



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

Buon 2008...



Il documento riprodotto qui accanto è l'osservazione che l'Associazione "V. Giannotti" ha presentato al Comune di Firenze per ribadire ufficialmente le problematiche dell'aeroporto nell'ambito dell'iter approvativo del **nuovo Piano Strutturale**. Lo riportiamo integralmente nel primo numero del nuovo anno come manifesto-appello dedicato a chi tra enti e istituzioni cittadine, provinciali e regionali fosse ancora interessato a risolvere i problemi dello scalo fiorentino. Rilanciamo questi argomenti - sempre i soliti - perché la censura istituzionale calata sulla vicenda è sempre più feroce e perché al momento - ma per poco - ci sarebbero ancora gli spazi per risolvere le cose, per affrontare cioè la questione con buon senso mettendo al centro l'**interesse pubblico** ed il rispetto dei cittadini utenti e lavoratori dell'aeroporto e dei cittadini residenti nell'intorno aeroportuale. Esigenze conciliabili con gli interventi strutturali che migliorano o risolvono i problemi operativi dello scalo e l'impatto dei voli sugli abitati (pista, bretella, ecc.). Le cose si possono ancora risolvere se si applica alla vicenda aeroporto almeno un po' di quel senso di responsabilità invocato da tutte le istituzioni per spiegare e difendere ogni giorno e con ogni mezzo le altre opere infrastrutturali.

Considerato che:

- il Piano Strutturale pone come obiettivo strategico la valorizzazione ed il rilancio del ruolo di Firenze nello scenario europeo e internazionale;
- la preconditione per attuare tale obiettivo è la disponibilità di infrastrutture funzionali che consentano la migliore accessibilità dell'area fiorentina e la massima mobilità delle persone in ambito europeo e quindi di collegamenti aerei efficienti e di un aeroporto adeguato in grado di svolgere tale ruolo, come avviene in ogni realtà nazionale ed europea di valenza e dimensione pari o anche inferiore a quella fiorentina;
- l'attuale situazione dell'aeroporto di Firenze presenta gravi carenze strutturali che generano pesanti problemi funzionali, compromettono l'efficienza e la qualità dei voli e dei servizi offerti, ostacolano i collegamenti tra l'area fiorentina e l'Europa, minano il ruolo che gli strumenti di pianificazione assegnano sulla carta allo scalo fiorentino (mancata attivazione di collegamenti, impossibilità di accogliere i nuovi jet regionali, ritardi nei voli, frequenti dirottamenti con la perdita del sistema di connessione tra voli hub nazionali ed europei, ecc.);
- le attuali gravi carenze dell'aeroporto di Firenze si ripercuotono anche sulla situazione ambientale per gli aggravamenti di emissioni acustiche ed atmosferiche indotte dalle lunghe attese dei velivoli in volo, le procedure di atterraggio ripetute, il blocco forzato degli aerei sui piazzali in attesa di condizioni meteorologiche compatibili con le attuali limitazioni della pista, gli sforamenti dell'orario di chiusura serale dell'aeroporto per i ritardi accumulati dai voli nel corso della giornata;
- l'assetto dell'aeroporto assunto come configurazione finale nell'ambito del Piano Strutturale (tavola 9) consente solo l'attuazione di interventi inerenti la qualità ed i servizi dell'aerostazione esistente e lascia irrisolte le principali carenze funzionali e strutturali, senza margini di miglioramento per le strutture di volo e senza adeguati spazi per l'espansione dell'area terminale;
- l'assetto previsto per l'area circostante l'aeroporto, così come confermata nell'ambito dell'UTOE 2 del Piano Strutturale, andrà ad aggravare la situazione operativa e funzionale dello scalo ed il disagio prodotto dall'attività aerea per l'insediamento di nuove importanti funzioni a ridosso del sedime aeroportuale (quartieri residenziali, uffici, polo scolastico, ecc.);
- la capacità mancante nella struttura aeroportuale di Firenze per i collegamenti in ambito europeo non può essere sopplita con il ricorso a scali aerei di altre città della Toscana (Pisa, Siena potenziato) o di regioni limitrofe (Bologna) né con la sostituzione dei servizi aerei con quelli ferroviari ad alta velocità;

si chiede:

- l'assunzione dell'aeroporto di Firenze quale "caposaldo strategico" per il futuro della città, al pari delle altre strutture di mobilità, per non mantenere il capoluogo toscano e l'area fiorentina in una situazione di profonda carenza infrastrutturale nel principale sistema di trasporti funzionale alle relazioni internazionali ed alla competitività del territorio nello scenario europeo;
- un'adeguata considerazione per le problematiche dell'aeroporto di Firenze nell'ambito dell'assetto della piana di Castello, in modo da assicurare la migliore integrazione tra le infrastrutture e gli insediamenti previsti nell'area e l'adeguamento delle strutture dello scalo, indispensabili per assicurare all'area fiorentina servizi aerei efficienti e garantire una regolarità nella gestione dei voli funzionale anche alla riduzione dell'impatto ambientale dell'attività aerea sul territorio.

In particolare si invita a:

- prevedere il necessario ampliamento del sedime aeroportuale per adeguare la lunghezza dell'attuale pista di volo ed estendere le fasce di sicurezza oltre gli ostacoli artificiali - canale, autostrada - che attualmente fanno da "tappo" alle corse di atterraggio e decollo;
- prevedere l'espansione del sedime aeroportuale per ampliare i piazzali e l'area terminale dello scalo, rivalutandone anche una migliore localizzazione in funzione dell'assetto definitivo della pista di volo;
- integrare i progetti infrastrutturali dell'area nord-ovest con le esigenze operative dello scalo aereo ed in un'ottica di intermodalità tra i diversi sistemi di trasporto: autostrada A11 (snodo di Peretola, terza corsia, nuovo svincolo per ingresso aeroportuale ovest), linea 2 della tramvia (tracciato e capolinea), servizio ferroviario metropolitano (tracciato e stazione aeroporto), parcheggi scambiatori, terminal bus;
- integrare l'aeroporto con la previsione del parco della piana, progettando l'area verde lungo il confine aeroportuale non come barriera tra la pista e i nuovi insediamenti di Castello e Sesto Fiorentino ma come spazio vivibile, con aree di sosta e punti di osservazione dell'attività di volo lungo percorsi pedonali e ciclabili che tocchino l'aeroporto diramandosi da Peretola, Novoli, Castello e Sesto Fiorentino;
- portare all'attenzione dei vari livelli di governo dell'area metropolitana l'ipotesi della nuova pista per l'aeroporto di Firenze che risolverebbe la questione aeroportuale fiorentina, garantendo il superamento di gran parte degli attuali problemi funzionali dello scalo e migliorando nettamente gli effetti ambientali del traffico aereo sul territorio, con lo spostamento delle traiettorie di volo principali dagli abitati di Peretola e Sesto Fiorentino verso aree della piana pressoché disabitate.

Firenze, 9 novembre 2007



TONI MARRION



MARCO IAROSSI



BJORN VAN BRUSSEL



MARCO IAROSSI



PIERRE CESTER

I BAe 146 e gli Avro RJ, non più in produzione dal 2001, continuano ad essere gli aerei più utilizzati dai vettori europei per i voli sul "Vespucci". Nelle foto, dall'alto in basso: i BAe 146-200 di Air France e Belle Air e gli Avro RJ85 di Brussels Airlines, Lufthansa e Swiss. Per tutte queste compagnie si pone il problema della permanenza a Firenze quando sarà completata la sostituzione di tali velivoli con i nuovi jet regionali.

DATI DI TRAFFICO 2007

	passaggeri	07/06	aerei	07/06	ton. merce	07/06
Firenze	1.918.751	+25,3%	35.288	+28,5%	1.399	-38,8%
Pisa	3.725.770	+23,6%	42.691	+13,8%	15.099	+8,1%

Traffico 2007-2008

Con 1,9 milioni di passeggeri nel 2007 il "Vespucci" ha recuperato il livello di traffico perso l'anno precedente nei due mesi di chiusura dello scalo per il rifacimento della pista. Lo stop del 2006 ha ovviamente falsato l'incremento complessivo del 2007 (+25,3%) e per valutare i dati reali vanno confrontati i mesi di gennaio (+x,x%) che non hanno risentito della chiusura, ed i periodi giugno-dicembre (+0,7%), quando l'operativo 2006 era tornato a pieno regime. L'evoluzione del traffico nel 2008 dovrebbe mantenere il trend dello scorso anno e quindi portare il "Vespucci" oltre la soglia dei **2 milioni** di passeggeri.

	Aeroporto Firenze	Media nazionale
Giugno	-1,7%	+9,2%
Luglio	-2,7%	+10,2%
Agosto	+2,2%	+11,0%
Settembre	+1,7%	+11,4%
Ottobre	+3,3%	+12,1%
Novembre	+3,2%	+12,1%
Dicembre	-1,0%	+8,0%
Giu.-Dic.	+0,7%	+10,9%

Fonte: Assaeroporti (passeggeri 2007)

Voli 2007-2008

Sul fronte dei voli, nel 2007 si è avuto il ritorno del volo stagionale da Stoccarda di Lufthansa con Avro RJ85, la nuova rotta stagionale di Sterling da Göteborg con Boeing 737-300 e, a fine anno, il nuovo volo Air France da Lione con ATR 42. Per il 2008, al momento, sono previste le nuove rotte di Sterling da **Malmoe e Stoccolma** con Boeing 737-700 (da marzo) e di Meridiana per **Berlino** con Airbus A319 (da marzo); i ritorni di Swiss da **Zurigo** con Avro RJ85 o RJ100 (da marzo), di Luxair da **Lussemburgo** con Bombardier Q400 (in estate) e del volo estivo per **Marina di Campo** operato da ElbaFly, probabilmente con Dornier 328 (da maggio). **Myair.com** ha vinto la gara indetta dall'aeroporto di Brindisi per la gestione del volo per Firenze nell'ambito della continuità territoriale, ma per adesso non ci sono conferme del suo avvio. Effetti negativi verranno invece da **Alitalia** che ha programmato da fine marzo la cancellazione della rotta per Milano Malpensa (tre voli giornalieri con Airbus A319) ed il recupero solo parziale dell'offerta su Fiumicino: al momento sono confermati gli attuali quattro voli giornalieri, introducendo l'A319 sulle due frequenze ora operate con ATR 72. Difficile prevedere un maggiore impegno su Firenze di Air France, prossimo azionista di riferimento della nostra ex-compagnia di bandiera: la rotta per l'hub di Parigi è già servita da sei voli al giorno spesso esauriti (sette in estate) operati con BAe 146 o Avro RJ85 e per i noti limiti strutturali della pista fiorentina non vengono introdotti velivoli a maggiore capacità, come gli Embraer 190 o gli Airbus A318 e A319. Importanti novità dovrebbero venire entro l'anno da **Lufthansa**, il principale vettore europeo operante al "Vespucci": il graduale processo di alienazione degli Avro RJ85 ed il permanere della mancanza di una pista adeguata ai nuovi jet regionali (Bombardier ed Embraer) potrebbe portare a drastiche decisioni.

LOT e TAP

Due importanti compagnie di bandiera europea, la portoghese TAP e la polacca LOT, alla fine dello scorso anno avevano espresso interesse per il mercato toscano ed il desiderio di aprire voli su Firenze dall'estate 2008. Come però è già accaduto tante volte in passato, quando i vettori passano alle valutazioni operative devono fare i conti con i **limiti strutturali** del "Vespucci" e tutto diviene problematico. TAP dispone come jet più piccoli dei propri Airbus A319 o degli Embraer RJ-145 e Fokker 100 della sussidiaria Portugalia, LOT ha i Boeing 737, gli Embraer RJ-145 e gli Embraer 170 e 175, velivoli impiegati per i voli da Lisbona e Varsavia su vari scali italiani ma, come al solito, tutti poco compatibili con l'attuale pista fiorentina. Al momento i voli su Firenze non sono stati programmati. Vedremo se ci saranno decisioni nel corso dell'anno.

Curiosità estere

Nell'incontro di metà gennaio organizzato a Roma dalla Giunta di Palazzo Vecchio per presentare alla stampa estera i progetti che stanno cambiando Firenze è stato evidenziato come curioso e singolare il fatto che una parte di cittadini contesti il progetto della tramvia, opera pubblica - ci dicono - accolta ovunque con entusiasmo. Curiosità per curiosità, sarebbe stato interessante cogliere l'occasione per spiegare alla platea internazionale perchè Firenze sia l'unico posto al mondo dove le istituzioni si rifiutano di occuparsi dell'aeroporto, che infatti non figura mai tra i progetti per la città. Sarebbe stato interessante perchè da decenni il resto del mondo, ogni volta che ha a che fare con Firenze, si chiede perchè qui non ci debba essere un aeroporto adeguato.

Aerostazione. Si attendono gli sviluppi del concorso di "concept architettonico" promosso lo scorso anno da AdF e l'avvio del piano di ampliamento e restyling dell'aerostazione esistente previsto nel piano al 2010. Tra i progetti consegnati in dicembre dai sette gruppi selezionati è stato scelto il vincitore (Pascall + Watson's - Ausglobe Formula SpA) ed ora si dovrebbe procedere con i progetti esecutivi e gli iter realizzativi. Al momento però mancano le opere preliminari interne allo scalo (spostamento area merci) e quelle che investono gli assetti esterni e le competenze degli enti locali e dei relativi strumenti urbanistici (viabilità, accessi, ecc.).

Atterraggi 23. Dopo lo smantellamento della vecchia antenna RAI di via Bolognese si attende una migliore operatività della procedura di atterraggio secondaria dalla parte di monte Morello (pista 23) ed una sua parziale riapertura ai velivoli commerciali.

Bretella di rullaggio. Nel corso del 2007 è entrato in funzione il pezzetto di bretella sulla testata nord della pista, con i suoi benefici per la gestione del traffico e la sua assurdità di opera non finita che costringe gli aerei a estenuanti e inutili attese a un chilometro dai piazzali prima di rioccupare comunque la pista per andare e venire dal

L'agenda delle cose da fare nel nuovo anno ricalca quella del 2007 perchè i maggiori problemi dello scalo fiorentino sono pressoché invariati.

terminal. Inutile ricordare quanto sarebbe opportuno completare la bretella e quanto sia folle non farlo.

Castello. Tra il tira e molla di Regione e Provincia sui nuovi palazzi istituzionali, le corse di Palazzo Vecchio a mettere il cappello sui terreni della piana ed i progetti di Sesto Fiorentino ormai in realizzazione, nessuno spiega cosa succederà quando monteranno le proteste contro l'aeroporto di chi si sarà insediato nei nuovi quartieri affacciati sulla testata nord dell'attuale pista.

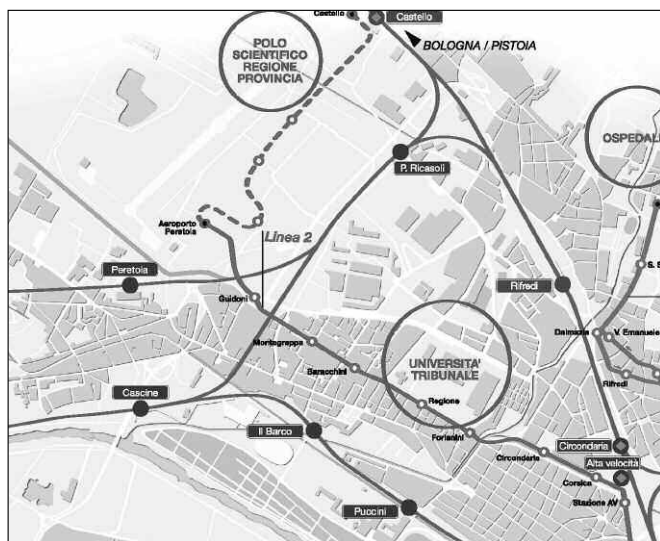
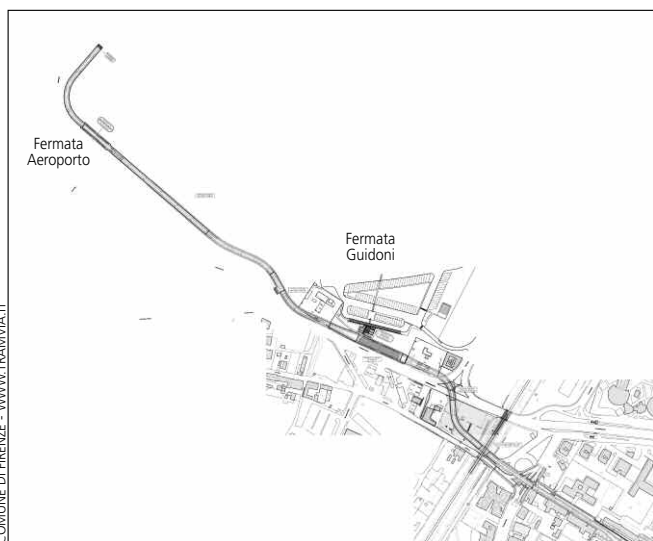
Cura del ferro. Mentre si attende di capire come il nuovo tracciato della linea 2 della tramvia si relazionerà con l'aeroporto (vedi articolo sotto), ancora non è chiaro se, dove e quando sarà realizzata la stazione "Aeroporto" sulla linea del Servizio Ferroviario Metropolitano e come il "Vespucci" sarà collegato via ferro con l'area metropolitana ed il suo bacino d'utenza.

Passerella. Prosegue l'attesa per la miti-

ca passerella di collegamento tra l'ex-parcheggio scambiatore di Peretola mai attivato e l'aerostazione del "Vespucci". Vedremo se nel 2008 l'opera uscirà dal mito per divenire realtà, assieme all'utilizzo a fini aeroportuali della struttura dell'annesso Meeting Point, debitamente restaurata dopo l'abbandono e gli attacchi vandalici degli anni scorsi.

Piazzali. Si attende l'avvio dei lavori per l'ampliamento del piazzale aeromobili ovest, come da progetto pronto e congelato da anni. Non è l'intervento di cui necessiterebbe davvero lo scalo, cioè l'ampliamento del piazzale principale davanti alle aerostazioni bloccato dai veti all'espansione del sedime, ma darebbe comunque respiro alla capacità del "Vespucci".

Pista. Inutile ribadire cosa si dovrebbe fare della pista e quanto sarebbe urgente farlo. Le Camere di Commercio di Firenze e Prato e le associazioni industriali hanno annunciato la volontà di riaprire il discorso con le istituzioni locali. Speriamo ci siano orecchie disposte a sentire, perché senza una pista adeguata si avvicina il momento in cui i maggiori vettori che operano al "Vespucci" potrebbero non essere più in grado di scendere a Firenze.



Dove va la tramvia?

"Dove va la tramvia?" ci eravamo chiesti nello scorso numero cercando di capire quale potesse essere la relazione tra la linea 2 e l'aeroporto dopo le modifiche in atto sul progetto. In dicembre le modifiche sono state approvate dalla Giunta di Palazzo Vecchio e gli **interrogativi restano**. È stato confermato il nuovo tracciato nei pressi del "Vespucci" che di fatto smantella lo snodo intermodale aereo-treno-tramvia-bus-autostrade previsto nell'originaria versione presso il parcheggio scambiatore di Peretola alla fine dell'A11. Dagli atti al momento resi noti non si sa se e come queste modalità di trasporto si potranno interconnettere. Nella relazione tenuta al consiglio comunale dal **vicesindaco Matulli** in dicembre, la puntuale descrizione delle modifiche apportate alla linea 2, con costi e dati tecnici, si è arrestata alla fermata precedente il "Vespucci", nei pressi del parcheggio bus turistici di viale Guidoni, e della nuova veste del tratto "aeroportuale" non è stato spie-

gato nulla. Nelle planimetrie rese note dal Comune le indicazioni risultano poco chiare e contraddittorie. Il progetto ufficiale reso noto (www.tramvia.it) conferma l'andamento dei binari riportato nel nuovo Piano Strutturale, ma è tracciato nel vuoto senza indicazioni sulla **relazione con il contesto** (immagine a sinistra). Nell'ultimo materiale informativo diffuso da Palazzo Vecchio lo schema del tracciato in prossimità dello scalo risulta modificato (immagine a destra).

Dato che questo snodo intermodale è ancora tutto in definizione, ci si augura che AdF e Comune trovino la soluzione migliore per integrare la fermata aeroporto della tramvia con l'aerostazione, attualmente anch'essa in fase di riprogettazione, e per **eliminare il tappo** all'estensione dell'area terminale del "Vespucci" che verrebbe creato dai binari nell'assetto previsto nel Piano Strutturale (come avevamo denunciato nel numero scorso).

Toscana militare

Tra le varie anomalie che distinguono la Toscana dal sistema aeroportuale nazionale (e non solo) c'è n'è una antica ma del tutto attuale e molto significativa sulla quale sarebbe opportuno riflettere di fronte ai problemi di **capacità infrastrutturale** ancora aperti nella nostra regione: solo la Toscana, di fatto, non ha mai sviluppato aeroporti civili.

Gran parte degli scali italiani ha origini militari, risalenti ai periodi bellici, poi molti hanno ripreso vita ed hanno avviato il loro sviluppo dopo la seconda guerra mondiale come strutture civili o sono stati successivamente smilitarizzati, mentre i reparti dell'Aeronautica Militare si sono concentrati su basi aeree quasi tutte ad esclusivo uso militare. Oggi gli **aeroporti sedi di stormi e brigate aeree** che impiegano velivoli da trasporto, caccia o addestramento o di basi NATO, USAF e US Navy sono distribuite in 11 regioni (vedi cartina) ed in tutte - tranne la Toscana - oltre a tali basi militari c'è almeno un grande scalo civile o a prevalente uso civile (con piste tra i 2,5 ed oltre 3 km). Nella nostra regione gli unici aeroporti che dal dopoguerra ad oggi hanno sviluppato le **strutture di volo** seguendo l'evoluzione degli aeromobili, dai plurimotori ad elica ai primi jet fino ai velivoli di nuova generazione e le loro esigenze operative, sono stati Pisa e Grosseto e per entrambi tale sviluppo è stato determinato dalle esigenze dei reparti militari che vi dovevano operare: la 46^a Brigata Aerea per Pisa, con i velivoli da trasporto C-119, poi C-130H, quindi G.222, C-130J e C-27, oltre alla NATO ed all'USAF; il 4° Stormo per Grosseto, con i caccia intercettori F-104 e poi gli Eurofighter.

Gli altri sei aeroporti attivi in Toscana, che rappresentano a tutt'oggi gli aeroporti civili della regione, sono rimasti più o meno alle **dimensioni originarie**. Ciò vale per gli altri quattro scali nati militari e poi "civilizzati" dal dopoguerra - Arezzo, Firenze, Lucca e Siena - sia per i due nati civili, negli anni '50 e '60 - Massa Cinquale e Marina di Campo - entrambi su iniziativa di privati. La vicenda più emblematica è naturalmente quella di Firenze. Basti riflettere sul fatto che in circa 70 anni si sia riusciti solo a portare la prima "pista Balbo" di 1.000 metri agli attuali 1.750 metri limitati, penalizzati ed inadeguati al traffico che lo scalo dovrebbe gestire ed incastrati in un sedime che oggi è più piccolo di quello disponibile negli anni '40.

Vale la pena riflettere su questi aspetti della vicenda toscana, perché allo stato dei fatti non s'intravede alcuna volontà di modificare le cose e l'anomalia toscana pare de-

La Toscana è l'unica regione italiana dove le più grandi infrastrutture aeroportuali sono importanti basi aeree militari.

stinata a rimanere tale. Da una parte infatti le pianificazioni regionali continuano a non occuparsi dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, men che meno degli aeroporti civili, e quando arriva qualche **proposta fondata e risolutiva**, come la nuova pista di Firenze, scatta la demonizzazione e l'annientamento del progetto e dei proponenti. Dall'altra parte le due più grandi infrastrutture aeroportuali della regione, en-



La distribuzione sul territorio nazionale delle basi aeree sedi dei principali reparti dell'Aeronautica Militare Italiana e delle forze NATO, USAF o US Navy.

trambe con piste di 2,9 km ed estensioni tra i 300 ed i 360 ettari, sono confermate oggi come **strategiche** nel piano di riorganizzazione delle basi aeree della nostra Aeronautica ed in entrambi i casi il ruolo militare è destinato a rafforzarsi sia nell'attività, sia nelle infrastrutture e la parte civile resta ospitata in porzioni estremamente ridotte del sedime.

A Pisa la coesistenza dei ruoli militare e civile è stata facilitata dalla specializzazione della base nel settore dei trasporti, più compatibile per esigenze operative con i velivoli commerciali, ed è di lunga tradizione con i suoi aspetti positivi e negativi. È un vantaggio l'elevata operatività dello scalo indispensabile per l'attività della base e ga-

rantita da strutture di volo, impianti e servizi in gran parte a carico dell'amministrazione militare. Rappresentano invece un vincolo la limitatezza degli spazi disponibili per le strutture civili e le penalizzazioni cui può essere soggetto il traffico commerciale per l'attività della base, soprattutto in caso di particolari esigenze operative (crisi internazionali, esercitazioni, attività addestrative, ecc.). Lo scalo pisano, per le sue capacità logistiche, è chiamato sempre ad un ruolo di primo piano in occasione di ogni evento internazionale, dando ospitalità a velivoli NATO e USAF da trasporto, rifornimento e combattimento.

A Grosseto le limitazioni e le penalizzazioni dell'attività civile sono sempre stati più stringenti, sia come spazi disponibili, sia come svolgimento del traffico. Lo scalo, che ospita dai primi anni '60 i caccia intercettori del 4° Stormo, è uno dei principali presidi della difesa aerea nazionale ed è diventato il maggiore centro addestrativo per gli Eurofighter. Per questo l'Aeronautica Militare ne esclude un sostanziale sviluppo a fini civili, decisione confermata anche recentemente dal Ministero della Difesa in risposta ai progetti avanzati dalla società di gestione SEAM e dagli enti locali. I voli commerciali potranno operare solo nelle ore diurne e saranno comunque sempre

soggetti alle esigenze operative della base aerea. Ciò ovviamente condizionerà il ruolo che lo scalo avrebbe potuto avere per il turismo e l'economia della Maremma e del sud della Toscana e per assorbire un po' dello sviluppo del traffico low cost diretto nella nostra regione, alleggerendo la pressione sull'aeroporto di Pisa.

Ogni tanto qualcuno prova a rivendicare sui due scali spazi maggiori per l'attività civile. In tal senso andavano le pressioni fatte negli ultimi tempi soprattutto per Grosseto. Non manca anche chi arriva a ventilare la possibilità che i reparti dell'Aeronautica possano un giorno trasferirsi altrove. In realtà, al di là di qualche ulteriore aggiustamento, non sono prevedibili sostanziali modifiche agli scenari attuali. D'altra parte il problema della nostra regione non è la presenza dei militari, del tutto legittima sui "propri" aeroporti toscani così come lo è nelle altre regioni. Il nodo del problema, soprattutto in **prospettiva futura**, è che a differenza di tutte le altre regioni la Toscana finora non ha voluto sviluppare strutture civili dove e come necessario per servire il proprio territorio.

Aeroporto, città e ambiente

L'aula magna della Scuola Superiore di Studi Sant'Anna di Pisa ha ospitato l'11 dicembre scorso il convegno "Sviluppo aeroportuale, città e ambiente". Per una giornata autorità aeroportuali (46ª Brigata Aerea, ENAC e SAT), enti locali (Comune, Provincia e Regione), rappresentanti governativi (Ministeri dell'Ambiente e dei Trasporti), istituzioni territoriali (ARPAT, ASL, comitati cittadini) si sono confrontati sulla situazione ambientale dello scalo pisano, la sua evoluzione in rapporto alla crescita del traffico e dei piani di sviluppo in atto, le relazioni tra l'aeroporto e gli abitati, le azioni messe in atto per trovare il giusto equilibrio tra sviluppo e tutela ambientale.

La **realtà** che è stata delineata è ben nota ai lettori del nostro notiziario perché è quella che abbiamo raccontato tante volte per colmare la storica assenza di informazio-

Una giornata di studio ha fatto il punto sulle problematiche ambientali dell'aeroporto di Pisa e sullo stato attuativo delle norme nazionali in materia.

ne o controbattere la vera e propria disinformazione attuata sul tema dal sistema politico-istituzionale regionale, dai documenti ufficiali e spesso, di conseguenza, dal sistema mediatico toscano. Il caso più recente era stato lo scorso anno l'**incredibile analisi ambientale** allegata al masterplan aeroportuale toscano nell'ambito del nuovo PIT, che partiva dagli accordi di Kyoto per focalizzare ogni problema ambientale sul solo aeroporto di Firenze e saltava a piè pari qualunque valutazione su Pisa e sugli altri scali toscani. Di fronte a tale dimenticanza invitavamo invece non solo a guardare anche oltre Firenze, ma ad assumere quello che chiamammo "modello pisano" come metodo di buone pratiche per la gestione del problema ambientale legato agli aeroporti ed applicarlo al sistema Toscana. Gli interventi susseguitisi al convegno sono andati proprio su questa linea, presentando la situazione di Pisa come esemplare per le problematiche presenti e per la volontà comune di farvi fronte da parte di tutti i soggetti coinvolti.

L'aeroporto di Pisa, infatti, si trova in una situazione riconosciuta da tutti molto partico-

lare: uno scalo di notevoli dimensioni inglobato con una estrema nel tessuto urbano, tanto che le autorità aeroportuali e cittadine amano presentare il "Galilei" come "aeroporto di quartiere", l'unico scalo internazionale raggiungibile anche a piedi dal centro cittadino; un sistema di due piste di quasi tre chilometri con le procedure di volo principali su territorio aperto, ma con quelle secondarie che sorvolano la città; uno scalo aperto giorno e notte, interessato da un traffico passeggeri in crescita esponenziale, dall'attività della base militare e da ogni tipologia di ve-

livo, compresi aerei merci "datati" e rumorosi; una collocazione, con la parte civile del sedime, in un contesto fortemente congestionato tra ferrovie, assi viari locali e regionali, svincoli esistenti e in costruzione, nuclei abitati. Solo chi non ha mai messo piede nella città o non ha neppure mai guardato una carta geografica poteva **credere alla favola** di uno scalo a impatto zero raccontata in Toscana per decenni ed usata per condizionare l'intero assetto aeroportuale regionale. I disagi dei cittadini di Pisa per l'attività aerea sono antichi, soprattutto dopo l'arrivo dei primi jet militari negli anni '50 e poi quelli civili dagli anni '60. Quegli aerei e quegli impatti non esistono più per l'evoluzione dei motori e la drastica riduzione delle emissioni, ma gli effetti dell'attuale traffico aereo permangono e si incrementano con la grande crescita dei voli commerciali. I livelli di traffico raggiunti oggi erano quelli previsti negli studi ambientali connessi al masterplan per il 2012 ed all'incre-

mento del traffico da 1 a 3,7 milioni di passeggeri tra il 2001 e il 2007 ha corrisposto un aumento dei **voli sulla città** dal 15% al 25% dei movimenti totali. Ciò è inevitabile - hanno spiegato gli amministratori pisani - per poter gestire i livelli di traffico raggiunti senza imporre eccessive penalizzazioni e ritardi ai voli.

A questa situazione, a Pisa, si fa fronte senza drammatizzazioni. Si adottano dispositivi e limiti di legge, si monitorizza la situazione, si mettono in atto gli accorgimenti praticabili per minimizzare gli impatti e salvaguardare lo sviluppo dell'aeroporto: procedure antirumore, direttrici di volo preferenziali, regolamentazione delle attività sui piazzali, barriere antirumore a protezione dei nuclei abitati più vicini, zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale, centraline di monitoraggio, ecc. Il tutto accompagnato dall'informazione verso i cittadini e soprattutto sostenuto dal **supporto di tutti gli enti locali**. Anche a Pisa ci sono sempre stati comitati contro e negli ultimi tempi, con la crescita del traffico, si sono rafforzati: comitati di cittadini che abitano nelle case che dovranno essere abbattute perché ormai accerchiate dal sedime dello scalo e per lasciar spazio all'ampliamento delle strutture aeroportuali; comitati di cittadini che continueranno a vivere accanto allo scalo; comitati di genitori degli alunni delle scuole sorvolate dai voli. A Pisa però le proteste verso l'aeroporto di chi inevitabilmente vive un disagio sono inqua-



A sinistra: veduta dell'area terminale del "Galilei" ripresa da un aereo in decollo verso la città. Sotto: il terminal passeggeri immerso nel verde.



drate nell'interesse generale di un'intera città e di un'area metropolitana per un'infrastruttura considerata da tutti strategica. Sindaci, assessori e consiglieri non si fanno paladini dei comitati contro: li ascoltano e affrontano la questione aeroporto in modo "normale", invitando a valutarne le problematiche con lo **stesso metro** adottato per gestire i disagi causati dal potenziamento di altre infrastrutture, come il nodo ferroviario o gli assi viari, che anche a Pisa hanno impatti superiori rispetto al traffico aereo.

Ecco perché il caso pisano è guardato con interesse a livello nazionale e, come abbiamo sollecitato tante volte su queste pagine, dovrebbe essere assunto come modello nel sistema toscano.

Impatto sanitario

Mentre a Firenze c'è chi alimenta paure da day-after su presunti rischi sanitari provocati dal traffico aereo, a Pisa le autorità sanitarie escludono relazioni tra la presenza di un aeroporto e la **casistica di patologie** presenti sul territorio. Ne hanno parlato nel corso del convegno dello scorso dicembre dedicato all'impatto ambientale dello scalo pisano (vedi pagina 5) presentando un'ampia casistica di studi e campagne di monitoraggio della popolazione condotte dagli anni settanta ad oggi in vari contesti nazionali e internazionali che ospitano



MARCO IAROSI

grandi scali, da Malpensa a Heathrow, da Schiphol al "JFK" di New York.

Sulla base di queste esperienze l'**ASL rassicura** la popolazione che convive da oltre mezzo secolo con uno scalo come quello di Pisa, con le sue dimensioni, la sua relazione con gli abitanti, il carico di traffico civile e militare, l'orario di apertura e con le sue prospettive di ulteriore sviluppo. Con ottica comparativa, quindi, è facile valutare quale possa essere la reale situazione attorno al piccolo "Vespucci" ed è lecito tranquillizzare tutti.

Contraerea toscana

Sta assumendo toni sempre più stravaganti la contestazione montante contro i piccoli aeroporti toscani e quasi non passa giorno senza che arrivi notizia di qualche iniziativa "contro". I bersagli più gettonati da inizio 2008 sono gli scali di Siena, Arezzo e Massa Cinquale. Nella città del Palio siamo ai **cortei** e alle **fiaccolate** in Piazza del Campo perfino contro il progetto minimale avanzato dal Monte dei Paschi e dalla società Galaxy per adeguare le strutture esistenti all'aviazione generale ed ai voli con piccoli turboelica. Una contestazione che sta facendo conoscere (e riconoscere) la



OSCAR LABORDA SANCHEZ

Bologna: aeroporto, ambiente e territorio

"Trasporto aereo e ambiente: un binomio inconciliabile o un'interessante opportunità?" Sotto questo titolo emblematico, l'11 dicembre scorso anche Bologna ha dedicato un convegno alla questione dell'impatto dell'aeroporto sul territorio e l'ambiente. Quanto ne è emerso ha confermato ciò che abbiamo scritto più volte su questo notiziario illustrando le azioni di mitigazione ambientale attuate all'aeroporto bolognese ed il modo costruttivo di gestire il rapporto tra la città e il suo scalo aereo.

Il "Marconi" di Bologna si trova a 6 km dal centro cittadino, confina con aree abitate, ha una pista di capacità intercontinentale (2.800 metri) "puntata" sulla città ed allungata a tale dimensione nel 2004 proprio per consentire l'attuazione di procedure e azioni che consentano agli aerei di evitare il sorvolo delle zone residenziali ed attenuare gli impatti sulla popolazione (secondo il noto concetto di **"più pista, meno rumore"**). Un interven-

to che la Regione Emilia Romagna venne ad illustrare come esempio di buone pratiche proprio a Firenze, nel convegno nazionale sull'acustica tenutosi in Palazzo Vecchio nel marzo 2006, presentandolo come principale opera di risanamento acustico attuata sul territorio regionale. Oltre all'allungamento della pista, sono stati messi in atto gli altri accorgimenti possibili, secondo il metodo dell'**"approccio bilanciato"** raccomandato a livello mondiale dall'ICAO e recepito dalla normativa nazionale: procedure antirumore monitorate dai radar, centraline di monitoraggio permanente, barriere fonoassorbenti,

corretta pianificazione urbanistica, costante informazione verso i cittadini, ecc. Così Bologna in dieci anni ha abbattuto del 75% il rumore prodotto dal traffico aereo, riportando i livelli nelle aree abitate entro la soglia di legge dei 65 decibel, a fronte di un traffico aumentato del 50% (4,3 milioni di passeggeri nel 2007). Significativi anche i dati della **qualità dell'aria** nell'area aeroportuale, che risulta simile a quella cittadina nelle zone dei parcheggi auto e della viabilità di accesso, mentre su pista, piazzali aeromobili e raccordi è migliore di quella che si respira in città. Ciò conferma un'ampia casistica a livello mondiale che ha sempre registrato picchi di inquinamento atmosferico sulle piste quando tira vento dai centri urbani verso l'aeroporto. Sulla base di tutto questo le autorità aeroportuali e gli enti locali bolognesi ed emiliani hanno confermato l'impegno a proseguire nello sviluppo sostenibile dell'aeroporto, conciliando la tutela dell'ambiente e dei cittadini con le esigenze di un'infrastruttura considerata da tutti strategica per i collegamenti con il mondo ed un fattore determinante per lo sviluppo sociale ed economico del territorio.



RUUD BRINKS - RB AIRPICTURES

Gli avvenimenti sportivi continuano a generare un gran numero di voli charter sul "Vespucci", spesso effettuati con velivoli insoliti per lo scalo fiorentino. Lo scorso dicembre un Boeing 737-800 della ceca Travel Service (foto sopra) ha portato a Firenze la squadra del Mlada Boleslav impegnata nella gara di Coppa Uefa con la Fiorentina. Ad inizio gennaio un MD-87 della spagnola Pronair (volo Swiftair) ha portato la squadra di basket del Tau Vitoria per la gara di Eurolega con la formazione del Montepaschi di Siena.

Milano-Firenze

La via francese al tentativo di salvataggio dell'Alitalia sta creando un terremoto un po' in tutto il sistema aeroportuale nazionale per gli effetti del ridimensionamento del ruolo intercontinentale di Malpensa (nella foto) e la cancellazione di gran parte dei voli di apporto dai principali scali italiani all'hub lombardo che erano gestiti dall'ex vettore di bandiera. La situazione è tutta in **evoluzione**: si arriverà probabilmente ad una riorganizzazione del sistema aeroportuale di Milano (Linate, Malpensa, Bergamo), uno dei tre costituiti ufficialmente in Italia secondo le regole comunitarie; forse sarà rivisto il decreto che regola l'accesso a Linate, sperando in una riapertura a tutti i voli nazionali; si rafforzeranno gli altri vettori che già effettuano rotte nazionali da Malpensa o Bergamo (Ryanair, EasyJet, Air One, ecc.) e su entrambi svilupperanno network nuovi vettori;



sull'enorme domanda di traffico generata dal bacino d'utenza lombardo si butteranno le maggiori compagnie aeree del mondo rafforzando le proprie rotte intercontinentali da Malpensa. Inoltre c'è da capire **cosa succederà a Fiumicino**: lo scalo romano è stato promosso a tavolino, ma le sue attuali strutture e dimensioni non sono certo idonee a reggere adeguatamente il ruolo di unico grande hub nazionale e tra l'altro sono ben lontane da quelle del Charles de Gaulle di

Parigi e lo Schiphol di Amsterdam, gli altri due hub del gruppo Air France-KLM.

Per Firenze, al momento, la rivoluzione Alitalia significa la cancellazione da fine marzo dei tre voli giornalieri per Malpensa, ossia la perdita di un cardine del sistema di voli intercontinentali tramite hub e la perdita, dopo 22 anni, di ogni collegamento aereo con l'area milanese e la Lombardia. La linea per Milano (Linate) è sempre stata la più importante e la prima aperta in ogni tentativo di ridare voli regolari alla nostra città dal dopoguerra agli anni '80. Dal settembre 1986 è stata gestita dal gruppo Alitalia con i voli su Linate e Malpensa, operati entrambi per dodici anni. Nel 1998, con il lancio della "nuova" Malpensa, la linea per Linate fu soppressa dando il primo colpo ai collegamenti tra Firenze e il capoluogo lombardo, troppo lontano dal grande hub varesino (48 km, 40 minuti di treno, almeno un'ora di auto). Ora, dieci anni dopo, sparisce anche il servizio su Malpensa.

In attesa di capire come evolverà la situazione milanese, sono **due gli scenari** ipotizzabili sui quali dovrebbero vigilare e lavorare enti e istituzioni per ripristinare collegamenti con la Lombardia e con il maggiore centro economico del paese: inserirsi in un'eventuale revoca del divieto d'accesso a Linate, restituendo all'area fiorentina il prezioso servizio per lo scalo cittadino di Milano; inserire Firenze nei network che nuovi vettori svilupperanno da Malpensa (e/o Bergamo). In tutti i casi il "Vespucci" deve comunque fare i conti anche con la sua minore flessibilità nel poter attivare soluzioni alternative per il problema tutto fiorentino della pista e della sua compatibilità con le flotte dei vettori che svilupperanno collegamenti da e per l'area milanese.

Ovviamente, attorno a qualunque aeroporto d'Italia e non solo esiste qualcuno che contesta qualcosa, come nei dintorni di ogni altra infrastruttura o impianto. La singolarità toscana sta nel fatto che il sistema aeroportuale regionale sembra sempre più disegnato dal peso che si dà a questi focolai di protesta.

Effetto Viterbo

Mentre la Toscana non si occupa della propria capacità aeroportuale, le regioni limitrofe continuano ad attrezzarsi e programmare il futuro. Il 26 novembre scorso il Governo e la Regione Lazio hanno scelto Viterbo come sede del **terzo grande scalo** regionale. La decisione ha posto fine a una vera e propria battaglia per l'aeroporto tra tutte le città laziali sedi di piccoli scali che identificavano nello sviluppo di tale struttura l'occasione storica per il rilancio del proprio sistema economico e sociale. A Latina la bocciatura è stata contestata addirittura con una giornata di **sciopero generale** promossa da CGIL, CISL e UIL.

Lo scorso dicembre è stata attivata al "Vespucci" una scala mobile che consente di accedere dall'esterno direttamente al piano superiore dell'aerostazione, dove sono collocati parte dei check-in.



Toscana a livello internazionale e che ha raggiunto l'apice in una singolare **manifestazione di protesta** orchestrata nella City di Londra, davanti alla sede di una mostra sponsorizzata dalla banca senese. Ad Arezzo si è aperta la **battaglia** contro l'ipotesi di migliorare le piccole strutture di Molin Bianco per poter collegare voli aerotaxi. A Massa Cinquale sono ripartite **contestazioni e denunce** contro l'attività turistica, sportiva e di aero club, con l'intento dichiarato di arrivare alla chiusura dello scalo. A questi fronti di battaglia alla toscana si somma l'abituale **lotta continua** contro lo scalo fiorentino, che non fa più neppure notizia, e le proteste latenti a Lucca e all'Elba, nel senso che qui i **contestatori** sono in pausa pronti a riannunciarsi ogni volta che si nominano aerei o piste.

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

QUOTA ASSOCIATIVA 2008

È aperta la campagna associativa per l'anno in corso.

Chiunque volesse contribuire alla nostra causa e ricevere il trimestrale "Aeroporto", può effettuare un versamento sul c/c postale n° 14413504 intestato all'Associazione.

L'iscrizione prevede una quota minima annua di 30,00 euro per le persone fisiche ed un contributo libero per enti e società.

Il vostro aiuto è di vitale importanza in quanto l'attività dell'Associazione si basa sulle quote associative e sul lavoro volontario degli iscritti.

Aiutateci a sostenere il "nostro" aeroporto!



Aero Club "Luigi Gori" 1958-2008

L'anno appena passato ha segnato l'80° anniversario della nascita del primo Aero Club di Firenze, sorto nel 1927 sui prati del Campo di Marte dando le ali a personaggi che saranno protagonisti della vicenda aeroportuale fiorentina, a cominciare dal pioniere Vasco Magrini. L'anno appena iniziato segna il 50° anniversario della **ricostituzione dell'Aero Club di Firenze**, dopo la seconda guerra mondiale, avvenuta nel marzo 1958 sul campo di Peretola. Ricorrenze importanti che coincidono però con una situazione non facile per il sodalizio, denunciata più volte nel corso del 2007 da dirigenti e soci, cioè le difficoltà a svolgere la propria attività ed il proprio ruolo statuario di avvicinamento del pubblico al mondo del volo. L'Aero Club paga **errori non suoi**, storici e attuali. Innanzi tutto la madre di tutti gli errori nella questione aeroportuale toscana, cioè il non aver realizzato il nuovo scalo di San Giorgio a Colonica negli anni settanta. Ciò avrebbe consentito di dedicare lo scalo di Peretola, mantenuto nelle minime dimensioni di allora, all'attività aerea minore turistica e di aero club. Una situazione che sarebbe stata simile a quella di molte altre città come Roma (Urbe), Milano (Bresso), Venezia (San Nicolò), Verona (Boscomantico), Torino (Aeritalia), Palermo (Bocca di Falco).

Il problema Aero Club, almeno per la parte logistica, trovava una risposta nel masterplan del 1997, con la nuova sede collocata nell'area ovest dello scalo raggiungibile dal nuovo ingresso aeroportuale previsto su quel lato, senza interferire con il movimento dei passeggeri diretti ai voli commerciali. Il progetto non ha avuto seguito ed oggi appare ancora più compromesso per la **limitatezza degli spazi** interni allo scalo e per il veto imposto all'espansione del sedime. Attualmente l'Aero Club fiorentino ha lasciato la sede storica nel grande hangar metallico accanto all'aerostazione, destinato ad area merci, e si trova nella struttura prefabbricata realizzata poco distante, lungo la via del Termine. L'accesso avviene però sempre dall'aerostazione, con tutte le trafilie necessarie per l'ingresso nelle aree di volo e quindi scoraggia qualunque visitatore ad avvicinarsi. Una situazione quasi illegale considerando il ruolo pubblico e sociale dell'ente aero club, **affiliato al CONI**, che dovrebbe essere liberamente e facilmente accessibile. Oggi dovrebbe essere un dovere di tutte le parti coinvolte, dalle autorità aeroportuali agli amministratori cittadini, far sì che l'Aero Club possa svolgere degnamente la sua funzione pubblica. Considerando la collocazione dello scalo e la previsione di parco attrezzato per le aree circostanti l'aeroporto, ci sarebbero tutte le possibilità per creare una sede adeguata ed aperta alla città.

Il nuovo scalo di Viterbo sarà sviluppato sull'aeroporto esistente, avrà una nuova pista, sarà destinato principalmente al traffico low cost alleggerendo in questo settore la pressione sugli scali romani. È prevista la gestione di **sei milioni di passeggeri** entro il 2020 e la creazione di 2.500 nuovi posti di lavoro diretti e di altri 2.500 tra occupazione indiretta e indotto. Gli iter realizzativi dovrebbero partire subito per arrivare all'apertura della struttura entro tre anni, confidando nel supporto unanime di tutti gli enti coinvolti a livello locale e nazionale. La società di gestione SAVIT, già costituita, ed il Comitato aeroporto e opere della Tuscia, associazione che ha promosso in questi anni il progetto, propongono Viterbo come scalo di riferimento per il nord del Lazio, ma anche per parte dell'**Umbria** e della **Toscana** (provincia di Grosseto), definendosi già come aeroporto degli Etruschi.

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

penisola artificiale. In precedenza il principale aeroporto ligure era quello di Albenga, troppo lontano dal capoluogo regionale (circa 90 km).

Il nuovo progetto prevede di spostare lo scalo su un'isola artificiale da realizzare nel mare davanti alla città e nasce da una proposta dell'architetto **Renzo Piano** avanzata nell'ambito del più generale progetto del "waterfront" genovese. L'impresa complessiva (aeroporto, porto e dighe foranee a loro protezione) comporterebbe 15 anni di lavori e 3,61 miliardi di euro di investimenti autofinanziati dall'Autorità Portuale, che è anche detentrica del 60% della società di gestione aeroportuale. Un'**opera colossale** e futuristica sulla quale Genova si sta confrontando per conciliare il riassetto urbanistico della città con lo sviluppo del sistema trasportistico.

In una foto del 1998 i festeggiamenti per i 40 anni della ricostituzione dell'Aero Club di Firenze. Il sodalizio ha celebrato l'anno passato i 80 anni della nascita del primo aero club, nel 1927 sui prati del Campo di Marte, mentre quest'anno festeggia i 50 anni della sua ricostituzione, avvenuta nel 1958 a Peretola, dopo la seconda guerra mondiale.



MARCO IAROSSÌ

"Waterfront" genovese

È stato presentato lo scorso ottobre lo studio di massima per il **nuovo aeroporto** di Genova redatto dall'Università Bocconi per conto dell'Autorità Portuale. Genova non ha particolari problemi di capacità aeroportuale: ha uno scalo di notevoli dimensioni con una pista di oltre 3 km ed un traffico per ora contenuto (1,1 milioni nel 2007). Il fatto è che la città ha bisogno dell'attuale area aeroportuale (circa 160 ettari) per riorganizzare il suo fronte a mare e costruire il nuovo porto, ma ovviamente non può e non vuole rinunciare all'aeroporto. L'attuale "Cristoforo Colombo" venne realizzato ex-novo nei primi anni '60, anche allora cercando **spazio in mare** con la creazione di una sorta di

Aeroporto

Anno 12 - Numero 1
N° progressivo 42 - Gennaio-Marzo 2008

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