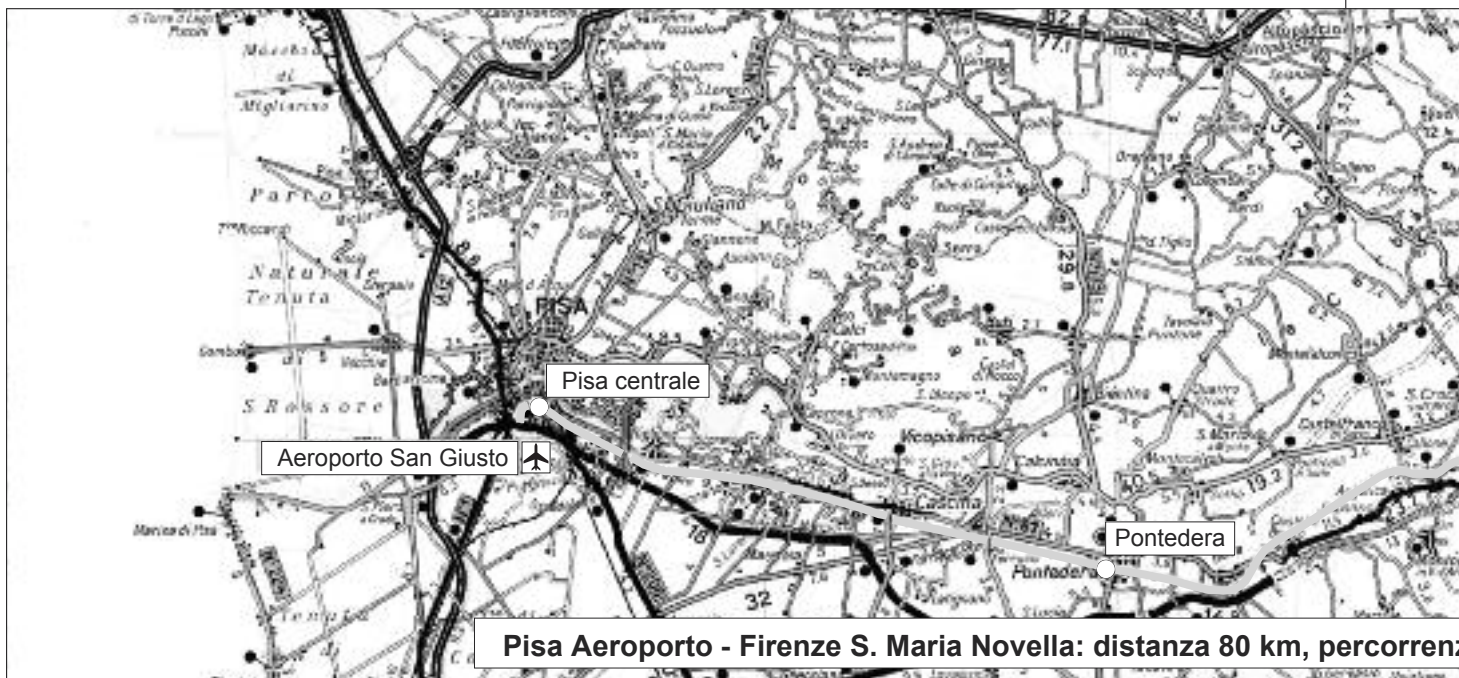
Trent'anni fa, nell'aprile del 1974, la Regione Toscana cancellava dalla carta degli aeroporti italiani Firenze S. Giorgio a Colonica, prossimo alla fase di cantiere, e decretava il "Galilei" di Pisa quale scalo dell'intera regione. Iniziava così la "questione aeroportuale" arrivata irrisolta fino ai nostri giorni: la storia degli scali toscani si distaccò dal normale processo evolutivo del sistema aeroportuale nazionale e internazionale e nacque il **sistema anomalo** che ancora oggi determina la sottodotazione della nostra regione. Un sistema basato sull'errore di poter gestire il traffico aereo della Toscana con un solo aeroporto, di poterlo fare con uno scalo lontano dal centro del principale bacino di utenza e di poter attivare una vera navetta città-aeroporto tra Firenze e Pisa. Sono **argomentazioni antiche** che dovrebbero essere superate dalla storia e dal buon senso, relegate nelle idee di qualche nostal-

Con la riapertura dei giochi sul futuro dello scalo di Firenze tornano a galla i "luoghi comuni" che hanno distorto per trent'anni la politica aeroportuale toscana

portare" l'esistenza dello scalo fiorentino, convinto che sia stato un errore permetterlo lo sviluppo. In realtà, in una regione come la Toscana, con più importanti ambiti territoriali e diversi bacini d'utenza, un solo aeroporto sarebbe stato sbagliato anche se fosse stato lo scalo giusto nel posto giusto, cioè a diretto servizio del principale bacino di traffico (S. Giorgio a Colonica). Figuriamoci uno scalo posto a 80 km da esso qual'è la struttura di Pisa, per di più interessato da un ruolo militare di importanza strategica. D'altra parte nessuna altra regione italiana o europea di rilevanza pari alla Toscana - in molti casi anche inferiore - presenta una simile situazione aeropor-

adeguati interventi infrastrutturali. Un assetto falsato come quello toscano, dove le regole del trasporto aereo sono state sempre forzate dall'assenza di uno scalo adeguato nel principale bacino d'utenza, crea solo un sistema insufficiente a danno di tutta la regione.

La Toscana non può ambire al ruolo di terzo polo italiano (attualmente è l'ottavo) perché altre regioni hanno dotazioni aeroportuali più forti, sia come stato di fatto sia come progetti futuri. Da Pisa difficilmente potranno partire voli di linea intercontinentali, nonostante la capacità infrastrutture, per la sua posizione troppo marginale rispetto all'area centrale della Toscana. Firenze e Pisa, per l'eccessiva distanza, non hanno le caratteristiche per poter formare un vero e proprio "sistema aeroportuale" entro il quale sia attuabile per decreto o altra imposizione una qualche forma di ripartizione dei voli, come da più parti intenderebbero il concetto di integrazione.



gico. Le ritroviamo invece tuttora radicate in vari ambienti, anche istituzionali, rianimate dalla riapertura dei "giochi" sull'aeroporto di Firenze e rilanciate perfino nella corsa elettorale appena conclusa con dichiarazioni "bipartisan" degne di quel tragico 1974. Per onore di cronaca e di verità rivediamo i "luoghi comuni" più gettonati che da trent'anni distorcono la politica aeroportuale toscana.

AEROPORTI

"In Toscana basta un solo aeroporto, quello di Pisa".

Sembra **preistoria**, ma c'è chi ne è talmente convinto da sognare ancora la chiusura del "Vespucci" di Firenze; qualcun altro lo vorrebbe ma si rassegna suo malgrado a "sop-

portuale. Dovrebbe saperlo bene chi confronta continuamente la competitività di Firenze e della regione con altre realtà nazionali e internazionali nell'ambito dei piani strategici, studi comparativi o altre simili iniziative.

RUOLI

"Toscana terzo polo aeroportuale, Pisa intercontinentale, "Galilei" e "Vespucci" uniti in un sistema nel quale spartire voli e destinazioni".

Sono gli **slogan** ripetuti in tanti documenti ma mai andati oltre la proclamazione d'intenti. Ciò perché, in realtà, nessun assetto aeroportuale può essere costruito per decreto o decisione politica se esso non rispetta la suddivisione dei bacini d'utenza, l'andamento della domanda di traffico, le esigenze del territorio e non è supportato da

La "sinergia" possibile tra i due maggiori scali toscani è quella già in atto, indotta dalla situazione dello scalo di Firenze che seleziona il traffico gestibile al "Vespucci". Lo scalo di Pisa potrà mantenere per l'area fiorentina un ruolo di supporto per alcune tipologie di traffico (merci, charter, low-cost) ma non risolvere la questione aeroportuale del capoluogo toscano.

DISTANZE

"Firenze dista dall'aeroporto di Pisa come qualunque città dal suo aeroporto".

É la principale **falsità** ripetuta dal 1974 ad oggi. L'aeroporto di Pisa dista da Firenze 80 km e circa un'ora di auto o treno: in nessun posto al mondo una città è servita da un aeroporto posto così lontano. Considerando

Luoghi comuni... aeroportuali

145 aeroporti europei (quasi tutti gli scali serviti da voli di linea) la distanza media è di circa **14 km** ed il tempo di percorrenza medio città-aeroporto è di circa **18 minuti**. Per la precisione, tali valori sono di 21 km e 21,6 minuti per gli scali intercontinentali, 13,2 km e 17,8 minuti per gli scali internazionali o regionali, 11,5 km e 15,5 minuti per gli scali minori. Una curiosità: in Europa l'aeroporto più vicino al centro cittadino è il "Galilei" di Pisa (1,5 km e 5 minuti di bus o treno), il più distante è Londra Stansted (55 km e 41 minuti di treno).

NAVETTE

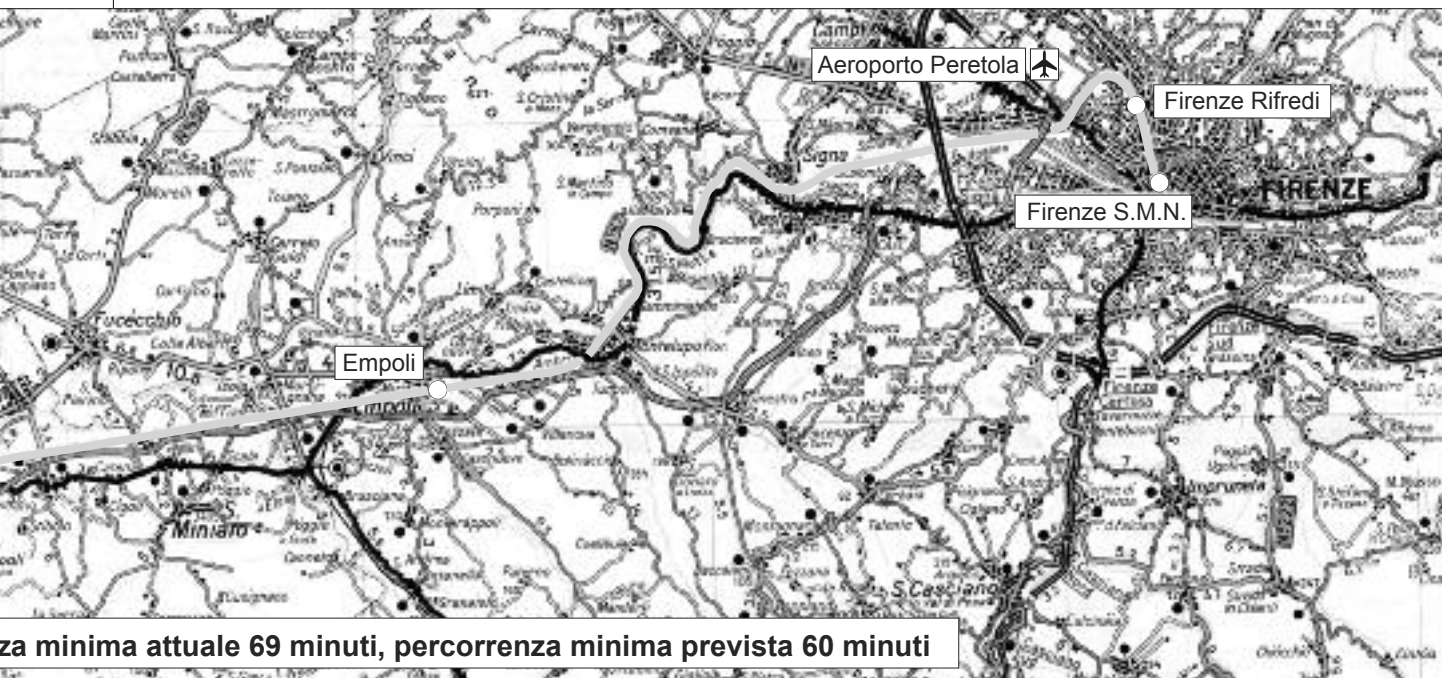
"30 minuti per 'volare' in treno da S.M. Novella all'aeroporto di Pisa"

E' la seconda grande favola raccontata dal 1974 ad oggi. Il tempo della corsa in treno

de prima di tutto alle esigenze di un'utenza pendolare che si muove tra i tanti centri distribuiti tra il capoluogo regionale e la costa, con le insopprimibili fermate a servizio del territorio. In pratica, il treno Firenze-Pisa, per quanto migliorato, non può modificare l'attuale funzionalità del "Galilei" per l'area fiorentina e non ha proprio senso proporlo come alternativa al miglioramento del "Vespucci".

Per la cronaca, in Europa ci sono circa 40 aeroporti serviti da collegamenti ferroviari. Le navette corrono su distanze medie di **20 km**, con percorrenze medie di **20 minuti**. Lo scalo più citato a sproposito nelle discussioni toscane, Londra Heathrow, è collegato al centro città dalla navetta "Heathrow Express" che copre il percorso di 24 km in 15 minuti, con corse ogni 15 minuti. I servizi ferroviari più lunghi esistenti arrivano a 40-50 km coperti in 30-40 minuti nel caso di

Toscana non ci sono aeroporti perfetti né emergenze ambientali connesse agli aeroporti. Esistono strutture con aspetti positivi e situazioni più delicate da gestire per costruire il corretto rapporto tra l'attività aerea ed il territorio. Ciò vale anche - e soprattutto - a Pisa, dove lo scalo deve fare i conti con la sua collocazione, ad una decina di km dal mare ma inglobato nel tessuto urbano con l'estremità nord del sedime e delle piste, con l'attività notturna, con la tipologia illimitata di velivoli che vi operano, civili e militari. Lo sanno bene i gestori del "Galilei" che da tempo hanno programmato procedure antirumore in volo e nei movimenti sui piazzali ed hanno installato barriere isolanti a protezione delle case più vicine (13 metri dal piazzale) per mantenere il rumore nelle zone residenziali entro il livello di legge dei 65 decibel.



Firenze-Pisa, da quando la navetta fu istituita nel 1983, è sempre stato di circa un'ora e tale è destinata a rimanere se e quando saranno terminati gli infiniti lavori sulla linea in corso da circa venti anni: lavori che, dopo centinaia di miliardi di spesa e costi ambientali pesanti per realizzare il nuovo tracciato (galleria, viadotto, ecc.) ridurranno la percorrenza di qualche minuto. Ciò non perché qualcuno boicotta il collegamento o perché le Ferrovie non vogliono correre al "Galilei". Semplicemente perché un servizio ferroviario Firenze-Pisa che risponda alle caratteristiche di una navetta città-aeroporto è improponibile: lo è per l'eccessiva distanza (80 km); perché si tratta di una normale linea che unisce i due maggiori centri della regione sulla più importante direttrice di traffico ferroviario della Toscana; perché è una linea che rispon-

treni tradizionali (Londra Stansted, Londra Gatwick, Milano Malpensa) o 20 minuti nel caso di servizi ad alta velocità (Stoccolma Arlanda ed Oslo Gardermoen): riguardano alcuni grandi "hub" intercontinentali da decine di milioni di passeggeri, condizioni indispensabili per giustificare l'attivazione di navette veloci dedicate all'utenza aeroportuale su tali distanze. Niente a che vedere con la realtà toscana né con gli 80 km di percorso Firenze-Pisa.

AMBIENTE

"Pisa aeroporto perfetto per condizioni ambientali e collocazione, Firenze emergenza ambientale"

È la più grande **mistificazione** nella politica aeroportuale della nostra regione. In

POTENZIALITÀ

"Sviluppare il traffico aereo di Firenze sul "Galilei" di Pisa, scalo con potenzialità illimitate".

A parte l'**improponibilità** di spartizioni del traffico aereo a tavolino, anche le potenzialità del "Galilei" non sono illimitate. Quello di Pisa è senza dubbio un ottimo scalo dal punto di vista delle infrastrutture di volo e sotto tale aspetto è destinato a rimanere la struttura più grande in Toscana, ma deve fare i conti con altrettanto indubbe criticità: l'attività militare (AM, NATO, ONU, USAF, ecc.), che costituisce il 50% dei voli ed occupa gran parte del sedime aeroportuale; la limitatezza dei piazzali per gli aeromobili e degli spazi per le funzioni civili; il boom dei voli low-cost, che sta rapidamente saturando le capacità dello scalo (nel 2005 saranno

Luoghi comuni... aeroportuali

raggiunti i 2,5 milioni di passeggeri che il masterplan approvato prevedeva al 2010). In questo quadro il "Galilei", oltre che gestire tutto il traffico civile funzionale al bacino della costa, è candidato ad ospitare la terza base italiana della Ryanair e deve già reggere l'intero traffico regionale per i voli che in Toscana solo le sue piste di quasi 3 km possono accogliere (grandi aerei cargo, grandi flussi charter): sarebbe del tutto sbagliato, oltre che inattuabile, volerlo caricare ulteriormente cercando in un maggior utilizzo dell'aeroporto

di Pisa la risposta alla domanda dell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia per le funzioni proprie del ruolo minimo del "Vespucci" (linea nazionale ed europea, charter dedicati, corrieri aerei, aviazione generale). In sostanza, "Galilei" e "Vespucci" pienamente efficienti in funzione dei propri bacini d'utenza sono la dotazione minima per recuperare il gap infrastrutture della nostra regione. Detto così sembra una banalità ma metterlo in pratica, dalle nostre parti, resta maledettamente difficile.

Incorreggibili

L'ultima **idea balzana** che circola da un po' di tempo è quella di sopperire alle carenze del "Vespucci" con le corse in treno ad alta velocità per Bologna. Il programma sarebbe il seguente: uscire da casa o dall'ufficio e dirigersi, invece che all'aeroporto di Firenze, verso il centro città e la nuova stazione dell'alta velocità. Qui attendere il passaggio del primo treno veloce che ci "spara" in 30 minuti alla stazione centrale di Bologna. Quindi, prendere un taxi, un bus o il metrò (quando ci sarà) per raggiungere lo scalo emiliano dove, finalmente, troveremo un aereo. Pur di non far volare Firenze c'è chi si inventa qualunque cosa.

La stazione ferroviaria dell'aeroporto di Pisa; il servizio tra Firenze e il "Galilei" non può rispondere alle caratteristiche di una navetta città-aeroporto per l'eccessiva distanza da coprire e per le caratteristiche della linea, funzionale essenzialmente al traffico dei pendolari.



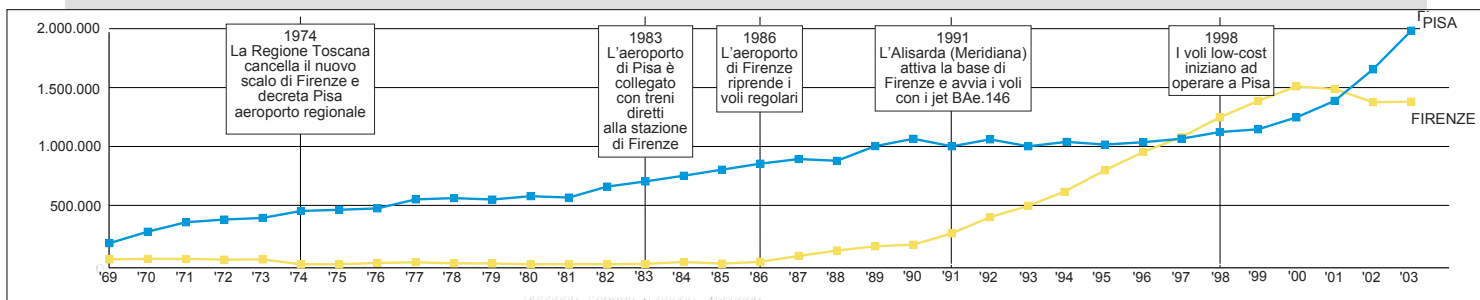
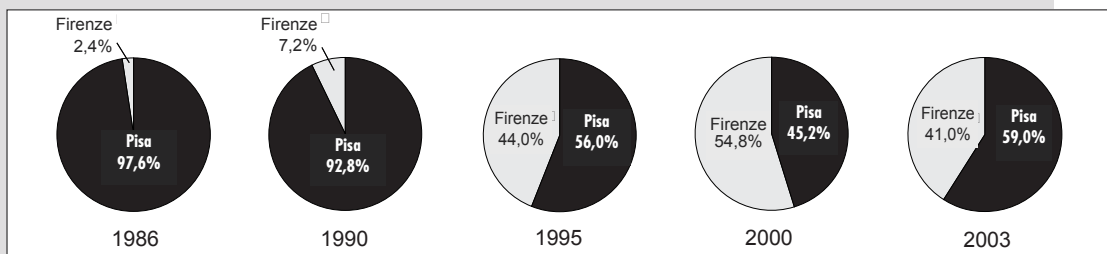
Quando l'aeroporto di Firenze riprese vita con l'avvio definitivo dei voli, nel 1986, ci fu chi si oppose strenuamente predicendo l'annientamento del "Galilei" di Pisa. Diciotto anni di convivenza tra i due maggiori scali toscani hanno evidenziato uno scenario ben diverso: il "Vespucci" ha generato 1,5 milioni di passeggeri, il "Galilei" ha raddoppiato il proprio traffico (da circa 850.000 a 1,9 milioni), con percorsi sostanzialmente **indipendenti** ben evidenziati nei grafici qui rappresentati. L'aspetto più significativo è l'andamento pressoché costante dell'evoluzione del traffico su Pisa indipendentemente da ciò che accadeva a Firenze: negli anni '60, quando era certa la realizzazione del nuovo aeroporto di S. Giorgio a Colonica, negli anni '70 quando la Regione decretò Pisa unico scalo toscano; negli anni '80 quando rinacque lo scalo fiorentino, negli anni '90, quando il "Vespucci" ha conosciuto il maggiore sviluppo. Questo dato è ancora più evidente leggendo l'evoluzione della ripartizione del traffico tra i due maggiori scali da quando hanno iniziato a "convivere": nel 1986 Pisa gestiva il 97,6%, Firenze il 2,4%; dal 1995 Firenze si è avvicinata alla

Due bacini, due aeroporti

soglia del 50%, superandola con il picco di traffico del 2000. A tale crescita del

"Vespucci" non ha corrisposto alcun crollo del "Galilei", che ha invece sostanzialmente tenuto il suo trend evolutivo. Lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze è stato funzionale al proprio bacino d'utenza recuperando 1,5 milioni di **nuovi passeggeri** che in precedenza saltavano la Toscana o erano costretti a ricorrere ad altri mezzi di trasporto e scali fuori regione.

Anche la dinamica evolutiva opposta dei due scali negli ultimi anni non ha relazione: il boom del "Galilei" dipende dall'esplosione del fenomeno low-cost che sta generando nuovo mercato per il trasporto aereo; il calo del "Vespucci" è dipeso dalla situazione del settore aereo "tradizionale", tra le crisi internazionali e l'evoluzione dell'industria aeronautica, combinata con la mancata soluzione dei problemi dello scalo (pista, bretella, ecc.).





Emilia Romagna

Parma

passengeri con le, low-cost, charter, continentale italiano.

Rimini

le infrastrutture: 8 km dal centro ed esposizione dopo la dismissione delle funzioni di queste ottime condizioni, la sua posizione magna non gli permette di avere una maggiore valenza turistica della riviera romagnola.

A 72 km da Bologna e 57 da Rimini sta crescendo il ruolo dell'aeroporto di **Forlì**, con pista di 2.410 m a 5 km dal centro e buone strutture finora poco utilizzate. Lo scalo si sta sviluppando come principale polo portuale il "Verdi" di **Parma**, degli anni '80 è stato posto di 2.150 metri per la pista di Alimenta-

L'assetto aeroportuale dell'**Emilia Romagna** si sta consolidando su quattro grandi scali civili. **Bologna Borgo Panigale** è l'aeroporto principale per traffico e ruolo: pista di 2.800 metri, 2 km dal centro, oltre 3,5 milioni di prospettive di sviluppo a 10 milioni. Svolge tutte le tipologie di traffico (linea tradizionale, merci, aviazione generale) ed è appena diventato il quarto scalo inter-

Borgo Panigale (2 km)

BOLOGNA

Miramare/San Marino è l'aeroporto principale per dimensioni del suo bacino di utenza, pista di 2.991 m, grandi spazi e strutture a disposizione militari trasferite sulla vicina base di Cervia. A fronte marginale rispetto al principale bacino dell'Emilia Romagna regionale ed il traffico è funzionale soprattutto ai

72 km

FORLÌ

57 km

RIMINI S. MARINO Miramare

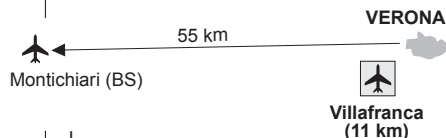
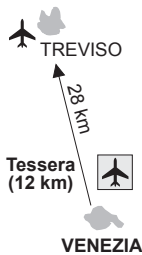
Veneto

Due grandi città, due bacini d'utenza, due sistemi aeroportuali, quattro grandi scali: si può fotografare così l'assetto aeroportuale del **Veneto**. Il principale sistema, ufficialmente istituito, è quello del capoluogo regionale ed il principale aeroporto, per dimensione e ruolo, è

Venezia Tessera: 12 km da piazza San Marco, due piste di circa 3 km, quarto scalo italiano per passeggeri (oltre 5 milioni) dopo Malpensa, Fiumicino e Linate con traffico di ogni tipo (linea tradizionale, low-cost, charter, merci, aviazione generale, lavoro aereo), terzo scalo intercontinentale

dopo Roma e Milano. **Treviso Sant'Angelo**, 28 km da Venezia, svolge un ruolo di supporto per il capoluogo regionale: ha una pista di 2.470 metri ed accoglie soprattutto voli low-cost e charter, merci e aviazione generale.

Il secondo polo aeroportuale veneto è incentrato su **Verona**, circa 115 km ed un'ora d'auto da Venezia. Lo scalo principale è **Villafranca**: 11 km dal centro, pista di 3.112 metri, oltre 2,5 milioni di passeggeri, utilizzato



d a ogni tipo di traffico. Il secondo scalo dell'area veronese è diventato **Brescia Montichiari**, scalo lombardo ma a 55 km da Verona. Dal 1998 forma con **Villafranca** il "sistema del Garda" e svolge per esso una funzione di supporto per una parte del traffico low-cost, charter e merci. Sia Venezia, sia Verona sono serviti anche da piccoli scali per l'aviazione generale, rispettivamente San Nicolò e Boscomantico.

L'assetto delle infrastrutture aeroportuali in **Veneto**, **Emilia Romagna** e **Campania** sono i casi italiani più significativi ed interessanti per riflettere sulla situazione e sulle prospettive del trasporto aereo della **Toscana** e sulla politica di settore attuata da decenni nella nostra regione.

Campania

La situazione della **Campania** è interessante soprattutto per il potenziamento previsto nel piano regionale dei trasporti e negli accordi Stato-Regione sulle infrastrutture. Il ruolo principale resta quello di **Napoli Capodichino**: pista di 2.628 km a 7 km dal centro ma praticamente inglobata nel tessuto urbano della periferia, oltre 4,5 milioni di passeggeri con prospettive di crescita a 8-10 milioni di ogni tipo (linea tradizionale, low-cost, charter, aviazione generale) e nuove opportunità fornite dal ridimensionamento del ruolo militare. In supporto allo scalo napoletano torna il progetto del nuovo aeroporto stoppato negli anni sotto forma della conversione in aeroporto civile di **Grazzanise**, in provincia di **Caserta** (21 km a 35 km dal capoluogo regionale ed 3 km. Il piccolo aeroporto casertano, è destinato a svolgere un ruolo in funzione di supporto a

L'assetto aeroportuale campano è completato dal potenziamento dello scalo di **Salerno Pontecagnano**, a 57 km da **Napoli**. La pista sarà allungata da 1.395 a 2.000 metri per accogliere direttamente sulla struttura salentina i flussi turistici diretti sulla costa amalfitana e nel sud della Campania, alleggerendo la pressione sullo scalo del capoluogo regionale.



Associazione "V. Giannotti" per lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze

Chiunque volesse contribuire alla nostra causa e ricevere il trimestrale "Aeroporto", può effettuare un versamento sul c/c postale n° 14413504 intestato all'Associazione. L'iscrizione prevede una quota minima annua di 30,00 euro per le persone fisiche ed un contributo libero per enti e società. Il vostro aiuto è di vitale importanza in quanto l'attività dell'Associazione si basa sulle quote associative e sul lavoro volontario degli iscritti.

Aiutateci a sostenere il "nostro" aeroporto!

Firenze: aspettando il nuovo masterplan

Inversione del segno "meno" nell'evoluzione del traffico: i passeggeri hanno ripreso a crescere (+3,8% in aprile, +8,6% in maggio), anche se il "Vespucci" resta ancora sotto la media nazionale (rispettivamente +14,9% e +12,2%) e resta negativo il totale dei primi cinque mesi (-4,8% per Firenze rispetto alla media nazionale del +9,7%).

Sblocco dei voli "possibili", gestibili cioè nell'attuale situazione strutturale dello scalo: è partito il volo tutto nuovo per **Madrid**, principale hub europeo per l'America Latina (Meridiana con A319); sono ripresi i voli per **Cagliari** e **Olbia** (Meridiana con A319), **Bucarest** (Club Air con BAe.146), **Zurigo** (Swiss con Fokker 50 di Denim Air), **Ginevra** (FlyBaboo con Dash 8-300) ed il charter estivo per **Monastir** (Meridiana).

Impegno progettuale e finanziario dell'AdF per adeguare lo scalo alla reale potenziale domanda di traffico del bacino del "Vespucci" secondo un **nuovo masterplan** in fase di definizione. In quest'ambito rientra il progetto a lunga scadenza per la **nuova pista** parallela all'autostrada.

Interesse internazionale suscitato dalla possibile realizzazione di una pista più funzionale. In una conferenza stampa a Napoli l'inglese **EasyJet**, la seconda più importante compagnia low-cost europea, ha annunciato lo sbarco a Firenze con i suoi nuovi Airbus A319 (nella foto) appena le condizioni dello scalo lo consentiranno.

Impegno dell'AdF ad incentivare l'arrivo di nuovi vettori tradizionali e low cost al "Vespucci". I primi obiettivi cercati ufficialmente sono British Airways ed Iberia, entrambe da tempo intenzionate a servire Firenze ma frenate finora dai limiti della pista.

Nuovo riconoscimento ufficiale per la situazione ambientale estremamente positiva del "Vespucci". Nel "Rapporto sullo stato dell'ambiente" dell'aerea fiorentina elaborato nell'ambito del progetto Agenda 21 Locale, si conferma il basso impatto acustico dello scalo (ridotto negli ultimi anni) e l'assenza di residenti colpiti da livelli di rumore fuori norma (contrariamente alla situazione di tutte le altre infrastrutture, pesantemente fuori legge).

In attesa di sapere quale aeroporto potrà esserci in futuro, il "Vespucci" continua a vivere un difficile presente tra luci ed ombre

Operatività aeroportuale critica per il mancato adeguamento delle strutture (pista, bretella): per gli Airbus, più "sensibili" alle carenze del "Vespucci", ma a volte anche per BAe.146 e turboelica, in condizioni meteorologiche non perfette sono quasi all'ordine del giorno mancati avvicinamenti e dirottamenti per gli scali di mezza Italia (Pisa e Bologna non ce la fanno ad accogliere tutti i voli di Firenze), con pesanti conseguenze per la regolarità dei voli.

Limitazioni al traffico per l'insufficienza dei parcheggi sui piazzali aeromobili, anche in conseguenza dell'utilizzo di aerei più grandi (A319), con crescenti penalizzazioni ai voli di aviazione generale e d'affari e allo sviluppo di nuovi collegamenti.

Blocco del masterplan approvato un anno fa dopo un iter politico burocratico di sette anni, e mancato avvio dei cantieri della **bretella di rullaggio** per inesistenti motivazioni ambientali.

Blocco del progetto di ampliamento del parcheggio scambiatore di Peretola, rinviato al 2007, e mancato avvio del cantiere della **passerella** di collegamento parcheggio-aeroporto annunciato per la scorsa primavera.

Mancato avvio del cantiere per la realizzazione della stazione a servizio del "Vespucci" sulla linea ferroviaria che passa davanti allo scalo, preannunciato entro il 2003 e rinvio di ogni nuova decisione a dopo il 2006; conseguente mancata attivazione del **collegamento ferroviario** con la stazione di Firenze e con la direttrice Prato-Pistoia.

Mancato avvio del cantiere per il sovrappasso del fosso e per l'adeguamento della pista a quattro mesi dalla scadenza del termine per la messa a norma dello scalo secondo le nuove direttive ICAO (30/11/2004).

Perdurante assenza degli interventi per l'aeroporto di Firenze da ogni atto di pianificazione e programmazione a livello cittadino e regionale: Piani Strutturali, Piano Strategico, Piano regionale dei trasporti, piani di settore, programmi di governo, cronogrammi dei cantieri, ecc.



Aeroporto

Anno 8 - Numero 3
N° progressivo 28 - Luglio - Settembre 2004

Notiziario trimestrale dell'Associazione
"Valentino Giannotti" per lo Sviluppo
dell'Aeroporto di Firenze

Direttore responsabile: Marco Iarossi
Redazione: Marco Iarossi, Sergio Iarossi
Autorizzazione del Tribunale di Firenze
n° 4710 del 24/7/1997
Stampa: tipografia Cartei, Firenze



Associazione "Valentino Giannotti" per
lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze
Casella Postale 1463, Firenze 7,
50121 Firenze
Tel. 055/330601, Fax 055/330119

Presidente: Giorgio Morales

Sede legale: c/o Studio Marino
Via Condotta 12, 50122 Firenze