



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

2009: ripartire dal "Vespucci"

Nel consueto incontro per il bilancio di fine anno e gli auguri per il 2009 il Governatore della Toscana Claudio Martini ha preannunciato sforzi straordinari per affrontare la crisi montante ed ha rilanciato l'appello al mondo imprenditoriale per **un grande impegno comune** capace di creare nuove occasioni di ripresa ed attrarre investitori a sostegno dell'occupazione e di tutto il sistema toscano.

Ricambiando gli auguri, il nostro modesto auspicio è che in tutto questo, nel 2009 ci sia finalmente spazio per avviare in Toscana una normale politica aeroportuale capace di creare un sistema di trasporto aereo funzionale, preconditione perchè possano essere accolti proprio gli appelli del Governatore Martini. Senza un'adeguata dotazione aeroportuale non può esserci competitività e quindi capacità di attrazione per investimenti, localizzazione di attività ed imprese, sostegno all'occupazione. Tutte le infrastrutture sono strategiche e per questo ogni azione anti-crisi, in ogni parte del mondo, coinvolge tale settore, ma per l'accessibilità esterna di una città ed un territorio e per sostenere le relazioni internazionali il **sistema aeroportuale** è il più strategico e la sua inadeguatezza è la carenza più invalidante. Lo sappiamo bene in Toscana dove ancora

dovuto governare questo territorio a tutt'oggi non siano state in grado di prendere alcuna decisione e che a inizio 2009 diano ancora **pessimi segnali** come le mozioni approvate in Palazzo Vecchio lo scorso dicembre (proponiamo un commento a pag. 6) o la vaghezza, l'apatia, se non la vera e propria avversione che in molti ancora esprimono verso l'aeroporto nei programmi elettorali. Prima di lanciare al mondo appelli di collaborazione, quindi, le istituzioni locali dovrebbero decidersi a creare le condizioni perchè stare e lavorare in questo territorio sia un'opportunità e non un problema sempre più insostenibile. Se i collegamenti aerei non sono l'unica condizione, certamente sono una delle componenti più determinanti e quindi qui lo sforzo per colmare le carenze aeroportuali dovrebbe essere doppio. Dovrebbe essere trainato dagli azionisti pubblici di ADF e dagli altri enti locali dando **concretezza alla nuova pista** riemessa nel 2008: una pista da orientare nel miglior modo funzionale, territoriale ed ambientale secondo le indicazioni date agli enti locali dai tecnici di ADF fin dal 2004, per poi costruire attorno il nuovo assetto della piana (parco, stadio, ecc.). Una pista che è fisicamente esterna all'area di Castello e quindi,



MARCO IAROSI

oggi, come venti anni fa, il 50% di domanda di trasporto aereo non trova capacità di risposta nelle strutture esistenti; dove la **manca di capacità** di piste e piazzali provocano ogni giorno disagi, disservizi ed occasioni perse; dove ogni analisi sulla competitività del nostro territorio indica nella carenza aeroportuale dell'area fiorentina il maggiore elemento di criticità, freno allo sviluppo ed agli investimenti; dove il sistema imprenditoriale, di ogni settore, da decenni invoca ormai fino alla supplica alle istituzioni locali la soluzione del nodo aeroporto. Soluzione che ovviamente significa innanzi tutto far funzionare il "Vespucci" con una pista adeguata. Da questo si dovrebbe ripartire per dare credibilità ai propositi di rilancio. D'altra parte non è un caso se ovunque le istituzioni locali, di ogni colore politico, sostengono in ogni modo l'aeroporto a servizio del proprio territorio assieme alle forze economiche e sociali ed al fianco dei gestori aeroportuali, pubblici o privati che siano.

Da noi il ritardo infrastrutturale da recuperare rispetto al resto d'Italia e d'Europa è pesante. I noti **problemi strutturali e funzionali** del nostro scalo si fanno sempre più gravi in una situazione di crisi generale. E' grave che le forze politiche che avrebbero

volendo, formalmente estranea alla tempesta scatenata attorno a quel progetto e quei terreni ed ai tempi della relativa inchiesta in corso. Una pista approvabile in tempi rapidi e realizzabile in tempi **non infiniti nè indefinibili**. Ricordiamoci, come termine di paragone, che nel 2006 in 65 giorni di cantieri è stata completamente disfatta e ricostruita dalle fondamenta la pista attuale, un nastro di circa 1.800 metri.

Quella nuova è un'opera più complessa per soluzioni tecniche ed iter, oltre che per dimensione ed ha bisogno di interventi preliminari, quindi comporta tempi maggiori rispetto a quei due mesi del 2006, ma potrebbero essere tempi ragionevoli. Ovviamente lo sarebbero sempre e solo a condizione che a monte ci sia la **volontà politica di avere un aeroporto**. Quindi che nel 2009 maturi un governo cittadino consapevole del significato di una struttura aeroportuale, dei problemi esistenti e dell'urgenza di risolverli, che prenda una decisione ed inizi un percorso verso qualcosa. Tempi tecnici e iter normali sono quantificabili e gestibili. Tutto il resto sono i famigerati "costi della politica" che minano la competitività del territorio, scacciano investitori e investimenti, attività e posti di lavoro.



MARCO IAROSI

Dal prossimo marzo la compagnia danese Cimber Air dovrebbe subentrare alla fallita Sterling su alcune rotte dalla Scandinavia. Al momento è programmato il volo da Copenaghen, che verrebbe operato con i Boeing 737 rilevati dalla stessa Sterling. A sinistra: un ATR 72 Cimber Air impiegato in passato sul "Vespucci" per voli charter. In basso: un Boeing 737-700 della danese Sterling in sosta all'aeroporto di Firenze.

DATI DI TRAFFICO 2008

	passaggeri	08/07	aerei	08/07	ton. merce	08/07
Firenze	1.928.432	+0,5%	35.429	+0,4%	1.927	+37,7%
Pisa	3.963.717	+6,4%	42.034	-1,5%	11.459	-24,1%

SOS voli

Con l'**involutione** verificatasi nell'ultima parte dell'anno è diventato pesante il bilancio dei voli 2008 del "Vespucci". Le novità positive erano state in marzo l'arrivo della Swiss Airlines da Zurigo, l'aggiunta delle destinazioni di Malmoe e Stoccolma ai collegamenti stagionali di Sterling, il lancio del volo per Berlino di Meridiana ed in estate il ritorno di Luxair con un volo settimanale stagionale da Lussemburgo e del collegamento con l'isola d'Elba di Elbafly. Da maggio si sono concretizzati invece gli effetti negativi della vicenda Alitalia, con la cancellazione della destinazione di **Milano** dopo 22 anni di operatività. Ad ottobre è arrivato l'improvviso fallimento della Sterling che per Firenze ha significato la perdita di collegamenti per cinque città europee e tre nazioni (**Copenaghen, Göteborg, Malmoe, Oslo e Stoccolma**) che avrebbero dovuto riprendere a marzo dopo la consueta sospensione invernale. Sempre da ottobre Meridiana ha cancellato dal proprio operativo le ultime tre destinazioni attivate dal "Vespucci", **Budapest, Berlino e Praga**, ed ha delineato prospettive preoccupanti per il 2009 con la possibile riduzione dell'attività su Firenze (dimezzamento di aerei, destinazioni, voli e passeggeri). Da ottobre a febbraio Brussels Airlines ha sospeso il volo da **Bruxelles**, mentre riduzioni di frequenze hanno riguardato altri voli e vettori. Per il 2009, al momento, l'unica novità positiva

prospettata è la riapertura della linea da Copenaghen programmata da fine marzo dalla compagnia danese Cimber Air che ha rilevato parte dell'operativo, flotta ed equipaggi della Sterling. Intanto Meridiana ha aperto l'anno confermando subito pesanti cancellazioni e riduzioni di voli con la Sicilia (**Palermo** e Catania) e su altre destinazioni internazionali.

Traffico 2008

Le cancellazioni e riduzioni di voli e l'incidenza dei dirottamenti hanno determinato dati di traffico 2008 sostanzialmente **fermi rispetto al 2007** (+0,5% nel movimento passeggeri). Il dato più evidente è il mancato superamento della soglia dei due milioni di passeggeri che era stata prevista un anno fa. Soglia che secondo le stime prudenziali del masterplan redatto nel 1996, il "Vespucci" avrebbe dovuto superare nel 2004. Secondo lo stesso documento lo scorso anno avrebbe dovuto chiudersi con 2,7 milioni di passeggeri, circa la metà del potenziale di domanda di traffico aereo stimato per l'area fiorentina (6 milioni). Gli attuali numeri del "Vespucci" sono l'effetto dei mancati adeguamenti dello scalo che generano i noti **problemi operativi**. Nel 2009, se non interverranno novità, si risentiranno gli effetti delle cancellazioni già effettuate e quindi è prevedibile un ulteriore anno di stasi, sperando che non si concretizzi la crisi di Meridiana.



ROBERTO GENTILI

Crisi alla fiorentina

La crisi che ha investito il trasporto aereo, come ogni altro settore, ha carattere generale, con tagli e riduzioni di voli che riguardano ogni scalo ed ogni vettore. In questo scenario comune Firenze si inserisce aggiungendo il suo noto carico di incapacità infrastrutturale e quindi qui gli **effetti** rischiano di essere **più pesanti**. Altrove, per voli e vettori che spariscono, altri ne arrivano o ne vengono cercati per difendere e accrescere i servizi al territorio. A Firenze manca la flessibilità per reagire e compensare le cancellazioni per le difficoltà create ai vettori dalla mini-pista e dalle **condizioni operative critiche** che ne derivano e dalla mancanza di chiarezza sulle prospettive dello scalo. Condizioni che sono il peggio che una compagnia aerea possa trovare, perché gli sprechi di carburante ed i costi aggiuntivi provocati da ritardi e dirottamenti sono sempre più insopportabili.

Sterling è sparita per il fallimento del gruppo finanziario islandese che ne deteneva la proprietà, ma da mesi si rincorrevano voci sul probabile abbandono di Firenze nel 2009, col trasferimento a Bologna, per i disservizi provocati dai dirottamenti dei voli diretti al "Vespucci". La **nuova Alitalia** avrebbe potuto scegliere anche Firenze tra le sue basi operative se fosse stata disponibile una pista più funzionale. **Meridiana** vive una propria crisi strutturale che tra alti e bassi dura da lungo tempo, ma le condizioni di permanenza a Firenze sono sempre state legate alla situazione dello scalo. Vettori "tradizionali", di bandiera, come **British Airways, Iberia, LOT, TAP**, ecc. arriverebbero di corsa con i loro jet regionali o Airbus A319 e ancor di più ora, dopo la svolta low cost di Bologna che fa il pari con quella di lunga data di Pisa, ma Firenze senza quella pista continua a respingerli. I maggiori vettori che operano al "Vespucci" da tanto tempo e già a rischio per i noti problemi di sostituzione dei BAe146 ed Avro RJ - su tutti **Air France e Lufthansa** - nell'attuale situazione potrebbero essere indotti ancora di più a scelte drastiche.

Sarebbe opportuno riflettere su queste situazioni tutte fiorentine: qui **non mancano i passeggeri**, ma mancano i voli perché non si creano le strutture per accogliere gli aerei.

Infrastrutture 2008

Nell'anno del teorico rilancio della nuova pista sono rimaste di fatto congelate le infrastrutture esistenti ed il 2009 è iniziato per il "Vespucci" con la **solita agenda di problemi**: pista corta e penalizzata; mancanza della bretella di rullaggio; piazzali aeromobili insufficienti e con assetto non funzionale; aerostazione inadeguata; parcheggio scambiatore e meeting point ancora chiusi e abbandonati. Per la **linea ferroviaria** che passa davanti all'ingresso dello scalo ancora non si sa se, dove, come e quando potrà avere la fermata aeroporto per inserirsi nel Servizio Ferroviario Metropolitano, né si sa come lo scalo potrà essere collegato su ferro con la direttrice Prato-Pistoia. La **tramvia** ha iniziato a prendere corpo nei pressi del "Vespucci", con la costruzione della fermata precedente lo scalo (la n°18 sulla linea 2) ma ancora non è chiaro come si conetterà all'aerostazione e quali effetti avrà sull'assetto aeroportuale col tracciato che raggiunge il polo universitario di Sesto Fiorentino. Tracciato che costeggia per oltre un chilometro l'attuale sedime e attraversa il prolungamento dell'eventuale nuova pista.

Cantieri e progetti 2009

Nel 2009 proseguirà l'attesa per la soluzione di qualcuno dei nodi citati sopra. Dovrebbero partire i lavori per il riassetto esterno del **terminal**, secondo il progetto vincitore del concorso presentato nel febbraio 2008 e per ampliare e riorganizzare spazi e funzioni interne. Ma nel 2009 devono arrivare prima di tutto i progetti più particolareggiati sulle soluzioni migliori per la **nuova pista** (tra le sei ipotesi

La collocazione della nuova pista nella piana secondo l'orientamento 130°/310°, l'ipotesi migliore dal punto di vista urbanistico ed ambientale secondo lo studio consegnato agli enti locali dall'ADF del 2004 (soluzione F).

Pista "partecipata"

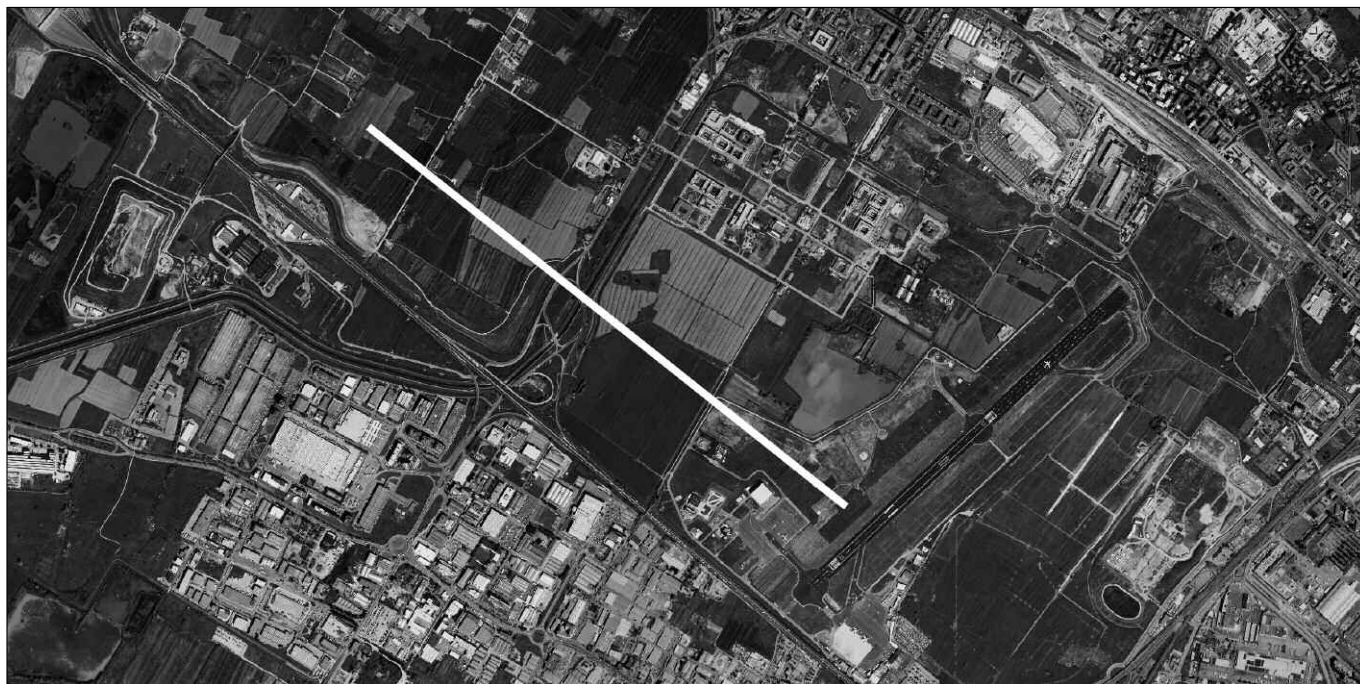
Con le festività natalizie il "Vespucci" ha ricevuto come "pacco dono" dalle amministrazioni locali l'inserimento della questione nuova pista nel nuovo processo partecipato ideato dalla Regione Toscana con apposita legge (la prima in Italia) per coinvolgere i cittadini negli iter decisionali. Tale percorso in realtà è stato annunciato per il lancio del progetto del primo "**parco metropolitano**" toscano, un'area di 3.200 ettari estesa da Castello a Prato (per avere un'idea, il discusso parco di Castello è di 80 ettari, il doppio delle Cascine). Si tratta di un concetto allargato di parco, nel senso che al suo interno per forza di cose ricade un po' di tutto, dalle aree agricole a varie infrastrutture esistenti e di progetto, compresa l'ipotetica nuova pista. Secondo l'iter previsto, il parco prenderà forma con un processo che dovrebbe sottoporre ogni nuovo elemento ricadente nel suo ambito a numerose e successive fasi di **confronto e valutazione** con tutte le amministrazioni e - più o meno - con tutti i cittadini, singoli o uniti in comitati e associazioni. L'esito non sarà vincolante per le decisioni delle amministrazioni locali, che restano comunque decisioni politiche, ma ne sarà tenuto conto. Il via alla fase iniziale è previsto per febbraio e durerà sei mesi; il primo atto di pianificazione è annunciato per ottobre, con uno show-evento di piazza preliminare in settembre. Poi partiranno **nuovi confronti** sulle singole questioni che dureranno fino alla completa realizzazione del parco. Secondo quanto comunicato dalla Regione, la prima infrastruttura coinvolta in questo processo sarebbe proprio la nuova pista, con i cittadini chiamati a pronunciarsi sul suo eventuale orientamento.

Aspettando di capire cosa possa significare esattamente tutto ciò, vale la pena anticipare qualche considerazione. Niente da dire se la pista viene coinvolta come occasione aggiuntiva per spiegare correttamente ai cittadini la situazione ed i progetti dello scalo. Noi lo chiediamo da sempre, invitando ADF a farlo (anche se per questo non era necessario imbastire simili procedure). Sarebbe invece una **prospettiva terribile** se si pensasse di legare i tempi decisionali di un'opera urgente come la pista, che risponde a vere e proprie emergenze quotidiane nell'accessibilità dell'area fiorentina e nella mobilità dei cittadini, a quelle di un'opera enorme, un po' mitica e senza tempo come il parco prospettato, palestra ideale per urbanisti, paesaggisti, ecologisti, archeologi, agricoltori, ecc.. Vien da chiedersi poi che senso abbia demandare all'opinione pubblica un **aspetto strettamente tecnico** come l'orientamento di una pista quando gli stessi amministratori (sindaci, assessori, consiglieri) da mesi ripetono che non è loro competenza entrare nel merito. Infine, a questo punto, non si può che rinnovare ad ADF un pressante appello perchè avvii subito un'azione informativa straordinaria, perchè non vogliamo neanche immaginare che la formazione dell'opinione pubblica sulla vicenda aeroporto possa essere demandata alle note argomentazioni delle istituzioni politiche, associazioni ambientaliste e comitati "contro" della piana.

dello studio 2004), progetti annunciati da ADF entro la fine del 2008.

Devono essere presentati al più presto per dare modo agli **schieramenti politici** in formazione ed ai candidati sindaci di esprimersi chiaramente sul futuro del "Vespucci" nei propri program-

mi elettorali smontando l'alibi del progetto che non c'è e se c'è non si vede. Devono essere presentati pubblicamente per fornire ai **cittadini** informazioni dirette e dati concreti in modo da poter giudicare con il voto nell'urna elettorale l'atteggiamento dei partiti sulla nuova pista.



Passaggio a nord-ovest

A corredo della tempesta politico-giudiziaria che ha investito Firenze da Castello a Palazzo Vecchio, si sono susseguite innumerevoli ricostruzioni delle vicende urbanistiche che hanno interessato lo sviluppo a nord-ovest della città dagli anni '60 ad oggi. Ricordi e inchieste hanno però dimenticato di sottolineare come l'aeroporto, volenti o nolenti, sia sempre stato elemento fondamentale di tale assetto, non solo e non tanto per la sua evidente importanza strategica, ma per le implicazioni della sua permanenza o meno nella piana tra Firenze e Sesto Fiorentino. Proviamo quindi a ripercorre la vicenda anche in quest'ottica, riassumendo fatti e misfatti che abbiamo raccontato più volte in dodici anni di vita di questo notiziario.

1929: l'insediamento

Tra le rivendicazioni del diritto di precedenza e di chi abbia più o meno titolo a stare nella piana vale la pena ricordare prima di tutto che l'aeroporto sta lì dov'è esattamente da 80 anni, cioè dal 1929, quando venne istituito il "nuovo" campo di volo di Firenze in sostituzione del primo aeroporto del Campo di Marte. Tale "location" venne scelta perché già allora quella zona era considerata strategica per la presenza delle due principali linee ferroviarie (direttrici per Pisa-Livorno, Pistoia e Bologna) e della nascente autostrada per il mare (attuale A11). Allora era una grande area libera e distante dalla città, con i piccoli borghi di Peretola a sud e Castello a nord, e si volava secondo la direttrice preferenziale parallela all'autostrada. Tutto il resto, fino all'assedio attuale, è arrivato molto molto dopo.

Anni '40: lo sviluppo mancato

In una vicenda urbanistico-aeroporto fatta soprattutto di mancati sviluppi e scelte sbagliate va ricordato un passaggio importante poco noto. Il fatto che negli anni '40, per esigenze militari, venne avviato lo sviluppo dello scalo per realizzare una nuova pista più o meno parallela all'autostrada. Venne ampliato il sedime verso l'attuale viale XI agosto e avviata la realizzazione dei nuovi hangar allineati secondo la nuova direttrice di volo. Poi tutto svanì per l'evolversi delle vicende belliche e lo scalo tornò nei suoi pre-

La vicenda urbanistica della piana tra Firenze e Sesto Fiorentino si è sempre intrecciata con la mancata soluzione del nodo aeroporto.

cedenti confini mantenendo la vecchia e attuale direttrice di pista (che intanto era stata realizzata alla fine degli anni '30). Se fosse stato completato quel progetto Firenze avrebbe vissuto uno sviluppo aeroportuale normale, come ogni altra città, avrebbe un assetto pista-città simile a quello in essere a Pisa o Bologna e la storia urbanistica delle zone di Novoli, Isolotto, Firenze Nova e di tutta la piana a nord-ovest sarebbe stata un'altra.

1962: piano Detti

Ogni volta che a Firenze si parla di urbanistica si evoca giustamente come modello il Piano Regolatore Generale del 1962 promosso da Edoardo Detti. Si ricorda come ta-



Immagine aerea della piana tra Firenze e Sesto Fiorentino. La campitura evidenzia l'unità territoriale (UTOE 2) che nel nuovo Piano Strutturale di Firenze ricomprende la porzione di aeroporto ricadente in territorio fiorentino e l'area destinata ad ospitare parco e insediamenti del progetto Castello (rappresentato nell'immagine nella pagina a fianco).

le piano fosse basato sullo sviluppo della città a nord-ovest, nella piana tra Firenze e Sesto Fiorentino, secondo la stessa linea promossa oggi con i piani di Castello e l'ipotesi cittadella viola. Ogni volta si dimentica però di sottolineare che la precondizione per dare attuazione al punto cardine del piano Detti fosse la soluzione del nodo aeroporto, con la realizzazione del nuovo scalo di Firenze. Prima si sarebbe dovuto realizzare e attivare il nuovo aeroporto, poi si sarebbe potuto dismettere la pista di Peretola per lasciare spazio alle previsioni di PRG per quell'area, con i centri direzionali, gli assi viari, il polo ferroviario ed il resto, come richiesto esplicita-

mente dalle condizioni poste dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'iter approvativo degli atti urbanistici in elaborazione dalla fine degli anni '50.

1974: il radicamento

Il nuovo aeroporto delocalizzato dalla piana nord-ovest visse per una ventina di anni negli strumenti urbanistici tra S. Angelo a Lecore e S. Giorgio a Colonica. Poi, nel 1974, il famigerato no imposto dalla Regione Toscana fu automaticamente un no alla dismissione di Peretola e quindi la conferma della permanenza nella piana dell'esistente scalo ed il mutamento delle previsioni delineate per quell'area dagli anni '50 ed inserite nel piano Detti del 1962. Di tale nuovo scenario, da quel momento, si sarebbe dovuto tenere conto nella pianificazione a nord-ovest. Invece gli strumenti urbanistici successivi non si sono quasi mai più confrontati con il tema aeroporto. Lo scalo di Firenze ha continuato ad essere considerato una struttura provvisoria o poco più di un'area recintata. Tanto che fino a non molto tempo fa si disegnavano previsioni sovrapposte a parti del sedime aeroportuale, mentre nel corso degli anni insediamenti e infrastrutture si sono avvicinate sempre più alla pista, condizionandone il funzionamento e le possibilità di sviluppo.

Schema metropolitano 1989

L'aeroporto di Firenze, che intanto nel 1986 aveva ripreso i voli regolari, si allontanò nuovamente dalla piana tra Castello e Sesto Fiorentino (sulla carta) alla fine degli anni '80, quando avanzava il progetto Fondiaria per l'area di Castello e la SAF, gestore del "Vespucci", promuoveva il progetto della pista parallela all'autostrada. La Regione promosse un nuovo studio per rilocalizzare la struttura aeroportuale nell'area metropolitana, valutando cinque localizzazioni tra Firenze e Pistoia. Non se ne fece nulla, ma l'ipotesi risultata migliore (sempre S. Giorgio a Colonica) fu inserita nello Schema Strutturale dell'Area Metropolitana varato nel 1989. In particolare il documento raccomandava di mantenere disponibili i terreni in pratese per eventuali future decisioni. La raccomandazione non ottenne grande ascolto e la parabola del nuovo scalo si richiuse lì.

Passaggio a nord-ovest

PdS 1990 e PRG 1993

Sfumato il teorico nuovo aeroporto e bloccato da veti politici il progetto della nuova pista, si torna a far funzionare quel che c'è, cioè Peretola con la sua vecchia pista nella piana che intanto aveva visto il blocco del progetto Fiat-Fondiaria. Nei primi anni '90 arrivano quelli che a tutt'oggi restano gli unici atti di Palazzo Vecchio che si occupano chiaramente e concretamente dell'aeroporto: da una parte la revisione del piano regolatore (PRG) con la variante Vittorini del 1993 che pone come elemento prioritario per il disegno della piana il migliore assetto funzionale dell'aeroporto; dall'altra parte l'approvazione da parte del Comune di Firenze, nel novembre 1990, del Piano di Sviluppo dell'aeroporto redatto dal Ministero dei Trasporti (con l'allungamento completo della pista, bretella di rullaggio, ampliamento di piazzali, aerostazione, ecc). Piano che sarà poi ostacolato e in parte bloccato da Sesto Fiorentino, Provincia di Firenze, Regione e poi dallo stesso Comune di Firenze (dopo il cambio di amministrazione del 1995).

1996-2008: piani paralleli

Dopo la parentesi 1990-1995 riprende a pieno regime il difficile rapporto tra aeroporto e istituzioni locali e quindi con le politiche urbanistiche per la piana. Tra il 1996 ed il 1997 prendono corpo contemporaneamente il nuovo masterplan aeroportuale, affidato dalla SAF (poi ADF) allo studio Damiani di Roma e il piano direttore per l'area di Castello affidato dal Comune allo studio Rogers di Londra. Il contesto territoriale è lo stesso, gli insediamenti confinano per circa due chilometri, le relazioni tra i progetti sono evidenti, il committente è sostanzialmente lo stesso (il Comune di Firenze, che allora era tra i maggiori azionisti della SAF). Nonostante ciò i tecnici operarono da separati in casa, nel senso che tra i due progetti non ci fu nessuna relazione. Ne risultò un piano di Castello disegnato con l'area a parco (80 ettari) sopra i terreni destinati dal masterplan del "Vespucchi" all'ampliamento del sedime aeroportuale (per l'area terminale, i piazzali aeromobili, la bretella di rullaggio, i parcheggi) e per l'allungamento della pista verso nord, che non era stato inserito nel masterplan ma era indicato dai tecnici aeroportuali come intervento indispensabile per lo scalo. Tra i due piani l'amministrazione comuna-

le fece prevalere il piano di Castello e il masterplan aeroportuale fu rivisto (versione 2001) con una serie di tagli che hanno mantenuto tutte le principali carenze dello scalo presenti tutt'oggi.

Allo stesso tempo gli insediamenti previsti nel piano di Castello portavano le nuove costruzioni a ridosso dello scalo, con i palazzi direzionali (poi destinati a sede della Regione)



Immagine del piano di Castello, con i nuovi insediamenti sulla destra ed il parco tra le zone edificate e l'aeroporto. Nell'area dovrebbero aggiungersi la sede della Provincia di Firenze, un polo scolastico e l'eventuale cittadella viola.

affacciati sulla testata pista 23 (punto di inizio corsa nella principale direzione di decollo) e sulla bretella di rullaggio allora - sulla carta - prevista e finanziata. Bretella che, non per nulla, la Regione ha sempre considerato condizionale per la scelta di trasferimento nella piana, come confermato dal presidente Martini nella relazione al consiglio regionale del dicembre scorso. In sostanza, la Regio-

ne era disposta a costruire la nuova sede a Castello a condizione che si bloccasse il progetto della bretella di rullaggio del "Vespucchi", come poi è avvenuto.

2009: aeroporto, stadio, ecc.

Nel 2009, 80 anni dopo il suo insediamento, l'aeroporto di Firenze è ancora un'opera incompiuta che attende di conoscere il suo futuro nella piana a nord-ovest. Il nuovo Piano Strutturale fiorentino adottato una prima volta nel 2004 e riadottato nel 2007 congelava lo scalo nei suoi attuali confini, confermando la pista e tutti i problemi strutturali e operativi esistenti, acuiti in prospettiva dai nuovi insediamenti in progetto sempre più vicini al sedime aeroportuale. Il Piano che stava per essere portato in approvazione in consiglio comunale a fine 2008, dopo la nuova fase di osservazioni, sembrava aprire alla possibilità di un nuovo assetto per il riorientamento della pista. Poi a fine anno tutto si è fermato per l'inchiesta su Castello e quindi la questione resta del tutto aperta.

Intanto però nella vicenda si è inserito il progetto della cittadella viola proposta in settembre dai Della Valle e dopo 80 anni stadio e aeroporto tornano a incrociare i propri destini, questa volta nella piana a nord ovest. Nel senso che l'unico ambito territoriale disponibile nel Comune di Firenze per fare la cittadella viola è l'UTOE 2, l'unità territoriale definita dal Piano Strutturale che individua l'aeroporto e l'area del piano di Castello (parco e insediamenti). Escludendo l'ipotesi improbabile di sostituire tutti gli insediamenti già previsti nel piano Castello ed escludendo l'ipotesi improponibile di eliminare il "Vespucchi" o soffocarne definitivamente la pista, l'unica strada sarebbe collocare la cittadella viola nella porzione nord dell'area utilizzando anche parte dell'attuale sedime aeroportuale dopo aver realizzato la nuova pista parallela all'autostrada. Più o meno questa è la soluzione che gli stessi progettisti del parco più volte hanno dichiarato di aver proposto all'amministrazione comunale.

Indipendentemente comunque dalla vicenda della cittadella viola, resta prioritario che gli strumenti urbanistici in approvazione o formazione nel 2009 chiariscano che ne sarà del "Vespucchi" e quale sarà il sistema insediativo e infrastrutturale confermine. Dopo 80 anni di voli nella piana, Firenze e mezza Toscana aspettano un aeroporto che funzioni.

Mozioni imbarazzanti

Dopo il vago documento uscito dal consiglio regionale del settembre scorso, in novembre sono state approvate nel consiglio comunale fiorentino le mozioni anti-aeroporto ferme in Palazzo Vecchio dalla precedente estate. Atti che denotano, ancora oggi, tutte le difficoltà delle forze di governo locale a gestire il tema aeroporto. Non c'è il coraggio di prendere decisioni chiare sulla nuova pista fiorentina, ma non ci sono problemi nell'avallare ogni **richiesta di limitazione** allo sviluppo ed all'attività del "Vespucci". Ed ogni volta viene fatto innellando tutta la solita casistica di luoghi comuni, considerazioni sballate, esempi impropri che condizionano la vicenda da decenni. Ritornano i termini di "sistema" e "city airport" ripetuti come slogan vuoti, mai accompagnati da significati e contenuti; i treni per Pisa e Bologna ancora proposti impropriamente come atti d'integrazione e soluzione al problema aeroportuale dell'area fiorentina; gli aeroporti di Pisa e Bologna evocati come strutture ideali, senza conoscerne situazioni e problematiche; l'aeroporto di Firenze inteso solo come problema ambientale, con le solite **esagerazioni e strumentalizzazioni**, e da "curare" solo con altri limiti e ostacoli. Con la stessa logica applicata alle altre infrastrutture si dovrebbero bloccare o limitare TAV, tramvia, raddoppi di binari, terze corsie, bretelle stradali, ecc. Varrebbe la pena non commentare nemmeno più cose simili se non fosse che su tali basi continuano ad essere costruiti programmi di governo in vista delle prossime amministrative ed in questo clima dovrebbero maturare nel 2009 scelte determinanti.

Toscana: sistema da fare

Il principale nodo da sciogliere per la funzionalità del sistema aeroportuale toscano è il "Vespucci", ma nel 2009 si ripropongono problemi e interrogativi relativi anche agli altri scali. A **Pisa** le criticità o gli aspetti da chiarire riguardano le restrizioni al traffico per mancanza di spazi che penalizzano soprattutto l'aviazione generale ed i charter (di solito indirizzati a Genova), oltre che i dirottamenti da Firenze (mandati un po' da tutte le parti); la compatibilità dello sviluppo come polo merci nell'ambito della piattaforma logistica toscana con la crescente attività passeggeri low cost e la gestione dei grandi voli cargo in prossimità degli abitati (per tipologia di aerei, procedure di volo, orari); la coesistenza tra lo sviluppo civile ed il ruolo militare strategico della struttura, ribadito lo scorso anno con apposito decreto; il crescente numero di decolli sopra la città necessari per reggere la crescita del traffico; i collegamenti su ferro con l'area metropolitana della costa toscana, suo bacino naturale; le prospettive dell'ipotesi terza pista annunciata dall'ex-sindaco Fontaneli ma mai approdate a valutazioni in ambito regionale. Il "Galilei" resta la principale infrastruttura aeroportuale della Toscana, ma vari aspetti meriterebbero attenzione in atti e dibattiti istituzionali.

Grosseto, base degli Eurofighter, mantiene tutti i limiti all'attività civile derivanti dal suo primario ruolo militare strategico di difesa nazionale (assieme a Cervia, Trapani e Gioia del Colle). In questa situazione attende comunque gli interventi che rendano compatibile lo scalo almeno con un minimo di attività commerciale funzionale al territorio della Maremma. Per l'aeroporto di **Siena** si attende che si chiariscano le sorti almeno del piano minimale di adeguamento promosso dalla società "Galaxy", anche se purtroppo Ampugnano sta diventando famoso, anche a livello nazionale e internazionale, per la "promozione" che ne fanno i comitati sorti per contestare qualunque progetto. **Marina di Campo**, all'isola d'Elba, deve completare la nuova piccola aerostazione ed avviare miglioramenti per la pista e le strumentazioni. Interventi indispensabili per supportare i voli in regime di continuità territoriale con Pisa e Firenze annunciati dalla Regione che dovrebbero essere mantenuti tutto l'anno e per garantire la funzionalità di una struttura vitale per un'isola.

A **Massa Cinquale** il 2009 si è aperto con un nuovo atto del braccio di ferro tra l'aeroclub e le varie forze locali che vorrebbe eliminare la piccola struttura. **Arezzo** Molin Bianco oscilla tra proposte di qualche minima miglioria e ipotesi di dismissione, mentre resta in vita il comitato nato contro l'idea ormai morta di un nuovo scalo in Val di Chiana. **Lucca** Tassignano prova ad ipotizzare un ruolo come scalo per l'aviazione generale, viste le restrizioni imposte a questa tipologia di traffico a Pisa e Firenze, ma per fare ciò avrebbe bisogno di migliorare le strutture.



Nuova Alitalia

Con il volo AZ 1675 da Roma Fiumicino programmato in arrivo alle 10.30 (atterrato alle 11.35) è iniziata l'attività della nuova Alitalia su Firenze. L'operativo avviato il 13 gennaio prevede **quattro voli giornalieri per Roma** operati con Airbus A319, finalizzati a convogliare traffico sull'hub di Fiumicino. Per ora è stato confermato quindi il programma minimo che aveva adottato la vecchia compagnia di bandiera dopo la cancellazione della destinazione Milano.

La nostra città non è tra le sedi operative del vettore (Torino, Catania e Napoli, oltre a Roma e Milano) dalle quali sono operati vari voli nazionali ed europei. Firenze potrebbe però essere raggiunta da qualche volo originato da altri scali, come Palermo o Catania, compatibilmente con la **disponibilità di velivoli** adatti alla pista fiorentina ed alla rotta da servire. Alitalia ha dismesso infatti buona parte della sua flotta regionale e quindi non ha più gli ATR impiegati per oltre vent'anni su Firenze. Gli Embraer 170 da 70 posti rimasti ed i jet regionali arrivati in dote

Con la fusione tra Alitalia e Air One nella nuova Alitalia - Compagnia Aerea Italiana, la flotta regionale del nuovo gruppo è per adesso costituita dagli Embraer 170 di Alitalia Express e dai Bombardier CRJ900 di Air One CityLiner (in primo piano nella foto).

da Air One, i Bombardier CRJ900 da 90 posti, non sono adeguati all'attuale pista fiorentina. Nella flotta del nuovo gruppo, quindi, per ora solo gli A319 vengono impiegati al "Vespucci", su rotte brevi come quella da Roma.

Sistema italiano: lavori in corso

Mentre la Toscana resta in perenne attesa di qualche novità aeroportuale, il resto del sistema nazionale continua a crescere. Ecco una carrellata sulle ultime evoluzioni. Nell'estate 2009 aprirà ufficialmente al traffico il nuovo aeroporto siciliano di **Comiso** (Ragusa), dopo l'inaugurazione della pista nel 2007; nel Lazio prosegue l'iter per lo sviluppo di **Viterbo** come nuovo scalo low cost di Roma, mentre la Regione ha dato parere favorevole alla sviluppo di un altro scalo simile a sud della capitale; in Campania è stato confermato con l'accordo Stato-Regione rinnovato nel 2008 la creazione del nuovo aeroporto di **Napoli** sulla base militare di Grazzanise (Caserta) previsto nel piano regionale dei trasporti; **Olbia** sta attuando il suo piano di sviluppo, velocizzato in vista del vertice G8 della prossima estate, comprendente l'allungamento della pista di 354 metri (con lo spostamento di una strada statale); l'aeroporto di **Aosta** è in fase di ristrutturazione ed ampliamento, con l'allungamento della pista di 250 metri e la costruzione della nuova aerostazione; a **Bari** è in gara di appalto l'allungamento della pista di 600 metri; **Lamezia Terme** ha avviato il progetto per la nuova aerostazione da 3,5 milioni di passeggeri e procederà a breve con l'allungamento della pista di 600 metri; allungamenti di pista sono programmati anche ad **Albenga**, **Brindisi** e **Alghero**; **Brindisi**, **Treviso** e **Verona** hanno completato a fine 2008 i processi di smilitarizzazione che hanno lasciato a disposizione dell'attività civile nuovi spazi e strutture; **Bologna** e **Venezia** hanno predisposto nel 2008 piani territoriali per salvaguardare le future esigenze di sviluppo dei propri aeroporti; **Treviso** (secondo scalo del "sistema aeroportuale di Venezia") ha annunciato un piano di sviluppo da 124 milioni per uno scalo da 4,5 milioni di passeggeri; **Verona** ha in corso il piano di potenziamento dell'aerostazione a 4,5 milioni di passeggeri; le istituzioni di **Foggia** stanno studiando le modalità di sviluppo aeroportuale tra la costruzione di una nuova pista sullo scalo civile esistente ed il recupero ad usi civili dell'aeroporto militare di Ortanova, struttura chiusa ma dotata di una pista di 3.000 metri; la Basilicata conta di attivare nel 2009 il suo primo scalo aereo con la trasformazione in aeroporto dell'aviosuperficie di **Pisticci** (Matera) attivata nel 2002, dove intanto si sta procedendo con l'allungamento della pista a 1.600 metri; **Forlì** ha completato nel 2008 un tunnel stradale che sottopassa la pista per la nuova tangenziale cittadina; sempre lo scorso anno, **Bologna** ha aperto la nuova area dedicata all'aviazione generale, con terminal e piazzale aeromobili dedicati; **Tortoli** ha completato l'allungamento della pista di 250 metri; ENAC ha avviato i progetti per la costruzione dei nuovi terminal sugli scali di **Lampedusa** e **Pantelleria**; in Molise è stato progettato il primo scalo della regione, vicino **Isernia**, con una pista di 2.300 metri su un'area di 80 ettari; la Regione Veneto ha finanziato la riattivazione dell'aeroporto di **Cortina d'Ampezzo**, struttura attiva negli anni '60.

Un Avro RJ100 della British Airways in atterraggio sul London City Airport. Con questo jet regionale la compagnia di bandiera inglese volerà dallo scalo cittadino situato nel centro di Londra al "Galilei" di Pisa.

London City Airport-Pisa

La SAT, gestore del "Galilei" di Pisa, ha annunciato la prossima apertura del collegamento con il London City Airport gestito da **British Airways** con il jet regionale Avro RJ100 della BA Cityflyer. Il volo rappresenta un nuovo colpo del lavoro fatto dalla dirigenza dello scalo pisano per accaparrarsi ogni tipo di volo. E' paradossale però che un servizio business per eccellenza come quello dalla City londinese, operato dal famoso city airport con l'aereo simbolo dei voli regionali, venga effettuato sulla Toscana scendendo a Pisa, dove peraltro già sono attivi i voli da Gatwick della stessa British Airways ed i voli low cost di Easyjet da Gatwick e di Ryanair da Stansted con velivoli Airbus e Boeing da 150-180 posti. Ricordiamo che British Airways da sempre vorrebbe scendere su Firenze, com'è ovvio che sia (opera su **13 scali italiani in 12 città**), ma non lo ha mai potuto fare, neppure con i vari jet regionali dei quali dispone, per le criticità operative e strutturali dell'attuale "Vespucci".



ADF in SAT

Dalla fine dello scorso ottobre, con l'acquisizione sul mercato del 2,001%, delle azioni la Aeroporto di Firenze-ADF è entrata nel gruppo degli azionisti rilevanti della SAT, società di gestione del "Galilei" di Pisa. La SAT, a sua volta, da tempo detiene una piccola quota nell'ADF. Azionista di maggioranza della società pisana resta la Regione Toscana (16,89%), che è presente anche nella SEAM

di Grosseto (7,07%) e detiene la maggioranza di Alatoscana, gestore dello scalo elbano di Marina di Campo (70,79%). Tra gli azionisti minori di SAT (quote inferiori al 2%) sono presenti anche la Camera di Commercio, il Comune e la Provincia di Firenze.

SAT - Società Aeroporto Toscano

Regione Toscana	16,899%
MITTEL SpA	15,011%
Provincia di Pisa	9,269%
Comune di Pisa	8,450%
CCIAA Pisa	7,867%
Cassa Risp. LU, LI, PI SpA	6,186%
Banca Toscana SpA	4,053%
Provincia di Livorno	2,367%
Aeroporto di Firenze ADF SpA	2,001%
Altri e Mercato	27,897%

Fonte: CONSOB (situazione al gennaio 2009)

Trasporto aereo nazionale

Terminata la tempesta attorno all'Alitalia vecchia e nuova, il sistema del trasporto aereo nazionale resta tutto in evoluzione. Si devono ridefinire i ruoli di Malpensa e Linate, ma intanto sul maggiore scalo lombardo depotenziato da Alitalia si sono insediati con proprie basi l'inglese **EasyJet** con gli Airbus A319 e collegamenti anche nazionali e la nuova **Lufthansa Italia**, anch'essa con A319, che ha propositi di forte sviluppo sul sistema aeroportuale italiano. Sul mercato nazionale è entrata in forze **Ryanair**, portando da tre a sette le proprie basi e sviluppando voli interni. Altri vettori nazionali, come **Wind Jet**, **ItAli Airlines**, **Myair.com**, **Air Italy** si conten-

dono gli spazi lasciati da Alitalia e stanno programmando nuovi servizi dal sistema aeroportuale milanese (Malpensa, Linate, Bergamo) e su molti altri scali in Italia con voli nazionali ed europei. **Air France**, dopo l'ingresso in Alitalia, dovrà definire le proprie strategie sull'Italia, dove già è presente su 14 scali. Inutile ricordare che non avere strutture adeguate significa restare tagliati fuori da questo processo di sviluppo della rete aerea nazionale.

Sviluppo aeroportuale

“Sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell’organizzazione infrastrutturale del territorio”: è il titolo dello studio sulle prospettive del sistema aeroportuale italiano affidato lo scorso 13 gennaio da ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) a conclusione di una gara europea indetta in base ad un accordo sottoscritto nel dicembre 2006 con il Ministero delle Infrastrutture. Lo studio, finanziato con 600.000 euro, sarà curato da un raggruppamento di società composto da One Works, Nomisma e KPMG Advisory e dovrà essere consegnato entro otto mesi.

I risultati dovrebbero contribuire alla stesura del piano nazionale degli aeroporti che da svariate legislature ogni Governo tenta di redigere, scontrandosi con le difficoltà di stabilire a tavolino ruoli e importanza dei vari scali. Difficoltà ampliate dalla diffusione dei voli low cost che hanno rianimato scali medi e piccoli dai bacini limitati, rendendo potenzialmente possibile lo sviluppo di servizi anche internazionali e la generazione di traffico su qualunque scalo strutturalmente adeguato. Vedremo fino a che grado di elaborazione si arriverà questa volta. Intanto invitiamo le istituzioni fiorentine competenti a vigilare sull’evoluzione di studi e piani.

Jet regionali

Da anni ribadiamo l’importanza per il “Vespucio” di una pista adatta ai nuovi jet regionali, oltre che per la sopravvivenza dello scalo, anche perché tali velivoli garantirebbero all’area fiorentina nuove importanti opportunità. La conferma sta venendo dalla diffusione di tali piccoli jet anche tra vettori dell’est europeo e dei Balcani per lo sviluppo delle relazioni con il resto d’Europa e di paesi nord-africani e medio-orientali. **Egyptair** ha appena messo in linea l’Embraer 170, con il quale la prossima estate volerà su Catania da Il Cairo, Luxor e Sharm el Sheik; **Arkia**, vettore israeliano, si è dotato di Embraer 195 per raggiungere destinazioni euro-



PETER TONINA



MARK KWITKOWSKI

Sopra: un Bombardier CRJ900 della Libyan Airlines. In alto: un Embraer 170 della Egyptair.

pee. Lo stesso Embraer 195 è stato acquistato dalla **Montenegro Airlines**, mentre l’Embraer 190 è stato scelto da **Air Moldova** (Moldavia) e **M1 Travel** (Libano) e **LOT** (Polonia) aggiungerà l’Embraer 175 al modello 170 già in flotta. I nuovi jet regionali della Bombardier sono stati scelti dalla tunisina **Sevenair** (CRJ900), che già li impiega sull’Italia; dalla **Libyan Airlines** (CRJ900); da **Estonian Airlines** (CRJ900); dalla slovena **Adria Airways** (CRJ900 e 1000).

La stessa tipologia di velivoli continua intanto a rafforzare le flotte un po’ di tutte le compagnie europee, grandi e piccole. L’italiana **Air Dolomiti**, che vola per Lufthansa, nel 2009 inizia la sostituzione dei BAe.146 con gli Embraer 190, gli stessi già scelti anche da **Lufthansa** al posto degli Avro RJ85; l’Embraer 170 entrerà nella flotta della francese **Regional**, che vola per **Air France**, al fianco del modello 190 già in linea. **British Airways** ha ordinato gli Embraer 170 e 190 per sostituire gli Avro RJ85 e RJ100, l’olandese **KLM**

CityHopper metterà in linea nel 2009 gli Embraer 190 al posto dei Fokker 100, la spagnola **Air Europa** ha ordinato l’Embraer 195. I Bombardier sono stati scelti dalla svedese **SAS** (CRJ900); dalla francese **BritAir**, che vola per **Air France** (CRJ1000); dalla **Lufthansa Regional** (CRJ900). Con i CRJ900 vola la nuova Alitalia dopo la fusione con **Air One**, mentre l’italiana **Myair.com** affiancherà i CRJ1000 ai CRJ900 già in flotta per voli tra le città italiane e verso l’Europa.

L’uso di questi piccoli jet è determinante per gestire efficacemente rotte con città grandi e piccole anche su notevoli distanze senza passare dai maggiori hub e senza usare velivoli di maggiori dimensioni (Airbus e Boeing) che, al di fuori delle rotte più forti, spesso rendono la linea diseconomica e destinata alla chiusura. È significativo che tali aerei siano sempre più impiegati su tutti gli scali, soprattutto da vettori non low cost e su servizi business, ma non possono venire a Firenze.

Associazione “V. Giannotti” per lo Sviluppo dell’Aeroporto di Firenze

QUOTA ASSOCIATIVA 2009

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!

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

Aeroporto

Anno 13 - Numero 1
N° progressivo 46 - Gennaio-Marzo 2009

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: Printexx, Riccione (RN)



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