



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

Perché NO?

Nel numero scorso davanti ad un'immagine della possibile nuova pista ci chiedevamo "perché no?", per quale ragione non si dovrebbe attuare un'opera che presenta tanti vantaggi. Nessuno ha risposto, non tanto a noi ma alla città e all'AdF che ha presentato da sei mesi in Regione le ipotesi per la pista. Ora riproponiamo il "perché no?", intendendo perché a Firenze la città delle istituzioni non vuole in alcun modo dare risposta alla domanda di aeroporto che viene da tutta la città che vive e lavora. Andiamo per esclusione.

Non è una ragione funzionale, perché il 50% della domanda di traffico aereo della regione non trova risposta negli attuali scali toscani; perché l'esigenza di un aeroporto adeguato nell'area Firenze-Prato-Pistoia è palesata in tutti gli studi condotti sul bacino di traffico della regione dagli anni sessanta ad oggi, sempre con lo stesso risultato; perché Firenze è l'unica città del mondo che ancora non ha un aeroporto adeguato.

Non è una ragione tecnica, perché qualunque problema tecnico oggi si risolve; perché le ipotesi aeroportuali per Firenze non comportano particolari problemi tecnici; perché una città che si appresta a fare opere come la TAV, col tunnel di sette chilometri sotto il centro urbano, la stazione sotterranea e lo scavalco di Castello non può temere alcun altro problema tecnico.

Non è una ragione ambientale perché la sostenibilità ambientale dell'aeroporto di Firenze è attestata da ogni studio condotto in materia da quindici anni a questa parte, a cominciare da quelli dell'ARPAT; perché le opere aeroportuali ipotizzate migliorano la situazione ambientale, sia quelle per l'attuale pista sia la nuova pista; perché gli scali invocati come alternativa, Pisa e Bologna, presentano problemi ambientali superiori allo scalo fiorentino; perché una città che accetta di gestire i costi ambientali e sociali di un'opera come la TAV non può in alcun modo temere opere al confronto infinitesimali come quelle per l'aeroporto.

Non è una ragione urbanistica perché l'area in cui ricadono le opere aeroportuali è pressoché libera e la loro esecuzione richiede solo di armonizzare gli assetti futuri della piana, con spazio per tutte le funzioni previste; perché i due scali invocati come alternativa, sempre Pisa e Bologna, hanno situazioni urbanistiche tutt'altro che facili e si sviluppano facendosi spazio nel territorio (interrando ferrovie, abbattendo abitazioni, ecc); perché una città che accetta la trasformazione di intere aree urbane, anche con l'abbattimento di palazzi, per far spazio a ferrovie, tranvie ed altre infrastrutture non può spaventarsi per opere al confronto indolori come quelle aeroportuali.

Non è una ragione economica, perché Firenze ha sempre avuto la

possibilità di ottenere finanziamenti per l'aeroporto, come qualunque altra città (ma li ha quasi sempre rifiutati); perché oggi i finanziamenti sono messi sul piatto dai privati; perché una città che spende miliardi di euro per ferrovie e autostrade non può discutere la spesa al confronto minimale come quella per l'aeroporto.

Non è una ragione politica, perché tutti gli enti coinvolti (Comuni dell'area, Provincia e Regione) hanno lo stesso colore politico; perché in qualunque altra realtà governata dalle stesse forze che amministrano Firenze e la Toscana lo sviluppo dell'aeroporto è una priorità scontata che nessuno neppure si sogna di discutere; perché per tutte le altre opere ben più pesanti dell'aeroporto (TAV, ferrovie, autostrade, inceneritore, ecc.) si va avanti nonostante le forze contrarie; perché ovunque su un'opera strategica come l'aeroporto c'è accordo totale dall'estrema destra all'estrema sinistra.

Allora, perché a Firenze non si riesce a fare un passo avanti sulla questione aeroporto? La città lo chiede da anni e anni, nessuno ha mai fornito una sola ragione plausibile. Non esistono risposte plausibili ma esistono certamente **responsabilità precise**: quelle dei massimi rappresentanti di istituzioni ed enti dell'area fiorentina. Da essi dovrebbe partire lo slancio per sostenere un'opera strategica come l'aeroporto. Ad essi quindi, rivolgiamo nuovamente il "perché no?".

Ci rivolgiamo prima di tutto al Sindaco di Firenze **Leonardo Domenici**, massimo esponente politico cittadino e massimo rappresentante della principale forza politica di governo nelle istituzioni fiorentine. Più volte ha parlato di «problemi oggettivi per lo sviluppo di Peretola», problemi ambientali e problemi di rapporti con le altre istituzioni locali. Beh, signor sindaco, ci passi la franchezza, ma queste ragioni non stanno in piedi. Per il peso dell'aspetto ambientale vale quanto scritto sopra. Co-

me si fa a considerare l'aeroporto un problema ambientale insormontabile mentre si gestisce l'inserimento nel territorio cittadino e provinciale dell'alta velocità e delle altre grandi infrastrutture o mentre si accoglie accanto all'aeroporto un progetto da oltre un milione di metri cubi di nuove costruzioni? Per il rapporto con le altre istituzioni - la Regione ed i Comuni dell'area - la situazione è certamente problematica, lo è sempre stata. Ma ci permetta di dire che non si può risolvere issando ancora bandiera bianca sulla torre di Arnolfo. Anche perché - lo abbiamo sottolineato tante volte - lavorare per un "Vespucci" efficiente significa lavorare per l'interesse pubblico, per



Pista vecchia e nuova, bretella di rullaggio, ostacoli, piazzali aeromobili, aerostazione passeggeri, area merci, parcheggi, stazione ferroviaria aeroportuale: su tutti questi punti Firenze ed il "Vespucci" attendono decisioni, progetti e cantieri.

IVARCO IARCOSSI

segue da pag. 1

il lavoro, per il mondo della cultura, delle mostre, delle fiere e per il rilancio del sistema economico non solo di Firenze, ma di tutta l'area metropolitana e di tutta la regione.

Crediamo che l'impegno di tutti debba essere quello di far recepire questo concetto semplice ma fondamentale per la vita del nostro territorio. Un concetto ben presente in qualunque altra realtà grande e piccola in Italia e all'estero come Lei, signor Sindaco, saprà bene visti i suoi stretti rapporti con i primi cittadini delle maggiori città italiane ed i suoi frequenti incontri con i colleghi europei. Considerando tutto questo, da cittadini non riusciamo proprio a comprendere le sue paure, le sue incertezze, la sua freddezza nei confronti del "Vespucci". Non crede che facendosi carico una volta per tutte della questione aeroporto possa ricevere il consenso di gran parte della città? Garantendo migliori strutture allo scalo in un colpo solo risolverebbe il principale problema di accessibilità dell'area fiorentina, abbatterebbe gli effetti ambientali dello scalo sui cittadini, darebbe solide gambe al futuro di Firenze e lascerebbe davvero un segno nella storia toscana.

Ma ancor meno giustificabile, a questo punto, appare la voce fioca, quasi rassegnata, dei massimi rappresentanti del mondo economico, imprenditoriale e del lavoro dell'area fiorentina. Se non si mobilitano neppure loro, chi può difendere la competitività del nostro territorio? Abbiamo condiviso e rilanciato, negli anni scorsi, lo slancio verso l'aeroporto del presidente della Camera di Commercio **Luca Mantellassi**, primo sostenitore del progetto nuova pista. «Faremo una pista parallela all'autostrada, una pista di 2.400 metri: c'è già un progetto in tal senso predisposto da Aeroporti Holding» (quello presentato nella gara per la privatizzazione di AdF ed illustrato allora a tutti gli enti locali) «Il suo impatto ambientale è inferiore all'attuale, nei prossimi anni i privati investiranno 350 miliardi delle vecchie lire e con ciò potremo raggiungere nel 2010 i sei milioni di passeggeri» (Metropoli, 6/4/2004). Dichiarazioni chiare, precise, da applausi fatte da una persona vicinissima al sindaco, vicepresidente dell'Associazione per il Piano Strategico di Firenze, massimo rappresentante di un ente che per ruolo istituzionale deve essere il principale motore dell'economia del territorio fiorentino e che allo stesso tempo è il maggiore azionista pubblico dell'AdF ed è anche in Aeroporti Holding tramite Tecno Holding. Ma dopo quelle dichiarazioni quasi entusiastiche tutto si è spento. Davanti al muro di gomma innalzato dalle amministrazioni locali, di fronte alla palpabile realtà di un nuovo 1974 che avanza, anche la Camera di Commercio sembra essersi persa.

Così come debole, troppo debole, appare la voce delle altre **categorie economiche** dell'area fiorentina. Di dichiarazioni chiare e indiscutibili per l'aeroporto ne abbiamo registrate tante: da Sergio Cecuzzi per l'Associazione Industriali di Firenze all'Unione Industriali Pratese con il presidente Carlo Longo, da Giovanni Biagiotti per la Confindustria a Franco Bertini appena eletto presidente della Confindustria, a Mauro Fancelli presidente della CNA e ancora Paolo

Giacalone per l'Associazione Albergatori, Bernabò Bocca per la Federalberghi e tanti altri autorevoli rappresentanti del mondo economico, sociale e culturale dell'area metropolitana. Ma di fronte al perdurare della situazione di stallo per il presente ed il futuro dello scalo viene da chiedersi se queste iniziative durino lo spazio di un comunicato stampa o se proprio non ci sia alcuna possibilità di contrastare la lobby anti-aeroporto che attraversa le istituzioni fiorentine e toscane. E' paradossale, in questa situazione, assistere al moltiplicarsi di iniziative che si preoccupano della competitività del nostro territorio, del rilancio dell'economia, del turismo e del lavoro, perché senza risolvere il nodo "Vespucci" parlare di competitività non ha proprio alcun senso.

Difficilmente interpretabile è poi il **silenzio dell'AdF**, a cominciare da quello dei nuovi soci privati che fanno capo a Luciano Benetton da tempo presenti a Firenze e quindi ben consapevoli dello scenario in cui andavano ad operare. Hanno presentato un piano (con la nuova pista), sono stati scelti, hanno avuto affidamenti sulla sua realizzabilità. Poi si sono visti sbattere la porta in faccia, sono stati presi a calci dalla Regione, disconosciuti dal Comune che si preoccupa solo di depotenziare il ruolo dei privati in AdF. Aeroporti Holding ha proposto a Firenze ciò di cui la città e la regione hanno bisogno da cinquant'anni ed è stata trattata come se avesse offeso qualcuno. Va bene così? Evidentemente sì perché non si vede alcun segno di vita. Si attendono fatalisticamente gli eventi, nessuno parla alla città, non si spiegano i progetti presenti e futuri e si lascia campo libero a qualunque manipolazione della questione. Senza contare che in città resta in piedi l'ipotesi che gira fin dall'inizio, quella del grande bluff che ha coinvolto tutti per non fare nulla ed il silenzio non fa che alimentare le peggiori ipotesi. Ma viene anche da chiedersi con chi stia il resto dell'AdF: le banche, le Camere di Commercio, gli altri privati. Stanno con il 2,8% del Comune di Firenze contro gli interessi della città o con il 29% di Aeroporti Holding e con i progetti per Firenze e la Toscana?

Noi, come Associazione, non sappiamo più cosa fare e sinceramente, prima di tutto da cittadini, non ne possiamo

proprio più (da un bel po'). Non siamo un soggetto politico: non lo siamo mai stati e non vogliamo esserlo. Non difendiamo alcun interesse se non quello della nostra città e della nostra regione. Non siamo un comitato contro che cerca facile visibilità, non ci interessa. Siamo un'associazione "costruttiva" che cerca di fare informazione nella marea di falsità e mistificazioni che da trent'anni distorcono la questione aeroportuale toscana. Chi scrive questo notiziario segue da oltre vent'anni l'aviazione civile italiana ed internazionale ed ha quindi la "disgrazia" di poter misurare ogni giorno quanto Firenze e la Toscana in questo settore siano fuori dal mondo e dalla realtà. Lo facciamo anche nel resto di questo notiziario affrontando vari aspetti per chi avesse ancora voglia di guardare le cose con un po' di buon senso, aspettando però sempre dalle istituzioni fiorentine una risposta al "perché no?".

Sergio Iarossi



La nuova torre di controllo è per ora l'unico tassello del "Vespucci" del futuro. La struttura ha la potenzialità di migliorare l'attuale funzionalità dello scalo e di supportare la nuova pista ma, senza l'esecuzione delle opere necessarie a gestire il presente (su tutte la bretella) e senza decisioni sui progetti a lunga scadenza, si rischia di vanificare l'investimento da oltre 60 milioni di euro fatto dall'ENAV su Firenze.

Emergenze

Il "Vespucci" deve servire il traffico d'affari e quindi va bene così com'è, non c'è alcuna decisione da prendere: è l'ultima fantasiosa tesi che sta prendendo campo tra chi rifugge qualunque decisione per l'aeroporto. Incoscienza, ignoranza o convenienza? Probabilmente di tutto un po'. Perché in realtà c'è tanto da fare per avere un aeroporto normale, più funzionale proprio per il traffico d'affari. Chi viaggia per motivi di lavoro (ma non solo) ha bisogno prima di tutto di servizi rapidi ed efficienti: voli diretti (nazionali ed europei) e per quelli indiretti la massima garanzia di rispetto degli orari per non perdere le coincidenze. Il "Vespucci" così com'è, non va bene proprio per niente.

Non va bene la mancanza della **bretella di rullaggio** che resta il maggiore handicap con gravi conseguenze funzionali ed ambientali. La bretella serve a qualunque aeroporto e la sua necessità non ha niente a che vedere con il tipo di aerei che operano (ATR, BAe.146, Airbus o altro).

Non va bene la **pista corta e limitata** che tiene lontani voli e compagnie e crea gravi disfunzioni e inutili carichi ambientali. La situazione operativa era penalizzante per i BAe.146, lo è ancora di più per gli Airbus. A Firenze ormai si atterra solo da una parte (autostrada) e solo su 1.455 miseri metri, vento e pioggia permettendo. Tra i 42 aeroporti italiani serviti da voli di linea troviamo dimensioni più limitate solo ad Albenga, Aosta, Bolzano, Marina di Campo e Tortoli.

Non vanno bene i **piazzi aeromobili**, non più in grado di accogliere voli nelle ore di punta (e la funzionalità di uno scalo si misura sulla capacità di gestire le ore di punta) e va poco bene l'uso per i voli di linea del piazzale per l'aviazione generale, posto dalla parte opposta della pista rispetto all'aerostazione passeggeri.

Non va bene l'**aerostazione** che nel 2005 accoglie ancora i passeggeri in arrivo da tutto il mondo con un corridoio in una struttura "provvisoria". Firenze è ormai l'unica città italiana a non essersi ancora dotata di un nuovo terminal adeguato alla sua immagine ed alle reali esigenze (gli ultimi progetti sono stati avviati a Lampedusa e Pantelleria).

Non vanno bene i **parcheggi aeroportuali** che con 1,5 milioni di passeggeri dovrebbero essere almeno 1.200 e sono invece la metà. Non va bene il **parcheggio scambiatore** di Peretola che non scambia nulla perché non è stato collegato ad alcunché e non serve l'aeroporto perché dopo cinque anni manca ancora la passerella per raggiungere il "Vespucci".



Ampliamento del piazzale aeromobili ovest (nella foto) e ristrutturazione delle attuali aerostazioni: sono i due maggiori progetti per il "Vespucci" che l'AdF prevede di realizzare tra il 2005 ed il 2006.

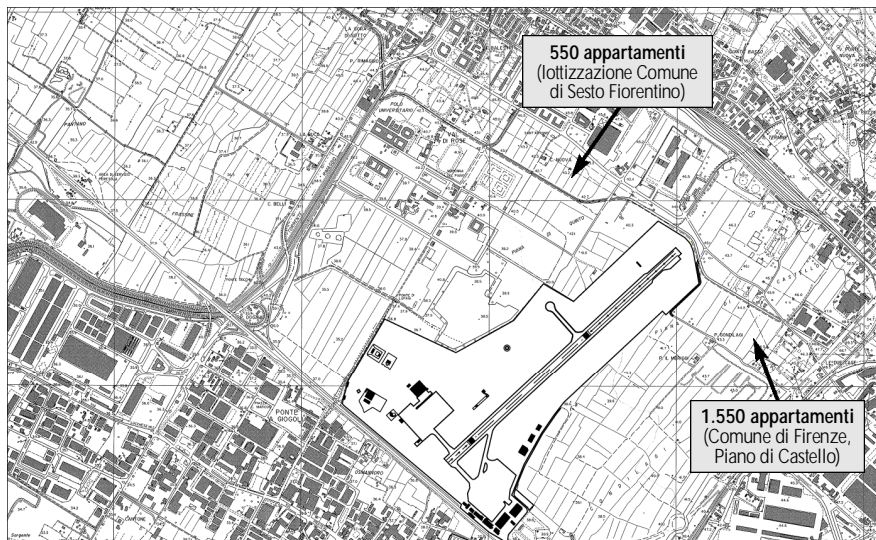
zione del **nodo aeroporto**. Non avrebbe molto senso lanciare il concorso per Castello se ai progettisti non viene detto subito come evolverà l'assetto dell'aeroporto, se ci sarà la nuova pista e quale sarà la sua collocazione tra le ipotesi presentate dall'AdF.

Aeroporto e Castello

Architetti, urbanisti e ingegneri attendono di sapere di quale aeroporto tener conto per poter dar forma al nuovo quartiere di Castello che confina con il "Vespucci" per circa due chilometri. Assetto aeroportuale ed assetto dell'intorno aeroportuale sono infatti **strettamente legati**. Una cosa è il "Vespucci" costretto a mantenere l'attuale pista che richiede un certo tipo di interventi per garantire adeguati spazi alla pista stessa, all'area terminale, ai piazzali aeromobili e parcheggi oltre l'attuale masterplan. Altra cosa è pensare un piano di Castello con la nuova pista, la cui testata est interessa fisicamente o almeno con un asse di volo proprio la nuova area in progetto, e con la prospettiva ipotizzata di eliminare la porzione nord della pista attuale e quindi di aprire il nuovo insediamento alla piana e di connetterlo con il parco e le strutture universitarie di Sesto Fiorentino. In pratica, il via al piano di Castello deve essere accompagnato dalla defini-

Appartamenti vista aeroporto

Un vero e proprio quartiere residenziale avanza verso la testata nord dell'attuale pista del "Vespucci". Dalla parte di Sesto Fiorentino, di fronte alla nuova Ipercoop, stanno per nascere **550 appartamenti** in una lottizzazione che comprende anche strutture ricettive ed altri servizi. Questo diventerà l'insediamento abitativo più vicino allo scalo. Il primato sarà però conteso dai **1.550 appartamenti** previsti dal Comune di Firenze dalla parte opposta della pista nel progetto Castello. Certo non sarà un dramma, anche in tali aree il rumore sarà inferiore ai limiti previsti per la residenza, ma è paradossale sentir lamentare problemi ambientali legati all'aeroporto e poi veder costruire case sempre più vicine alla pista. Gli abitanti potranno assistere dalle finestre alle manovre degli aerei sui piazzali e già immaginiamo nuovi appelli anti-aeroporto sottoscritti assieme ai contratti di locazione.



Traffico: effetto Airbus

E' proseguito anche nei primi mesi del 2005 l'effetto Airbus, cioè l'incremento di passeggeri determinato dalla messa in linea dei velivoli a maggiore capienza di Meridiana, a pieno regime dalla primavera del 2004.

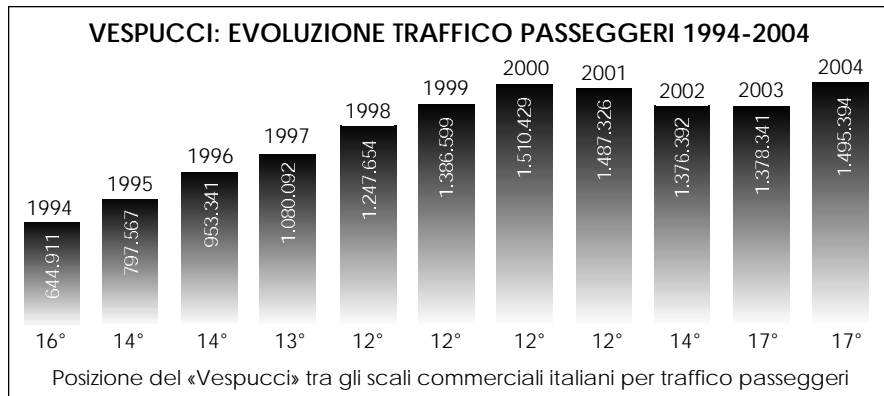
Variazione passeggeri 2005/2004

	Aeroporto Firenze	Media nazionale
Gennaio	+29,8%	+7,3%
Febbraio	+14,0%	+1,7%
Marzo	+35,6%	+7,8%
Gen-Mar	+26,9%	+5,1%

E' prevedibile che questo trend, proseguito anche in aprile (+25%, dato non ancora pubblicato ufficialmente da Assaeroporti), si assesterà per il resto dell'anno su valori più bassi. Se non ci saranno colpi di scena, nel bene e nel male, si potrebbe ipotizzare un 2005 con circa 1,6 milioni di passeggeri. Intanto con il nuovo orario la tedesca DBA/Germania Express ha aperto il **primo vero volo low cost** del "Vespucci" con la linea da Monaco operata con Fokker 100 da 100 posti (nella foto a fianco); Air France ha aggiunto la settimana frequenza giornaliera da Parigi nella giornata di sabato; Lufthansa ha aggiunto il quinto volo giornaliero da Francoforte; Club Air ha cancellato il collegamento per Bari mentre ha incrementato di una frequenza settimanale le linee per Bucarest e Tirana.

Classificazione aeroportuale

Nel processo di rinnovamento dell'aviazione civile, il Ministero delle Infrastrutture sta lavorando ad una classificazione degli aeroporti. E' prevista la selezione di un gruppo di scali che saranno dichiarati di **interesse nazionale**, mentre gli altri avranno la qualifica di strutture regionali. Il processo avrebbe dovuto comple-



tarsi già in marzo ma la complessità della scelta ha fatto slittare i termini. Non è ancora chiaro quali siano i parametri prevalenti, quanti saranno gli scali "eletti", né gli effetti concreti che tale qualifica comporterà. Si ipotizza la possibilità di accedere a finanziamenti statali, in modo da concentrare le risorse sugli aeroporti più importanti, mentre gli scali a valenza più limitata rimarrebbero a carico delle comunità locali.

Firenze, anche in questo caso, si trova in una situazione difficile: il "Vespucci" rientrerebbe di diritto tra gli aeroporti selezionati per l'importanza del bacino d'utenza, la capacità di attrarre traffico internazionale ed essere quindi porta di accesso per il paese

ma vede crollare la sua posizione se si spesa lo stato infrastrutturale in cui viene tenuto ed il conseguente traffico che riesce a gestire in rapporto a quello potenziale. Se il gruppo di scali eletti dovesse essere limitato a dieci, Firenze sarebbe probabilmente esclusa, se sarà estesa a venti, potrebbe rientrare. In attesa di conoscere gli sviluppi della situazione, forse già delineata quando uscirà questo notiziario, per farsi un'idea della situazione vediamo (tabella in basso) la posizione dello scalo fiorentino tra gli aeroporti italiani in base ad alcuni parametri.

Un Fokker 100 della DBA/Germania Express in decollo dall'aeroporto di Berlino Tegel.



MAX ADOLPH

PRIMI VENTI AEROPORTI COMMERCIALI ITALIANI PER...

Passeggeri totali (1)			Passeggeri internazionali (1)			Destinazioni internazionali (2)			Lunghezza della pista (3)		
1	Roma FCO	28.119.567	1	Roma FCO	15.077.733	1	Milano MXP	190	1	Milano MXP (4)	3.920
2	Milano MXP	18.554.874	2	Milano MXP	14.963.820	2	Roma FCO	135	2	Roma FCO (4)	3.900
3	Milano LIN	8.947.525	3	Venezia	3.863.095	3	Venezia	46	3	Palermo (4)	3.420
4	Venezia	5.871.415	4	Bergamo	2.903.542	4	Bergamo	39	4	Venezia (4)	3.300
5	Catania	5.107.832	5	Milano LIN	2.581.383	5	Bologna	36	5	Torino	3.300
6	Napoli	4.462.388	6	Roma CIA	2.511.132	6	Roma CIA	36	6	Genova	3.025
7	Palermo	3.783.651	7	Napoli	1.985.379	7	Pisa	25	7	Bergamo	3.024
8	Bergamo	3.337.671	8	Bologna	1.965.719	8	Milano LIN	23	8	Alghero	3.000
9	Torino	3.141.888	9	Verona	1.729.858	9	Napoli	22	9	Trieste	3.000
10	Bologna	2.908.271	10	Pisa	1.537.059	10	Catania	17	10	Grosseto	2.997
11	Verona	2.687.565	11	Torino	1.353.989	11	Torino	17	11	Pisa (4)	2.992
12	Roma CIA	2.556.046	12	Firenze	988.231	12	Palermo	16	12	Ancona	2.990
13	Cagliari	2.282.559	13	Catania	961.799	13	Olbia	15	13	Brescia	2.990
14	Pisa	2.031.890	14	Treviso	884.118	14	Firenze	13	14	Verona	2.957
15	Bari	1.779.074	15	Palermo	641.824	15	Bari	10	15	Cagliari	2.800
16	Olbia	1.585.662	16	Forli	436.170	16	Verona	9	16	Trapani	2.690
17	Firenze	1.495.394	17	Bari	432.843	17	Ancona	8	17	Napoli	2.650
18	Lamezia	1.274.997	18	Alghero	419.147	18	Treviso	8	18	Brindisi	2.628
19	Genova	1.074.951	19	Genova	403.933	19	Genova	7	19	Catania	2.550
20	Alghero	998.811	20	Olbia	340.834	20	Cagliari	6	20	Rimini	2.541

1. Assaeroporti, dati 2004. 2. Orario marzo 2005 (dati in continua evoluzione). 3. Ministero dei Trasporti (**Firenze** si trova al **38° posto**). 4. Scali dotati di più piste.

Principali progetti aeroportuali

Principali interventi realizzati o in progetto nei maggiori aeroporti commerciali. Sono indicati gli scali con traffico superiore a 100.000 passeggeri annui o con piste di almeno 1.800 metri (esistenti o previste)



Toscana dei record

La Toscana è l'unica regione italiana a non disporre di uno scalo adeguato a servizio del principale bacino di traffico;
 è la regione con il maggiore divario tra capacità infrastrutturali e domanda di traffico aereo;
 è l'unica regione che non promuove importanti investimenti sugli aeroporti.

Integrazione aeroportuale

Quante volte avete sentito parlare di integrazione aeroportuale tra Pisa e Firenze? Praticamente sempre da vent'anni a questa parte. Quante volte avete sentito dire qualcosa di concreto su cosa si intenda per integrazione aeroportuale? **Sicuramente mai**, perché mai si è andati oltre lo slogan. Mai SAT e SAF (oggi AdF) si sono sedute attorno ad un tavolo per discutere della cosa. Ciò non per mancanza di volontà ma perché SAT e SAF hanno sempre saputo bene che da quel tavolo non potrebbe uscire niente di diverso dalla situazione in essere. Situazione che vede già una parziale diversificazione di ruoli conseguenza non di politiche di trasporto aereo ma della forzatura creata dall'assetto aeroportuale del tutto anomalo della Toscana e dallo stato in cui viene tenuto l'aeroporto di Firenze. Soprattutto, da un tavolo di confronto non potrebbe uscire alcuna decisione che possa stabilire d'ufficio "chi deve volare dove". Si può impedire di volare su uno scalo tenendolo in condizioni critiche, ma non si può imporre a nessuno dove volare. "Galilei" e "Vespucci" si trovano a servizio di diverse aree metropolitane e per distanza e collocazione non hanno le caratteristiche per poter essere uniti in un sistema aeroportuale propriamente detto entro il quale poter assegnare ruoli precisi: passeggeri o merci, voli nazionali o internazionali, voli low cost o tradizionali, traffico business o turistico o altra suddivisione (destinazioni, compagnie, ecc.). Per scali così lontani è naturale una sovrapposizione di servizi funzionali ai propri bacini d'utenza. Perché, come ben sa chi viaggia, per un utente toscano o per un passeggero che deve raggiungere la Toscana non è la stessa cosa usare il "Galilei" o il "Vespucci".

Per avere un'idea delle condizioni nelle quali può essere pensato un vero sistema aeroportuale entro il quale ipotizzare qualche specializzazione di traffico si può guardare al Veneto. Qui è stato ufficialmente costituito il "sistema aeroportuale di Venezia"

tra il "Marco Polo" come struttura principale (7 km dal centro) e Treviso Sant'Angelo (20 km) come supporto per parte del traffico charter, low cost e merci. Come si vede lo scalo del capoluogo veneto ha fatto sistema con quello trevigiano, unendo aeroporti che possono essere considerati a servizio di una stessa area metropolitana, e non con Verona lontano un centinaio di chilometri ed un'ora di percorrenza. Venezia e Verona si sono invece sviluppati indipendentemente l'uno dall'altro in ogni tipologia di traffico (linea tradizionale, low cost, charter, merci e aviazione generale), anche sulle stesse linee e con le stesse compagnie, ognuno in funzione delle proprie aree di riferimento col risultato di far crescere tutto il traffico aereo veneto che nel 2004 ha raggiunto quasi i **nove milioni di passeggeri** consolidandosi come terzo polo nazionale. Per calare l'esempio veneto in Toscana, sarebbe come se oltre all'aeroporto di Pisa in sviluppo oltre i due milioni di passeggeri, ci fosse un "sistema aeroportuale di Firenze" creato tra più scali situati tra Firenze, Prato e Pistoia. Le potenzialità di traffico e le esigenze del territorio avrebbero giustificato un simile assetto fin dagli anni sessanta, le scelte politiche sono sempre andate in direzione ben diversa.

Al di là quindi di ipotetiche sinergie a livello gestionale (personale, mezzi, know how, ecc.) e di qualche funzione di supporto (merci, low cost) ancora una volta bisogna ribadire che il problema toscano non è l'integrazione tra scali né tanto meno i collegamenti ferroviari da Firenze a Pisa o altrove che non darebbero niente di più di adesso al trasporto aereo della nostra regione. Il problema, ammesso che si voglia ritenere un problema, è la storica **carezza di capacità** aeroportuale per la mancanza di una struttura adeguata nell'area Firenze-Prato-Pistoia che possa gestire assieme all'aeroporto di Pisa la reale domanda di trasporto aereo esistente.



La crescita di Pisa

L'aeroporto di Pisa sta crescendo a ritmi sostenuti ben oltre i limiti del masterplan dimensionato su 2,5 milioni di passeggeri al 2010 approvato da Comune, Regione e Ministeri. Nel 2004 ha superato i due milioni, nel 2007 prevede di passare i tre. Una crescita iniziata nel 1998 e legata in gran parte ai **voli low cost** per i quali il "Galilei" è stato precursore ed è oggi uno dei principali poli europei. Lo è a tal punto che i suoi dirigenti sono stati tra i fondatori del FARE (Forum degli Aeroporti Regionali Europei) appena costituito e l'amministratore delegato della SAT ne è stato nominato presiden-

te. Ma i voli low cost, per loro natura, creano soprattutto nuova domanda allargando l'uso del mezzo aereo a più ampie fasce di popolazione: chi usava altri mezzi di trasporto e chi non aveva mai volato ed è invogliato a farlo dalle basse tariffe. Proprio a Pisa hanno coniato per questo fenomeno l'espressione di "**democratizzazione del trasporto aereo**". Ciò significa che il "Galilei", più che recuperare il 50% di domanda di traffico aereo regionale che non trovava risposta negli scali toscani, crea nuova domanda e alimenta la concorrenza al trasporto ferroviario. E saturando le capacità dello scalo con i voli low cost Pisa ha sempre meno spazio per sviluppare le altre tipolo-

gie di traffico per le quali continua ad avere per capacità delle piste una sorta di monopolio regionale (grandi charter e merci).

Charter

Più volte è stata espressa grande preoccupazione per la situazione del turismo in Toscana ed in molti non hanno potuto fare a meno di additare l'insufficienza del sistema aeroportuale. Può essere interessante a tal proposito guardare il peso della **nostra regione** nel traffico charter gestito dagli aeroporti italiani. La Toscana è una delle mete turistiche più importanti e richieste del mondo ma, "grazie" agli attuali



AM/TROUPE AZZURRA

Le basi aeree militari toscane di Pisa e Grosseto stanno consolidando il loro ruolo strategico per l'Aeronautica Militare e la NATO: il primo nel settore dei trasporti (sopra un C-130J) ed il secondo in quello della difesa aerea con i nuovi caccia Eurofighter (a destra).

scali, accoglie una quota imbarazzante di passeggeri trasportati su voli a domanda. Tale traffico è da sempre appannaggio quasi esclusivo dell'aeroporto di Pisa, l'unico con una pista in grado di accogliere i grandi voli charter. Nonostante questo monopolio lo scalo pisano non è mai riuscito a assumere un ruolo adeguato alla Toscana per la sua posizione marginale rispetto all'area centrale della regione, per la scarsità di spazi disponibili sui piazzali civili, per il suo ruolo militare. Dalla debolezza toscana ha preso forza l'Emilia Romagna che accoglie i voli turistici su quattro scali ed ha con il "Marconi" di Bologna il principale polo charter dell'Italia centrale. Osservando la tabella qui sotto (dati ENAC relativi ai passeggeri charter), è significativa la posizione della nostra regione.

Lombardia	2.841.767
Veneto	1.359.575
Sicilia	977.251
Emilia Romagna	962.242
Lazio	934.990
Campania	643.054
Sardegna	468.469
Piemonte	233.624
Calabria	204.293
Toscana	143.294
Puglia	131.819
Marche	83.890
Friuli Venezia Giulia	52.574
Abruzzo	nd
Liguria	19.867
Umbria	7.573
Trentino Alto Adige	3.061
Valle d'Aosta	84

Toscana-UE

Tra le anomalie della politica aeroportuale toscana c'è la completa disattesa delle linee suggerite per il settore dall'Unione Europea. Nelle **strategie per i trasporti al 2010** l'UE indica la necessità di valorizzare al massimo le strutture aeroportuali di medie dimensioni, definite "regionali", per ridurre la pressione

zione delle regole del trasporto aereo con atti che possano danneggiare uno scalo per favorirne un altro o assecondare le politiche di un vettore a detrimento dell'interesse pubblico e della libera concorrenza. La Toscana, con il "gap" aeroportuale dell'area fiorentina e l'atteggiamento degli enti locali verso il "Vespucci" presenta praticamente tutta la peggiore casistica.

Aeroporti smilitarizzati

Procede il processo di riorganizzazione dell'Aeronautica Militare con il passaggio di molti scali dal Demanio della Difesa al Demanio Statale-Aviazione Civile. Si conferma



AM/TROUPE AZZURRA

su quelle maggiori sempre più affollate; raccomanda l'avvicinamento dell'offerta ai bacini d'utenza che generano elevata domanda dotandoli di scali adeguati; raccomanda l'eliminazione dei "colli di bottiglia", le carenze strutturali che provocano ritardi nei voli ed alti costi ambientali ed economici per il "sistema Europa"; chiede, a tal fine, la realizzazione di tutte le opere necessarie ad assicurare il miglior funzionamento degli scali esistenti; sottolinea la valenza dei **miglioramenti infrastrutturali** per mitigare gli effetti ambientali del traffico aereo; combatte, tramite direttive e norme, ogni tentativo di manipola-

lo scenario che avevamo già anticipato su queste pagine e che dovrebbe far riflettere chi ha in mano le sorti toscane. Tutte le regioni interessate si ritrovano con **nuove opportunità**: l'Emilia Romagna ha visto la smilitarizzazione dello scalo di Rimini e la concentrazione delle attività militari sulle basi di Cervia e San Damiano; in Veneto vengono ceduti Verona Villafranca e Treviso mentre la Difesa mantiene la base di Istrana; in Lombardia è stato ceduto Montichiari, trasformato in grande scalo civile, e probabilmente sarà ceduta anche la limitrofa base di Ghedi; nel Lazio viene lasciato Ciampino con il trasferimento

Associazione "V. Giannotti" per lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze QUOTA ASSOCIATIVA 2005

E' aperta la campagna associativa per l'anno in corso. 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!

Aeroporto in Facoltà

La situazione e le prospettive dello scalo di Firenze sono state al centro dell'annuale incontro tra gli **studenti** della Facoltà di Architettura ed esperti e protagonisti del mondo dell'aviazione civile e della questione aeroportuale fiorentina.

L'iniziativa, organizzata dall'architetto Renzo Marzocchi, docente del **Dipartimento di Progettazione dell'Architettura**, ha visto la partecipazione di Federico Quaranta, già Direttore Generale di Civilavia; Giorgio Morales, ex-sindaco di Firenze e Presidente dell'Associazione V. Giannotti per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze; Luigi Alterisio, per tanti anni responsabile del centro di controllo del traffico aereo dello scalo fiorentino; Paolo Moschini, in rappresentanza dell'ufficio tecnico dell'AdF, società di gestione del "Vespucci".

Nell'incontro sono state affrontate le **problematiche del settore dell'aviazione civile** a livello internazionale e nazionale, con particolare riferimento al processo di profonda trasfor-

mazione in atto nel nostro paese a livello normativo, tecnico ed infrastrutturale. Quindi si è posta l'attenzione sul **"caso Firenze"** ripercorrendo le vicende che hanno portato all'attuale situazione dello scalo "Vespucci", tra importanti potenzialità di crescita e sviluppo e le difficoltà di rapporti con gli enti locali che rendono difficoltosa qualunque ipotesi di adeguamento strutturale.

In particolare è emersa la **singularità della situazione fiorentina** dove, prima di tutto a livello istituzionale, sembra non esserci ancora consapevolezza del significato dell'aeroporto per la città ed il territorio. Ciò provoca il forte ritardo di Firenze e della Toscana in un sistema aeroportuale nazionale in grande crescita, con importanti interventi che interessano tutti gli scali, dai grandi hub intercontinentali ai piccoli aeroporti regionali, per recuperare il notevole ritardo accumulato dall'Italia nei confronti dei maggiori paesi europei.

I tecnici di Lufthansa hanno valutato ed escluso l'utilizzo su Firenze degli Airbus A319, in flotta dal 1996, per le eccessive limitazioni operative imposte dall'attuale pista

commerciali che porta alla nascita di una vera e propria forma urbana inedita, la città aeroportuale, con ampie opportunità di sviluppo del settore del "non aviation". Gli scali si configurano come **porte di accesso** di una regione e quindi porte di accesso all'economia del territorio stesso di cui vanno ad esaltare le potenzialità in termini di patrimonio ambientale, culturale ed umano, imprimendo dinamicità all'intero sistema economico. Il mondo si con-

fronta su questi temi, a Firenze c'è ancora chi si chiede se la nostra città abbia proprio bisogno dell'aeroporto.



JOSEF TOMAS/IBERIAN SCOTTERS

dell'Aeronautica a Pratica di Mare; in Campania procede l'iter per aprire ai voli civili la base di Grazzanise che sarà il nuovo grande scalo campano. In Sicilia sono in corso i lavori per trasformare l'ex-base missilistica di Comiso in aeroporto civile. Ancora, passeranno alle autorità civili gli scali di Ancona, Brindisi Cagliari, Capua, Catania, Palermo Boccadifalco, Udine e Vicenza.

In **Toscana** sono invece rafforzati i ruoli militari delle due più grandi infrastrutture aeroportuali, Pisa e Grosseto: il primo per i trasporti con la 46ª Aerobrigata e le strutture NATO sempre più impegnate nel supporto delle missioni all'estero ed in operazioni di protezioni civile; Grosseto come base strategica per gli Eurofighter, maggiore presidio italiano di difesa aerea sul Mediterraneo. Per lo scalo maremmano significa problemi di compatibilità delle infrastrutture per i caccia militari con gli standard civili (strumentazioni, segnaletica, sistemi di sicurezza). Per Pisa la

convivenza civile-militare significa garanzia di funzionalità delle piste ma anche forte condizionamento per l'attività civile in termini di spazi e capacità aeroportuale (il 50% del traffico su Pisa è militare). Tutto questo rende ancora più palese la necessità di incrementare la **capacità del "Vespucci"** di Firenze, che è e resterà l'unico importante scalo totalmente civile della regione.

Città aeroportuali

"Le città aeroportuali: il nuovo ruolo degli aeroporti nell'economia del territorio". Su questo tema si sono confrontati a Roma istituzioni dell'aviazione civile, società aeroportuali di tutto il mondo, compagnie aeree, industrie ed aziende del settore. Al centro del dibattito, organizzato dall'ENAC, il ruolo sempre più strategico che stanno assumendo gli aeroporti nell'economia dei paesi: un ruolo di propulsore e guida di una serie di attività industriali e

Chi volesse ricevere **Aeroporto** in formato digitale (PDF)

è pregato di comunicare il proprio indirizzo email a:

assogiannotti@interfree.it

Aeroporto

Anno 9 - Numero 2

N° progressivo 31 - Aprile - Giugno 2005

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: Grafiche Cappelli - Osmannoro (FI)



Associazione "Valentino Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze
Casella Postale 1463, Firenze 7,
50121 Firenze

Tel. 055/330601, Fax 055/330119
Email assogiannotti@interfree.it

Presidente: Giorgio Morales

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