



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

Sessant'anni fa

Il 17 settembre 1947 Firenze ospitava il **primo collegamento aereo internazionale**. Era il volo per Barcellona, prosecuzione della linea Roma-Firenze operata dall'Aerea Teseo che proprio quell'anno aveva iniziato l'attività. La compagnia fiorentina, fondata nei giorni della Liberazione del 1945, prendeva il nome dalla formazione partigiana attiva nel conflitto appena concluso. La flotta era composta da otto Douglas C-47 "Dakota" appartenuti all'aviazione degli Stati Uniti e riconvertiti nella versione civile DC-3 da 21 posti. La Aerea Teseo fu uno dei primi vettori italiani del dopoguerra, il primo a far volare in Italia un aereo civile (da Napoli a Firenze per portare a Peretola il primo DC-3) ed il primo ad operare una rotta internazionale.

Nel novembre 1947, dopo 162 giorni di attività, era stato raggiunto il milione di chilometri percorsi trasportando 34.768 passeggeri e 222.122 kg di merce. La compagnia rimase **attiva per circa un anno**, cessando l'attività nel giugno 1948. Un velivolo era andato perduto nello schianto presso Colle Salvetti mentre dirigeva verso lo scalo di Pisa per una sosta tecnica nella rotta Firenze-Roma, gli altri sette DC-3 furono venduti in Egitto, dove però non vennero mai utilizzati andando in rovina nel deserto africano. Il capoluogo toscano ha dovuto aspettare quarant'anni (marzo 1987) per poter disporre di nuovo di servizi aerei di linea internazionali.

Uno degli otto Douglas DC-3 utilizzati dall'Aerea Teseo tra il 1947 ed il 1948 per i collegamenti aerei da Firenze. Il capoluogo toscano era allora uno degli snodi principali dell'aviazione civile italiana, in ricostruzione dopo il secondo conflitto mondiale.



Rumore: aeroporto OK, Palazzo Vecchio NO

L'aggiornamento sullo stato acustico della città di Firenze redatto dall'ARPAT ed approvato dal consiglio comunale di Firenze in giugno conferma l'aeroporto come l'infrastruttura di trasporto dell'area fiorentina a **minore impatto** sulla popolazione e l'**unica in regola** con le norme internazionali e nazionali sul rumore. Ciononostante prosegue l'insopportabile gran fracasso prodotto attorno all'aeroporto da comitati, ambientalisti, assessori e consiglieri, ma anche il perenne silenzio di ADF, in una situazione che non ha proprio alcun senso.

Riassumendo: Firenze ha un aeroporto che non ha mai superato alcun limite di rumore di legge (valido nel resto della Toscana, d'Italia, d'Europa e del mondo) pur avendo raggiunto, dal 1986 ad oggi, circa 1,7 milioni di passeggeri annui. Ciò ovviamente non toglie che la fascia di territorio più a ridosso dello scalo sorvolata dai velivoli in arrivo e partenza sopporti un disagio ed è comprensibile che i cittadini che vi abitano preferirebbero non sentire né vedere gli aerei nel "loro" cielo (come tutti gli altri cittadini gradirebbero non essere disturbati dal rumore dei treni, del traffico viario e prossimamente della tramvia). E' però un dato di fatto, piaccia o no, che la situazione fiorentina, con i decibel registrati sugli abitati più vicini alla pista, è **assolutamente invidiabile** nel panorama aeroportuale nazionale e internazionale. Per dirla con un'espressione usata in consiglio comunale dal sindaco Domenici per altra questione ambientale, l'impatto dell'aeroporto andrebbe valutato con "ottica comparativa" per comprendere la reale entità della situazione fiorentina prima di alimentare allarmismi non fondati.

Ma Palazzo Vecchio, invece di comparare, gestire adeguatamente il rapporto tra aeroporto e cittadini e fare del suo scalo un fiore all'occhiello quale esempio di sviluppo sostenibile, ha forzato le norme nazionali e internazionali e si è inventato un limite di rumore personale col quale poter "finalmente" raccontare un aeroporto fuori norma (norma alla fiorentina). E con tale **limite artificioso**, stabilito nel 2000 dal consiglio comunale, da allora condiziona la vita ed il futuro dello scalo alimentando un'immagine del tutto distorta della situazione. Ed infatti, approvando nel giugno scorso la periodica relazione sullo stato acustico della città, il "Vespucchi" è stato di nuovo impallinato. A fronte di dati acustici abbondantemente fuori legge (leggi ufficiali) prodotti dal traffico stradale e dai treni su gran parte della città, tutte le attenzioni e perentorie richieste d'interventi riparatori sono state di nuovo dedicate solo al rumore degli aerei, che rispetta come sempre i limiti di legge ufficiali ma supera (per alcuni dati) quelli "fiorentini".

Tante speciali sensibilità e tutele da parte del Comune per un piccolo ambito cittadino e per le persone che vi risiedono potrebbero anche essere una bella cosa, pur in una situazione discriminante verso il resto di Firenze e di gran parte dei fiorentini sottoposti ad altri rumori trasportistici ben superiori a quelli degli aerei e davvero fuorilegge. Lo sarebbe però se il passo conseguente fosse promuovere un **diverso assetto aeroportuale** con le opere che garantiscono comunque la funzionalità ed il futuro dello scalo. In concreto, i noti interventi sulle strutture di volo (pista, bretella) che oltretutto attenuerebbero davvero gli attuali impatti sugli abitati o li eliminerebbero proprio (la nuova pista). Non è per nulla una bella cosa, anzi è **proprio grave**, se tutto ciò continua a tradursi solo in richieste di vincoli, limiti e veti ai voli ed ai progetti dello scalo come se Palazzo Vecchio, con la Giunta e gran parte del Consiglio, fosse ormai una sorta di sezione del comitato anti-aeroporto di Peretola e Quaracchi.

Boeing e gli altri

Non contenti di forzare le norme sul rumore aeroportuale per inventare un "Vespucchi" fuorilegge, da Palazzo Vecchio adesso hanno preso di mira i **Boeing 737 usati da Sterling** (4% degli attuali voli di linea a Peretola), imputati di emettere più rumore dei velivoli impiegati finora su Firenze e quindi di poter determinare un futuro aumento della rumorosità dello scalo. Tralasciando altri commenti, vale la pena ricordare che sono passati ormai sei anni dall'uscita di produzione dei BAe

146/Avro RJ della BAE Systems e dal palese manifestarsi dell'esigenza di adattare la pista del "Vespucci" ai jet regionali di nuova generazione Embraer e Bombardier (ed ai prossimi Alenia-Sukhoi) naturali sostituti dei BAe e dalle **caratteristiche di ecologia** pari o migliori rispetto ad essi. In tutto questo tempo le istituzioni fiorentine e toscane hanno fatto finta che il problema non esistesse: almeno adesso, invece di diffondere allarmismi preventivi, sarebbe più opportuno preoccuparsi di creare strutture che permettano ai vettori di impiegare anche su Firenze gli aerei regionali di nuovissima generazione. Fermo restando che il Boeing 737, aereo nato negli anni sessanta ma giunto alla sua terza **generazione "ecologica"** nel 1998, è il jet di linea più diffuso al mondo tra i vettori tradizionali e low cost (a Pisa è impiegato per circa il 60% dei voli) e che da nessun'altra parte è mai stato messo sul banco degli imputati.

vanno attendere sulla bretellina stessa per poi rientrare sulla pista e percorrerla per almeno un chilometro per raggiungere i piazzali, o per attendere l'inizio della sequenza di partenza. Tra averla e non averla è certamente positivo avere la bretellina, ma resta ingiustificabile che ancora non ci sia la bretella vera e che ci si ostini a non volerla fare dato che **non esiste ragione plausibile** per non farla, men che meno la scusa ambientale: come ebbe a dire l'ultimo direttore dell'Aeroporto "la bretella inquina finché non c'è".

Limiti artificiali

Sembra ormai la pratica sportiva preferita nei "Palazzi" fiorentini: allargare le braccia sospirando che per l'aeroporto di Firenze ci sono troppi limiti, non c'è spazio, non c'è più niente da fare. Di fronte a queste dosi di **prese di giro** quasi quotidiane somministrate alla città,

un balzo, lo spazio - che davvero non c'è - si crea abbattendo e spostando costruzioni (palazzi, scuole, impianti, ecc.), modificando i sistemi viari, abbattendo e ripiantando alberi, trasformando intere aree urbane. Per l'**aeroporto**, che ha sempre avuto ed avrebbe ancora attorno lo spazio libero necessario per creare strutture adeguate (bretella, pista, area terminale, parcheggi, ecc.), si creano limiti artificiali decretandoli insuperabili e così si liquida la questione. Ricordiamocelo ogni volta che qualcuno sentenza sul "Vespucci" allargando le braccia.

Camera oscura

Sta diventando sempre più arduo commentare la politica aeroportuale dell'attuale **Camera di Commercio di Firenze**, principale azionista pubblico della "nuova" ADF. In qualunque altra realtà (toscana, italiana, europea)



Auguriamo buon lavoro al nuovo presidente dell'Associazione Industriali di Firenze Giovanni Gentile che, tra le priorità per la città e l'area fiorentina, ha indicato subito la questione aeroporto.

MARCO IAROSSI

Bretellina (aspettando la bretella)

Il 6 luglio è entrata in funzione la holding bay, ribattezzata bretellina, realizzata lo scorso anno sulla testata nord della pista (mentre chiudiamo questo numero sono in installazione le barriere antisoffio lungo il perimetro dello scalo). La struttura permetterà di **gestire meglio** situazioni critiche come atterraggi troppo ravvicinati, consentendo ad un aereo di liberare momentaneamente la pista a fine corsa per lasciar spazio al volo seguente, o le lunghe attese dei velivoli a terra quando devono aspettare condizioni di vento favorevoli per decollare dalla pista troppo corta. Consentirà anche di programmare **sequenze di atterraggi o decolli** di due o tre aerei, anche se poi i velivoli do-

In primo piano, è visibile l'anello (indicato anche come holding bay o bretellina) realizzato nel 2006 sulla testata nord della pista del "Vespucci". Il tracciato chiaro parallelo alla pista, corrispondente all'attuale strada perimetrale, indica il tratto ancora da realizzare per completare la bretella di rullaggio.

vale la pena riflettere su una semplice considerazione: se si applicasse la **"mentalità limitata"** adottata per lo scalo aereo alle altre infrastrutture, a Firenze non potrebbe esserci alcun cantiere aperto né altra opera in progetto perché in città e nell'area fiorentina non c'era e non c'è spazio né per l'alta velocità, né per la tramvia, né per la terza corsia autostradale, tanto per citare le opere più in voga. La differenza è che per **ferrovie, tramvie e autostrade** i limiti - limiti reali - si superano con

l'ente camerale è il principale motore per lo sviluppo dell'aeroporto. Quello fiorentino è passato in tre anni dall'annuncio della nuova pista in funzione entro il 2009 alla **repentina resa** su qualunque progetto essenziale (pista esistente, bretella di rullaggio) fino ad approdare... al 1974. Secondo quanto espresso nelle scorse settimane, la priorità per il sistema aeroportuale toscano oggi sarebbe la fantomatica navetta ferroviaria Firenze-Pisa Aeroporto perché occorre supportare il grande sviluppo di traffico del "Galilei". E per fare ciò viene chiesto ancora un servizio come il "Gatwick Express", il treno veloce che corre in 30 minuti dalla stazione Victoria al secondo hub intercontinentale londinese, reiterando un **errore** di distanze, percorrenze, dimensioni, contesti e funzionalità.

Fiorentina by night

Con il ritorno della Fiorentina in Europa sono tornati puntuali i problemi di rientro della squadra dopo le partite in notturna per la chiusura serale del "Vespucchi". È una **questione antica**, sollevata in passato da vari allenatori, ma questa volta ha avuto maggiore risalto grazie alle ripetute denunce pubbliche dell'amministratore delegato della Fiorentina Sandro Mencucci. Il problema è aggravato dal fatto che il torneo che vedrà impegnata la squadra viola - la **Coppa UEFA** - si gioca il giovedì e quindi i ritorni con dirottamento a Pisa porterebbero giocatori e tecnici in città all'alba del venerdì condizionando la preparazione alle partite della domenica.

In passato, ai tempi di Baggio e poi Batistuta, spesso i charter viola venivano fatti atterrare anche oltre l'orario di chiusura poi le porte sono state chiuse drasticamente. La questione comunque non riguarda solo le partite internazionali, ma si presenta anche per le trasferte notturne di **campionato o Coppa Italia**. L'evento più clamoroso si ebbe proprio in occasione della vittoria della Coppa Italia sul campo dell'Atalanta il 18 giugno 1996. La Fiorentina, per velocizzare il viaggio, scelse l'aereo, ma dopo la partita, tra festeggiamenti e interviste, le cose si prolungarono ed il volo di ritorno da Bergamo fu costretto a dirottare a Pisa. Successe così che per tornare a Firenze impiegarono meno tempo tifosi e giornalisti in auto che la squadra in aereo via Pisa e le decine di migliaia di tifosi che affollavano lo stadio Franchi dovettero attendere fino alle **prime ore della mattina** l'arrivo del gruppo viola. Ma i tifosi furono privati anche del classico rito dell'accoglienza della squadra in aeroporto e del corteo di accompagnamento in città.

Questa volta l'appello alla collaborazione di Firenze lanciato dai dirigenti viola ha perlomeno sollevato pubblicamente la questione che altro non è che uno dei mille esempi di quanto un aeroporto ed il suo funzionamento sia connesso con qualunque aspetto della vita quotidiana di una città e di un territorio. Ciò che ne è seguito è invece uno spaccato esemplare del clima in cui si dibatte lo scalo fiorentino. Prima c'è stata la **risposta positiva** dell'assessore allo sport Eugenio Giani, postosi subito al fianco della Fiorentina con l'impegno a cercare una soluzione; poi sono seguite dichiarazioni un po' confuse di vari esponenti istituzionali che hanno tirato in ballo responsabilità romane nell'orario dello scalo quando in re-

Il caso dei voli notturni vietati alla Fiorentina ripropone il problema di una città che non riesce a concepire il ruolo di uno scalo aereo funzionale per la sua vita quotidiana.

altà la funzionalità dell'aeroporto, in tutti i suoi aspetti, dipende prima di tutto da come la città intende farlo funzionare. E come Firenze intende far funzionare il "Vespucchi" è stato confermato dal pronto rianimarsi del



Le trasferte per le partite di calcio generano un intenso movimento di voli charter. Nel penultimo fine settimana di maggio al "Vespucchi" si sono incrociate ben quattro squadre e 14 voli tra andata, ritorno e riposizionamento degli aerei: la Fiorentina diretta a Messina (Air Dolomiti), la Juventus impegnata ad Arezzo (Air One), il Siena diretto a Palermo (Cirrus Airlines) e la Reggina per la gara con l'Empoli (Air Dolomiti). Nelle foto: un Boeing 737-400 Air One e un ATR 72 Air Dolomiti.



Non solo Fiorentina

Al di là del caso Fiorentina, non c'è evento di portata nazionale o internazionale - fieristico, congressuale, politico, religioso, culturale, sportivo, ecc. - che si tenga o si vorrebbe tenere a Firenze che non abbia attinenza con l'**accessibilità aerea della città** e non sia condizionato dagli attuali problemi del "Vespucchi". Problemi di capacità (pista, piazzali), di orario, disponibilità di posti e destinazioni, regolarità dei voli (alla minima variazione meteorologica), scorte delle personalità su percorsi incerti (per l'incertezza di riuscire ad arrivare e partire da Firenze), ecc. La funzionalità dell'aeroporto è una **pre-condizione** per la scelta della sede di qualunque evento e la situazione dello scalo fiorentino ha sempre un ruolo nella perdita o nel mancato arrivo di fiere, congressi ed altri appuntamenti.

comitato anti-aeroporto di Peretola e Quarcacchi che ormai detta la politica del trasporto aereo di Palazzo Vecchio, con la **solita drammatizzazione** di una situazione ambientale per niente drammatica e del tutto gestibile. Al momento in cui chiudiamo questo notiziario, alla Fiorentina è stata sbattuta la porta in faccia e lo stop ai voli viola è finito perfino nella discussione della delibera sullo stato acustico di Firenze.

Tra le polemiche sollevate, qualcuno si è chiesto se sia giusto riservare un trattamento di riguardo a una squadra di calcio e cosa si dovrebbe rispondere a chiunque altro possa chiedere deroghe per volare nelle ore notturne. Il dubbio può anche essere lecito ma vale la pena ricordare che la Fiorentina, come spesso viene detto, è **patrimonio della città** quindi forse è giusto avere per essa un occhio di riguardo, che poi significa derogare per qualche volo nell'arco della stagione. Ma se si sollevano simili dubbi di opportunità, allora sarebbe ancora più lecito chiedersi se sia giusto discriminare tra passeggeri aerei, che non possono più arrivare a Firenze oltre le undici di sera (neanche Cenerentola...) e quelli ferroviari liberi da vincoli e divieti nonostante che i treni inquinino **molto più degli aerei** (dati ARPAT) per rumore e numero di persone colpite (per non parlare dei treni merci notturni). Ma ci si potrebbe chiedere anche perché gli aerei che non devono fare rumore oltre le undici sul territorio fiorentino possono andare a farlo sul territorio ed i cittadini di Pisa o di Bologna acuendo il carico acustico già sopportato dalle persone che abitano attorno ai due rispettivi scali.

Comunque vada a finire, questa vicenda dimostra quanti problemi artificiali si creano a Firenze in ogni settore ostinandosi ad impedire la creazione di un aeroporto più funzionale. Invece di preoccuparsi per qualche inevitabile charter viola notturno, forse sarebbe più salutare creare **strutture di volo adeguate** che migliorino la gestione dei voli abbattendo l'accumulo di ritardi nella giornata e quindi gli attuali frequenti sforamenti notturni dei velivoli che devono rientrare a Firenze per ripartire la mattina successiva. O magari sarebbe ancora meglio pensare alla pista diversamente orientata che potrebbe funzionare di notte (quando necessario) senza dare noia a nessuno. In attesa di improbabili risposte, per ora c'è da augurarsi che alla Fiorentina capitino avversari europei più vicini possibile, a cominciare da Empoli.

ADF: piano 2007-2010

Con la presentazione al mercato finanziario di Milano del 30 maggio scorso ADF ha illustrato il piano di investimenti previsto sul "Vespucci" entro il 2010. Si tratta di una rivisitazione del masterplan esistente, redatto nel 1996 e già modificato nel 2001. Eccone le linee essenziali.

Aerostazione. Come reso noto nei mesi scorsi, sono stati decisi una serie di interventi tra il 2007 e il 2009 per migliorare le strutture esistenti con l'ampliamento dell'area arrivi, un nuovo edificio per la gestione dei bagagli in partenza e la concentrazione dell'area check-in al primo piano dell'edificio. Entro il 2007 è stato annunciato il concorso di design per armonizzare l'immagine architettonica dell'area terminale. L'assetto finale ipotizzato al 2010 dovrebbe ricalcare quello previsto nel masterplan 2001-2010, con l'attuale terminal esteso nell'area ora occupata dal

Da oggi al 2010 sono programmati sul "Vespucci" una serie di interventi per adeguare le strutture esistenti entro l'attuale sedime aeroportuale.

romobili ovest, è ricollocata nell'estremità ovest dello scalo, dietro la torre di controllo e vicino all'autostrada. L'intervento risponde a più esigenze: liberare l'area necessaria per l'estensione del terminal passeggeri (vedi sopra); consentire una connessione adeguata tra l'aerostazione e la futura fermata della tramvia che il nuovo progetto della linea 2 ha ricollocato a destra dell'attuale area terminale; eliminare il traffico pesante dall'area delle aerostazioni e da una viabilità del tutto inadeguata ai grandi TIR impiegati per i voli gommati.

Nuovo ingresso ovest. È confermata la

che corre da via Pratese a via Pasolini, oppure un nuovo svincolo autostradale sull'A11. Ora viene proposto di sfruttare l'esistente uscita autostradale di Sesto Fiorentino con un raccordo che raggiunga il nuovo ingresso (un intervento simile è già stato fatto nello stesso punto per consentire ai mezzi di Fiorentinambiente di raggiungere l'area di trattamento dei rifiuti di Case Passerini).

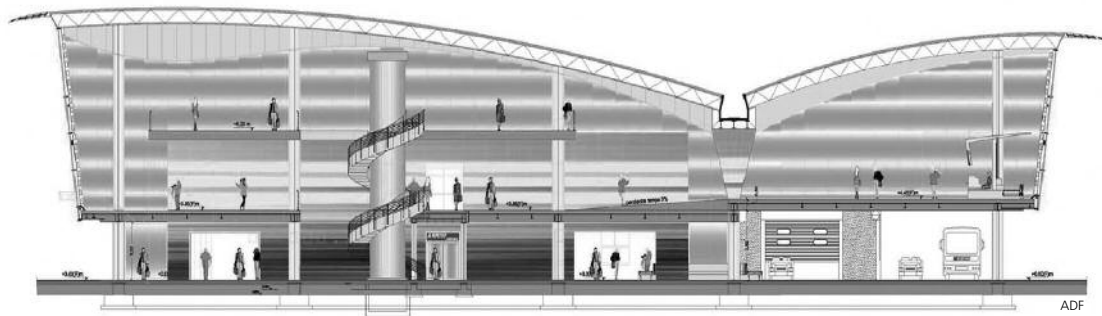
Per migliorare l'accesso all'area terminale est è previsto un nuovo anello che consenta una circolazione più razionale e l'eliminazione del semaforo ora esistente all'ingresso dell'A11 e dell'aeroporto. La soluzione consentirebbe anche la creazione della viabilità a doppio livello di fronte all'aerostazione prevista nel piano aeroportuale del 1996 per servire separatamente le aree arrivi e partenze.

Piazzali aeromobili. È confermata la previsione di ampliamento del piazzale aeromobili ovest, sul lato dell'hangar ex-Meridiana, con la creazione di sei piazzole per velivoli della classe Airbus A319 e tre per l'aviazione generale. Il piazzale principale, sul lato dell'area terminale, è considerato concluso con la riconfigurazione delle piazzole appena attuata.

Parcheggi auto. È confermato l'uso del parcheggio scambiatore di Peretola realizzato in occasione del Giubileo e finora abbandonato ed il suo progetto di ampliamento connesso alla realizzazione della passerella di collegamento sopra l'autostrada. La struttura, che dovrà essere accessibile direttamente dall'A11, sarà a disposizione in particolare dell'utenza proveniente dalla direttrice Pistoia-Prato. Del nuovo sistema di par-



Due simulazioni grafiche del possibile aspetto finale del terminal del "Vespucci" secondo il piano al 2010. A destra: sezione dell'aerostazione passeggeri. Sopra: vista generale dell'area terminale con, in primo piano, uno dei parcheggi multipiano.



grande hangar adibito alla gestione delle merci, sfruttando lo spazio disponibile entro l'attuale perimetro dell'area terminale, senza ampliamenti del sedime. Quest'ultima fase è però vincolata allo spostamento dell'area merci nella parte ovest dello scalo, a sua volta vincolato all'apertura su quel lato del nuovo l'ingresso aeroportuale ed alla predisposizione di apposita viabilità esterna.

Passerella e meeting point. È confermata l'intenzione di realizzare la passerella di collegamento tra l'aerostazione del "Vespucci" ed il parcheggio scambiatore di Peretola, l'annesso meeting point e la futura fermata ferroviaria e l'utilizzo dello stesso meeting point per uffici aeroportuali (AdF).

Nuova area merci. La nuova zona merci, prevista finora adiacente al piazzale ae-

previsione del nuovo ingresso aeroportuale ovest, previsto nel masterplan fin dal 1996, indispensabile per poter ricollocare nella zona la nuova area merci ma fruibile anche per le altre strutture posizionate o previste nella zona (base Polizia, impianti e servizi, torre di controllo, ecc.) L'accesso è previsto in corrispondenza dell'attuale via dei Giunchi.

Nuova viabilità esterna. Per accedere al nuovo ingresso ovest è previsto l'adeguamento della viabilità esterna sul lato di Sesto Fiorentino. Il masterplan del 1996 ipotizzava l'adeguamento della esistente via dei Giunchi, attualmente una strada in parte sterrata

cheggi aeroportuali che era previsto nel masterplan dal 1996, è confermato l'incremento dei posti del parcheggio principale esistente con strutture modulari sopraelevate in base alle esigenze che si presenteranno.

3 milioni di passeggeri. Con gli interventi annunciati ADF prevede di poter gestire fino a 2,7 milioni di passeggeri al 2009 e 3 milioni al 2010 rispetto all'attuale capacità dichiarata dello scalo di 2,2 milioni ed un traffico attuale (stimato per il 2007) di 1,7 milioni.

Piano 2010-2020. Entro il 2010 è annunciata la presentazione di un nuovo masterplan aeroportuale che delinea gli interventi per il decennio 2010-2020.

Aspettando il 2020

Nella situazione di generale carenza infrastrutturale in cui versa l'aeroporto fiorentino è importante ogni metro o metro quadro in più di qualsiasi cosa (aerostazione, parcheggi, piazzali, raccordi, ecc.), quindi **ben venga il piano** d'investimenti presentato da ADF al mercato finanziario milanese, sperando che possa essere realmente attuato. Il dubbio sorge spontaneo dal fatto che per alcune opere, come l'ampliamento del piazzale aeromobili ovest, il progetto è pronto da anni ma non è mai partito; per altre, come la nuova

area merci, il nuovo ingresso, la nuova viabilità di accesso propedeutici all'assetto finale del terminal ipotizzato al 2010, occorrono **interventi esterni** allo scalo che, nonostante siano nel masterplan vigen-

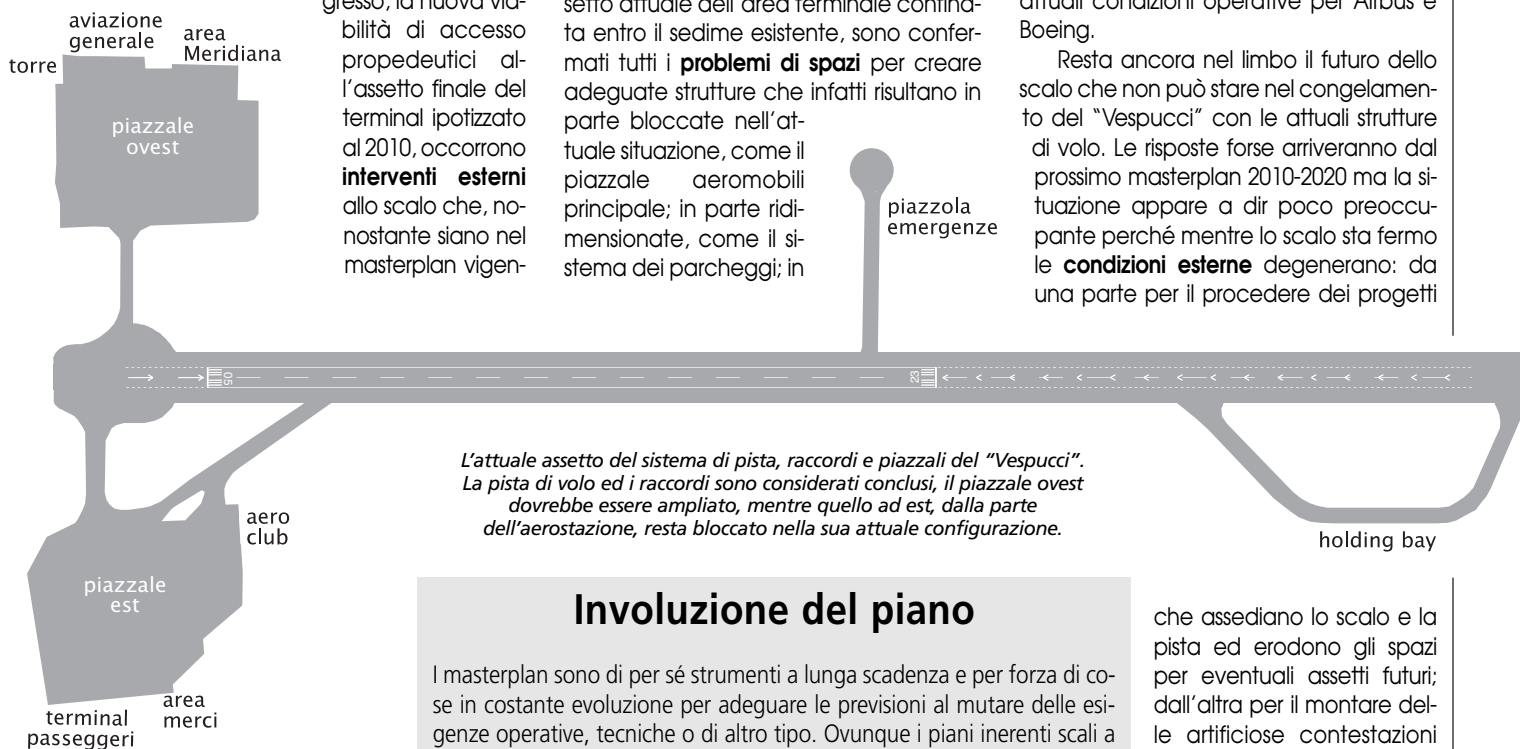
Il programma d'interventi annunciato da ADF lascia per ora irrisolti i principali problemi operativi del "Vespucci" legati alle carenze delle infrastrutture di volo.

zione di questi problemi sulla funzionalità dello scalo, la regolarità dei voli, l'operatività degli aerei nonché gli effetti ambientali (mancata riduzione delle emissioni) indotti dalla mancanza di pista e raccordi adeguati (ne abbiamo parlato diffusamente sui numeri scorsi).

Per il resto, con la conferma dell'assetto attuale dell'area terminale confinata entro il sedime esistente, sono confermati tutti i **problemi di spazi** per creare adeguate strutture che infatti risultano in parte bloccate nell'attuale situazione, come il piazzale aeromobili principale; in parte ridimensionate, come il sistema dei parcheggi; in

parte irrazionali, come il maggiore uso per i voli di linea del piazzale ovest, lontano quasi un chilometro dall'aerostazione, al di là della pista; in parte mancanti, come l'area per l'atterraggio degli elicotteri, sempre più penalizzati nelle operazioni sul "Vespucci", o una sede dell'aero club più adeguata ed accessibile per i soci ed il pubblico. In sostanza, come già noto, per ora si procede con l'**adeguamento di quello che c'è** e con alcune opere previste nel vecchio masterplan, sperando di incrementare un po' il traffico convincendo altre compagnie ad accettare le attuali condizioni operative per Airbus e Boeing.

Resta ancora nel limbo il futuro dello scalo che non può stare nel congelamento del "Vespucci" con le attuali strutture di volo. Le risposte forse arriveranno dal prossimo masterplan 2010-2020 ma la situazione appare a dir poco preoccupante perché mentre lo scalo sta fermo le **condizioni esterne** degenerano: da una parte per il procedere dei progetti



L'attuale assetto del sistema di pista, raccordi e piazzali del "Vespucci". La pista di volo ed i raccordi sono considerati conclusi, il piazzale ovest dovrebbe essere ampliato, mentre quello ad est, dalla parte dell'aerostazione, resta bloccato nella sua attuale configurazione.

te fin dal 1996, per ora non esistono nella pianificazione degli enti locali.

Dubbi a parte su quanto annunciato, che potrebbero comunque essere dissipati in un attimo se prevalesse la volontà di supportare lo scalo, ciò che emerge in tutta la sua gravità è l'assenza da qui al 2010 di qualunque intervento per le infrastrutture di volo. La questione **pista** viene considerata conclusa con il rifacimento del 2006. La **bretella di rullaggio** si è fermata alla holding bay, cioè all'estremità nord della bretella (il pezzetto che rientrava nell'attuale sedime aeroportuale) realizzata anch'essa un anno fa. Inutile ripetere le conseguenze negative della mancata solu-

Involuzione del piano

I masterplan sono di per sé strumenti a lunga scadenza e per forza di cose in costante evoluzione per adeguare le previsioni al mutare delle esigenze operative, tecniche o di altro tipo. Ovunque i piani inerenti scali a servizio di bacini importanti e quindi con notevoli flussi di traffico da gestire e criticità da risolvere vengono periodicamente aggiornati per **creare nuove capacità** rimodellando le linee di sviluppo. A Firenze abbiamo l'unico caso al mondo di piano aeroportuale che, invece di evolvere, continua ad involvere e perdere pezzi ad ogni aggiornamento.

La pianificazione "moderna" del "Vespucci", da quando cioè è nata la SAF (1984) e sono ripresi stabilmente i voli di linea (1986), inizia con il doppio impegno dei gestori per creare il **minimo di strutture** necessarie ad avviare i primi voli con gli ATR42 e per redigere il progetto di nuova pista in grado di assicurare il **futuro aeroportuale** dell'area fiorentina (progetti Nustrini e Itlairport). Nel 1990 si passa al **piano di ripiego**, il potenziamento di Peretola nell'attuale assetto di volo con l'allungamento completo della pista esistente, due bretelle di rullaggio, lo sviluppo dell'area terminale con l'ampliamento del sedime lungo via del Termine.

Nel 1996 arriva il masterplan al 2007 che riprende varie soluzioni del piano precedente non realizzate, ma è **obbligato ad escludere** il necessario completamento dell'allungamento della pista. Nel 2001, con la revisione 2001-2010, si **ridimensiona** gran parte dello sviluppo dell'area terminale ed altre strutture (albergo, eliporto, nuova sede aero club, sistema dei parcheggi, ecc.). Ora abbiamo l'aggiornamento 2007-2010 e dal piano è **sparita la bretella** di rullaggio e sono stati apportati altri ridimensionamenti (area ovest, parcheggi, ecc.). A questo punto aspettiamo il masterplan 2010-2020 sperando che sia la volta buona per delineare il futuro del "Vespucci" e non un'ennesima involuzione del piano.

che assediano lo scalo e la pista ed erodono gli spazi per eventuali assetti futuri; dall'altra per il montare delle artificiose contestazioni contro lo scalo alimentate da forzature delle norme acustiche e dall'insediamento di **nuove aree abitate** sempre più vicine all'attuale pista che rinforzeranno le fila dei comitati contro l'aeroporto.

In tutto questo non si sente, ormai da lungo tempo, una sola voce istituzionale interessata alla situazione ed al futuro dell'aeroporto mentre si deve prendere atto che l'intera nuova ADF (compresi Aeroporti Holding, Meridiana, SOGIM, Fondiaria e gli altri azionisti) per ora appare appiattita sulla **politica di contenimento** aeroportuale dettata dal 2,18% espressione delle istituzioni locali (Comune di Firenze, supportato in primis dalle Camere di Commercio di Firenze e Prato).

Abbaglio low cost

Il grande sviluppo dei voli low cost ha modificato le tradizionali dinamiche del trasporto aereo e creato letture distorte della realtà di settore. La Toscana non fa eccezione ed anche qui l'entusiasmo a basso costo sta producendo ulteriori **sfasamenti nelle valutazioni** della vicenda aeroportuale regionale. Non tanto e non solo per le polemiche sulle varie forme d'incentivazione alle rotte low cost da parte dei gestori aeroportuali, che in passato hanno visto anche aspre polemiche tra l'Alitalia e la SAT di Pisa, e per la bassa o nulla redditività di tali voli per i gestori stessi che si traduce in bilanci societari non proprio brillanti in rapporto alla mole di traffico; l'aspetto più fuorviante in Toscana riguarda l'effetto low cost sui **numeri del trasporto aereo** regionale e sulla loro interpretazione da parte delle

La carenza di capacità infrastrutturale mantiene la Toscana ad un livello del tutto inadeguato nel panorama del trasporto aereo nazionale.

un fenomeno generalizzato che ha interessato tutte le regioni d'Italia e ancor più i maggiori paesi europei e quindi in proporzione la Toscana, non essendo cresciuta in capacità infrastrutturale, ha mantenuto pressoché **invariata la sua situazione.**

Ancor più indicativo è constatare come in quasi venti anni, dalla fine degli anni '80 ad oggi e nonostante l'incremento di oltre 3 milioni di passeggeri gestiti, non sia variato il dato che stima in circa il 50% la domanda di traffico aereo generata dalla nostra regione che non trova risposta nella capacità degli

scali esistenti. In questo caso influisce la natura del traffico generato dai voli low cost che, come noto, è in buona parte **nuova utenza**: persone invogliate per la prima volta a viaggiare dalle tariffe basse, a volte più basse di quelle dei treni, o invogliate per la stessa ragione a prendere l'aereo al posto di altri mezzi di trasporto. Ciò per la Toscana significa principalmente nuovi flussi turistici con vari paesi europei ed una forte spinta soprattutto al sistema territoriale dell'area pisana e della parte nord della costa regionale. Ciò è senza ombra di dubbio un effetto molto positivo, ma incide poco su quella quota del **50% di domanda di traffico aereo inevasa** e che infatti resta tale; quota che è incentrata nell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia ed è alimentata dal gap di capacità dello scalo al suo servizio, il "Vespuc-



Uno dei Boeing 737 utilizzati da Ryanair sull'aeroporto di Pisa. Il maggiore vettore low cost europeo ha iniziato ad operare sul "Galileo Galilei" nel 1998 dando il via allo sviluppo dei voli a basso costo sul più grande aeroporto toscano. Nella stagione estiva 2007 a Pisa operano 11 compagnie low cost (su 22 vettori che gestiscono voli di linea).

Uno dei Boeing 737 impiegati da Sterling per i voli su Firenze. Al momento sono due i vettori low cost che operano sul "Vespucci" (l'altro è la Flybaboo). Lo scalo fiorentino ha ospitato il primo vettore a basso costo nel 2004 (Fairline da Graz) e poi nel 2005 (DBA da Monaco). Altre low cost, come EasyJet, sono tenute lontane dalle limitazioni della pista.

istituzioni che in certe dichiarazioni ed in qualche documento dipingono una regione ormai lanciata ai vertici del trasporto aereo nazionale ed europeo.

In realtà questa evoluzione sta incidendo in modo relativo sulla carenza di traffico aereo della Toscana. Se diamo un'occhiata ai numeri effettivi vediamo che nel 1996 erano gestiti 1,9 milioni di passeggeri, 970.519 a Pisa e 953.341 a Firenze (dati ENAC), incidendo solo per circa il **3,1% sull'intero traffico** aereo nazionale. Dieci anni dopo il traffico toscano è salito a 4,5 milioni, 3 milioni a Pisa e 1,5 a Firenze (dati Asseroporti 2006), con un incremento considerevole. Ma se guardiamo al peso del traffico toscano, vediamo che le cose sono rimaste sostanzialmente invariate: la nostra regione ha superato stabilmente il Piemonte, ponendosi all'ottavo posto tra i poli aeroportuali nazionali dopo anni di alternanza con la nona posizione, ma mantiene una bassa incidenza nel movimento passeggeri nazionale (**circa 3,6%**). Ciò è dovuto al fatto che l'esplosione dei voli low cost e l'incremento di traffico di questi anni è stato

Charter minimale

Resta residuale il traffico charter gestito dalla Toscana. Gli ultimi dati ENAC, riferiti al 2005, contano poco più di **138.000** passeggeri passati dagli scali della nostra regione su un totale nazionale di 9,45 milioni (circa 1,5%). Gran parte sono gestiti da Pisa, una piccola quota da Firenze, qualche piccolo volo è sceso a Siena e Marina di Campo. Tanto per farsi un'idea della situazione toscana, si consideri che il Veneto ha gestito quasi **1,5 milioni** di passeggeri charter, con oltre un milione sul "Marco Polo" di Venezia; l'Emilia Romagna poco meno di un milione, con oltre **720.000** passeggeri passati da Bologna; il solo aeroporto di Torino, con oltre **298.000** passeggeri, gestisce più del doppio del traffico charter dell'intera Toscana. Napoli Capodichino ha gestito oltre **577.000** passeggeri. I numeri imbarazzanti della nostra regione sono la diretta conseguenza della carenza di capacità infrastrutturale.

ci". Scalo che le istituzioni mantengono in uno stato di **soffodotazione infrastrutturale** che rende problematico accogliere sia i vettori low cost disposti ad accettare le condizioni economiche fiorentine, sia quelli tradizionali che scenderebbero subito a Firenze se ci fosse una pista adeguata.

A questo si aggiunga che mentre la capacità infrastrutturale regionale non cambia e, stando ai piani ufficiali in essere, non è destinata a cambiare nel prossimo futuro, continua a **crescere la domanda** di trasporto aereo per la maggiore esigenza di mobilità dei cittadini nello scenario europeo e per l'allargamento della stessa Unione Europea e intanto continua a crescere anche la dotazione aeroportuale delle altre regioni italiane ed europee.

In sostanza, è un vero e proprio abbaglio giudicare la funzionalità del trasporto aereo toscano dalla crescita del traffico low cost degli ultimi anni e credere di avere un sistema aeroportuale competitivo senza colmare le **storiche carenze** infrastrutturali e senza creare nuova capacità in una rete di aeroporti adeguati ai vari territori toscani.

Voli e vettori

Meridiana sta operando anche nell'attuale stagione estiva (giugno-settembre) i charter settimanali da Firenze per Ibiza (sabato) e Palma di Maiorca (domenica) operati con Airbus A319 per conto di un tour operator. **Club Air**, ancora in attesa di riprendere l'attività, ha cancellato dall'operativo programmato i servizi su Firenze (Brindisi e Tirana). **Eurofly**, controllata da Meridiana, ha eliminato dalla flotta l'Airbus A319 "Corporate Jet" da 48 posti con il quale aveva ipotizzato voli business dal "Vespucci". L'inglese **Astraeus** non ha attivato il charter settimanale da Londra Gatwick con Boeing 737, annunciato nel dicembre 2006 da ADF. **Blu Panorama Airlines** ha spostato da Firenze a Pisa i charter per Ibiza programmati con Boeing 737 per conto del tour operator TodoMondo per problemi di capacità del "Vespucci". Rappresentanti consolari e autorità del **Principato di Monaco** hanno chiesto la riapertura della linea diretta Firenze-Nizza, servizio che era stato effettuato in passato per molti anni da Air Littoral. **Sterling**, presente al "Vespucci" dall'aprile 2006 con i voli dalla Scandinavia, è interessata a crea-

Pisa saluta il nuovo volo dal "JFK" di New York con i classici getti d'acqua delle autobotti dei Vigili del Fuoco che si incrociano sul Boeing 767 di Delta Air Lines appena atterrato al "Galilei".



re a Firenze la propria principale base italiana. Il capoluogo toscano, che sta dando risultati giudicati eccellenti, è in ballottaggio con Roma, Milano, Bologna e Venezia.

Pisa-New York

Con il volo New York-Pisa inaugurato lo scorso 1° giugno da Delta Airlines la Toscana diviene la **sesta regione italiana** collegata direttamente alla metropoli americana e la quarta destinazione per il vettore statunitense nel nostro paese (dopo Fiumicino, Malpensa e Venezia). Il collegamento, operato quattro volte la settimana con Boeing 767-300ER da 244 posti in code share con Alitalia, si inserisce in un piano di espansione del vettore

USA sul mercato europeo al di fuori dei grandi hub che ha visto l'apertura anche delle destinazioni di Bucarest, Praga e Vienna. Pisa era stata collegata a New York per alcuni mesi nel 1999 con un volo operato da Air Europe con Boeing 767-300ER che effettuava però uno scalo intermedio a Venezia.

Il nuovo volo diretto dal "Galilei" affianca nel mercato toscano quelli esistenti da Pisa e Firenze per gli Stati Uniti tramite i **maggiori hub** nazionali ed europei. Alla Toscana guarda anche Eurofly (controllata da Meridiana) con il volo diretto per New York da Bologna operato con Airbus A330 da 288 posti dal 2004. La stessa Meridiana, sempre tramite Eurofly, intende aprire il volo diretto per New York da Cagliari.

Sindaci e aeroporti

C'è voluto un sindaco venuto da fuori per sentire di nuovo a Firenze un primo cittadino parlare dell'importanza dell'aeroporto per una città. La città è quella di Pisa, l'aeroporto è il "Ga-



Nell'estate 1987 la compagnia Alisarda (oggi Meridiana) iniziava ad operare su Firenze con gli ATR 42 della sussidiaria regionale **Avianova**. La prima rotta raggiungeva Olbia, quindi seguirono voli per Catania, Gerona, Barcellona e Stoccarda e charter estivi per Tunisi. Quattro anni dopo, nel 1991, il gruppo sardo si stabilì nel capoluogo toscano con la base tecnica e ed i BAe 146.

lilei", il sindaco è **Paolo Fontanelli**, l'occasione è stata la presentazione nella sede della Regione Toscana di via Cavour del volo per New York. Fontanelli, ribadendo l'entusiasmo aeroportuale che ormai gli è proprio, ha ricordato il

ruolo strategico dello sviluppo dello scalo per l'area costiera e, come aneddoto, ha raccontato il colloquio con i responsabili di un prestigioso cantiere navale. Gli hanno confermato l'**importanza determinante** della disponibilità in zona di uno scalo aereo efficiente per la loro attività basata sulle relazioni internazionali, che poi si traduce in importanti ricadute sul sistema economico, turistico e sull'occupazione locale. Per questo, da sempre,

l'amministrazione pisana supporta lo sviluppo del Galilei con ogni atto di sua competenza. Ancora più esplicito è stato il sindaco di Pisa pochi giorni dopo, quando in un'intervista ad una TV fiorentina ha indicato in **Piazza dei Miracoli**, nell'**aeroporto "Galilei"** e nel **sistema universitario** le tre realtà più importanti e prestigiose della città. Il sindaco di Firenze ormai da tre legislature ed oltre dieci anni ha praticamente abbandonato la questione aeroporto.

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!

Prospettive senesi

Tra annunci, movimenti e silenzi attorno all'aeroporto di Siena, il **Monte dei Paschi** continua a confermare l'impegno per un importante progetto di sviluppo. Il miglioramento della funzionalità di Ampugnano, da sempre nei programmi delle locali amministrazioni per supportare le tante attività di prestigio presenti in città e nella provincia, dovrebbe passare prima di tutto da una pista più lunga (ora è di 1.393 metri) e dalla creazione di nuovi collegamenti con la città ed il territorio. L'entità degli investimenti e delle dimensioni ventilate (400 milioni di euro, pista di quasi 4 km) vanno però ben oltre e suscitano non poche **perplexità** così come lascia perplessi il silenzio tenuto finora dalle istituzioni - soprattutto la Regione - di fronte ad un progetto tanto dirimpente. Anche perché il masterplan degli aeroporti toscani inserito nel nuovo PIT esclude drasticamente potenziamenti della pista senese per ragioni ambientali.

Ipotizzando comunque che non si tratti dell'ennesima bufala aeroportuale toscana (qualche anno fa veniva annunciato un nuovo grande scalo ad Arezzo) e mantenendo la questione in una dimensione ragionevole, un Ampugnano dotato di pista adatta a Boeing ed Airbus (2.000-2.300 m) potrebbe avere uno **sviluppo nel low cost**, come abbiamo già avuto modo di sottolineare in passato. In questo segmento potrebbe fungere anche da struttura di supporto per l'area fiorentina per vettori stile Ryanair (com'è ora Pisa). Il progetto potrebbe trovare poi adesso un'ulteriore ragione nell'operazione annunciata dalla tedesca **TUI AG**, uno dei più grandi tour operator del mondo, che ha acquistato tra Firenze e Siena un grande complesso da valorizzare come insediamento turistico con un'operazione da ben 280 milioni di euro. Allo stesso gruppo fa capo la Tuifly.com, una delle principali compagnie charter e low cost

europee, che ovviamente potrebbe sfruttare la pista di Ampugnano (attualmente opera in Toscana con voli low cost su Pisa). Non è invece ipotizzabile un ruolo di Ampugnano, per quanto potenziato, per il traffico primario dell'area fiorentina (business, spostamenti per lavoro, fiere, congressi, attività culturali, charter "dedicati", ecc.) che continuerà ad avere bisogno di un "Vespucci" adeguato.

Intanto, tra progetti realistici e necessari boicottati e roboanti annunci di progetti un po' esagerati, gli aeroporti di **Firenze e Siena** intrecciano il proprio azionario. Il Monte dei Paschi di Siena, principale azionista privato della Aeroporti di Siena SpA, ha annunciato di aver portato la presenza nella società di gestione del "Vespucci" di Firenze ADF dal 3 al 4,9%. ADF ha incrementato la quota detenuta nella Aeroporti di Siena dal 5 a quasi il 21%, divenendo il secondo azionista privato dopo MPS.



AEROPORTO DI SIENA

Attualmente l'aeroporto di Siena dispone di poche infrastrutture e di una piccola aerostazione per gestire i voli commerciali che occasionalmente operano sullo scalo. L'attività preminente è quella di aviazione generale e del locale aero club.



AEROPORTO DI SIENA

www.Italia.it

Gli errori contenuti sul sito di promozione turistica attivato dalla Presidenza del Consiglio nell'indicazione dei collegamenti aerei per Firenze, denunciati sul numero scorso di "Aeroporto", sono stati oggetto di due iniziative in sedi istituzionali.

Con un'interrogazione al Presidente del Consiglio Romano Prodi l'on. **Riccardo Migliori**

ha chiesto conto del problema, domandando al presidente del consiglio se si tratti di un clamoroso errore o il proseguimento di una politica turistica contro la città di Firenze ed il suo aeroporto. Il consigliere comunale **Enrico Bosi** ha rivolto invece un'interpellanza al sindaco di Firenze per chiedere quali iniziative intenda prendere presso ADF per inoltrare formale protesta al Presidente del Consiglio in merito ai superficiali e scorretti contenuti del sito web. Al momento in cui chiudiamo questo notiziario il sito governativo propone ancora tutti gli errori.

Elicotteri vietati

L'ultima limitazione imposta al "Vespucci", dal giugno scorso, riguarda il divieto di atterraggio agli **elicotteri muniti di pattini** (nella foto un Eurocopter AS350) per mancanza di spazi adeguati sugli attuali piazzali. Sullo scalo fiorentino possono operare solo i velivoli ad ala rotante dotati di ruote, gli altri (tranne i mezzi di soccorso e



ANDREA COLOMBO

dei vari corpi dello Stato) sono costretti a prendere terra su elisuperfici improvvisate fuori dall'aeroporto (Osmannoro, Sesto Fiorentino, ecc.). Il provvedimento resterà in vigore finché non sarà realizzata l'apposita piazzola di atterraggio che era prevista fin dal masterplan del 1996.

Aeroporto

Anno 11 - Numero 3
N° progressivo 40 - Luglio-Settembre 2007

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
Email assogiannotti@interfree.it

Presidente: Giorgio Morales

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