



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

Operazione pista

2 febbraio-8 aprile: è durato **65 giorni** di lavoro no-stop il rifacimento della pista del "Vespucci". Come previsto, le distanze di atterraggio e decollo sono rimaste pressoché invariate. Sono state leggermente modificate le **due testate**, tirando l'asfalto di qualche metro fino alla rete di recinzione dalla parte di monte Morello, eliminando in quel punto la strada perimetrale interna, e fino alla stessa strada perimetrale dalla parte dell'autostrada. La **larghezza** ufficiale è rimasta di 30 metri, ma sono state ricostruite le due fasce laterali di 15 metri, per cui il nastro di asfalto largo 60 metri che contraddistingueva in origine i 1.000 metri della prima struttura degli anni trenta ora corre uniforme per tutta la pista. All'opera, costata 11 milioni di euro, hanno lavorato 24 ore su 24 squadre di 40-50 operai ed altrettanti mezzi. Sono state scavate circa 40.000 tonnellate di materiale, in parte riciclati per le nuove opere dopo un trattamento effettuato direttamente in un impianto installato nel cantiere interno allo scalo. La struttura e le strumentazioni da riattivare sono state testate il 6 aprile dal Cessna 550 dell'ENAV; l'**8 aprile**, alle **8.30**, la pista è stata ufficialmente riaperta e tre minuti dopo è atterrato il primo aereo (Airbus A319 Meridiana in traferimento da Olbia), seguito alle 9.16 dal primo volo commerciale (Boeing 737 Sterling da Copenaghen). Dal 12 aprile, dopo qualche giorno di tranquillità e bel tempo, sono ripresi i **"normali" problemi** legati al mix tra pista corta, vento, pioggia e/o disfunzioni tecniche.

Il Boeing 737-500 della Sterling che dall'8 aprile collega Copenaghen a Firenze. Dalla stessa data la compagnia danese opera anche la linea da Oslo con Boeing 737-700.



MARCO IAROSI

Pisa-Firenze

Che differenza passa tra l'aeroporto di Pisa e l'aeroporto di Firenze? Chi avesse avuto ancora dubbi avrebbe dovuto assistere il 16 marzo scorso alla presentazione del nuovo masterplan del "Galilei" di Pisa. Non per sentir parlare di progetti, piste, piazzali, aerostazioni, aerei e voli ma per ascoltare i dirigenti dello scalo, il presidente della Camera di Commercio di Pisa, il sindaco di Pisa, il presidente della Provincia di Pisa, il Presidente della Regione Toscana spiegare come un' **unica voce** alla platea di enti e istituzioni dell'area costiera ed alla città il significato dello scalo: il "Galilei" come struttura strategica per il sistema economico, il turismo, il lavoro, pre-condizione per la competitività del territorio, principale motore per rilanciare il ruolo di Pisa e della relativa area metropolitana nel settore dei convegni, dei congressi, delle mostre e delle fiere, per valorizzare sullo scenario internazionale le eccellenze che la città offre nel campo della cultura, nella ricerca e delle scienze. Un preambolo che si è tradotto nell'unanime sostegno di tutti gli enti locali, dalla Regione in giù, ad ogni progetto presentato dalla SAT, gestore del "Galilei", per garantire lo sviluppo di strutture e traffico per i prossimi venti anni. L'impatto dello scalo sui residenti, pur notevole, si gestisce senza drammatizzazioni; lo spazio per ampliare le strutture aeroportuali civili, che non ci sarebbe più, si crea modificando l'assetto dell'area esterna allo scalo e gli strumenti di pianificazione e l'attuazione del masterplan diviene un'opportunità per la città di Pisa, l'occasione per creare un nuovo luogo urbano, una piazza concepita come cerniera tra aeroporto e quartiere.

Tornando verso Firenze lungo gli 80 km che separano le due città ripensiamo a questi concetti sacrosanti, espressione di buone pratiche nella gestione della questione aeroporto, e misuriamo quale distanza ci sia ancora tra gli ambienti che circondano "Galilei" e "Vespucci". Due **mondi diversi** dove presidenti, sindaci, assessori, politici e amministratori dello stesso colore, dello stesso partito, dello stesso ente, della stessa parrocchia si trasformano e sui medesimi temi, in quello che qualcuno vorrebbe chiamare sistema, parlano lingue differenti, applicano metri di giudizio opposti, opposte politiche urbanistiche, diversi parametri ambientali, differenti interpretazioni di norme e leggi, diverse sensibilità per il territorio ed i cittadini. A Firenze l'aeroporto è sempre considerato prima di tutto un problema e da questo scaturiscono tutti i problemi del "Vespucci" che non si vogliono risolvere. Si riapre lo scalo riparatolo e un po' rinnovato, frutto della gestione creativa che enti aeroportuali ed operatori devono inventarsi per ricavare il possibile da strutture e spazi esistenti ma nel 2006 ancora non è dato sapere quale sarà il suo futuro, perché senza uscire dalle attuali strutture e senza poter mettere il naso fuori della rete di recinzione è difficile programmare un futuro.

A Pisa e Firenze il presidente della Regione Martini ha preannunciato un documento che spiegherà come integrare "Galilei" e "Vespucci" ed unire in un sistema gli aeroporti della regione. Ci permettiamo di suggerire come **primo punto in agenda** il risanamento di tutte le storture che hanno falsato finora la politica aeroportuale regionale, per garantire a tutti lo stesso clima positivo e costruttivo, la stessa libertà d'azione per il gestore aeroportuale nella consapevolezza che se lavora per l'aeroporto lavora nell'interesse della città e del territorio, lo stesso supporto degli enti locali ai progetti aeroportuali. Altrimenti, di quale sistema si parla?



MARCO IAROSSI

Boeing 737

Con l'avvio dei nuovi collegamenti da Copenaghen ed Oslo, annunciati su questo notiziario lo scorso anno, il Boeing 737 è entrato per la prima volta in **servizio di linea** sul "Vespucci". I voli sono operati dalla danese Sterling con modelli 500 (118 posti) e 700 (140-148 posti). Il Boeing 737 aveva già operato più volte sullo scalo fiorentino in occasione di voli charter (Virgin Express, Maersk Air, Air One) e voli privati (General Electric, Samsung, Governo del Dubai, ecc.). Il suo primo atterraggio sul "Vespucci", nel **maggio 1997** aveva suscitato addirittura una singolare interrogazione di protesta in consiglio regionale. Oggi, per fortuna, l'arrivo dell'aereo è stato salutato come un evento importante. Le condizioni operative sono simili a quelle degli Airbus, soggette alle limitazioni indotte dalle condizioni meteorologiche per la situazione penalizzante della pista. In attesa di maggiori distanze di atterraggio e decollo.

Restyling aerostazioni

Con la ristrutturazione delle aerostazioni, presentata in parte alla riapertura dello scalo, il terminal del "Vespucci" assume una **veste nuova**. Le dimensioni esterne delle strutture sono rimaste esattamente le stesse (l'ultimo ampliamento risale ormai al 1996), ma con l'eliminazione di tutti gli uffici ADF e di altri operatori, trasferiti per ora in prefabbricati sparsi nell'area aeroportuale, sono stati ricavati metri quadri per in-

crementare alcuni servizi per i passeggeri. I dati sono quelli già resi noti annunciando le opere, realizzate con un investimento di 4,5 milioni di euro: i check-in passano da 15 a 23 (ora distribuiti su due piani), i varchi di controllo da 3 a 5 (spostati al primo piano), i gates da 6 a 10 (trasferiti con tutta l'area imbarchi nella precedente palazzina arrivi), i nastri riconsegna bagagli da 2 a 3 (nell'area arrivi rilocalizzata nella precedente palazzina partenze). Senza uscire dalle attuali strutture gli spazi rimangono però quelli che sono e quindi restano **problemi e criticità**, evidenziate subito nel periodo di rodaggio (è la classica coperta troppo corta...). Con questa riorganizzazione si prevede comunque di poter gestire fino a 2,2 milioni di passeggeri: un assestamento di capacità in attesa di conoscere il progetto per la nuova aerostazione del "Vespucci".

Oltre l'Arno

Ai primi di aprile è iniziata l'installazione al "Vespucci" di un **nuovo ILS** (Instrumental Landing System) allineato con l'asse pista che quando entrerà in funzione dovrebbe attenuare uno dei problemi dell'attuale pista: l'interferenza dell'Arno con la procedura di discesa sullo scalo. Il fiume, infatti, scorre sotto la traiettoria di atterraggio ad una distanza dall'aeroporto (circa 2 km) che corrisponde al punto minimo in cui i piloti devono avere la pista in vista per proseguire la procedura. Sopra il fiume si genera spesso un fenomeno di condensa, comune sul-

La pista del "Vespucci" prima (a sinistra) e dopo i lavori di ricostruzione (a destra). Nella foto sopra si possono notare, sulla sinistra, i due raccordi del nuovo "anello" realizzato in testata pista 23.

le masse d'acqua, che riduce la visibilità. Capita così che anche in giornate limpide, con ottima visibilità generale, gli aerei siano **co-stretti a dirottare** per quella foschia localizzata nel punto più inopportuno. Una situazione che crea ovvi disagi ai passeggeri e grossi problemi agli equipaggi che devono tentare di spiegare ai passeggeri una simile motivazione. L'ILS riallineato abbasserà le minime di atterraggio, avvicinando il punto di decisione alla pista, e quindi consentirà all'aereo di forare la barriera che si forma sopra l'Arno evitando una quota di dirottamenti. Il precedente impianto, attualmente in funzione, era stato installato in posizione disassata per la mancanza di spazio all'interno del sedime aeroportuale e per le difficoltà ad utilizzare aree esterne. Il nuovo impianto, di tipo particolare e di nuova generazione, ha potuto trovare posto a fine pista, entro l'aeroporto, in quanto in grado di resistere ai getti dei motori degli aerei che avviano la corsa di decollo a pochi metri dall'antenna.

Meridiana ha effettuato il primo atterraggio sulla pista riaperta sabato 8 aprile. Lo stesso giorno la ripresa dell'attività è stata salutata con l'iniziativa "Cieli di Toscana", un volo panoramico sul territorio regionale lungo la rotta Firenze-Siena-Livorno-Pisa-Firenze.



MARCO IAROSSI

Pisa-Firenze

Il 16 marzo a Pisa e l'8 aprile a Firenze il presidente della Regione Claudio Martini ha dato pubblicamente notizia della costituzione di una commissione affidata a Confindustria che, nelle intenzioni dei promotori, scriverà le **regole per l'integrazione** degli aeroporti "Galilei" e "Vespucci" e la creazione del sistema aeroportuale regionale. Entro giugno - ha detto Martini con toni un po' di sfida - il presidente degli industriali toscani Sergio Ceccuzzi dovrà dire come raggiungere tale obiettivo nel quale la Regione vede il futuro aeroportuale toscano.

Come prima reazione spontanea, di fronte a questo annuncio, verrebbe da esprimere solidarietà a Ceccuzzi per la missione impossibile che gli è stata affidata. Impossibile non perché qualcuno possa remare contro concetti nobili come sinergie e integrazioni, ma perché tale strada può portare **ben poco di nuovo** alla funzionalità del sistema aeroportuale toscano, come sanno tutti gli addetti ai lavori a Pisa e Firenze. Proprio il 16 marzo, in occasione della presentazione del nuovo masterplan del "Galilei" alla presenza anche del presidente Martini, le autorità aeroportuali e cittadine pisane hanno sottolineato l'importanza per la regione di entrambi gli scali "Galilei" e "Vespucci" ma hanno convenuto che l'integrazione tra essi non può spingersi oltre qualche forma di collaborazione esterna, come ad esempio un'eventuale azione promozionale comune del "prodotto Toscana" sui mercati esteri.

D'altra parte gli scali di Pisa e Firenze non presentano per distanza e collocazione le caratteristiche necessarie per istituire ufficialmente un "sistema aeroportuale" nell'accezione prevista dall'Unione Europea, entro il quale cioè sia attuabile una qualche forma di netta specializzazione da imporre per decreto o altro dispositivo (vedi Aeroporto n°32). Appartengono ad **aree metropolitane diverse**, con diversi bacini d'utenza primari, ed inevitabilmente mantengono un certo grado di concorrenzialità e sdoppiamento di servizi ove ciò sia sostenuto e giustificato dalla domanda dell'utenza e dalle esigenze dei territori serviti. In sostanza, un documento sui ruoli degli scali, nell'attuale situazione infrastrutturale, difficilmente può andare oltre la fotografia dello stato di fatto, dove la differenziazione di traffico esistente è quella indotta forzatamente dalle carenze del "Vespucci" che impediscono a molte compa-

Una commissione istituita dalla Regione dovrebbe stilare entro giugno un documento condiviso sull'integrazione tra gli scali di Pisa e Firenze.

gnie aeree di servire l'area fiorentina e limitano il traffico gestibile rispetto al potenziale di domanda esistente.

Il **"Galilei" di Pisa** gestisce voli di linea in gran parte low cost ma anche tradizionali su rotte nazionali ed europee operati con aerei regionali e velivoli medi (dal Let 410 da 19 posti ai Boeing ed Airbus da 150-180 posti);



Il Boeing 737 (sopra) è il velivolo di riferimento per i servizi di linea del "Galileo Galilei" di Pisa: è utilizzato per oltre il 60% dei voli (al secondo posto i turboelica ATR con il 14,4%). I BAe146/Avro RJ (sotto) sono attualmente gli aerei più utilizzati per i collegamenti dall'"Amerigo Vespucci" di Firenze (46,6% dei voli), seguiti dagli Airbus A319 con il 39,2%.



charter nazionali, europei, per destinazioni nel bacino del Mediterraneo e nel nord Africa ed occasionalmente intercontinentali, operati con ogni tipo di velivolo in base alle esigenze di traffico, con occasionali visite di velivoli da 300-400 posti fino al Jumbo; corrieri aerei operati con piccoli turboelica e grandi voli cargo con Jumbo, Antonov 124 e simili su rotte nazionali, europee ed intercontinentali; voli turistici, d'affari e di Stato operati da tutti i velivoli, dal Piper al Jumbo privato o governativo. Nel movimento passeggeri prevale il traffico turistico, più legato ai voli low cost e charter rivolti all'intera regione, ma è presente ed in crescita un'importante quota di traffico business a servizio del sistema economico dell'area costiera, traffico che peraltro utilizza sempre più anche le linee low cost.

Il **"Vespucci" di Firenze** teoricamente do-

vrebbe poter fare le stesse cose per servire l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia e la Toscana centrale. Nella realtà deve gestire ciò che consentono la pista corta e limitata e le infrastrutture sottodimensionate: linee nazionali ed europee, una piccola quota di charter, legati soprattutto a particolari eventi (fiere, mostre, avvenimenti sportivi, ecc.), e di servizi merci (corrieri aerei), piccoli e medi voli privati e di Stato. Il tutto operato, condizioni meteorologiche permettendo, con aerei fino ai turboelica, i jet regionali ed i velivoli classe Airbus A319 e Boeing 737 impiegati dai vettori che ritengono operativamente possibile scendere sull'attuale pista. La quota

maggiore di passeggeri è business (il 40% secondo gli ultimi dati ADF), il restante 60% si suddivide tra traffico turistico, congressuale, etnico e di studio.

Come si pensa di poter incidere con carta e penna su tali situazioni? La Regione insiste nel voler istituire un sistema aeroportuale nel quale Firenze si specializzi nel solo traffico business. Proposito discutibile e difficilmente praticabile. A meno che non si intenda imporre alla SAT di Pisa di non accogliere più voli che non siano low cost ed impedire ai passeggeri che si muovono per lavoro di utilizzare i voli a basso costo. Oppure impedire l'uso del "Vespucci" ai passeggeri non business che attualmente volano da Firenze, magari costringendo ADF a praticare ai vettori tariffe da gioielleria per selezionare voli e clientela.

Le cose in realtà sarebbero molto più semplici e non ci sarebbe bisogno di studi, commissioni e documenti. La Toscana ha bisogno non di pensare a fantasiose integrazioni che portano a poco o nulla, ma di creare **nuova capacità infrastrutturale** per consolidare e migliorare l'attività degli scali secondo le esigenze dei diversi ambiti territoriali. Ciò significa necessità di investimenti importanti sulle infrastrutture aeroportuali più carenti, così come si programmano investimenti sulle altre modalità di trasporto (ferrovie, autostrade, porti e interporti). A Pisa lo sanno bene e, pur avendo già buone strutture, si siedono ai tavoli regionali con un masterplan in attuazione e nuovi progetti approvati per i prossimi venti anni. Firenze, che ha nel "Vespucci" l'infrastruttura più carente della regione per divario tra capacità e domanda, si presenta a mani vuote e attende disposizioni.

Pisa: sviluppi e limiti

Sviluppi

Il masterplan in attuazione, redatto nel 1996, prevedeva uno sviluppo a 2-2,5 milioni di passeggeri e 20.000 tonnellate di merci al 2010. Lo scalo usciva da un lungo periodo di difficoltà che aveva portato il gestore della parte civile, la SAT, alla soglia del fallimento. Risanato e riorganizzato, dopo lunghe e difficili tensioni, nel 1998 il "Galilei" apre ai voli low cost ed inizia la scalata agli attuali livelli di traffico (2,3 milioni nel 2005, oltre tre milioni previsti nel 2006) che hanno sfondato le previsioni del piano in atto. Cambiano gli scenari e cambiano le esigenze dello scalo: SAT adegua i progetti ai nuovi flussi con il masterplan aggiornato appena presentato ed approvato da tutti gli enti locali: la soglia di sviluppo prevista sale da 2,5 a **5 milioni di passeggeri**, con un'ipotetica capacità futura di 8 milioni di passeggeri. Le proiezioni si basano sulla speranza che prosegua il trend di cresci-

Alla presenza delle istituzioni della città e della provincia di Pisa e della Regione Toscana lo scorso 16 marzo la SAT ha presentato in un convegno pubblico il nuovo masterplan del "Galilei".

zione del quartiere dal quale, data l'estrema vicinanza, ci si può recare in aeroporto a piedi (l'unico caso esistente per uno scalo internazionale, hanno sottolineato con orgoglio i dirigenti del "Galilei" e le autorità locali). È previsto anche l'allungamento della pista principale di 200 metri, per migliorare l'operatività dei velivoli di maggiori dimensioni.

Limiti

Speranze da 8 milioni di passeggeri, consenso unanime da parte di tutte le istituzioni, carta bianca per i progetti del gestore, svi-

la Regione pensando ad un polo logistico integrato tra aeroporto di Pisa, porto di Livorno e interporto di Guasticce. Lo spazio è quello che è ed alla fine è difficile farci entrare tutto, anche perché i dirigenti dello scalo mentre sviluppano i voli low cost fanno di tutto per portare al "Galilei" in concorrenza con essi sulle stesse destinazioni, anche i vettori tradizionali più orientati sul traffico business, confidando sulle difficoltà che questi hanno a scendere su Firenze per i limiti della pista.

L'altra criticità riguarda la **collocazione dello scalo**, fisicamente inserito nel tessuto urbano con la parte nord del sedime e delle piste. Una realtà, anche questa, dalla doppia lettura: positiva per la facile accessibilità dal centro cittadino, negativa per gli effetti dell'attività aerea sull'abitato, soprattutto in considerazione del fatto che a Pisa opera qualunque tipo di velivolo e lo scalo è aperto 24 ore su 24. SAT ne è ben consapevole,



ta legato al fenomeno low cost, che continua a creare soprattutto nuovo traffico, come sottolineano i dirigenti del "Galilei": chi volava già vola di più, chi non lo ha mai fatto inizia a volare spinto dalle basse tariffe.

Su queste basi le strutture dell'area terminale si fanno spazio nel territorio, razionalizzando l'intorno aeroportuale: sono confermati gli **ampliamenti del sedime** verso la città, con l'abbattimento dell'ultima porzione del nucleo storico del quartiere di San Marco eroso nel corso del tempo dai successivi ampliamenti del "Galilei" e le modifiche agli svincoli della superstrada FI-PI-LI; si introduce la previsione dello spostamento della stazione ferroviaria e dei binari per guadagnare circa 400 metri di nuovi spazi da destinare allo scalo ed eliminare la barriera della ferrovia che taglia in due l'abitato confinante con l'aeroporto (ma la stazione ed i binari, nella forma attuale, potrebbero non essere più ricostruiti). Viene modificata la previsione di sviluppo della nuova zona merci, lasciando aperta la possibilità di utilizzare parte delle aree destinate ad essa per estendere ulteriormente le strutture per i passeggeri, segmento di utenza ritenuto più interessante. La nuova area terminale è pensata come uno spazio cittadino, con una grande piazza coperta ed un'ampia offerta di servizi a disposi-

luppo del traffico prioritario su ogni altro aspetto. A Pisa è palpabile il clima entusiastico attorno alle vicende del "Galilei", anche sulle ali dell'imminente quotazione in borsa. Ciò però non deve far dimenticare, soprattutto ai pianificatori delle infrastrutture regionali, che se la pista pisana è e resta (con quella di Grosseto) la maggiore della Toscana, esistono criticità poco pubblicizzate ma ben note agli addetti ai lavori. Su tutti il **ruolo militare** strategico dello scalo, un ruolo che ha rappresentato storicamente la fortuna aeronautica della città, perché per ragioni militari Pisa si è ritrovata fin dagli anni '50 con efficienti strutture di volo con le quali ha poi sviluppato l'attività civile, ma che è da sempre anche un forte vincolo. Un vincolo operativo, in quanto il traffico militare (circa il 50% del totale) ha spesso priorità su quello civile, in certe situazioni priorità assoluta. Un vincolo fisico in quanto gran parte dello scalo è militare (attualmente il 95% della superficie, l'89% dopo l'attuazione del masterplan) e gli spazi a disposizione delle strutture civili sono limitate. Ciò significa, ad esempio, che se dovesse continuare lo sviluppo dei voli low cost e del traffico passeggeri secondo i numeri ipotizzati, ciò andrà probabilmente a discapito della potenzialità di crescita del traffico merci, sul quale invece ha sempre puntato

tanto da aver predisposto da anni accorgimenti per attenuare l'impatto sui residenti, ma una quota di disagio è ormai accettata dalla città. Un male necessario per cogliere le opportunità fornite al territorio dallo sviluppo dell'aeroporto e che si cerca comunque di compensare con barriere antirumore, cuscinetti verdi progettati tra i piazzali e le case, tecniche di bioedilizia e risparmio energetico adottati per la progettazione delle nuove strutture dello scalo, accompagnate da campagne pubblicitarie e slogan come "Galilei: il buon vicino che cresce". Una gestione corretta della situazione, consentita dall'assenza a Pisa di strumentalizzazioni e agitatori di popolo, ma che indubbiamente lascia scoperti aspetti problematici, come quello dei voli merci che prediligono le ore notturne e sono spesso operati con velivoli non di ultimissima generazione.

Infine c'è il problema di fondo del "Galilei", la **distanza** dall'area centrale della regione e del paese. Di qui il fatto di non poter avere una maggiore funzionalità per il principale bacino d'utenza toscano, incentrato sull'area fiorentina (se non per quei vettori low cost che prediligono strutture più lontane e scomode), e di aver lasciato a Bologna il ruolo di maggiore polo di riferimento del centro Italia nel settore charter.

Firenze: aspettando un masterplan

Progetti mancati

Il masterplan redatto nel 1996, l'unico documento ufficialmente esistente, prevedeva una crescita a 2,7-3 milioni di passeggeri al 2010. Il piano, che non si occupava della pista per il vincolo imposto ai progettisti, non è mai stato aggiornato ed è rimasto **in gran parte sulla carta**. Tra le opere principali finora non realizzate, la bretella di rullaggio di 1.250 metri (1); la nuova aerostazione da 22.880 mq per 3 milioni di passeggeri (2); la nuova area merci (3); i nuovi parcheggi a raso e multipiano per 2.600 posti auto (4); il nuovo ingresso aeroportuale ovest (5) con l'apposita viabilità di accesso dall'autostrada A11 e dalla zona di Sesto e via Pratese; la struttura alberghiera (6); l'ampliamento dei piazzali aeromobili fino a 21 piazzole (7); le nuove aree per l'aero club (8) e per gli elicotteri (9).

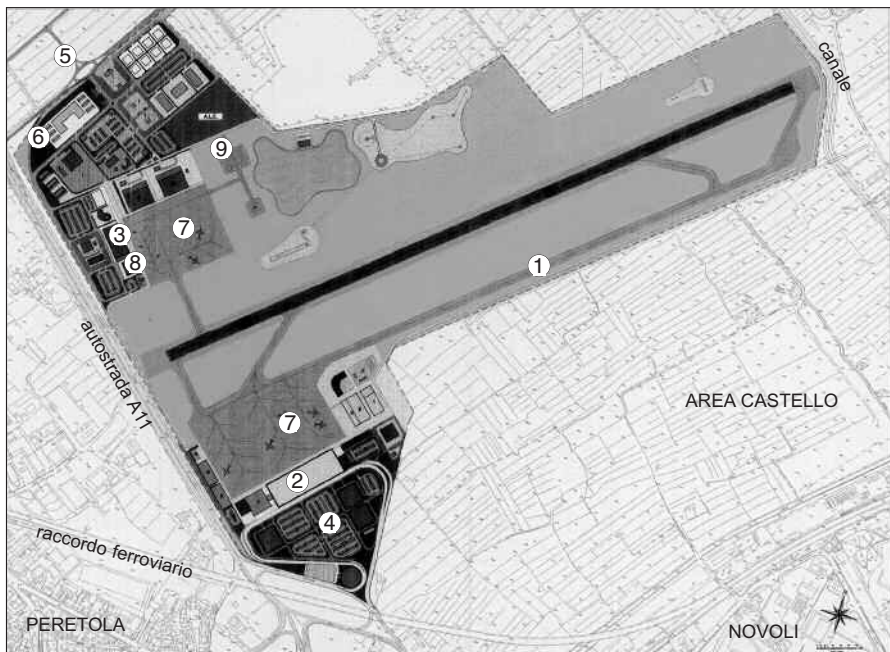
Progetti mancanti

Se con ristrutturazioni e adeguamenti si gestisce il quotidiano e si rimedea alle improvvise emergenze, riuscendo a tirare la capacità delle attuali strutture a 2,2 milioni di passeggeri (1,7 nel 2005), continuano a mancare opere importanti per la normale operatività dello scalo e soprattutto un **masterplan da realizzare** che pianifichi le nuove infrastrutture ed il futuro dello scalo: quello vecchio, rivisto, corretto e completato secondo i nuovi scenari aeronautici maturati negli ultimi dieci anni; oppure il nuovo piano, con il diverso assetto dello scalo ipotizzato dalla nuova ADF.

In ogni caso si attendono cantieri e progetti per tutte le opere mancanti: la pista più lunga e meno penalizzata, più adeguata ai nuovi jet regionali (Bombardier, Embraer) ed ai velivoli della classe Airbus A319 e Boeing 737, e dotata dell'indispensabile bretella di rullaggio; piazzali aeromobili più capienti per i voli commerciali e l'aviazione generale; una nuova area terminale davvero dimensionata e strutturata per capacità, spazi ed assetto al ruolo e alla domanda che deve gestire il "Vespucchi"; un nuovo sistema di parcheggi auto e pullman; una nuova area merci, dislocata in modo più funzionale per spazi e accessibilità esterna; una viabilità di accesso più funzionale da Firenze e dall'autostrada e la connessione dello scalo con il sistema di trasporto su ferro (direttrice Prato-Pistoia); un assetto dell'intorno aeroportuale

Dalla cerimonia di riapertura dell'aeroporto dell'8 aprile scorso, presenti tutte le istituzioni locali, non è arrivata alcuna novità per le prospettive dello scalo.

che integri scalo, città e territorio, recependo il "Vespucchi" come **elemento portante della piana** tra Firenze e Sesto (sistema infrastrutturale, insediativo e del verde) e concepisca l'aeroporto come nuovo spazio urbano ed insieme di servizi a disposizione della città. Si attende in particolare di conoscere come si coordineranno, per spazi e funzioni, il "Vespucchi" ed il nuovo insediamento di Castello. Anche perché, se l'attuale pista appena ri-



Aspettando la presentazione di un nuovo masterplan, l'unico documento ufficiale esistente resta il piano del 1997, non aggiornato ai nuovi scenari aeronautici ed in gran parte fermo sulla carta.

fatta è destinata a rimanere a lunga scadenza l'unica struttura di volo, tornano in agenda l'interramento dell'autostrada e l'ipotesi della nuova area terminale a nord.

Limiti

Se altrove annunciano soglie di traffico vertiginose, confidando poi di trovare i passeggeri che sostengano tali previsioni, a Firenze, come usava dire il presidente della SAF Valentino Giannotti, si potrebbe investire sul venduto. Ciò a dire che i numeri elevati nel **potenziale di traffico**, nel caso dello scalo fiorentino, sono propri della domanda generata dal suo bacino d'utenza ed attestati nelle analisi condotte sul tema. Già oltre dieci anni fa l'IRPET stimava in sei milioni i potenziali passeggeri espressi dal nostro territorio e tale era l'obiettivo indicato con i progetti ipotizzati dalla nuova ADF e dalla Camera di Commercio negli scorsi anni. Ma teoricamente, un aeroporto di Firenze adeguato alla domanda per strutture e collocazione sarebbe una

realtà in continua evoluzione. Basti pensare al sistema di Venezia, una delle città più delicate del mondo e comparabile a Firenze per attrattiva, che viaggia verso i 10 milioni di passeggeri e programma ulteriori sviluppi.

Allo stato dei fatti, ovviamente, la situazione fiorentina è diversa. Il "Vespucchi" non ha vincoli militari e non deve abbattere abitazioni o spostare stazioni per ampliare le strutture; non ha mai creato situazioni acustiche oltre i limiti di legge nelle aree abitate limitrofe allo scalo (dati ARPAT). L'attuale aeroporto deve però indubbiamente fare i conti con **limiti oggettivi**: la collocazione prossima alle aree urbane che, come a Pisa, presenta aspetti positivi e negativi, l'orografia circostante, l'orientamento della pista e

una gestione del territorio finora conflittuale con lo scalo.

In questo quadro, quale può essere allora il limite di traffico dello scalo fiorentino? In realtà, in presenza di una domanda tanto elevata, non ha gran senso porre astrattamente numeri e soglie. Le condizioni principali delle quali tener conto sono l'impatto ambientale, soprattutto il **rumore**, e l'impatto dell'aeroporto sul territorio (accessibilità terrestre dal bacino di riferimento). Il primo aspetto è garantito dalla norma che obbliga a man-

tenere il livello acustico nelle aree residenziali entro i 65 decibel. Un obiettivo che il "Vespucchi" ha sempre rispettato e che è migliorabile con vari accorgimenti nell'attività aerea e aeroportuale (procedure antirumore a terra e in volo, uso di mezzi ecologici, ecc.), con possibili interventi infrastrutturali (pista più lunga e/o diversamente orientata), con una corretta gestione del territorio nell'intorno aeroportuale, oltre che con la continua evoluzione tecnologica dei motori. Il secondo aspetto è gestibile con l'applicazione al "Vespucchi" della cosiddetta **cura del ferro**, in modo da garantire collegamenti su rotaia con lo scalo dall'area urbana di Firenze, dalla direttrice Prato-Pistoia e dal resto del bacino di traffico. In questo modo, pur non potendo raggiungere i numeri e le funzioni di uno scalo collocato più correttamente (S. Giorgio a Colonica), ci sono le condizioni per stilare un masterplan più rispondente alla domanda di traffico dell'area fiorentina, partendo dallo scalo riaperto l'8 aprile.

Binario morto

La SAT, gestore del "Galilei", e l'amministrazione comunale di Pisa hanno proposto lo smantellamento del raccordo ferroviario tra la stazione centrale e l'aeroporto realizzato trent'anni fa come terminale del collegamento proveniente da Firenze.



ROBERTO GENTILI

Ci sono voluti oltre trent'anni ma alla fine l'inutilità del raccordo ferroviario con l'aeroporto di Pisa e l'impossibilità di istituire una vera navetta ferroviaria da Firenze ha ottenuto tutte le "certificazioni". In occasione della presentazione del nuovo masterplan del "Galilei", sono stati gli stessi vertici dello scalo pisano e le istituzioni locali a riconoscere il fallimento del progetto voluto nel 1974 ed a proporre lo **smantellamento** dei 1.300 metri di binari che uniscono la stazione centrale di Pisa all'aeroporto. L'intervento - ha sottolineato il sindaco Fontanelli - permetterebbe anche alle Ferrovie di tagliare quello che a tutti gli effetti è sempre stato un ramo secco.

Come abbiamo scritto tante volte su questo notiziario, è **troppo lunga** la tratta da Firenze, che poi proseguiva sul raccordo fino al "Galilei", e **troppo corta** la linea da Pisa centrale: chi dall'area pisana deve raggiungere lo scalo, lo fa direttamente con propri mezzi o col bus o il taxi e non andando in stazione centrale per poi fare 5 minuti di treno fino all'aerostazione. La stazione ferroviaria in aeroporto paga poi lo scotto di non essere stata realizzata con soluzione passante, in modo da permettere la fermata diretta presso lo scalo ai tanti treni che passano dallo snodo di Pisa, soprattutto sulla linea tirrenica, ma come stazione di testa. Il collegamento tra il terminal aeroportuale ed il centro cit-

tadino ipotizzato adesso dalle autorità pisane, oltre ai normali autobus urbani già in funzione, è un **people mover**, più adatto all'estrema brevità del percorso. Si attesterebbe presso la stazione centrale pisana, dove fermano i treni provenienti dalle varie direttrici, ed è immaginato come il prolungamento dell'aeroporto "Galilei" nel cuore della città. In sostanza,

"Gatwick Express"

Mentre a Pisa abbandonano l'idea della navetta veloce per Firenze, a Firenze c'è chi insiste e rilancia il **treno dei desideri** ipotizzando ora un nuovo collegamento modello "Gatwick Express", il treno che unisce in 30 minuti il secondo scalo londinese a Victoria Station (corse ogni 15 minuti, costo da 14 e 20 sterline per Express Class e First Class). Di fronte a simili proposte vale la pena fare prima di tutto una considerazione di matematica e geografia: il "Gatwick Express" impiega 30 minuti, ma raggiunge uno scalo distante 45 km (senza fare fermate intermedie), contro gli 80 della tratta Firenze-Pisa. Inoltre serve di un aeroporto da 32 milioni di passeggeri (2005) ed un hub intercontinentale (il secondo di Londra). Tutta un'altra storia rispetto alla realtà toscana.

per chi vuole andare da Firenze allo scalo pisano si garantirebbe la funzionalità attuale, con il treno tra Santa Maria Novella e Pisa centrale e quindi il people mover (al posto della navetta), il taxi o il bus, per circa un'ora di percorrenza più attese e cambi di mezzi.

Il quadro delineato dalle istituzioni di Pisa segue le indicazioni già contenute nel **masterplan dello scalo** del 1996, che sottolineava la scarsa funzionalità del servizio ferroviario del "Galilei", e nel **piano regionale dei trasporti** del 2004 che aveva confermato in circa un'ora la percorrenza ferroviaria Firenze-Pisa prevista al termine dei lavori di potenziamento della linea, con tempi propri di un normale collegamento tra le due città ed incompatibili con le caratteristiche di una navetta aeroportuale. Non è questione di mancanza di volontà o di finanziamenti, come qualcuno ancora sostiene, ma di eccessiva distanza da coprire e di caratteristiche della linea, la principale direttrice della regione intasata da treni di ogni tipo (locali, regionali, lunga percorrenza, merci) e funzionale prima di tutto all'utenza pendolare con le insopprimibili fermate a servizio dei territori attraversati. D'altra parte in nessuna parte del mondo esiste una navetta ferroviaria attivata su una tratta città-aeroporto tanto lunga come gli 80 km che dividono Firenze e Pisa.

Distanze città-aeroporto

Periodicamente continuano ad essere diffusi numeri e considerazioni errate sulle distanze e percorrenze città-aeroporto per valutare la situazione toscana e la relazione tra Firenze e l'aeroporto di Pisa (80 km, 60-70 minuti d'auto o treno). Vediamo una carrellata di dati relativi ai maggiori scali europei.

Principali aeroporti intercontinentali

	distanza (km)	percorrenza (minuti)						
Ginevra	4	6	Corfù	3	10	Dresda	12	15 ⁽¹⁾
Lussemburgo	7	15	Treviso	3	10	Hannover	12	13 ⁽¹⁾
Dublino	9	20	Brema	3,5	15	Siviglia	12	15
Copenaghen	10	12 ⁽¹⁾	Firenze ⁽²⁾	4	15	Trondheim	12	20
Lisbona	10	20	Olbia	4	10	Valencia	12	20
Sofia	10	15	Iraklion	4	10	Alicante	13	15
Varsavia	10	10	Catania	4,5	10	Antalia	13	10
Zurigo	11	10 ⁽¹⁾	Bergamo	5	15	Bilbao	13	15
Barcellona	12	15 ⁽¹⁾	Malta	5	20	Birmingham	13	10
Parigi Orly	14	35	Napoli	5,5	25	Porto	13	20
Amsterdam	15	20	Bologna	6	20	Rodi	13	20
Francoforte	15	12 ⁽¹⁾	Ajaccio	7	10	Bordeaux	14	30
Madrid	16	10 ⁽¹⁾	Faro	7	10	Glasgow	14	15
Bruxelles	16	20 ⁽¹⁾	Genova	7	15	Stoccarda	14	25
Bucarest Otopeni	17	20	Nizza	7	15	Strasburgo	15	15
Vienna	18	20	Salisburgo	7	15	Torino	15	20 ⁽¹⁾
Helsinki	19	25	Aberdeen	8	15	Roma Ciampino	15	40
Belgrado	20	15	Cork	8	25	Funchal	16	35
Budapest	20	30	Dortmund	8	20	Manchester	16	20
Praga	23	30	Ibiza	8	10	Zagabria	16	20
Istanbul	24	30	Jersey	8	15	Leeds	18	25
Londra Heathrow	24	15 ⁽¹⁾	Malaga	8	10	Bergen	19	25
Parigi CDG	25	40 ⁽¹⁾	Milano Linate	8	20	Cardiff	19	20
Atene	30	30 ⁽¹⁾	Newcastle	8	15	Lipsia	19	30
Roma Fiumicino	34	30	Norimberga	8	12 ⁽¹⁾	Belfast Aldergrove	21	30
Monaco	36	40	Stoccolma Bromma ⁽²⁾	8	15	Berlino Schoenefeld	21	20 ⁽¹⁾
Stoccolma Arlanda	43	20 ⁽¹⁾	Almeria	9	15	Lione Satolas	24	25
Londra Gatwick	45	30	Cagliari	9	15	Marsiglia	24	20
Milano Malpensa	48	40	Dusseldorf	9	11	Shannon	24	30
Oslo	55	20 ⁽¹⁾	Alghero	10	15	Goteborg Landvetter	25	20
			Berlino Tegel	10	20	Izmir	25	25
			Londra City Airport ⁽²⁾	10	5	Colonia	28	15
			Montpellier	10	10	Malmoe	32	40
			Nantes	10	15	Munster	32	30
			Palma di Maiorca	10	15	Lamezia Terme	36	35
			Santiago de Compostela	10	15	Palermo Punta Raisi	37	40
			Tolosa	10	20	Keflavik	45	40
			Verona Villafranca	10	15	Londra Luton	45	35
			Cracovia	11	20	Londra Stansted	55	40
			Edimburgo	11	20			
			Tenerife Nord	11	20			
			Amburgo	12	20			
			Venezia Tessera	12	15			
			Bari	12	25			
			Basilea	12	15			

Principali aeroporti internazionali/regionali (oltre 1 milione di passeggeri)

	distanza (km)	percorrenza (minuti)
Belfast City Airport	2	10
Billund	2	5
Pisa	2	5 ⁽¹⁾

Note: (1) percorrenza ferroviaria; (2) aeroporto con pista inferiore a 1.800 m; (3) dal capoluogo Catanzaro. Fonte: timetable vettori europei; gestori aeroportuali; ENAC/Ministero dei Trasporti (per gli aeroporti italiani).

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!

Distanze medie città-aeroporto

in Italia

(47 aeroporti commerciali)

10,40 km

in Europa

(145 principali aeroporti)

14 km

nel mondo

(175 principali aeroporti)

17,21 km

“Bidirezionalità”

Atterrare dalla parte di monte Morello: si può o non si può? Attorno alla cosiddetta “bidirezionalità” della pista è in atto da anni un balletto di pareri, dichiarazioni, veti proposti, imposti e respinti. Nella fase attuale ADF confida di poterla ottenere, il Comune di Firenze si dichiara favorevole, gli enti competenti lavorano per attuarla nella **forma possibile**. Non una vera e propria bidirezionalità, ma una riapertura degli atterraggi 23, da nord, oggi vietati agli Airbus e simili ed a quasi tutti i velivoli commerciali, ma che si spera di ottenere con adeguate procedure e sistemi luminosi e con lo spostamento della soglia pista 23 per incrementare la distanza di atterraggio, ora di 977 metri.

Resterebbe una procedura secondaria, attuabile quando le condizioni di vento non consentono le operazioni sulla direttrice principale, compatibilmente con il carico dei velivoli, in presenza di buone condizioni di visibilità e meteorologiche e non sostituirebbe in alcun modo la **necessità della bretella di rullaggio**, come qualcuno ha sostenuto. Significherebbe però il ripristino di una migliore operatività dello scalo e quindi sarebbe un obiettivo impor-

locale Spizzico ed un corner di specialità gastronomiche regionali. Con questa nuova concessione, della durata di cinque anni, salgono a dieci gli scali italiani che vedono la presenza dei marchi di Autogrill. I servizi di ristorazione del “Vespucchi” di Firenze erano stati gestiti finora da Villa Viviani.

Nuovi azionisti

Al **26 aprile 2006** la composizione azionaria dell’AdF risulta la seguente (fonte CONSOB):

Aeroporti Holding Srl	29,899%
CCIAA Firenze	13,517%
SO.G.IM. SpA	11,700%
CCIAA Prato	3,979%
Banca Toscana SpA/MPS SpA	3,000%
Schroder Investment Manag. Ltd	2,317%
Comune di Firenze	2,184%
Kairos Partners SGR SpA	2,072%
Fidelity International Limited	2,036%
Altri e Mercato	29,296%

Tre **gruppi di investimento** internazionali hanno acquisito azioni per quote pari alla percentuale detenuta del Comune di Firenze.

fetto quel concetto di **“più pista, meno rumore”** che riproponiamo su questo notiziario da dieci anni raccontando anche la vicenda bolognese, già ben nota ai nostri lettori. Un concetto che questa volta è stato ribadito in un convegno nazionale, nella più prestigiosa sede istituzionale fiorentina e toscana, davanti a una platea di tecnici e amministratori, politici e responsabili dell’ambiente toscano.



Sardegna

È stato pubblicato il bando europeo per l’assegnazione delle rotte da/per la Sardegna per le quali sono riconosciuti gli oneri di servizio pubblico, rotte cioè a prezzo regolamentato stabilite dalla Regione Sardegna ed approvate dal Governo. Tra esse rientra la tratta **Cagliari-Firenze**: dovrà avere almeno una frequenza giornaliera; partenza da Cagliari entro le 9.30 e ripartenza da Firenze non prima delle 19.00; aeromobile non inferiore ai 130 posti; tariffe agevolate massime di **55 euro**, destinate ai residenti o nati in Sardegna ed a disabili, giovani tra 2 e 21 anni, anziani oltre i 70 anni e studenti universitari fino ai 27 anni senza restrizioni di residenza e nascita; tariffe non agevolate massime di **97 euro** destinate a tutti coloro che non rientrano nelle categorie agevolate. Tutte le tariffe sono comprensive di IVA, sono al netto di tasse ed oneri aeroportuali e della crisis surcharge dell’importo massimo consentito di 6 euro. Le tariffe agevolate non possono essere soggette ad alcun tipo di restrizione.



Al termine dei lavori di ristrutturazione, Autogrill gestirà i servizi di ristorazione presso l’area check-in e arrivi del “Vespucchi”.

tante da raggiungere. Sempre che non ci siano nuovi cambiamenti di rotta, perché solo pochi anni fa Regione Toscana e Comune di Firenze volevano imporre al “Vespucchi” un famigerato Regolamento Aeroportuale con il divieto assoluto dei voli dalla parte di monte Morello.

Autogrill

La società Autogrill, controllata al 57,09% da Edizioni Holding, la finanziaria del gruppo Benetton, si è aggiudicata la gara per la concessione dei **servizi di ristorazione** presso l’area check-in e arrivi dell’aerostazione del “Vespucchi”. Saranno aperti un bar marchio Acafé, un

Silenzio aeroportuale

Palazzo Vecchio, Salone dei Cinquecento, 30 marzo 2006, IV Giornata di Studio sull’Acustica Ambientale dedicata al “Progettare il risanamento acustico”. Nella sessione dedicata al risanamento del territorio, il rappresentante della Regione Emilia Romagna parla della situazione più critica, l’area bolognese, dove sono incentrati i maggiori nodi infrastrutturali. Il principale intervento di risanamento acustico effettuato nella regione - spiega - è stato l’**allungamento della pista** dell’aeroporto “Marconi”. Grazie alla pista più lunga il livello di rumore prodotto dallo scalo sulle vicine aree residenziali è rientrato nei limiti di legge dei 65 decibel e si è ottenuto un beneficio acustico considerevole per il territorio bolognese. Parole chiare che esemplificano in modo per-

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

Aeroporto

Anno 10 - Numero 2
N° progressivo 35 - Aprile - Giugno 2006
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
Fotolito: Plan - Osmannoro (FI)
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
Email assogiannotti@interfree.it
Presidente: Giorgio Morales
Sede legale: c/o Studio Marino
Via Condotta 12, 50122 Firenze