



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

Bretellina imbarazzante

È da considerare positivo il bilancio dei primi mesi di funzionalità del loop o bretellina aperto sulla testata nord della pista lo scorso 6 luglio per velocizzare alcune fasi di arrivo e partenza. Ai commenti favorevoli per la novità sono seguiti però inevitabili imbarazzanti richieste di chiarimento alla torre di controllo da parte dei piloti, fermi sulla bretellina guardando in lontananza il piazzale in attesa di poterlo raggiungere: perché mai quella bretella si è fermata ai soli **primi cento metri** sulla testata nord, costringendo comunque a rientrare in pista e percorrerla per circa un chilometro per andare e venire dal piazzale? Si perde inutilmente tempo, si consuma carburante a vuoto e poi si occupa ancora impropriamente la pista di volo. Difficile spiegare che è così perché per ora Firenze ha la bretella politica, ossia il pezzetto sfuggito a veti e interessi vari.

Vent'anni di Lufthansa

Venti anni fa, l'**8 novembre 1987**, con il volo LH5542 proveniente da Monaco di Baviera Lufthansa iniziò ad operare sullo scalo fiorentino. Il servizio era effettuato con ATR42 della compagnia sussidiaria NFD, quindi si susseguirono gli ATR72 della stessa compagnia ed i turboelica Dash-8 di altri vettori collegati al gruppo Lufthansa. Dalla fine del 1994 venne inserito sulla linea il jet regionale Avro RJ85 della Lufthansa CityLine. Nel corso degli anni sono state operate per brevi periodi le linee da Colonia, Dusseldorf e Stoccarda, mentre dal marzo 1998 il vettore di bandiera tedesco collega stabilmente Firenze anche a Francoforte, il secondo maggiore hub europeo. Lufthansa è attualmente il secondo operatore dello scalo fiorentino, con **63 voli settimanali**: 28 da Monaco, operati con Bombardier Q400 da 70 posti della Aug-

Quale qualità?

"Vespucci" aeroporto di qualità: sembra essere ormai tutto in questa sorta di slogan l'unico futuro concesso allo scalo fiorentino. Uno slogan ricorrente ogni volta che qualcuno fa cenno alla vicenda aeroporto, per una qualità che entro qualche anno dovrebbe essere certificata dal vincitore del concorso di "concept architettonico" promosso da ADF per rifare il look esterno all'aerostazione del "Vespucci". Ma cosa si deve intendere per qualità quando si parla di aeroporto? Per ogni città e per qualunque territorio lo scalo aereo è il più importante **biglietto da visita**, la prima immagine che il passeggero ha del luogo di arrivo o, come suol dirsi, la principale porta della città sul mondo. È ovvia quindi l'importanza dell'immagine delle strutture interne ed esterne e della qualità dei servizi offerti e ciò vale ancora di più per una città come Firenze e per uno scalo come quello fiorentino votato soprattutto al traffico internazionale e d'affari. Ben vengano allora investimenti e concorsi per rifare il look interno (realizzato nel 2006) ed esterno (oggetto del concorso in atto), tanto più che l'aspetto esterno dell'area terminale del "Vespucci" è a dir poco impresentabile.

Ma dato che un aeroporto serve (dovrebbe servire...) prima di tutto per volare, la prima qualità che deve essere ricercata è quella dei servizi aerei, cioè l'efficienza e la **funzionalità dei voli**: poter arrivare e partire da Firenze senza l'incubo costante del dirottamento, della perdita della coincidenza sull'hub di transito, dei bagagli lasciati a terra per alleggerire l'aereo, del collegamento diretto trasformato in volo a tappe per caricare il carburante lasciato a terra a Firenze, ecc., ecc. In sostanza, senza tutti i guai e i disservizi che minano ogni giorno l'attività aerea dello scalo fiorentino e la pazienza di passeggeri, piloti e operatori aeroportuali per le troppe limitazioni delle strutture di volo. Carenze che oltretutto impediscono alle compagnie di sviluppare i servizi aerei che vorrebbero offrire all'area fiorentina (destinazioni, frequenze, capacità) e minano alla base il ruolo che sulla carta viene assegnato al "Vespucci": quello cioè di scalo volto agli spostamenti per ragioni di lavoro ed ai voli tramite gli hub nazionali ed europei. Senza maggiori garanzie per il rispetto di orari e coincidenze crolla automaticamente tutto il sistema.

Appare quindi quantomeno discutibile e anche un po' provocatorio ripromettere un aeroporto di qualità e continuare a far finta che non esistano tutti i **problemi "lato aria"** o ancor peggio non considerarli tali. Senza cioè accompagnare i giusti interventi sull'aerostazione con quelli indispensabili su pista, bretella, raccordi e piazzali. Un aeroporto-boutique e griffato è certamente bello e anche "fruttuoso", ma serve a poco agli utenti, alla città e al territorio se le compagnie aeree non riescono a scendere, quelle che scendono spesso non riescono a ripartire ed i passeggeri, ogni mattina, restano legati ai voli della speranza: che non piova, non tiri vento, non faccia troppo caldo, ecc. Non è una bella immagine per Firenze e non è una cosa seria. E lo è ancor meno perché tale situazione non dipende da insormontabili ragioni tecniche, urbanistiche o ambientali ma esclusivamente dalle solite volontà politiche contrarie allo scalo fiorentino e troppo assecondate dall'ADF. Tanto per chiarire la situazione, è come se si fosse deciso di attuare la famosa cura del ferro per l'area fiorentina limitandosi a rifare il look delle stazioni ferroviarie e delle fermate del trasporto urbano esistenti e si rispondesse così alla necessità di mobilità cittadina, metropolitana e regionale ed alla domanda di regolarità di servizio degli utenti, senza investimenti per l'incremento e potenziamento dei binari, degli scambii, di banchine e pensiline, senza consentire incrementi di capacità, di frequenze e destinazioni nelle linee. Che razza di qualità sarebbe?



Aerei in sosta sulla bretellina del "Vespucci", operativa dal 6 luglio scorso. I velivoli, dopo aver liberato la pista, devono attendere il proprio turno per potervi rientrare e percorrerla per circa un chilometro per raggiungere il piazzale di sosta.



TONI MARINON



MARCO IAROSI

In alto: l'ATR 42 della NFD che l'8 novembre 1987 inaugurò la linea Monaco-Firenze e segnò l'arrivo di Lufthansa nel capoluogo toscano. Sopra: uno degli Avro RJ85 utilizzati oggi dal vettore tedesco per i voli su Firenze assieme ai Bombardier Q400 di Augsburg Airways.

sburg Airways (appartenente al gruppo Lufthansa Regional), 35 da Francoforte operati con Avro RJ85 da 93 posti della Lufthansa CityLine. La scorsa estate è stata nuovamente operata la linea da Stoccarda, gestita con Avro RJ85 e frequenza bisettimanale (il servizio dovrebbe riprendere la prossima primavera). Lufthansa dispone anche di Airbus A319, Boeing 737, dei jet regionali Bombardier CRJ200, 700 e 900 impiegati su tutti i principali scali italiani ma non sul "Vespucci" per le eccessive limitazioni della pista. Attualmente il vettore tedesco ha in ordine i nuovi **Embraer 190** per sostituire la flotta di Avro RJ85. Vedremo quali saranno le scelte di Lufthansa per le operazioni su Firenze tra l'accettazione delle limitazioni ed i problemi per operare con i nuovi jet o la retrocessione di tutti i voli dai jet ai turboelica ATR e Bombardier Q-Series.

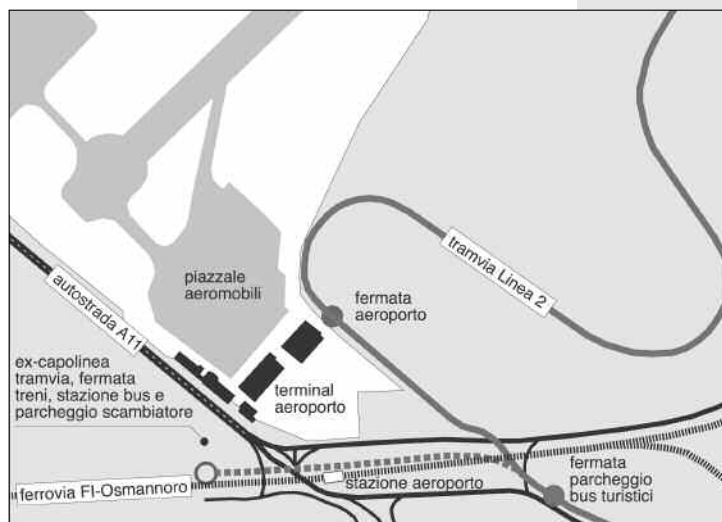
Sconfitta viola

Primi impegni serali per la Fiorentina e primi disagi e **rocambolosi viaggi notturni** via Pisa. Come previsto, Firenze non ha accolto gli appelli dei dirigenti viola per consentire qualche deroga all'orario di chiusura del "Vespucci" ed il ritorno "normale" in città della squadra dopo gli impegni serali. Dopo le trasferte di Groningen e

Villarreal la squadra è atterrata a Pisa nella notte ed ha raggiunto Firenze nelle prime ore della mattina. Il "Vespucci", che è operativo tutta la notte nei servizi essenziali (torre di controllo, VdF, ecc.) per essere in grado di accogliere i voli notturni autorizzati, mantiene la chiusura a qualunque altro traffico non contemplato nella casistica. Una situazione in sé formalmente ineccepibile. **Piuttosto discutibile** invece respingere i charter viola per non disturbare la notte di Peretola e poi non far nulla per ridurre o eliminare gli sforamenti notturni dei voli schedati, cioè per adeguare le strutture di volo carenti che provocano ritardi ai voli per tutta la giornata e quindi i frequenti atterraggi oltre l'orario di chiusura. Intanto la squadra dell'Empoli, nella sua prima e unica trasferta europea, ha scelto la soluzione più drastica: dopo la partita ha pernottato a Zurigo ed è partita per il "Vespucci" con il suo charter nella mattinata successiva.

Voli

Con l'orario invernale in vigore da fine ottobre, **Air France** ha attivato il volo Lione-Firenze, nell'ambito del potenziamento del nuovo hub sul secondo polo aeroportuale francese con servizi anche per Birmingham e Amburgo. Il servizio sul "Vespucci" è operato nei fine settimana (sabato e domenica) con ATR42 della sussidiaria Airlinair, non potendo impiegare i jet regionali usati sulle altre rotte (per le solite limitazioni della pista). Dal 1° dicembre **Austrian Airlines** eliminerà lo scalo intermedio di Bologna nella linea Vienna-Firenze, offrendo di nuovo il volo diretto che riduce la tratta per la capitale austriaca di circa 40 minuti. Dal prossimo orario estivo **Meridiana** volerà da Firenze in code share con Iberia: i voli già attivi per la Spagna fungeranno da apporto per la rete intercontinentale del vettore iberico, specializzato nei collegamenti con i paesi dell'America Latina.



Dove va la tramvia?

Nella tempesta che ha investito la questione tramvia sta passando sotto silenzio una modifica di non poco conto che riguarda il passaggio della **linea 2** presso il "Vespucci". Fin dalla nascita del sistema tranviario il terminale della tratta Aeroporto-piazza Beccaria era stato collocato in corrispondenza del parcheggio scambiatore di Peretola. I binari del tram, dopo il passaggio in trincea dalla fermata vicino al parcheggio dei bus turistici in fondo a viale Guidoni, dovevano risalire ed affiancare quelli ferroviari sul viadotto che corre a fianco dell'ingresso del "Vespucci", per arrivare sopra il parcheggio ed il terminal dei bus e al fianco della piazzina del "Meeting point" realizzata nella stessa area. In quel punto si sarebbe ottenuto quindi un **nodo strategico** d'interconnessione tra treno metropolitano e regionale, tramvia, trasporto pubblico su gomma, trasporto privato con il parcheggio alla fine dell'A11 (per tutti i flussi provenienti dalla direttrice di Pistoia e Prato). Il tutto integrato con l'aerostazione del "Vespucci che avrebbe dovuto essere collegata al parcheggio con la passerella sopra le corsie autostradali.

Questo ideale sistema intermodale ha invece via via perso tutti i pezzi, mai attivati o non realizzati, ed ora è sparito anche il capolinea della tramvia. La linea infatti passerà dalla parte opposta dell'area terminale del "Vespucci" con una fermata vicino ai parcheggi aeroportuali, a destra dell'attuale area merci. Ciò - è stato detto - per servire i nuovi insediamenti dell'area Fondiaria e diramarsi meglio verso il capolinea presso il polo universitario di Sesto Fiorentino. Il **nuovo assetto** del percorso da una parte necessita di un diverso accesso all'aerostazione, che potrebbe essere più funzionale alla configurazione finale del terminal prevista da ADF al 2010; dall'altra però comporta il venir meno della funzione d'interscambio con le altre modalità di trasporto locale e, soprattutto, con il nuovo tracciato va a fare fisicamente da **tappo all'area terminale** ed al piazzale principale del "Vespucci", impedendone ogni futuro ampliamento (come quello previsto nel masterplan aeroportuale del 1997) ed imbalsamando di fatto lo scalo anche su questo fronte.

L'assetto infrastrutturale attorno all'area terminale del "Vespucci" secondo il nuovo Piano Strutturale. Il tratteggio mostra il vecchio tracciato della Linea 2 della tramvia.

L'assetto infrastrutturale attorno all'area terminale del "Vespucci" secondo il nuovo Piano Strutturale. Il tratteggio mostra il vecchio tracciato della Linea 2 della tramvia.

Intanto Meridiana dovrebbe portare al "Vespucchi" il quinto Airbus, col quale rafforzerà la propria offerta dallo scalo fiorentino. Sempre dal prossimo orario estivo **Sterling** riprenderà i voli dalla Scandinavia aggiungendo alle destinazioni di Copenaghen, Göteborg ed Oslo, servite nel 2007, quelle di Stoccolma e Malmoe. Tutti i servizi dovrebbero essere operati con Boeing 737-700, togliendo dai servizi su Firenze il più vecchio e rumoroso modello 300 impiegato quest'anno per la linea da Göteborg. Ancora dalla stessa data tornerà il volo della **Swiss** da Zurigo, previsto con tre frequenze giornaliere ed operato probabilmente con Avro RJ85 o RJ100.



MARCO IAROSSI

Atterraggi 23

Con il prossimo smantellamento della grande antenna RAI di via Bolognese si riaprirà la prospettiva di poter recuperare un minimo di funzionalità nella direttrice di atterraggio da monte Morello ("pista 23"). L'antenna, inutilizzata da anni, interferisce con la procedura di allineamento alla pista del velivolo in discesa dalla parte del monte. Eliminato tale ostacolo dovrebbe essere possibile effettuare una manovra che consenta di **riguadagnare un pezzetto di pista** utile alla corsa di atterraggio (oggi di soli 977 metri su 1.750 metri di nastro di asfalto), portandola a circa 1.200 metri. Una dimensione comunque minima, usabile probabilmente con una procedura di discesa particolare, nelle ore diurne ed con buona visibilità, soggetta alle valutazioni operative dei singoli vettori e piloti. Non si tratterà quindi di una reale bidirezionalità della pista, ma sarà comunque un miglioramento per chi riterrà possibile effettuarla.

Firenze - ADF

Continuano a susseguirsi i richiami delle amministrazioni locali verso l'ADF perché siano presi provvedimenti che riducano l'impatto acustico dei voli sugli abitati (l'ultima bordata è arrivata in ottobre dalla Provincia). Lo spunto sono i soliti dati ARPAT che fotografano una situazione in regola con i limiti di legge per le aree residenziali (65 decibel), ma sono interpretati come disastrosi in base alla nota gestione "alla fiorentina" della **questione acustica**. Nel mirino continuano ad esserci soprattutto

Infrastrutture, amministratori, cittadini...

Con le infrastrutture a Firenze e in Toscana non si scherza più! Si fanno e basta! È un monito che ormai ci sentiamo ripetere ogni giorno. Nulla e nessuno può fermare l'opera pubblica essenziale per la città, tantomeno ristretti gruppi di cittadini incapaci di vedere oltre il proprio naso. Gli amministratori hanno l'obbligo di avere una visione più ampia, oltre il ristretto orticello (fisico o d'interessi) di chi contesta le opere.

Si deve andare avanti anche contro chi si oppone in buona fede, indipendentemente da costi sociali, terremoti urbanistici, costi impressionanti, impatti ambientali certi (che poi si minimizzeranno). Perché fare qualunque opera pubblica costa disagi pesanti, altrimenti non si dovrebbe fare mai nulla. Si deve andare avanti senza se e senza ma fino all'estremo, se necessario anche combattendo cittadini e comitati, prendendoli a parole, sgomberandoli con le forze dell'ordine. Perché l'opera pubblica non si deve fermare in alcun modo! Bene, evviva, applausi, ecc., ecc.

Ma che fine fa tutto questo quando davanti all'opera pubblica "aeroporto di Firenze", arroccata in cima all'albero o sdraiata di traverso alla pista c'è un'amministrazione comunale ed un intero sistema istituzionale regionale?

Il vettore danese Sterling, che tornerà a volare al "Vespucchi" dalla prossima primavera con cinque rotte (Copenaghen, Göteborg, Malmoe, Oslo, Stoccolma), ha festeggiato lo scorso ottobre i 100.000 passeggeri trasportati sul "Vespucchi" da quando ha iniziato ad operare a Firenze nell'aprile 2006.

gli sforamenti notturni di alcuni voli ed i velivoli Airbus e Boeing, imputati come responsabili della situazione. L'unica soluzione concessa resta però sempre e solo quella di ulteriori limiti ad aerei e voli, visto che continuano ad essere ignorate le **soluzioni infrastrutturali** che migliorerebbero sia lo stato ambientale sia la funzionalità dello scalo (pista, bretella, ecc.). Una prospettiva, che sommata ai limiti già in essere ed all'inadeguatezza della pista per i nuovi jet regionali, significherebbe più o meno tornare all'aeroporto anni ottanta.

Pisa - SAT

Di fronte alla continua crescita dei voli e del traffico sul "Galilei" di Pisa, la **questione acustica** sta diventando un tema sempre più presente per i gestori dello scalo e per gli amministratori cittadini. Il sindaco Fontanelli ha confermato alla SAT l'invito a considerare l'ipotesi della costruzione della terza pista con un diverso orientamento che eviti l'attuale sorvolo della città. I dirigenti della SAT hanno assicurato attenzione per tale idea, ma nel frattempo hanno confermato l'intervento previsto per delocalizzare 40 abitazioni ora ai margini delle piste. A protezione delle case si era già intervenuti negli anni scorsi con la creazione di barriere artificiali progettate da ARPAT che avevano consentito di riportare il rumore da oltre 75 decibel entro il limite di legge di **65 decibel** previsto per le aree residenziali. Non viene ritenuta proponibile invece la fascia di silenzio notturno, dato il ruolo svolto dal "Galilei". SAT e amministrazioni locali proseguono quindi l'impegno comune per lo sviluppo del traffico e delle infrastrutture aeroportuali, gestendo come possibile l'inevitabile impatto ambientale.

In settembre ADF ha comunicato di aver preso in carico il parcheggio Palagio degli Spini che incrementerà di circa 400 posti le aree di sosta. La struttura necessita della passerella di collegamento con l'aerostazione e del recupero del "Meeting Point" devastato da atti vandalici.



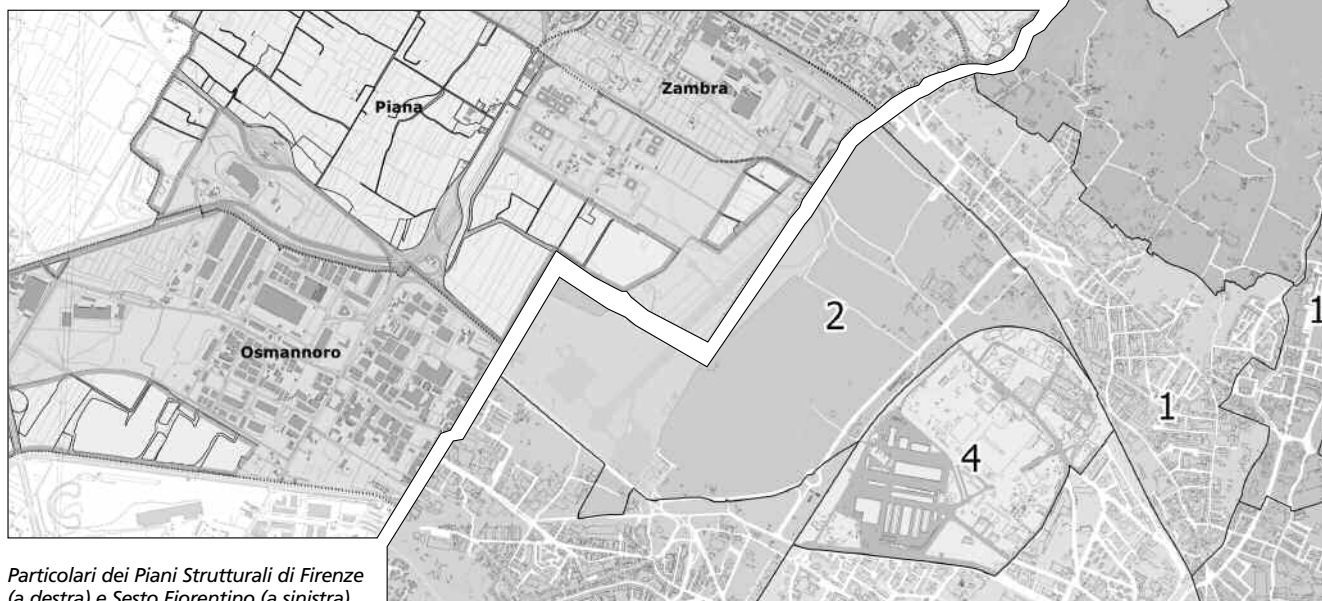
Piano Strutturale

Siamo ormai abituati alla sistematica esclusione dell'aeroporto di Firenze da atti e documenti di pianificazione e programmazione cittadini, di area metropolitana e regionali. Al di là di fugaci cenni che al massimo prendono atto dell'esistenza dello scalo tra contraddizioni e doppiopesismi nelle politiche trasportistiche, urbanistiche e ambientali, mai niente viene detto e tantomeno risolto in merito ai suoi veri problemi. Ne parliamo più o meno su ogni numero di questo notiziario da dieci anni. Non ci aspettavamo quindi niente di diverso dal nuovo Piano Strutturale di Firenze, adottato dal consiglio comunale lo scorso 24 luglio (in realtà una riadozione, dopo la versione adottata nell'aprile 2004). Ed infatti il copione si ripete, ma con una variante a dir poco paradossale.

Il nuovo Piano Strutturale di Firenze non lascia alcun margine di miglioramento per le strutture di volo né adeguati spazi per sviluppare l'area terminale del "Vespucci".

fini, senza bisogno di sviluppi né altri adeguamenti. Il piano conferma il congelamento dello scalo nella sua configurazione, con la sua pista e tutte le sue emergenze funzionali quotidiane. E con questo si raggiunge il massimo del paradosso. Perché l'intero Piano Strutturale è fondato sul rilancio del ruolo di Firenze e dell'area fiorentina sullo scenario internazionale, della promozione e sviluppo delle eccellenze nei settori della cultura, della ricerca, dell'innovazione, nel fare di Firen-

ze la porta della Toscana sull'Europa, ecc., ecc. Tutti propositi assolutamente condivisibili che hanno però come precondizione l'esistenza di un aeroporto funzionale e quindi dovrebbero portare come naturale conseguenza il porre l'efficienza del "Vespucci" quale priorità nel sistema infrastrutturale esterno, cioè di accessibilità della città. Altrimenti tutti i buoni propositi crollano come un castello di carte. Invece lo sviluppo dei collegamenti da e per Firenze è tutta demandata all'alta velocità ferroviaria che fa da asse portante del piano assieme agli altri interventi per la mobilità locale su ferro e l'aeroporto scompare proprio quando si parla di "capisaldi strategici" per il futuro della città (assetto dei nodi ferroviari ed



Particolari dei Piani Strutturali di Firenze (a destra) e Sesto Fiorentino (a sinistra). Il "Vespucci" è attraversato dal confine dei due Comuni, con una parte nel territorio fiorentino (UTOE 2) ed una in quella sestese (UTOE "Zambra").

"Risorsa strategica"?

Nel principale atto di pianificazione del territorio fiorentino il "Vespucci" compare varie volte nelle parti descrittive. In particolare è censito nel sistema della mobilità come "sub-sistema aeroportuale" ed in un passaggio del documento è addirittura riconosciuto come "risorsa strategica" per la città. Sembrerebbe la volta buona: finalmente ci si è resi conto dell'importanza vitale dello scalo aereo e quindi ci si farà carico della soluzione dei suoi problemi operativi e strutturali. Neanche per sogno!

L'aeroporto è sì strategico, ma per l'amministrazione comunale va bene così com'è: i miglioramenti funzionali concessi sono quelli legati al vecchio masterplan e comunque possibili entro i suoi attuali con-

Detti '62

Chissà cosa penserebbe oggi del futuro assetto prospettato per la piana Edoardo Detti, il famoso urbanista che firmò nel 1962 il PRG di Firenze che viene sempre ricordato come esempio per la pianificazione cittadina. Quel piano aveva come punto cardine proprio lo sviluppo nella piana di Castello, che aveva come fondamento il ridimensionamento dell'aeroporto di Peretola, operazione a sua volta vincolata alla realizzazione di un nuovo aeroporto tra Firenze e Prato (Sant'Angelo a Lecore, poi San Giorgio a Colonica). Quaranta anni fa era infatti palese per tutti il fatto che l'area fiorentina non potesse rimanere senza un **aeroporto adeguato** al suo servizio, e gli enti nazionali competenti posero come precondizione alla smobilitazione di Peretola ed all'approvazione del nuovo PRG fiorentino proprio la definitiva soluzione della questione aeroporto. Le cose poi andarono come sappiamo: l'aeroporto nuovo non fu realizzato, Peretola rimase al suo posto e lo sviluppo a nord-ovest della città è rimasto sulla carta fino ai nostri giorni. Oggi quello sviluppo è ripartito curandosi poco o nulla della questione aeroporto, considerando il "Vespucci" una **struttura precaria** da comprimere nei suoi confini che se funziona così com'è bene, altrimenti va bene lo stesso (o anche meglio...), negando quindi un asse portante del famoso Piano Detti.

autostradali, rete delle tramvie, circosollazione nord, assetto dell'interconnessione stradale Firenze-Scandicci, rete della sosta e mobilità elementare, collocazione dei grandi attrattori in funzione della mobilità collettiva su ferro).

UTOE 2

Entrando più nello specifico, il "Vespucci" è stato ricompreso nell'UTOE 2, l'Unità Territoriale Organica Elementare che comprende tutta la piana di Castello: l'area destinata al futuro insediamento, il futuro parco e, appunto, un pezzo di aeroporto (quello rientrante nel territorio comunale di Firenze). Nella scheda descrittiva viene confermato lo scalo entro il suo attuale sedime. Vengono invece elencate tutte le altre "presenze notevoli" che nasceranno o stanno già sorgendo accanto allo scalo: il parco urbano, la scuola Carabinieri, le sedi direzionali della Regione Toscana e della Provincia di Fi-

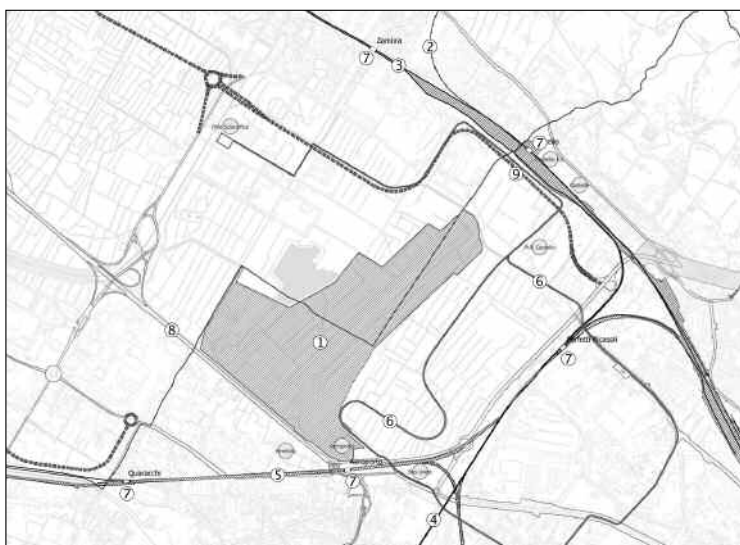
renze, gli Istituti di istruzione secondaria superiore, attività direzionali private e altre attrezzature di rango metropolitano. A queste si deve poi aggiungere il nuovo quartiere residenziale. Nelle schede allegate si legge che la popolazione residente nell'UTOE 2 passerà dalle attuali 403 a 6.012 unità.

Per la cronaca, l'altro pezzo di aeroporto sta nel Piano Strutturale di Sesto Fiorentino, approvato nel 2004, dove non riceve attenzione maggiore. È citato solo come infrastruttura presente nella piana, all'interno dell'UTOE "Zambra". Tutt'attorno sono descritte le altre opere in progetto o in corso: l'alta velocità, la tramvia (linea 2), l'asse viario Mezzana-Perfetti Ricasoli e l'ipotesi di terza corsia sull'A11, per la quale si riserva la fascia di territorio sestese necessaria, ed il nuovo quartiere residenziale ormai in costruzione di fronte all'ipercoop, sotto monte Morello, a destra della testata nord della pista. Una curiosità: nei documenti del Regolamento Urbanistico di Sesto compare anche un'immagine del futuro parco della piana disegnato sovrapposto ad un'ampia parte dell'attuale scalo (tutta l'area ovest). Si tratta naturalmente solo di un'immagine pittorica, peraltro già comparsa in altri atti urbanistici in passato, ma sembra il simbolo della considerazione "di area" per lo scalo fiorentino.

Fallimento metropolitano

Se la linea guida di ogni atto di pianificazione è giustamente la visione metropolitana, indispensabile per risolvere le questioni di dimensione sovracomunale e interprovinciale, il perseverare in una considerazione pressoché nulla per il problema aeroporto si può considerare la conferma di un vero e proprio fallimento nel governo di area metropolitana. La relazione del Piano Strutturale di Firenze riporta i tre esempi più recenti: il patto promosso dalla Regione e sottoscritto il 3 novembre 2006 dal presidente toscano Martini, dai presidenti delle Province di Firenze, Prato e Pistoia e dai sindaci di Firenze, Prato, Pistoia e dal presidente del circondario empoleso-valdelsa; il patto Firenze-Prato sottoscritto il 6 febbraio 2007 dai presidenti delle due province e dai sindaci di Firenze e Prato; il protocollo di area promosso dalla Provincia di Firenze e firmato il 27 febbraio 2007 dai sindaci di 11 comuni. In questa mole di documenti, firme, sindaci e presidenti l'aeroporto non esiste. In tema di infrastrutture e mobilità, le opere ritenute strategiche riguardano l'alta velocità ferroviaria, il sistema delle tramvie

di Firenze, la terza corsia per l'A1 e l'A11, la rete ferroviaria metropolitana, la bretella stradale Prato-Lastra a Signa, la seconda tangenziale di Prato, il sistema dei parcheggi, l'interporto di Gonnenti. Tutte opere condivise e se non troppo condivise riportate in qualche modo alla condivisione o decretate tali. L'aeroporto invece, nel 2007, non è ritenuto strategico e per evidente condivisione di tutti i livelli di governo locale non serve all'area metropolitana ed alla provincia fiorentina. Vien da rimpiangere amministrazioni e politiche degli anni '50 e '60, quando la questione aeroportuale era ben presente e vincolante negli atti di pianificazione comunale e intercomunale.



L'attuale sedime del "Vespucchi", rappresentato in tratteggio nella tavola 9 del Piano Strutturale, è considerato dal Comune di Firenze come configurazione finale dello scalo. Nell'immagine sono rappresentate tutte le infrastrutture esistenti o in progetto nella piana: 1 aeroporto; 2 TAV; 3 ferrovia Firenze-Prato-Pistoia; 4 ferrovia Firenze-Empoli-Pisa; 5 ferrovia Firenze-Osmannoro; 6 tramvia (linea 2); 7 stazioni o fermate ferroviarie; 8 autostrada A11; 9 asse viario Mezzana-Perfetti Ricasoli.

Errori multipli

Abbandonare l'aeroporto a se stesso, ossia non riservare alcuna attenzione ai suoi problemi operativi e strutturali nell'assetto della piana, significa inanellare errori a catena. Il primo è ovviamente la mancata soluzione del problema delle strutture di volo e quindi della funzionalità dello scalo e della regolarità dei voli, che a sua volta comporta la rinuncia ai miglioramenti nella situazione ambientale che deriverebbero da una maggiore regolarità dei voli, una migliore gestione del traffico e da diverse manovre di decollo e traiettorie di volo. L'altra serie di errori riquadra l'assetto dell'area terminale. Se lo scalo deve mantenere per sempre l'attuale pista, sarebbe stato opportuno rivedere la dislocazione dell'area terminale, riconsiderando il progetto più volte ipotizzato in passato per il suo trasferimento verso la testata nord della pista. Soluzione che consentirebbe un più razionale funzionamento dello scalo in funzione delle principali direttrici di volo,

con gli aerei che libererebbero subito la pista appena atterrati e quelli in partenza che si troverebbero già in prossimità del punto di decollo. Ne deriverebbe un dimezzamento dei percorsi a terra degli aerei (più o meno un chilometro e mezzo per ogni volo) con il conseguente drastico abbattimento delle emissioni acustiche e atmosferiche. Ma è ovvio che se una vera funzionalità dell'aeroporto non interessa, tutti questi mancati miglioramenti non sono da considerare errori ma elementi di merito.

Osservazioni

Nel materiale del Piano Strutturale posto all'attenzione della città sono riportate le osservazioni scaturite dalla precedente fase di consultazioni seguite alla prima adozione dell'atto del 2004. Tra di esse ve ne sono tre che pongono la questione del futuro dell'aeroporto presentate dal consigliere comunale Mario Razzanelli, dall'ADF e dall'Associazione Industriali di Firenze. Tutte chiedono adeguata considerazione per i problemi strutturali dello scalo, soprattutto per il potenziamento della pista. Tutte sono liquidate con risposte che ribadiscono l'impostazione dettata dall'amministrazione comunale contraria a qualunque espansione dell'aeroporto. Attualmente è in corso la nuova fase di pubblicazione del piano e di presentazione di osservazioni (fino al 26 novembre) ma c'è da dubitare che ne possa scaturire qualcosa di costruttivo.

Di fronte alla chiusura di Palazzo Vecchio verso il "Vespucchi" viene da ripensare all'iter del Piano Strutturale di Pisa che raccontammo sul notiziario alcuni anni fa. Dopo la sua adozione la SAT, gestore dello scalo, presentò osservazioni pesanti per adeguare alle esigenze di sviluppo del "Galilei" l'assetto dell'area e dei vincoli sul tessuto viario ed urbano. Tra le altre cose fu chiesto di recepire la previsione di espansione del sedime che comportava l'abbattimento di 38 abitazioni (col trasferimento di 104 persone), parte del tessuto storico del quartiere di San Giusto, e la cancellazione di un tratto di strada risalente al XII° secolo. Il Comune di Pisa riconobbe l'importanza degli interventi per la funzionalità dell'aeroporto e per il futuro della città, ed anche la sua valenza ambientale viste le attuali condizioni acustiche delle abitazioni ora a ridosso di piste e piazzali. Quindi accolse le osservazioni assumendole nei propri strumenti urbanistici.

Alta velocità e alta quota

Alta velocità o alta quota? Attorno a questo interrogativo si è scritto e dibattuto a lungo in Europa nella seconda metà degli anni ottanta per valutare l'influenza che lo sviluppo dei treni ad alta velocità avrebbe potuto avere sul trasporto aereo nel momento in cui, intanto, si intensificava la rete dei voli a breve e medio raggio con i nuovi vettori regionali. I fattori delle due tesi si confrontavano a colpi di studi e dati su consumi energetici, emissioni acustiche, popolazione disturbata, consumo di territorio, funzionalità e flessibilità delle modalità di trasporto, costi di costruzione, peso sulle città e le aree interessate, ecc. Poi, nei successivi venti anni, l'interrogatorio "alta velocità o alta quota" è evoluto nella constatazione "alta velocità ed alta quota".

Modalità indispensabili

Entrambe le modalità di trasporto, infatti, hanno intrapreso o proseguito il proprio percorso di crescita perché sia i treni, sia gli ae-

Firenze è l'unica città a livello nazionale ed europeo che sembra voler demandare ai collegamenti ferroviari anche lo sviluppo delle proprie relazioni internazionali

che ne sono scaturite sono state però diverse ed anomale fino a creare posizioni distorte ormai radicate nella politica dei trasporti toscani. Per molti è rimasta infatti tale e quale la tesi iniziale che ipotizzava, con l'alta velocità a regime, una notevole diminuzione nella domanda di trasporto aereo. Il passo successivo è stata l'idea di poter sopprimere con i treni veloci alla grave carenza aeroportuale dell'area fiorentina, rinunciando alla creazione di uno scalo adeguato. Convinzioni che si sono rafforzate sempre più negli ultimi dieci anni, da quando cioè in questa città è come se fosse stato fatto una sorta di patto non scritto (o magari anche scritto da qualche parte) con una netta

cale (cittadina, metropolitana e regionale) e in parte anche a scala nazionale, immaginarla funzionale ai collegamenti a lungo raggio, alle relazioni dell'area fiorentina con l'Europa, appare tanto simile a un atto di malasanità.

Entro un raggio di 300-400 km da Firenze, sulle direttrici dell'alta velocità troviamo destinazioni come Roma, Milano, o al massimo Napoli, Torino o Venezia. Ma chi è diretto in queste città già usa quasi esclusivamente il treno (o l'auto). Negli ultimi tre casi il volo diretto non c'è proprio; nel caso di Roma è così da sempre, per Milano da quando quasi tutti i voli nazionali sono stati spostati da Linate sul lontano e scomodo scalo di Malpensa. Chi usa l'aereo per andare a Roma e Milano lo fa quasi esclusivamente per raggiungere coincidenze a Fiumicino e Malpensa e per questo l'alta velocità, fermandosi nei centri cittadini, serve a poco o nulla. Oltre queste distanze e destinazioni, il sud Italia,



CLEM TILLIER



EMBRAER

rei sono necessari alla crescita ed alla competitività di città e territori. Non avrebbe senso una scelta di campo tra modalità trasportistiche, pur sussistendo potenziali margini di sovrapposizione su certe tipologie di servizi, cioè i collegamenti a breve-medio raggio tra grandi centri, su distanze attorno ai 300-400 km. Sotto tale distanza prevale la competitività del treno veloce, sopra resta insostituibile l'offerta del mezzo aereo. Ed infatti nessuna città italiana o europea interessata e trasformata dall'alta velocità, con opere ovunque colossali, ha rinunciato al contemporaneo sviluppo degli scali aerei al servizio del proprio territorio. Nessuna città ha fatto scelte di questo tipo, tranne una.

"Anomalia" Firenze

Anche in Toscana, negli anni ottanta, ci si è interrogati sui possibili effetti dei futuri treni veloci sulla domanda di traffico aereo, quando si iniziava a parlare del passaggio della TAV nel nodo fiorentino. Le convinzioni

scelta di campo a favore del treno. Il tutto è confermato oggi da ogni documento ed atto di pianificazione cittadino, metropolitana o regionale in materia di mobilità che esclude qualunque intervento sostanziale per l'aeroporto, mentre demanda alla ferrovia ad alta velocità ogni ipotesi di sviluppo dei collegamenti esterni dell'area fiorentina. Dello stesso tono sono le tesi sostenute in ogni occasione dai vertici cittadini e regionali, che ormai da tempo, di fronte a qualunque cenno al futuro dell'aeroporto fiorentino, rispondono solo elencando le opere previste per il sistema ferroviario. Come se queste giustificassero il congelamento dell'aeroporto e bastassero a garantire la competitività del nostro territorio.

Cura sbagliata

A Firenze, in sostanza, si sta cercando di estendere l'ormai famosa "cura del ferro" anche al trasporto aereo. Ma se tale proflessi è sacrosanta per curare la mobilità lo-

le isole e ovviamente l'Europa il mezzo aereo resta insostituibile ed altrettanto l'esigenza di avere nell'area fiorentina un aeroporto funzionale in grado di assicurare idonei servizi.

D'altra parte tutte le città italiane che stanno realizzando i passanti della TAV continuano a sviluppare anche i propri aeroporti, da Bari a Venezia, da Trieste a Napoli, da Torino a Bologna, comprese quindi anche tutte le città del nord che hanno l'Europa ben più a portata di ferrovia rispetto a Firenze. E ancor più ciò vale per le tante città estere grandi e piccole che nel cuore dell'Europa già si trovano, per di più integrate da lungo tempo in una fitta rete ad alta velocità, dalla Spagna alla Germania, dalla Francia all'Olanda. Tra queste le tante città e cittadine "a misura di Firenze" prese tante volte a modello per l'attuazione della "cura del ferro" nella mobilità locale, tutte dotate anche di aeroporti moderni, funzionali e in crescita.



Questo Boeing Business Jet, immatricolato negli Stati Uniti, è stato di casa al "Vespucci" negli ultimi mesi. Il velivolo ha effettuato spesso voli da Mosca per conto di clienti russi diretti in Versilia utilizzando lo scalo fiorentino per le limitazioni all'aviazione generale poste a Pisa per la carenza di capacità dei piazzali.

Pisa

Dallo scorso luglio la SAT, gestore dell'aeroporto "Galilei" di Pisa, è quotata in borsa. Sul mercato azionario sono state poste il 19,29% di azioni, cedute dai Comuni di Grosseto, Siena e Prato, le Camere di Commercio di Grosseto e Siena e dalla Federazione Regionale Coldiretti. Il titolo ha avuto un prezzo di collocamento di 12,35 euro ed ha esordito con un picco a 14,35 euro. L'operazione è stata accompagnata dalla nuova presentazione del piano di sviluppo, già in corso, che comprende interventi sull'area terminale, i piazzali e le **due piste di volo** esistenti: la riqualificazione e riattivazione della pista secondaria, attualmente usata come bretella di rullaggio, ed il potenziamento della pista principale per migliorare l'operatività dei velivoli di maggiore dimensione impiegati sui voli intercontinentali, cargo e militari. Alla vigilia della quotazione la SAT si è alleggerita della maggioranza delle azioni che deteneva nella società di gestione dello scalo dell'Elba cedendole alla Regione Toscana, che a sua volta intende adesso rivenderle ad altri soggetti privati o pubblici (enti locali elbani).

SAT SpA

Regione Toscana	16,899%
Mittel SpA	11,867%
Provincia di Pisa	9,269%
Comune di Pisa	8,450%
CCIAA Pisa	7,867%
CR Lucca Pisa Livorno SpA	6,186%
Banca Toscana/MPS SpA	4,053%
Provincia di Livorno	2,367%
Altri e Mercato	33,042%

Fonte: CONSOB, situazione al 18/10/2007

La quotazione della SAT in borsa rende ancora più "particolare" la **posizione della Regione** nel sistema aeroportuale toscano ed il suo ruolo tra SAT e ADF. L'ente regionale, infatti, da una parte è il principale ente responsabile delle politiche infrastrutturali regionali, con tutto quello che ciò ha comportato per Firenze, e dall'altra parte resta il maggiore azioni-

stato nell'aeroporto di Pisa. Un conflitto d'interessi che ha più volte suscitato perplessità e che oggi appare ancora più stridente di fronte a società quotate in borsa.

Siena

E' durato meno di un inizio estate il grande piano di sviluppo ventilato per lo scalo di Ampugnano (4 chilometri di pista, 4 milioni di passeggeri, ecc.). Giusto il tempo di scatenare i comitati contro, con la partecipazione dell'ormai immancabile professor Asor Rosa e citazione nel blog di Beppe Grillo. Il **nuovo piano**, presentato dal gruppo finanziario Galaxy in ottobre riporta l'aeroporto senese entro i margini di sviluppo già ipotizzati in passato: una pista leggermente allungata (da 1.393 a 1.500 metri), una nuova aerostazione e le altre strutture e impianti necessari a migliorare il funzionamento della struttura, con investimenti per circa 50 milioni di euro. L'obiettivo è raggiungere circa 500.000 passeggeri entro il 2020 con voli per destinazioni nazionali e europee raggiungibili con velivoli "regionali" da 30-50 posti (compatibili con la pista) e con l'aviazione generale. Con questo piano, che si spera possa arrivare a compimento, lo scalo potrà raggiungere una **dimensione locale**, consona alle esigenze del territorio senese, senza incidere sulle

problematiche del trasporto aereo toscano. Ad esempio, non scenderanno a Siena voli low cost e quindi non ci sarà l'alleggerimento della pressione su Pisa in questo segmento di traffico. Sul fronte azionario, intanto, il Monte dei Paschi ha rilevato il 19% delle azioni della Aeroporto di Siena che erano detenute dall'ADF di Firenze (la società fiorentina mantiene l'1,9%), mentre il fondo Galaxy dovrebbe acquisire fino al 60% della società senese.

Grosseto

Luci e ombre si alternano sulle prospettive dell'aeroporto di Grosseto. La novità positiva è l'autorizzazione dell'Unione Europea alla concessione di **finanziamenti pubblici** per l'attivazione di voli. I fondi saranno stanziati dagli enti locali maremmani (927.000 euro) e dalla Regione (150.000) e potranno sostenere ogni singola rotta per tre anni. Poi si spera che i voli riescano a camminare con le proprie gambe, cioè ad essere sostenuti da effettivo traffico, altrimenti saranno destinati alla cancellazione come di solito accade ai servizi sovvenzionati. I **problemi** per lo scalo maremmano restano quelli legati all'adeguamento delle strutture di volo alle caratteristiche del traffico civile, dato che l'aeroporto di Grosseto resta prima di tutto una base militare di importanza strategica. La soluzione di questi problemi sono ovviamente una precondizione all'attivazione dei voli.

Marina di Campo

In attesa di delineare il nuovo assetto gestionale, restano incompiute le strutture dell'aeroporto elbano di Marina di Campo. Negli ultimi anni, grazie anche a finanziamenti europei, lo scalo ha avviato la costruzione di una nuova piccola aerostazione. L'opera però è rimasta a metà per **problemi con gli enti locali**. Intanto l'adeguamento delle strutture di vo-

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!

lo alle nuove norme ICAO, non accompagnate da ampliamenti delle testate, ha ridotto l'operatività della pista già estremamente corta (949 metri), influenzando negativamente sui voli. La Regione Toscana, che ora detiene il 59,56% delle azioni di Aerelba (proprietaria delle strutture) ed il 62,70% di Alatoscana (gestore dello scalo), in attesa di trovare nuovi acquirenti ha espresso l'intenzione di valorizzare e rilanciare la struttura ottenendo dall'Unione Europea la continuità territoriale,

Due splendidi velivoli "fiorentini" sono stati protagonisti della manifestazione aerea di Lucca del 30 settembre: uno Yak-50 russo basato al "Vespucchi" ed un Bucker 131 Jungmann degli anni '30 di casa nel Mugello, sull'aviosuperficie di Borgo San Lorenzo.



MARCO IAROSI



MARCO IAROSI

cioè aiuti nell'attivazione di voli da territori disagiati come quelli insulari. Nel masterplan aeroportuale toscano contenuto nel nuovo PIT non c'è però alcuna indicazione riguardanti le problematiche e le prospettive dello scalo elbano. La situazione appare quindi piuttosto difficile, perché senza interventi per il **potenziamento della pista** e senza le altre strutture e strumentazioni mancanti sarà difficile ottenere una maggiore funzionalità.

Arezzo

Cancellata velocemente ogni traccia di un ipotetico nuovo grande aeroporto (che si era già guadagnato comunque i suoi comitati contro), la nuova amministrazione comunale di Arezzo ha inserito nel proprio Piano Strutturale la **previsione a parco** per l'area dell'attuale piccola struttura di Molin Bianco, con vaghe ipotesi di un suo trasferimento in altra sede. I suoi gestori nel 2004 hanno comunque dotato lo scalo di una pista asfaltata di 750 metri, al posto di quella in erba esistente fino ad allora, e cercano di difendere da altre mire almeno questo minimo presidio aereo cittadino, tra l'altro sede dell'unica base elicotteristica toscana dei Vigili del Fuoco. Il consiglio e l'appello è che non si consenta al-

cun atto contro lo scalo di Molin Bianco finché non sia realizzata prima una pista almeno di pari dimensioni nell'area aretina a servizio dell'aviazione generale, turistica, di aero club e protezione civile.

Lucca

Il piccolo aeroporto Tassignano di Lucca ha rilanciato nel 2007 la sua antica tradizionale vitalità nell'attività di aviazione sportiva e di aero club e nella promozione della cultura aeronautica. La scorsa estate lucchese è stata infatti caratterizzata dalla manifestazione "Festival delle ville", promossa dalle amministrazioni di Capannori che quest'anno, in collaborazione con il locale Aero Club, ha coinvolto anche l'aeroporto: voli dimostrativi e gare di mongolfiere sia sullo scalo sia nelle famose ville della lucchesia, paracadutismo, volo a vela, mostre ed eventi di vario genere, culminati con la manifestazione aerea del 30 settembre che ha visto la partecipazione di **decine di migliaia di persone**. Lo scalo ha una pista di 910 metri ed ospita società di manutenzione aeronautica, la base tecnica delle eliambulanzze "Pegaso" (trasferita qui da Firenze), e degli elicotteri antincendio Erickson della Protezione Civile ed è utilizzato come

campo di lancio addestrativo per i paracadutisti della Folgore provenienti da Pisa. Le strutture sono minime, non ci sono grandi piani di crescita, ma tra le forze politiche locali non manca chi contesta anche la realizzazione di hangar per le attività di lavoro aereo.

Massa Cinquale

Resta perennemente **sotto tiro** il piccolo campo del Cinquale, nel comune di Massa Marittima. Due piccoli incidenti dipendenti da grossolani errori dei piloti, l'estate scorsa, hanno rinfocolato la lotta tra gestori e amministratori locali e alimentato la voce di chi da tempo supporta la dismissione dello scalo. Un po' come se si chiedesse di cancellare una strada perché un automobilista distratto provoca un tamponamento. Ma nelle scorse settimane la contestazione dei comitati contro l'aeroporto ha preso di mira perfino l'attività di lancio paracadutisti. Il tutto, in realtà, è finalizzato a poter utilizzare i **preziosi terreni** dello scalo, nel cuore della pineta versiliese, per fini ritenuti più "interessanti". Vedremo come andrà a finire, ma certamente il futuro dello scalo sembra sempre più quello del fortino da difendere.

Aeroporto

Anno 11 - Numero 4
N° progressivo 41 - Ottobre-Dicembre 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