



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

### Indietro tutta

Vola basso la Toscana. Vola basso verso il passato con la solita **politica aeroportuale del NO** voluta o assecondata da Regione Toscana, Provincia di Firenze, Comune di Firenze, comuni dell'area fiorentina ed enti vari di Firenze e dintorni.

**1974:** NO al nuovo aeroporto.

**1989:** NO al nuovo aeroporto,  
NO alla nuova pista.

**2005:** NO alla nuova pista,  
NO all'allungamento della pista...

...NO alla soluzione della principale carenza infrastrutturale della regione;

NO all'investimento dei privati sull'infrastruttura più strategica per il ruolo internazionale e la competitività dell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia e della Toscana;

NO alla creazione di centinaia o migliaia di nuovi posti di lavoro, tra occupazione diretta, indiretta e indotta, secondo i progetti impediti;

NO ad un aeroporto funzionale non più in balia di vento, pioggia, dirottamenti, coincidenze perse e rivolte dei passeggeri;

NO alle compagnie aeree che vorrebbero scendere a Firenze;

NO all'eliminazione delle emissioni inquinanti prodotte dai velivoli in attesa di poter prendere terra all'aeroporto di Firenze o di

alzarsi dal «Vespucci»;

NO allo spostamento delle principali traiettorie di volo dagli abitati di Peretola, Quaracchi, Brozzi e Sesto Fiorentino alle aree della piana non abitate;

NO ai miglioramenti acustici connessi all'allungamento della pista esistente;

NO alla creazione di un sistema aeroportuale regionale, che non può nascere senza un sistema di aeroporti efficienti.

### Dove eravamo rimasti...

**Peretola 1989:** tre anni di studi e polemiche sul progetto di una nuova pista presentato dalla SAF, gestore dello scalo, si concludono con un "no perché no": quella pista non s'ha da fare sentenziano gli enti locali guidati dalla Regione che per prendere tempo era andata anche in cerca di un sito per un nuovo aeroporto tra Firenze e Pistoia per riapprodare a San Giorgio a Colonica, come negli anni '60, e quindi archiviare il tutto nel cestino, come nel 1974.

**Sedici anni dopo** siamo arrivati allo stesso punto. La nuova pista proposta dall'AdF si infrange sul solito "no perché no" dopo un paio d'anni di chiacchiere e prese di giro, come nel 1989. Allora il no alla nuova pista fu accompagnato da un momentaneo sì all'allungamento della pista esistente, poi ostacolato in ogni modo e realizzato per 250 metri sette anni più tardi. Oggi, a scanso di equivoci, il no è stato esteso subito anche all'allungamento dell'attuale pista, mentre la soglia funzionale dello scalo si è abbassata e la capacità aeroportuale di Firenze è alla saturazione così come la pazienza di passeggeri, vettori, operatori, lavoratori e cittadini.

Alla fine del 2005, quasi 2006, si riparte da qui. Da un **aeroporto reale** fatto di aerei e voli, grandi potenzialità, disfunzioni inconcepibili e tanti progetti in cerca di realizzazione, e da un **aeroporto "surreale"**, quello percepito e raccontato dagli enti locali che su questa questione vivono in un mondo parallelo. Un mondo dove non contano più l'efficienza dei servizi, le infrastrutture, i posti di lavoro, la competitività, l'ambiente. Si riparte da qui aspettando che prima o poi succeda qualcosa. Aspettando i cantieri per ciò che prevedeva il masterplan e ormai avrebbe dovuto essere in funzione da tempo, a cominciare dalla bretella, e per gli altri interventi necessari a far funzionare il «Vespucci»: la pista più lunga, l'eliminazione degli ostacoli, ecc., ecc., ecc. Prima del prossimo balletto sulla nuova pista, **verso il 2020.**

*Sergio Iarossi*



## Tutto bene...

Peretola, primi di luglio 2005: soffia un po' di vento e inizia la consueta giostra degli Airbus (e non solo) ed il supplizio per i passeggeri e per gli equipaggi che devono tenere a bada la rabbia sacrosanta dei passeggeri. Gli aerei provano a scendere verso il "Vespucci" sperando in Eolo, "riattaccano", riprendono quota, girano nel cielo toscano per decine di minuti, opzionano parcheggi a Pisa o Bologna in attesa dell'evolversi della situazione, preparano alternative a Forlì o Genova. Intanto, a Firenze, centinaia di passeggeri aspettano con il naso all'insù: scenderà o non scenderà? Se prima o poi scende si contano "solo" ritardi, coincidenze a rischio e voli in rientro in notturna a fine giornata. Se l'aereo non scende e finisce altrove **il caos è completo**: voli cancellati, coincidenze saltate, appuntamenti di lavoro in fumo, decine di bus che corrono a destra e sinistra per raccogliere passeggeri ed equipaggi in tutta l'Italia centrale. Niente di nuovo. Lo scorso luglio però si è arrivati all'estremo quando un aereo, in attesa di buone nuove, si è visto soffiare il parcheggio promesso sull'aeroporto di Pisa ed è stato autorizzato a dirigere verso lo scalo di Bologna, anch'esso senza disponibilità di parcheggi per i dirottamenti fiorentini, solo dopo aver dichiarato "priorità" per il carburante in esaurimento. Proprio negli stessi giorni dai "Palazzi" fiorentini riecheggia la nuova parola d'ordine del "tutto va bene".

### Peretola, Brozzi e Sesto

Se gli enti locali non si fanno problemi nel frenare l'AdF e la nuova pista, più difficile sarà spiegare un simile atteggiamento ai cittadini che abitano attorno allo scalo a Firenze e Sesto Fiorentino. Spiegare cioè perché ancora una

**Dal marzo 2006 la Maersk Air ha programmato il volo Copenhagen-Firenze con Boeing 737-500 da 118 posti (nella foto). Il vettore danese, che ha già operato al "Vespucci" con alcuni charter, da tempo era interessata a scendere con voli di linea nel capoluogo toscano.**



KOSTANTIN VON WEDELSTAEDT



KEITH BURTON

volta si vogliono mantenere le principali **traiettorie di volo** sulle case di Peretola, Brozzi e Sesto invece di sposterle nella piana su un territorio sgombro da insediamenti residenziali. Gli stessi cittadini lo hanno chiesto inutilmente più volte negli ultimi quindici anni, da quando fu persa la precedente occasione di fare la nuova pista. Oggi possono chiedere di nuovo e preventivamente ai loro amministratori (presidenti, sindaci e assessori) perché devono tenersi gli aerei sulla testa.

### ANSV

Per il secondo anno l'Agenzia Nazionale Sicurezza del Volo, nel suo rapporto sulla situazione del trasporto aereo, torna a puntare il dito sulla sicurezza delle piste di volo. L'attenzione è rivolta in particolare al modo non soddisfacente in cui molti aeroporti hanno ricavato le RESA, **Runway End Safety Area**, le aree di sicurezza sulle testate: caratteristiche poco appropriate perché ricavate accorciando le distanze per atterraggi e decolli e non ampliando le aree libere oltre il fine pista e lunghezze minimali di 90 metri rispetto a quelle consigliate di 240 metri. Questi richiami sono rivolti soprattutto agli aeroporti che presentano situazioni particolari per la presenza sulle testate di ostacoli come strade, fossi, terrapieni, ecc. Inutile ricordare come tutto ciò calzi a pennello sul nostro "Vespucci" e la sua mini-pista, tenuta incastrata tra autostrada e fosso invece di ampliarne le fasce di sicurezza o, meglio, cam-

**Col prossimo orario invernale i BAe 146-300 di Air Dolomiti (nella foto) opereranno i voli Lufthansa da Firenze a Monaco.**

biarne l'orientamento assicurando ampie aree libere oltre le testate. Se un aereo con 100-130 passeggeri dovesse spezzarsi nel fosso o sul terrapieno autostradale, ipotesi da scongiurare ma realistica, nessuno avrà colpe perché sarà tutto burocraticamente in regola, ma le responsabilità morali saranno molte. Questo non è allarmismo ma prevenzione, argomento che riempie forum e dibattiti dopo ogni disastro.

### Firenze-Bologna

Tra le tante affinità considerate per la firma del protocollo tra Firenze e Bologna, una prettamente aeroportuale è sfuggita ai sindaci delle due città, la distanza dello scalo aereo dal centro cittadino: 4 km per il "Vespucci" di Firenze, 6 km per il "Marconi" di Bologna (dati ENAC). Un'occasione persa per gli amministratori fiorentini, che avrebbero potuto rendersi conto di come si possa coniugare sviluppo aeroportuale e tutela ambientale.

L'aeroporto di Bologna negli ultimi sei anni ha incrementato i passeggeri del 61,5% ed i voli del 50,4%, comprese alcune tratte intercontinentali, e contemporaneamente ha ridotto di tre volte le emissioni acustiche nelle aree residenziali riportandole entro il limite di legge dei 65 decibel. E' il risultato di una politica ambientale affrontata intervenendo principalmente sulle infrastrutture di volo, in particolare applicando quel concetto **"più pista meno rumore"** illustrato tante volte su questo notiziario e recepito ovunque meno che a Firenze. Con il prolungamento attuato nel 2004 è stato arretrato il punto di inizio della corsa di decollo che punta sulla città, esattamente sulle torri della Fiera allineate con l'asse pista. Così gli aerei possono attuare manovre antirumore più efficaci prima di raggiungere le aree residenziali, l'impatto acustico dello scalo si è ridotto e si è schiusa la strada al processo di sviluppo in atto.

Firenze parte da una situazione acustica già in regola ma l'applicazione al "Vespucci" della cura bolognese porterebbe non pochi benefici ai cittadini.

# Quale integrazione?

Integrare, integrare! Da alcuni mesi sembra diventata la nuova missione rilanciata da chiunque negli enti e nelle istituzioni toscane si pronuncia sulla questione aeroporto. Integrare gli aeroporti di Pisa e Firenze per risolvere ogni problema. Ma cosa significa, in concreto?

Se per integrazione si intende il fatto che la Toscana, per funzionare, ha bisogno di un **sistema di più aeroporti** formato dalle due strutture maggiori di Pisa e Firenze ed anche dagli scali minori per funzioni più locali, a cominciare da Marina di Campo, Grosseto e Siena, siamo tutti d'accordo. Ma siamo alle solite dichiarazioni d'intenti che non portano a nulla se non sono seguite da atti concreti: investimenti sulle strutture più carenti del sistema secondo le necessità del bacino di riferimento; politiche comuni per tutti gli scali in materia di rapporti con le istituzioni; uguale libertà di azione per i gestori aeroportuali; metri di valutazione comuni in campo ambientale e urbanistico. Tutte cose mai viste finora in Toscana.

Se invece con l'integrazione Firenze-Pisa si intende un modo per rinunciare all'adeguamento della struttura più carente del sistema, il "Vespucci" di Firenze, rinunciare cioè alla nuova pista, all'allungamento della pista esistente ed a ogni altra opera seria per lo scalo fiorentino, sarebbe un **atto semplicemente irresponsabile**. Non avrebbe alcun senso e nessun effetto concreto, se non quello di congelare la situazione aeroportuale toscana nell'attuale stato di sottodotazione, acuire la distanza della nostra regione



SAT

## Martini & Domenici

*«La necessità è quella di favorire rapidamente una forte e funzionale integrazione dei due principali scali toscani.*

*Per questo Martini ha proposto a Domenici di accelerare una riflessione comune, che dovrà ovviamente coinvolgere anche il sindaco di Pisa, per giungere ad una concreta integrazione tra l'aeroporto di Firenze e quello di Pisa, valutando tutti gli aspetti, in particolare quello dei collegamenti e degli assetti gestionali».*

*Comunicato Regione Toscana/Comune di Firenze 9/6/2005*

dal sistema aeroportuale italiano ed europeo, lasciare il "Vespucci" in condizioni operative inaccettabili e fare dell'area fiorentina ancor più un vero e proprio buco nero nel panorama aeroportuale nazionale e internazionale.

Comunque la si guardi e qualunque cosa si inventi, il **nocciolo della questione** resta la funzionalità dell'aeroporto di Firenze all'interno del sistema e quindi l'avvio dei progetti per dotare il "Vespucci" di tutte le opere carenti o mancanti, a cominciare da pista e bretella, senza le quali il sistema toscano non starà mai in piedi. Fatto ciò "Galilei" e "Vespucci" potranno rafforzare le proprie posizioni nell'ambito dei rispettivi ruoli ed in

## Regolamento CEE 2402/92

E' il dispositivo che regola a livello europeo l'istituzione dei **"sistemi aeroportuali"** ufficialmente riconosciuti, entro i quali sia possibile attuare una qualche forma di ripartizione del traffico. Per "sistema" si intende **«un raggruppamento di due o più aeroporti che servono la stessa città o lo stesso agglomerato urbano»** (art. 2, comma m). Per poter essere considerati parte di uno stesso sistema, gli scali devono essere siti nella medesima area urbana e devono poter essere considerati luoghi di partenza o destinazione sostanzialmente equivalenti ai fini di uno stesso trasporto aereo di linea. In pratica per un passeggero deve essere indifferente, dal punto di vista funzionale, utilizzare uno o l'altro scalo. Il sistema viene creato su proposta di uno Stato membro e sottoposto al **parere dell'Unione Europea** che ne verifica la rispondenza ai requisiti e l'effettiva necessità della ripartizione o limitazione del traffico, con l'obiettivo di evitare atti che vogliono favorire uno scalo ai danni di un altro o un particolare vettore, danneggiando l'interesse pubblico, i diritti dell'utenza e la libera concorrenza.

Al momento sono istituiti otto "sistemi aeroportuali": Berlino, Copenaghen, Lione, Londra, Milano, Parigi, Roma, Venezia. La distanza media tra gli scali ed i centri cittadini è di 21 km con tempi di percorrenza media di 21 minuti. Firenze e Pisa, afferenti a distinte aree metropolitane, non rispondono ai requisiti per istituire un "sistema aeroportuale" ufficiale.



MARCO IAROSI

# Quale integrazione?

funzione delle rispettive aree metropolitane attuando il grado di integrazione possibile che, per due scali così strutturati e localizzati, è sostanzialmente quello già in essere.

Una specializzazione nei voli low cost per **Pisa**, fermo restando che nessuno può impedire voli "tradizionali" rivolti al traffico business dell'area costiera. Una specializzazione nei voli svolti dai vettori "tradizionali" per **Firenze**, con servizi intercontinentali tramite gli hub e linee dirette per l'Europa ed il bacino del Mediterraneo, fermo restando che anche il "Vespucci", vista l'evoluzione del trasporto aereo, dovrà aprirsi maggiormente ai voli low cost.



MARCO IAROSSI

## NO alla guerra

### EVOLUZIONE PASSEGGERI

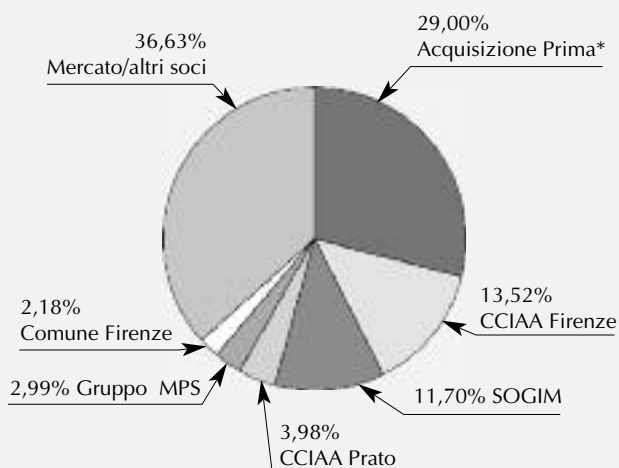
Firenze		Pisa
41.235	<b>1969</b>	179.349
46.264	<b>1970</b>	276.861
45.727	<b>1971</b>	356.996
39.638	<b>1972</b>	379.777
41.269	<b>1973</b>	393.503
-	<b>1974</b>	452.575
-	<b>1975</b>	462.707
11.661	<b>1976</b>	474.667
16.904	<b>1977</b>	550.998
8.478	<b>1978</b>	561.719
6.903	<b>1979</b>	549.922
216	<b>1980</b>	577.981
503	<b>1981</b>	566.547
634	<b>1982</b>	659.557
3.116	<b>1983</b>	703.386
19.549	<b>1984</b>	751.865
5.836	<b>1985</b>	803.190
21.034	<b>1986</b>	854.156
71.208	<b>1987</b>	893.459
116.421	<b>1988</b>	878.459
152.875	<b>1989</b>	1.003.018
166.697	<b>1990</b>	1.065.306
262.573	<b>1991</b>	1.001.464
399.989	<b>1992</b>	1.060.286
496.653	<b>1993</b>	1.001.649
644.911	<b>1994</b>	1.039.156
797.567	<b>1995</b>	1.016.052
953.341	<b>1996</b>	1.036.297
1.080.092	<b>1997</b>	1.065.691
1.247.654	<b>1998</b>	1.122.794
1.386.599	<b>1999</b>	1.145.589
1.510.429	<b>2000</b>	1.246.807
1.487.326	<b>2001</b>	1.378.322
1.376.392	<b>2002</b>	1.654.570
1.378.341	<b>2003</b>	1.992.492
1.495.394	<b>2004</b>	2.031.890

Fonte: 1969-2003 Ministero dei Trasporti, 2004 Assaeroporti

L'aspetto più "inquinante" della questione aeroportuale toscana è quello di continuare a parlare degli scali di Pisa e Firenze in termini di "guerra", cioè ritenere che la vita di uno debba necessariamente implicare la morte dell'altro. Una **visione miope** innescata dalla Regione Toscana nel 1974 cancellando l'aeroporto di Firenze per fare di Pisa l'unico scalo toscano invece di lasciar crescere entrambi gli aeroporti secondo le proprie peculiarità. Più di qualunque parola valgono i dati (tabella a fianco): l'evoluzione storica del traffico sui due scali dimostra come la repentina crescita del "Vespucci" ad 1-1,5 milioni di passeggeri negli anni novanta abbia influito marginalmente sul traffico di Pisa andando invece a recuperare l'enorme quota di domanda di voli inevasa dell'area fiorentina. Allo stesso modo, il boom del "Galilei" degli ultimi anni, con il raddoppio dei passeggeri da 1 ad oltre 2 milioni, ha influito poco su Firenze (che ha ben altri problemi, di tipo strutturale), anche perché per Pisa si tratta in gran parte di traffico low cost che per sua natura va a creare soprattutto nuova domanda.

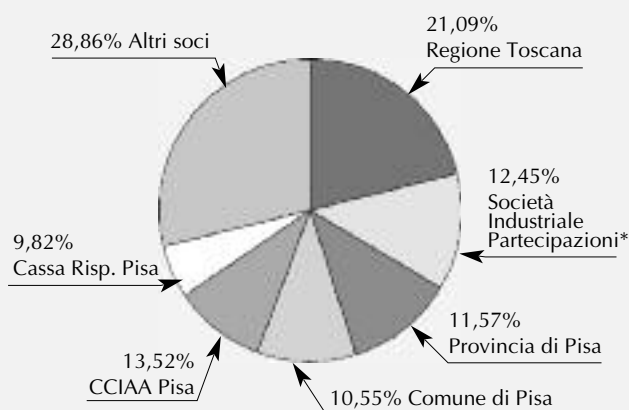
Un "Vespucci" davvero efficiente, con una pista adeguata e tutto il resto, porterebbe certamente qualche effetto su Pisa, ma si tratterebbe di una "**ricalibratura**" del traffico su uno scenario di forte crescita per entrambi gli scali. Tanto per fare un esempio, l'attuale principale operatore del "Galilei", la low cost Ryanair, avrebbe servito la Toscana da Pisa anche se nell'area fiorentina fosse stato realizzato il nuovo scalo di S. Giorgio a Colonica.

### ADF - Aeroporto di Firenze SpA



\* Società creata da Aeroporti Holding (SAGAT, San Paolo IMI e TecnoHolding).

### SAT - Società Aeroporto Toscano SpA



\* Società formata da industriali dell'area di Pisa, Lucca e Livorno.

# Treni "bluff"

**Nessun servizio ferroviario per Pisa o Bologna può sopperire alla mancanza di un aeroporto adeguato nell'area fiorentina**

## Né Pisa né Bologna

Un **people-mover** sopraelevato tra la stazione di Bologna e l'aeroporto "Marconi": è la nuova soluzione ipotizzata dalla giunta Cofferati per coprire in 9 minuti, con un percorso di 4.700 metri, la distanza tra lo scalo e la stazione nel centro cittadino. Con tale servizio la percorrenza Firenze Belfiore-Bologna Aeroporto sarà di circa 40 minuti ai quali andranno aggiunti i tempi per l'attesa del treno alla stazione fiorentina e per il trasbordo tra sistemi di trasporto alla stazione di Bologna per un totale di **almeno un'ora** (oltre al tempo necessario per raggiungere la stazione TAV nel centro fiorentino). Così come non è funzionale per l'area fiorentina il treno per l'aeroporto di Pisa, non lo sarà neppure quello per Bologna, fermo restando che ognuno sarà libero di ripiegare sul disservizio aereo preferito, cambiare mezzo di trasporto o andare a piedi.

Come un disco incantato degli anni settanta torna ciclicamente a riproporsi il tormentone del treno navetta per l'aeroporto di Pisa in 30 minuti o anche meno come antidoto al potenziamento del "Vespucci" di Firenze. Questa volta gli annunci sono stati tanto insistenti che perfino l'assessore ai trasporti della Regione Riccardo Conti è dovuto intervenire per placare le fantasie: **quella navetta non è realizzabile** per gli alti costi che comporterebbe a fronte di una bassissima utenza, stimata in 20-30 passeggeri l'ora. D'altra parte la stessa SAT, gestore del "Galilei" di Pisa, nel masterplan del 1998 dava i numeri della scarsa funzionalità del servizio ferroviario: 167 e 247 persone in media salivano e scendevano ogni giorno alla stazione Aeroporto a fronte di un'offerta di 11.000 posti su 22 corse. A proposito poi dei tempi di percorrenza, il piano dei trasporti appena varato dalla Regione Toscana indica in circa 60 minuti la percorrenza minima Firenze SMN-Pisa Aeroporto al termine di tutti i lavori di potenziamento della linea.

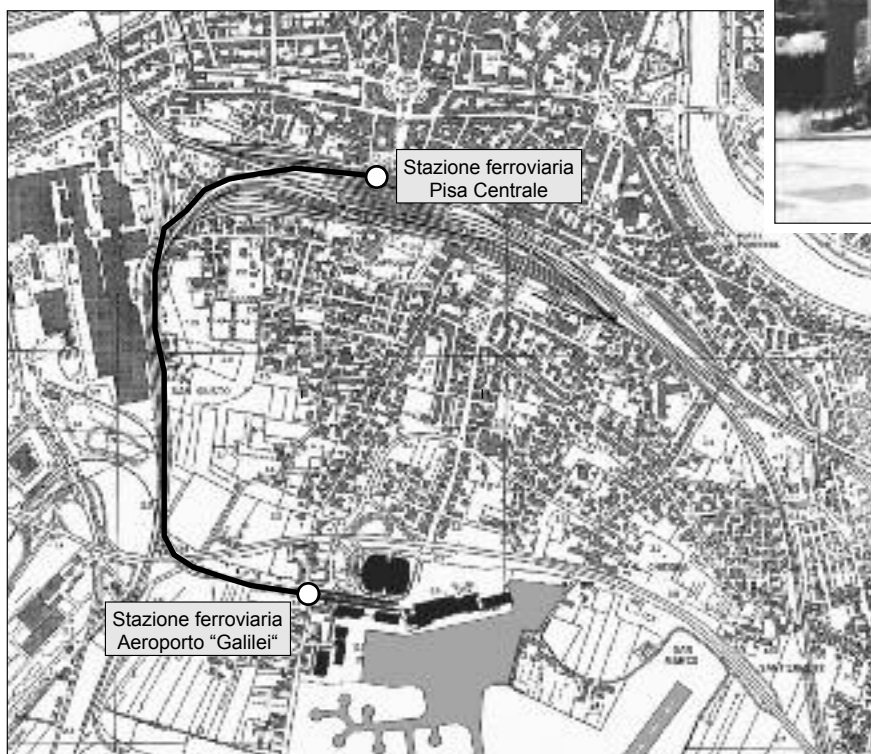
Ma al di là delle dichiarazioni dell'assessore e dei documenti ufficiali, la mancanza di funzionalità del servizio che rende impossibile realizzare una vera navetta aeroportuale non dipende dalla disponibilità di finanziamenti o dalla volontà o meno di investire ma dalle **caratteristiche stesse della linea** come ben sanno tecnici ed operatori fin dagli anni settanta. E' eccessiva la distanza da coprire, 80 km, che comporta gli eccessivi tempi di percorrenza conseguenza anche dall'elevato numero di fermate intermedie a loro volta connesse alle caratteristiche funzionali della linea ed alle esigenze primarie dell'utenza.

Per ricordare alcuni dati, già proposti in passato su questo notiziario, va detto che in nessuna altra parte del mondo esiste un servizio ferroviario aeroportuale "dedicato" su una distanza simile a quella tra Firenze e Pisa, perché in **nessuna parte del mondo** si ha la pretesa di servire una città, anche di media dimensione e di non grande rilevanza internazionale, con uno scalo tanto lontano. In Europa una media calcolata su circa 40 navette città-aeroporto attivate evidenzia una distanza di circa 20 km, con percorrenze di circa 20 minuti. I servizi ferroviari più lunghi, nell'ordine dei 40-50 km e tempi di 30-40 minuti, riguardano alcuni dei grandi hub intercontinentali da decine di milioni di passeggeri, condizione indispensabile per giustificare l'attivazione di navette dedicate all'utenza aeroportuale su tali distanze. Niente a che vedere con la realtà toscana.

Va poi considerato, per riallacciarsi alla precisazione dell'assessore Conti, che la linea Firenze-Pisa è la principale direttrice ferroviaria della regione, interessata da un intenso traffico passeggeri e merci e funzionale soprattutto all'utenza pendolare che si muove tra il capoluogo e la costa e necessita quindi di fermate insopprimibili a servizio del territorio attraversato. Sarebbe impensabile dedicare tale linea alla navetta aeropor-

*Sotto: il raccordo ferroviario di 1,5 km percorso dalla navetta che collega la stazione centrale di Pisa con l'aeroporto in 5 minuti con frequenza di 30 minuti. La stazione del "Galilei" (a destra), troppo vicina al centro di Pisa e troppo lontana da Firenze, è rimasta finora poco utilizzata.*

MARCO JAROSZI



tuale estromettendo il resto del traffico e dell'utenza; sarebbe ancora più improponibile realizzare una nuova linea dedicata alla navetta per il "Galilei", come qualcuno ha ipotizzato (!), con costi economici, ambientali e territoriali infinitamente superiori a qualunque intervento sull'aeroporto di Firenze.

L'assetto del servizio in fase di messa a punto secondo il piano regionale dei trasporti ed i piani della SAT sembrano effettivamente il **massimo ottenibile**: una percorrenza ridotta di qualche minuto per la velocizzazione della linea; l'attivazione della navetta ferroviaria Pisa Centrale-Pisa Aeroporto, in funzione dal dicembre 2004; la realizzazione alla stazione centrale di Pisa di un nuovo Air Terminal sul

# Treni "bluff"

binario dedicato alla navetta per il "Galilei", previsto dalla SAT; l'interscambio a Pisa Centrale della navetta con i treni che percorrono la direttrice tirrenica, bacino primario di riferimento del "Galilei", quindi con quelli provenienti da Firenze sulle direttrici Empoli-Pontedera e Pistoia-Lucca con tempi compresi tra i 60 minuti e le due ore. In sostanza, il treno Firenze-Pisa, per quanto migliorato, non modifica l'attuale funzionalità del "Galilei" per l'area fiorentina. Anche perché si deve sempre tener conto che dall'aeroporto di Pisa non partono voli intercontinentali, la cui durata potrebbe giustificare lunghi spostamenti terrestri, ma voli nazionali ed europei di un'ora e mezzo o due ore che **non giustificano** in alcun modo lunghi trasferimenti, attese e percorrenze città-aeroporto.

L'interconnessione delle reti di trasporto su ferro metropolitane e regionali con gli aeroporti è un obiettivo certamente importante - sia per Pisa, sia per Firenze - ma ciò deve avvenire in funzione dell'effettiva possibilità di attivare servizi efficienti per distanze, frequenze, fermate, tipologia e consistenza dell'utenza e non può prescindere da una corretta valutazione delle caratteristiche delle linee, dei bacini d'utenza da servire e delle offerte aeroportuali. Non si possono forzare le situazioni e, soprattutto in Toscana, qualunque opera ferroviaria funzionale agli aeroporti non può prescindere dalla soluzione del nodo di fondo del problema che resta il **potenziamento del sistema aeroportuale** con investimenti sulle infrastrutture aeroportuali e non solo su quelle ferroviarie.



Treni in sosta alla stazione ferroviaria dell'aeroporto di Torino Caselle.

## COLLEGAMENTI FERROVIARI CITTA'-AEROPORTO IN ITALIA

collegamento	percorrenza (minuti) (1)	distanza (km)	frequenza (minuti)	fermate (2)	stazione partenza	costo (3)	gestore
Pisa - San Giusto	5	1,5	30	0	Centrale	1,10	Trenitalia
Torino - Caselle	19	16	30	4	Dora GTT	3,00	GTT
Roma - Fiumicino	31	34	30	0	Termini	9,50	Trenitalia
Palermo - Punta Raisi	40	35	varia	4	Centrale	4,50	Trenitalia
Milano - Malpensa	40	45	30	3	Cadorna	11,00	Ferr. Nord MI
Firenze - Pisa S. Giusto	83 (4)	80	varia	4	S.M. Novella	5,10	Trenitalia

Fonte: AdR, Ferrovie Nord Milano, GESAP, GTT, SAGAT, SAT, SEA, Trenitalia.

Note: 1. Percorrenza minima. 2. Corsa più diretta. 3. Corsa singola. 4. La percorrenza minima è salita dai 71 minuti agli attuali 83-88 con la recente riorganizzazione del servizio ferroviario tra Firenze, Pisa, Livorno e la Versilia.

## Londra

Diciamo subito, a scanso di equivoci, che le dimensioni ed i numeri della realtà londinese non hanno niente a che vedere con la situazione toscana e fiorentina. Ma da oltre trent'anni l'esempio della capitale britannica viene **citato a sproposito** nelle discussioni sulla questione aeroportuale toscana. Vediamo quindi qual'è la situazione dei collegamenti su ferro dei cinque principali scali di Londra per distanze e tempi di percorrenza dal centro cittadino in confronto agli 80 km ed ai 60-80 minuti che separano Firenze e Pisa.

### London City 10 km

Connesso alla Docklands Light Railway (stazione aeroporto attiva dal 15/12/2005)

### Heathrow 24 km

"Heathrow Express", 15 minuti dalla stazione di Paddington

### Gatwick 45 km

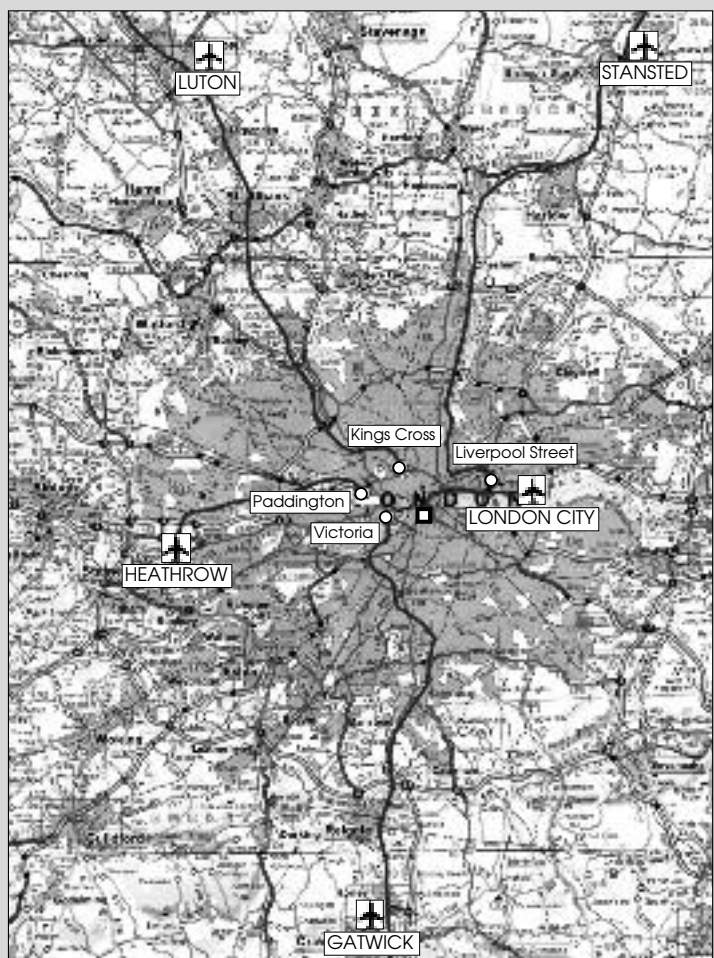
"Gatwick Express", 30 minuti dalla stazione Victoria

### Luton 45 km

"Thameslink-Luton Airport Express", 25-35 minuti dalla stazione di King Cross

### Stansted 55 km

"Stansted Skytrain", 45 minuti dalla stazione di Liverpool Street



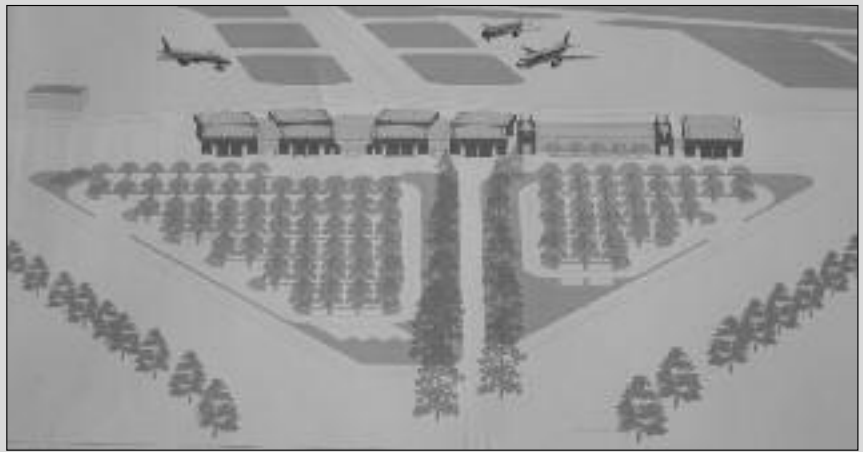
## Campania: sinergie aeroportuali

Prosegue il lavoro comune tra Regione Campania, Comuni e Province interessate, Ministeri delle Infrastrutture e della Difesa per la messa a punto del piano aeroportuale regionale varato dalla giunta Bassolino. Il nuovo assetto degli scali campani, basato sulle tre strutture di Napoli Capodichino, Caserta Grazzanise e Salerno Pontecagnano, è nato da un lavoro di anni attuato dalle diverse giunte che si sono avvicendate alla guida delle amministrazioni locali. L'obiettivo è arrivare a gestire a lunga scadenza un flusso di traffico stimato in **20 milioni di passeggeri** con il ruolo maggiore affidato alla nuova struttura di Grazzanise, Capodichino come aeroporto cittadino potenziato fino alla capacità di 8 milioni di passeggeri e lo scalo di Salerno per il traffico turistico diretto verso la costiera Amalfitana ed il sud della regione.

## Aeroporto in Appennino

Lo scorso anno riportammo la notizia un po' curiosa del progetto per potenziare il campo di volo di **Pavullo nel Frignano**, a 682 metri sull'Appennino modenese (50 km dall'Abetone). Detto e fatto: a Pavullo sono stati completati i lavori per asfaltare la pista, finora in erba, allungarla da 800 a 1.200 metri e dotarla di tutti gli annessi e connessi per il migliore funzionamento. L'allungamento della pista è stato promosso anche per consentire procedure di volo che allontanino i velivoli dalle aree abitate realizzate nel corso degli anni in prossimità dell'aeroporto. Il progetto complessivo, che

## Perugia: tutti per l'aeroporto



Regione, Provincia, Comuni, enti e associazioni di categoria: tutti erano presenti lo scorso 28 maggio all'aeroporto Perugia Sant'Egidio per lanciare il nuovo masterplan. Lo scalo umbro aveva in atto già da anni un piano di sviluppo che ha portato all'allungamento della pista a 1.900 metri ed alla ristrutturazione ed ampliamento dell'aerostazione originaria, oltre a interventi sulle strumentazioni. Con il rinnovo della SASE, gestore dello scalo, è stata predisposta una revisione dei progetti con ulteriori potenziamenti. La pista sarà **allungata a 2.300 metri**; l'aerostazione sarà notevolmente ampliata e rinnovata con una nuova immagine secondo un progetto dell'architetto Gae Aulenti che valorizzerà l'inserimento della struttura nel parco davanti all'area terminale. L'obiettivo di gestori ed enti locali è portare direttamente in Umbria i flussi turistici che attualmente raggiungono i suoi luoghi storici, religiosi e naturalistici principalmente tramite gli scali di Roma. Sant'Egidio ha gestito nel 2004 un traffico di 56.320 passeggeri con un volo di linea per Milano, alcuni servizi estivi per Olbia, qualche volo charter e l'aviazione generale. Di fronte all'unanimità d'intenti a favore dell'aeroporto il Presidente dell'ENAC Vito Riggio, presente alla cerimonia, ha assicurato il reperimento dei finanziamenti necessari per gli interventi. Il 12 agosto è stato pubblicato il bando di gara per il prolungamento della pista (scadenza 18/10/2005, importo lavori 5,25 milioni di euro).



rende lo scalo agibile per i velivoli di aviazione generale e piccoli aerei regionali, ha la finalità di rilanciare l'economia della montagna favorendo l'insediamento in zona di nuove attività e supportando il turismo.

*E' stato completato l'allungamento della pista dell'aeroporto di Parma da 1.900 a 2.300 metri (nella foto l'aerostazione). L'intervento era stato deciso congiuntamente lo scorso anno dagli enti locali (Comune, Provincia e Regione) ed il ministero dei Trasporti nell'ambito degli interventi di potenziamento infrastrutturale della città connessi all'insediamento a Parma dell'agenzia alimentare europea.*

### Variatione passeggeri 2005/2004

	Aeroporto Firenze	Media nazionale
Gennaio	+29,8%	+7,3%
Febbraio	+14,0%	+1,7%
Marzo	+35,6%	+7,8%
Aprile	+19,9%	+3,6%
Maggio	+22,0%	+8,6%
Giugno	+20,8%	+10,3%
Luglio	+10,8%	n.d.
Gen-Giu	+23,4%	+6,4%

### 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!*

# Piani Strutturali

**Il Piano Strutturale di Firenze ha sollevato polemiche per la scarsa considerazione riservata alla questione aeroporto. Per dare un'idea di come viene affrontato altrove un tema tanto importante per la città proponiamo la lettura della scheda relativa all'UTOE\* 28 denominata "Aeroporto" nell'ambito del Piano Strutturale di Pisa. E' interessante vedere l'atteggiamento politico e tecnico riservato allo scalo: la consapevolezza del suo ruolo strategico ma anche degli alti costi che ha comportato e comporterà il suo inserimento nel tessuto urbano dell'area sud di Pisa, costi che non mettono in discussione lo sviluppo del traffico, delle infrastrutture e dell'area aeroportuale.**

## «Processo di formazione e connotati attuali.

L'unità è posta a sud di Pisa, a diretto contatto con il quartiere residenziale di S.Giusto, ed è definita nel suo perimetro dall'area interessata dall'attività aeroportuale, comprendendo però anche aree in stretta relazione con questa, il recente insediamento di edilizia residenziale per i dipendenti dell'Aeronautica Militare a nord ovest e l'insediamento di matrice storica che si sviluppa su via Cariola, fino a raggiungere l'asse della S.G.C. L'aeroporto G.Galilei, presente nel sito sin dai primi del secolo come aeroporto militare, si è aperto al traffico civile negli anni '60 e rappresenta ora uno degli aeroporti più grandi dell'Italia centrale, secondo solo al sistema aeroportuale romano.

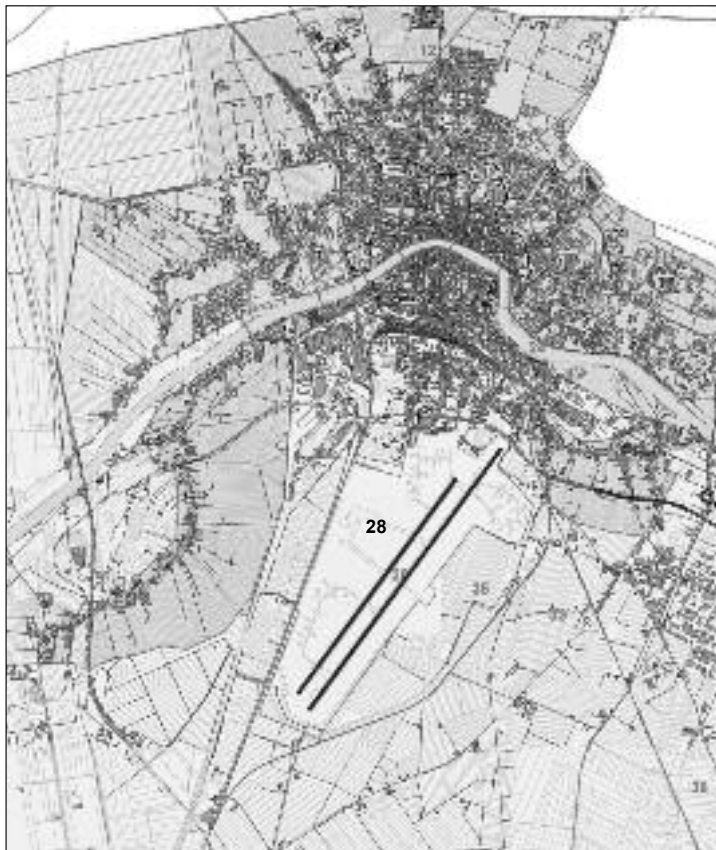
La dotazione di un ottimo sistema di piste, capaci di accogliere ogni tipo di velivolo, per tratte nazionali e internazionali così come la presenza di un terminal passeggeri di grande capacità (circa due milioni di passeggeri l'anno) hanno permesso al Galilei di conservare la sua importanza e di confermare negli ultimi anni un traffico medio di passeggeri di circa un milione di passeggeri l'anno, nonostante la nascita del vicino aeroporto regionale A.Vespucci a Peretola, che ha indubbiamente distolto una parte dei suoi traffici. Di grande interesse è anche il traffico delle merci, grazie alla presenza di un efficiente cargo center automatizzato, in grado di gestire le operazioni di carico/scarico di due aerei contemporaneamente.

Negli ultimi anni la SAT, la società che gestisce l'aeroporto toscano, attribuisce al Galilei un ruolo di traffico regionale, ma ne ridefinisce anche un ruolo all'interno del Trans European Airport Network, individuando nell'aeroporto di Pisa grosse potenzialità come regional connecting point, elemento

centrale di una rete comunitaria, in grado di garantire la connessione di tutte le tipologie del trasporto aereo. Il maggior pregio della struttura aeroportuale pisana è costituito dalla particolare connessione con i principali sistemi di viabilità, le autostrade, il

allo stesso modo non è più leggibile la presenza di un paleovalve, indicato qui dalle carte geomorfologiche. Dell'antico assetto rimane ben poco: uniche testimonianze sono il già citato tracciato di via Cariola e il tessuto di edifici prospicienti, con i terreni

agricoli ancora ineditati interni all'ansa della strada, che costituiscono una singolare permanenza geomorfologica. Sono presenti zone situate in classe di pericolosità geologica idraulica 3B, classe 3C e nella fascia meridionale in classe 4, mentre la parte più settentrionale è in classe 3A».



Nella fase delle osservazioni la SAT, gestore del "Galilei", ha richiesto e ottenuto dal Comune modifiche per far recepire gli interventi del masterplan che implicavano l'interessamento di aree cittadine. In particolare l'eliminazione delle classificazioni di invariants strutturali per gli insediamenti residenziali storici presenti dei quali si prevede l'abbattimento per ampliare l'area aeroportuale, ed alcuni vincoli riguardanti il verde e l'assetto idrogeologico.

\*Unità Territoriale Organica Elementare.

sistema ferroviario nazionale, la S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno, dalla sua vicinanza col porto, nonché la sua vicinanza alla città. L'attuale assetto dell'area presenta un forte contrasto tra le nuove funzioni insediate e le preesistenze storiche: l'ingrandirsi dell'aeroporto ha cancellato gradualmente le tracce di un tessuto agricolo di grande interesse, ben leggibile dal catasto leopoldino del 1830: nella parte alta un fitto tessuto di appezzamenti stretti e lunghi orientati in direzione nord-sud, detti particolari, testimonianza di una fase di appoderamento unitaria dell'area; nella parte bassa prati umidi e terreni paludosi. Anche il sistema idraulico è stato fortemente alterato, per la necessità di tenere asciutti e sotto controllo i terreni dell'aeroporto, con il taglio di alcuni canali e la realizzazione di una idrovora;

## Aeroporto

Anno 9 - Numero 3

N° progressivo 32 - Luglio - Settembre 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](mailto:assogiannotti@interfree.it)

Presidente: Giorgio Morales

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

Chi volesse ricevere *Aeroporto* in formato digitale (PDF) è pregato di comunicare il proprio indirizzo email a: [assogiannotti@interfree.it](mailto:assogiannotti@interfree.it)