



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

### Aria nuova?

9 gruppi consiliari su 10, 45 eletti su 46 (più il sindaco): sulla carta e negli impegni elettorali sono i numeri dei **potenziali sostenitori** dell'aeroporto nella nuova amministrazione di Firenze. Tanti sono infatti gli eletti in Palazzo Vecchio in base al loro sostegno a candidati sindaco che hanno posto tra i punti programmatici la soluzione del problema aeroporto con la realizzazione della nuova pista.

Da questo inedito scenario ci aspettiamo davvero aria nuova in Palazzo Vecchio: comportamenti conseguenti nelle votazioni sulle scelte per il "Vespucci" che dovranno arrivare a breve in base agli **impegni presi** con i cittadini da maggioranza (punto 44 del programma) e opposizione, concordi nei programmi sul tema aeroporto. Aspettiamo ovviamente una vera decisione e non più atti politici che driblano o rimandano ai posteri ogni scelta. Ci aspettiamo anche un **rapporto nuovo** tra amministrazione comunale ed aeroporto. Un rapporto normale, ben diverso da quello degli ultimi quindici anni che è degenerato sempre più negli atteggiamenti del sindaco, di molti assessori e di una parte del consiglio e con un Palazzo Vecchio che è sembrato divenire una sorta di sede distaccata dei comitati anti-aeroporto.

### Progetto aerostazione

In attesa che si delinei il futuro del "Vespucci" legato al nodo pista, il 9 luglio AdF ha avviato la gara di appalto per i lavori di ampliamento dell'aerostazione arrivi. L'intervento comporta un investimento da oltre **19 milioni di euro**, il più consistente che sia mai stato fatto sul terminal dello scalo fiorentino. È prevista la realizzazione della nuova hall arrivi lato terra e della nuova sala check-in al pri-

### Promemoria post-elettorale

Dedichiamo questo numero estivo del notiziario agli eletti nelle nuove amministrazioni dell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia, dai **sindaci ai presidenti** di Provincia, dai **consiglieri** di maggioranza e opposizione, agli **assessori** nominati nelle giunte. A tutti proponiamo una sorta di "bignami" della questione aeroportuale fiorentina: un promemoria post-elettorale che in una rapida panoramica ripercorre gli aspetti che caratterizzano la vicenda nel momento in cui, chiuse le urne e insediate le amministrazioni, devono arrivare davvero decisioni concrete e definitive per il futuro del "Vespucci" e dell'area metropolitana fiorentina.

Ci rivolgiamo prima di tutto ai molti **veri nuovi eletti**, coloro che per la prima volta si affacciano alla vita politica o siedono sui banchi dei consigli comunali o provinciali o nelle giunte e probabilmente non hanno mai avuto occasione di confrontarsi direttamente con la realtà aeroportuale: ad essi presentiamo il nostro notiziario, che da 13 anni diffondiamo nel mondo istituzionale fiorentino e toscano. Ci rivolgiamo anche ai tanti eletti e nominati che hanno **già avuto esperienze** amministrative più o meno lunghe, quindi conoscono o dovrebbero conoscere bene problemi e soluzioni di una questione aeroporto che si trascina sempre uguale da decenni ma sulla quale finora non si sono mai volute prendere le necessarie decisioni. Riproponiamo come promemoria in questo notiziario post-elettorale considerazioni già scritte tante volte sui precedenti 47 numeri (ci scuseranno i nostri assidui lettori) perchè appena chiuse le urne è già riecheggiata pericolosamente in alcuni esponenti delle istituzioni - vecchi e nuovi - la tentazione di rievocare le solite vecchie tesi che **svicolano il problema aeroporto** e provano a rilanciare le non-soluzioni dei treni per Pisa e Bologna, sorrette dalle solite distorsioni su distanze e percorrenze città-aeroporto, integrazioni aeroportuali, ecc.

Ricordiamo invece che le **soluzioni vere** stanno nei progetti di ADF per la nuova pista e nell'indicazione in essi contenuta per la migliore collocazione dal punto di vista funzionale, ambientale ed urbanistico. Progetti che stanno da tempo sui tavoli di tutte le istituzioni locali, a disposizione di sindaci, presidenti, assessori e consiglieri. Ricordiamo che sciogliere il nodo della pista e del nuovo assetto dello scalo, oltre a ridare le ali alla ripresa dell'area fiorentina ed alleviare il disagio di chi abita nei pressi dello scalo sotto le attuali traiettorie di volo, è essenziale per poi poter procedere con altre decisioni che interessano la piana (tracciati tranviari, stazioni ferroviarie, parco, insediamenti vari, nuovo stadio, ecc.).

Ricordiamo infine che nei mesi scorsi hanno espresso **parere favorevole** alla nuova pista quasi tutti gli ambiti istituzionali (Comune, Provincia, Regione, Governo) a che l'ultima sollecitazione a procedere con la soluzione nuova pista - ultima in ordine di tempo ma primaria per autorevolezza - è arrivata direttamente della massima autorità dell'aviazione civile italiana, il presidente di ENAC Vito Riggio. La partita aeroporto, oggi come nel passato, è tutta nelle mani degli enti locali. Non c'è da confrontarsi con nessun altro ente o soggetto esterno, ma solo con se stessi. Le premesse, le forze, i numeri, i programmi per farlo ci sono. Attendiamo fiduciosi atti concreti. Per ora, **buon lavoro** a tutti.



mo piano; la riconfigurazione funzionale delle aree interne ai livelli arrivi, partenze e commerciali; la riconfigurazione e riqualifica interna di parte dell'attuale hangar merci; la realizzazione di un nuovo livello commerciale (mezzanino); la predisposizione per il nuovo impianto di trattamento bagagli in partenza (BHS). Il bando di gara dà seguito al concorso internazionale per il restyling generale del terminal vinto a inizio 2008 da Pascall + Watson's - Ausglobe Formula SpA, ed al progetto di sistemazione interna predisposto negli scorsi anni. Dall'aggiudicazione della gara d'appalto, prevista in settembre, la durata dei lavori sarà di **circa 15 mesi**. A sinistra: un'anticipazione grafica del nuovo terminal.

## Crisi fiorentina

Prosegue a ritmi elevati l'andamento negativo del traffico del "Vespucci" preventivato a inizio anno. Alla causa scatenante della crisi generale, che ha messo in ginocchio dalla metà del 2008 anche il settore del trasporto aereo, Firenze continua a giocare il suo noto **carico di criticità infrastrutturali** che rende più difficile reagire alla situazione negativa. I numeri qui sotto, relativi ai primi cinque mesi del 2009, danno la misura della fase che sta attraversando il nostro aeroporto, generata dalla cancellazione di molti collegamenti (10 destinazioni in meno rispetto allo stesso periodo dello scorso anno) e dalla mancanza di capacità dello scalo fiorentino nell'accogliere nuovi vettori e destinazioni che invece rivitalizzano tutti gli altri aeroporti italiani sopperendo le perdite di collegamenti con nuovi arrivi.

### Variatione passeggeri 2009/2008

	Aeroporto Firenze	Media nazionale
Gennaio	-9,1%	-14,8%
Febbraio	-15,5%	-13,5%
Marzo	-18,6%	-12,0%
Aprile	-15,1%	+1,5%
Maggio	-21,5%	-3,9%
Gen-Mag	-16,6%	-8,0%

## Aeroporto metropolitano

Bagno a Ripoli, Calenzano, Campi Bisenzio, Firenze, Reggello, Scandicci, Scarperia, Sesto Fiorentino, Tavarnelle Val di Pesa: sono i comuni che ospitano sul proprio territorio le 27 imprese che hanno dato vita al nucleo iniziale del primo comitato italiano delle multinazionali costituito lo scorso 7 maggio. Imprese che occupano 12.000 addetti e sviluppano il 20% del fatturato dell'industria dell'area fiorentina e che nel proprio documento programmatico sottoposto agli enti locali hanno posto in cima alle richieste la **soluzione del nodo aeroporto**. Ciò non per spedire in vacanza alle Seychelles o a Sharm El Sheik i propri quadri dirigenti, ma per assicurare la capacità di sorreggere le indispensabili relazioni internazionali della propria impresa, condizione inderogabile per mantenere attività ed occupazione nel nostro territorio.

Si tratta solo dell'ultimo esempio di ciò che significa avere o non avere uno scalo efficiente per tutta l'area metropolitana fiorentina e di quanto l'aeroporto sia di per sé una delle infrastrutture a maggiore **rilevanza sovracomunale** che non serve solo la città che gli dà il nome ma l'ambito più ampio che ne costituisce il bacino di utenza. È una semplice considerazione che rasenta la banalità ma sulla quale dovrebbe riflettere chi ha avuto ed ha responsabilità di governo nell'area metropolitana fiorentina e che considera i progetti del "Vespucci" più o meno inutili e comunque una sorta di capriccio di Firenze dal quale si devono difendere i comuni limitrofi. Da questa posizione sono scaturiti per anni i protocolli, patti e tavoli di concertazione che hanno strategicamente evitato il problema aeroporto e che abbiamo regolarmente denunciato sulle pagine di questo notiziario.

Sulla stessa scia, purtroppo, sembra avviata la nuova **Provincia di Firenze** nel cui programma di governo sono ricomprese tutte le infrastrutture ritenute determinanti per sostenere la ripresa dell'economia e del sistema produttivo, ma non la questione pista del "Vespucci". Una situazione che era e resta paradossale, perchè la richiesta di un aeroporto funzionale è un coro unanime che tutto il sistema produttivo e imprenditoriale rivolge da sempre agli amministratori dell'area fiorentina come preconditione per sostenere qualunque ipotesi di ripresa, il mantenimento e l'insediamento di imprese nel territorio, quindi il sostegno all'occupazione e la difesa dei posti di lavoro. **Imprese e lavoratori** che non stanno rinchiusi nel perimetro comunale fiorentino, ma sono distribuiti in tutti i comuni dell'area metropolitana a cominciare da Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Calenzano, i più coinvolti (assieme a Firenze e Prato) nelle prossime scelte sull'aeroporto.

## Appuntamenti regionali

In occasione della prossima edizione del Festival della Creatività, in ottobre alla Fortezza da Basso di Firenze, la Regione metterà in mostra tutti i progetti infrastrutturali che nei prossimi anni cambieranno il volto della Toscana. Con **incontri, mostre, audiovisivi e plastici** saranno illustrati "il sistema ferroviario rilanciato dall'Alta Velocità-Alta Capacità, il sistema autostradale potenziato sull'asse appenninico e completato in quello tirrenico, la rete logistica capace di inserirsi nei grandi network europei, il sistema dei porti e degli interporti e molto altro". Ci auguriamo che in questo "molto altro" ci stia anche il sistema degli aeroporti e che questa volta siano mostrati progetti concreti per colmare le carenze strutturali degli scali toscani perchè finora, in ogni altro appuntamento, la questione aeroportuale è sempre comparsa molto poco.

Ci aspettiamo in particolare di vedere immagini della piana tra Firenze e Sesto Fiorentino con la **collocazione scelta** per la nuova pista del "Vespucci". Collocazione che intanto dovrebbe essere delineata in settembre con la prevista conclusione della prima fase del processo partecipativo per la formazione del parco metropolitano avviato in marzo dalla Regione. Parco nel quale stanno il "Vespucci" e la nuova pista, assieme alle altre infrastrutture esistenti e in progetto a servizio dell'area metropolitana.



# Questione aeroportuale fiorentina

■ Per ogni città la dotazione di un aeroporto funzionale e la disponibilità di adeguati collegamenti aerei rappresenta un **servizio pubblico indispensabile**, precondizione per costruire la competitività del territorio, la capacità attrattiva per l'insediamento e lo sviluppo di ogni tipo di attività e di evento (economico, culturale, sportivo, ecc.), supporto strategico per il sistema produttivo e l'occupazione.

■ Per una città come Firenze e per l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia, una delle mete turistiche più importanti del mondo ed una delle realtà italiane ed europee più ricche per presenza di imprese e attività con forti relazioni internazionali, la dotazione di un aeroporto funzionale è un elemento ancora più determinante e l'attuale **carenza nell'accessibilità aerea** rappresenta uno degli aspetti più invalidanti, come evidenzia da sempre ogni studio sulla competitività del nostro territorio.

■ L'attuale aeroporto di Firenze presenta carenze infrastrutturali, incentrate sull'inadeguatezza della pista, che ne **impediscono un normale funzionamento** anche nel ruolo minimo già riconosciuto sulla carta da tutti gli atti di pianificazione locali e nazionali (scalo cittadino per collegamenti in ambito nazionale ed europeo).

■ I malfunzionamenti dello scalo fiorentino causati dall'inadeguatezza della pista, oltre a creare gravi problemi a passeggeri, vettori e lavoratori aeroportuali, generano **carichi ambientali inutili** in termini di emissioni acustiche ed atmosferiche per le lunghe attese a terra e in volo degli aerei che non riescono ad atterrare o decollare, per le procedure di atterraggio ripetute più volte, per i dirottamenti su scali lontani ed i successivi lunghi trasferimenti via terra ed a volte per i voli costretti a ritornare all'aeroporto di partenza per l'impossibilità di trovare spazio su uno scalo alternativo.

■ La soluzione al problema dei collegamenti aerei dell'area metropolitana fiorentina non è ricercabile nel ricorso ad aeroporti di altre città **lontani 80-100 km** ed oltre un'ora di percorrenza (Pisa e/o Bologna). Nessuna città, in Italia, in Europa e nel mondo, anche di rilevanza internazionale molto inferiore a quella di Firenze e della sua area metropolitana, è servita da scali tanto distanti (la distanza media per scali di dimensione europea è di circa 13 km).

■ Su distanze di 80-100 km **non sono attivabili vere navette ferroviarie** città-aeroporto, ma solo normali servizi ferroviari tra città (come quelli in essere o previsti da Firenze a Pisa o Bologna), con esigenze legate all'utenza pendolare e "rotture di tratta" con cambi di

**Nei 16 punti riportati in questa pagina sono sintetizzati come promemoria gli aspetti che caratterizzano da decine di anni la vicenda dell'aeroporto di Firenze.**

mezzi per raggiungere gli scali aerei. In nessuna parte del mondo esistono navette ferroviarie città-aeroporto costruite su simili distanze e percorrenze.

■ La soluzione per assicurare adeguati collegamenti aerei all'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia sta esclusivamente nell'adeguamento strutturale dell'aeroporto "Vespucchi" con la **creazione di una pista funzionale** che consenta allo scalo un'operatività normale nell'ambito del proprio ruolo nazionale ed europeo, e con la realizzazione o completamento delle altre strutture carenti o mancanti (aerostazione, piazzali, parcheggi, strumentazioni, collegamenti terrestri per l'accessibilità dello scalo dal centro di Firenze e dall'area metropolitana).

■ La migliore soluzione per dotare il "Vespucchi" di una pista adeguata sta nella rotazione della pista in **posizione pressoché parallela** al tracciato dell'autostrada A11, secondo quanto indicato da studi e progetti fin dagli anni '40 del secolo scorso e come confermato oggi dalle analisi e dalle proposte progettuali presentate agli enti locali dai tecnici della società di gestione ADF (tre possibili inclinazioni, leggermente differenti rispetto all'asse autostradale).

■ La dimensione minima della nuova pista, necessaria per garantire il funzionamento dello scalo ed il futuro dei collegamenti aerei dell'area fiorentina, sta in una struttura di **2.000 metri utilizzabili**, con le fasce di sicurezza di 240 metri sulle due teste richieste dalle normative e spazi liberi adeguati sui prolungamenti dell'asse pista per l'installazione delle necessarie strumentazioni. Tale dimensione è necessaria per assicurare una migliore operatività alla stessa tipologia di velivoli attualmente impiegati o che dovrebbero poter essere accolti per i servizi propri dello scalo fiorentino (jet regionali Embraer, Bombardier, ecc., "famiglie" Airbus A320 e Boeing 737 Next Generation) ed è una lunghezza compatibile con il contesto nel quale la struttura si inserisce.

■ Senza una pista efficiente in grado di accogliere in modo funzionale gli aerei di nuova generazione, l'aeroporto di Firenze, oltre a mantenere tutte le disfunzioni attuali, **rischia l'involuzione** per l'impossibilità delle compagnie aeree di sostituire il BAe 146, il jet regionale attualmente ancora più impiegato sul "Vespucchi" e non più in produzione, e per l'impossibilità di accogliere nuovi vettori

già oggi costretti a rinunciare ai collegamenti con l'aerea fiorentina proprio per i limiti della pista esistente.

■ La soluzione della nuova pista **risolve il problema** di impatto acustico e di "effetto psicologico" prodotto negli abitati di Peretola, Brozzi, Quaracchi e Sesto Fiorentino ora sorvolati dalle fasi di atterraggio e decollo più prossime all'attuale pista, spostando le traiettorie di volo più impattanti sul territorio della piana libero da insediamenti.

■ La costruzione della nuova pista con lo spostamento delle traiettorie di volo **previene** l'insorgere di **nuove conflittualità** con gli abitanti e i lavoratori che si insedieranno nei nuovi nuclei abitati e nelle nuove strutture in costruzione e in progetto attorno alla testata nord della pista esistente sia sul lato di Firenze, sia di Sesto Fiorentino.

■ La realizzazione di una pista funzionale, consentendo una migliore operatività per atterraggi e decolli che abbatte ritardi e dirottamenti, riduce i tempi di volo, le attese degli aerei in aria e a terra, e quindi **riduce le emissioni** acustiche ed atmosferiche e l'impatto generale dell'attività aerea nell'area aeroportuale e nella piana.

■ Il nuovo assetto aeroportuale con la pista al fianco del tracciato autostradale è compatibile con la realizzazione del futuro grande **parco della piana**, esteso da Firenze a Prato: su una superficie totale di oltre 3.200 ettari interessata dal parco e su una superficie di oltre 500 ettari prevista per la porzione di parco ricadente nel solo territorio tra Firenze e Sesto Fiorentino, l'area della nuova pista interessa solo un centinaio di ettari; di questi solo una minima parte sarà materialmente interessata dalle infrastrutture da costruire (pista, bretella e raccordi) mentre in gran parte rimarrà una grande superficie libera sistemata a prato come fascia di sicurezza della pista stessa.

■ L'attività aerea è compatibile con le funzioni proprie di un parco ed anzi può diventare essa stessa **elemento attrattivo**, come avviene in tante realtà in Italia e all'estero, con percorsi pedonali e ciclabili, aree di sosta e punti di osservazione attorno all'area aeroportuale.

■ Un aeroporto reso efficiente nell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia, con una pista funzionale ed un "Vespucchi" in grado di svolgere il proprio ruolo, è un elemento essenziale per creare davvero un **sistema aeroportuale toscano** nel quale il "Galilei" di Pisa resta comunque l'infrastruttura aeroportuale più grande, specializzata soprattutto nei voli low cost e cargo e con capacità di ospitare voli intercontinentali.

# Evoluzione del traffico all'aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze

Ministero dei Trasporti - Traffico aereo commerciale - Passeggeri (in migliaia)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008				
1	Roma Fiu	23.607	25.879	25.135	Roma Fiu	24.956	27.608	28.208	Roma Fiu	29.726	32.480	Roma Fiu	34.815		
2	Milano Mal.	16.878	20.532	18.521	Milano Mal.	17.348	18.422	19.499	Milano Mal.	21.621	23.717	Milano Mal.	19.014		
3	Milano Lin.	6.664	5.986	7.073	Milano Lin.	7.814	8.945	9.086	Milano Lin.	9.693	9.925	Milano Lin.	9.265		
4	Venezia	3.718	4.061	4.561	Venezia	4.179	5.838	5.781	Venezia	6.296	7.032	Venezia	6.848		
5	Napoli	3.558	3.993	4.181	Catania	4.063	4.778	5.170	Catania	5.370	6.046	Bergamo	6.463		
6	Napoli	3.544	3.958	3.965	Napoli	4.534	4.508	4.573	Bergamo	5.226	5.720	Catania	6.021		
7	Bologna	3.255	3.467	3.360	Palermo	3.517	3.632	4.291	Napoli	5.057	5.720	Napoli	5.594		
8	Palermo	2.908	3.201	3.186	Bologna	3.374	3.505	4.222	Roma Cia.	4.933	5.389	Roma Cia.	4.778		
9	Torino	2.489	2.785	2.764	Torino	2.750	2.823	3.810	Palermo	4.247	4.486	Palermo	4.425		
10	Verona	1.799	2.380	2.215	Cagliari	2.150	2.780	3.624	Bologna	3.929	4.253	Bologna	4.124		
11	Cagliari	1.698	2.037	1.902	Verona	1.914	2.394	3.124	Torino	3.216	3.709	Pisa	3.940		
12	<b>Firenze</b>	<b>1.230</b>	<b>1.435</b>	<b>1.571</b>	Pisa	1.613	2.301	2.581	Pisa	3.003	3.485	Torino	3.402		
13	Bari	1.117	1.322	1.345	<b>Firenze</b>	<b>1.373</b>	1.992	2.344	Verona	2.961	3.465	Verona	3.367		
14	Pisa	1.100	1.247	1.318	Olbia	1.362	1.766	2.318	Cagliari	2.464	2.649	Cagliari	2.925		
15	Olbia	1.097	1.217	1.155	Bergamo	1.287	1.501	1.686	Bari	1.951	2.343	Bari	2.466		
16	Genova	914	1.043	1.046	Bari	1.244	1.438	1.624	Olbia	1.766	<b>Firenze</b>	<b>Firenze</b>	<b>1.927</b>		
17	Roma Cia.	732	1.035	963	Genova	1.007	<b>Firenze</b>	1.484	<b>Firenze</b>	<b>1.520</b>	Olbia	1.741	Olbia	1.740	
18	Lamezia T.	670	Lamezia T.	Lamezia T.	Roma Cia.	Roma Cia.	Lamezia T.	Lamezia T.	Lamezia T.	Lamezia T.	Lamezia T.	Verona	1.698	Verona	1.698
19	Treviso	588	778	693	Alghero	795	1.024	1.155	Treviso	1.328	Lamezia T.	Lamezia T.	Lamezia T.	Lamezia T.	Lamezia T.
20	Bergamo	581	670	680	Alghero	Lamezia T.	Alghero	1.073	Genova	1.070	Alghero	Alghero	Alghero	Alghero	Alghero
21	Alghero	563	597	630	Treviso	649	884	884	Alghero	1.068	Genova	Genova	Genova	Genova	Genova
22	Brindisi	540	568	583	Brindisi	616	677	792	Brindisi	816	Brindisi	Brindisi	Brindisi	Brindisi	Brindisi
23	Reggio C.	510	538	481	Treviso	530	606	602	Treviso	665	Treviso	Treviso	Treviso	Treviso	Treviso
24	Ancona	293	433	450	Ancona	460	499	567	Forli	620	Forli	Forli	Forli	Forli	Forli
25	Rimini	255	277	271	Reggio C.	459	441	468	Ancona	578	Reggio C.	Reggio C.	Reggio C.	Reggio C.	Reggio C.
26	Treviso	151	238	268	Brescia	293	350	400	Ancona	474	Trapani	Trapani	Trapani	Trapani	Trapani
27	Lampedusa	127	163	214	Pescara	290	349	393	Pescara	320	Rimini	Rimini	Rimini	Rimini	Rimini
28	Pescara	98	Brescia	150	Brescia	203	Brescia	383	Rimini	333	Ancona	Ancona	Ancona	Ancona	Ancona
29	Pantelleria	89	Lampedusa	148	Forli	147	Trapani	336	Trapani	314	Pescara	Pescara	Pescara	Pescara	Pescara
30	Crotone	62	Pantelleria	80	Lampedusa	145	Reggio C.	269	Brescia	225	Lampedusa	Lampedusa	Lampedusa	Lampedusa	Lampedusa
31	Trapani	45	Forli	69	Pantelleria	85	Lampedusa	206	Lampedusa	197	Brescia	Brescia	Brescia	Brescia	Brescia
32	Perugia	22	Crotone	58	Perugia	54	Pantelleria	138	Pantelleria	152	Pantelleria	Pantelleria	Pantelleria	Pantelleria	Pantelleria
33	Marina di C.	17	Perugia	56	Parma	53	Crotone	82	Parma	122	Parma	Parma	Parma	Parma	Parma
34	Cuneo	14	Bozzano	50	Trapani	43	Parma	63	Crotone	104	Crotone	Crotone	Crotone	Crotone	Crotone
35	Foggia	10	Forli	41	Bozzano	36	Perugia	56	Bolzano	69	Perugia	Perugia	Perugia	Perugia	Perugia
36	Alghero	14	Taranto	38	Crotone	26	Tortona	52	Perugia	43	Bolzano	Bolzano	Bolzano	Bolzano	Bolzano
37	Palermo	10	Tortona	33	Biella	20	Bozzano	13	Perugia	26	Cuneo	Cuneo	Cuneo	Cuneo	Cuneo
38	Verona	2	Bozzano	13	Marina di C.	10	Marina di C.	12	Marina di C.	13	Marina di C.	Marina di C.	Marina di C.	Marina di C.	Marina di C.
39	Aosta	3	Marina di C.	11	Grosseto	9	Alberga	9	Alberga	13	Tortona	Tortona	Tortona	Tortona	Tortona
40	Siena	0	Aosta	8	Cuneo	7	Foggia	8	Aosta	7	Alberga	Alberga	Alberga	Alberga	Alberga
41	Vicenza	0	Cuneo	7	Aosta	7	Foggia	6	Foggia	8	Marina di C.	Marina di C.	Marina di C.	Marina di C.	Marina di C.
42			Alberga	1	Foggia	3	Siena	4	Siena	2	Aosta	Aosta	Aosta	Aosta	Aosta
43			Grosseto	0	Alberga	2	Biella	2	Vicenza	1	Foggia	Foggia	Foggia	Foggia	Foggia
44			Vicenza	0	Siena	2	Grosseto	0	Taranto	0	Taranto	Taranto	Taranto	Taranto	Taranto
45			Siena	0	Vicenza	0	Biella	0	Biella	nd	Grosseto	Grosseto	Grosseto	Grosseto	Grosseto
46			Vicenza	0	Taranto	-	Taranto	0	Grosseto	nd	Siena	Siena	Siena	Siena	Siena
47			Tortona	-	Tortona	-	Tortona	0	Tortona	nd	Vicenza	Vicenza	Vicenza	Vicenza	Vicenza

Note: I dati, elaborati dall'Associazione "V. Giannotti", sono forniti dal Ministero dei Trasporti e possono differire leggermente da quelli delle società di gestione - I totali sono arrotondati al migliaio (totale 0 = traffico inferiore ai 500 passeggeri)





La piana tra Firenze e Sesto Fiorentino.  
A destra della pista la piana di Castello,  
a sinistra l'area che dovrà ospitare la  
nuova pista, lungo il tracciato autostradale,  
ed una parte del parco metropolitano.

## Sistema italiano

La "scuola di pensiero" che dipinge l'Italia come un paese dai troppi aeroporti ha trovato seguaci anche dalle nostre parti e qualcuno ne ha fatto un **nuovo alibi** per invitare a soprassedere con ulteriori progetti: se di aeroporti ce ne sono già troppi (un centinaio), non c'è bisogno di aggiungere altro. Invece di altro c'è bisogno, soprattutto se in tale categoria rientra ciò che manca per servire un'area come quella di Firenze.

In realtà infatti in Italia non ci sono troppi aeroporti, ma semmai ci sono varie **situazioni sbagliate** nate per le più svariate ragioni: strutture sovradimensionate in presenza di una domanda di traffico non adeguata (anche se molti di questi casi si stanno riciclando sviluppando traffico low cost); strutture carenti o mancanti in aree dalle alte potenzialità, come certe zone del sud Italia e naturalmente l'area fiorentina.

Per la precisione, il sistema aeroportuale italiano conta **112 aeroporti** in 18 regioni e 75 province (su 107). Il totale comprende ogni tipo di struttura, dall'hub intercontinentale di Fiumicino al campo di volo con pista in terra battuta o in erba come Aquino o il Cinquale (usando lo stesso metro, considerando cioè ogni tipo di pista, troviamo oltre 400 aeroporti in Germania e Francia, oltre 200 in Gran Bretagna). Tra i 112 scali italiani, 98 sono aperti totalmente o in varia forma al traffico civile (di questi 3 - Grosseto, Pisa e Trapani - sono a prevalente ruolo militare); 14 sono basi ad esclusivo uso militare. **47** sono gli **scali commerciali** (gli altri possono ospitare aviazione turistica e di aeroclub). Dei 47 scali commerciali, 43 ospitano attualmente voli di linea (34 voli internazionali). Due sono gli hub intercontinentali (Fiumicino e Malpensa), con i ruoli in evoluzione secondo le note polemiche degli ultimi tempi. Altri sei scali hanno in operativo voli intercontinentali (Bologna, Napoli, Palermo, Pescara, Pisa, Venezia). Le piste più lunghe (3.900 m) sono a Fiumicino e Malpensa; altri 7 scali hanno piste superiori a 3.000 metri (Alghero, Bergamo, Genova, Palermo, Torino, Trieste, Venezia); 13 aeroporti hanno piste tra 2.500 e 3.000 metri, 16 tra 1.800 e 2.500; gli altri 10 aeroporti hanno piste inferiori a 1.800 metri. Attualmente su 47 scali commerciali, 9 hanno infrastrutture di volo inferiori a Firenze (Aosta, Albenga, Bolzano, Foggia, Marina di Campo, Salerno, Siena, Tortoli, Vicenza). La distanza media città-aeroporto è di circa **10 km**; gli scali più vicini al centro sono Tortoli (1 km), Grosseto, Marina di Campo, Pantelleria e Pisa (2 km); i più lontani sono Malpensa (45 km), Fiumicino e Palermo (35 km).



EDDL PHOTOGRAPH



AKTUG ATE5

### Firenze-Mosca

In attesa di una pista che consenta voli di linea diretti tra Firenze e Mosca, il "Vespucci" ospita sempre più frequentemente **aerei privati ed aerotaxi** che fanno la spola con la capitale russa ed altre città delle ex-repubbliche sovietiche. Si tratta di executive anche di notevoli dimensioni, come il Boeing BBJ o l'Embraer Legacy, utilizzati da uomini d'affari e turisti diretti in Toscana. Spesso i passeggeri hanno come meta finale la Versilia ma viene impiegato lo scalo fiorentino per le limitazioni imposte all'aviazione generale sull'aeroporto di Pisa. I voli dalla Russia e dai paesi limitrofi - di linea, charter, aerotaxi e privati - sono ormai comuni

*Lo scalo fiorentino è abituale meta di velivoli executive provenienti da paesi delle ex repubbliche sovietiche. Sopra: un Embraer RJ 135 Legacy. In alto: un Boeing BBJ, versione corporate del Boeing 737-700 passeggeri.*

su tutti gli scali italiani, spinti dallo sviluppo di nuovi flussi turistici e relazioni commerciali. Per l'area fiorentina, l'esigenza di collegamenti diretti tra Firenze e Mosca è stata più volte esternata dal sistema imprenditoriale, ma in passato era stato perfino l'ex-presidente russo **Michail Gorbaciov**, ospite nella nostra città, a chiedere davanti agli imbarazzati vertici delle istituzioni locali come mai Firenze non avesse una pista adatta a ospitare tali voli.

### Associazione "V. Giannotti" per lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze

Chiunque volesse contribuire alla nostra causa e ricevere il trimestrale "Aeroporto", può effettuare un versamento sul c/c postale n° 14413504 intestato all'Associazione. L'iscrizione prevede una quota minima annua di 30,00 euro per le persone fisiche ed un contributo libero per enti e società. Il vostro aiuto è di vitale importanza in quanto l'attività dell'Associazione si basa sulle quote associative e sul lavoro volontario degli iscritti.

**Aiutateci a sostenere il "nostro" aeroporto!**

## Firenze - Europa

Nel dibattito cittadino sulle questioni più gettonate degli ultimi tempi - tranvia e nuovo stadio - si è fatto spesso ricorso a **confronti con altre realtà estere** a misura di Firenze per inquadrare la nostra situazione nel panorama europeo e spiegare ciò che si dovrebbe fare per adeguare la dotazione infrastrutturale della città. Con la stessa logica si dovrebbe riflettere anche sulla questione aeroporto guardando la situazione di una serie di città europee assimilabili a Firenze: città prese in considerazione in vari studi e valutazioni sulla competitività dell'area fiorentina nello scenario europeo, nelle analisi del Piano Strategico di Firenze o comunque assimilabili alla nostra città per varie caratteristiche. Dovrebbe farlo chi ancora oggi ritiene normale l'uso di scali lontani 80-100 km dall'area fiorentina.

Oltre alle dimensioni strutturali, tutte ovviamente superiori al "Vespucci", il dato più significativo è quello relativo alla distanza dalla città, con una **media di 13 km**, in linea con il dato più generale calcolato su 145 principali scali europei (14 km). Tra questi, i più vicini al centro città sono Billund e Pisa (2 km): i più lontani sono Londra Stansted e Oslo (55 km).

### Agenzia Nazionale Sicurezza Volo

La tragedia di Viareggio ha portato a conoscenza dell'opinione pubblica l'esistenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, ente finora un pò misterioso e per ora più sulla carta, nato nel 2007 con sede proprio a

rientrano vari episodi avvenuti **anche in Toscana**, tra inconvenienti e veri e propri incidenti. L'ANSV pubblica annualmente un rapporto sullo stato dell'aviazione dal punto di vista della sicurezza, con l'obiettivo puntato anche sulla situazione degli aeroporti. In particolare

	distanza (km)	pista (m)	passaggeri (milioni)	abitanti (milioni)
Basilea	12	3.900	4,3	0,17
Bilbao	13	2.550	4,2	0,35
Bordeaux	14	3.030	3,6	0,24
Brema	3,5	2.040	2,5	0,55
Bristol	12	2.011	6,3	0,40
Colonia	28	3.818	10,3	1,00
Dusseldorf	9	3.000	18,2	0,58
Edimburgo	11	2.490	9,0	0,46
Glasgow	14	2.658	8,2	0,58
Lione	24	4.000	7,9	0,47
Malaga	8	3.200	12,8	0,56
Manchester	16	3.048	21,2	0,44
Marsiglia	24	3.500	7,0	0,83
Nantes	10	2.900	2,7	0,28
Nizza	7	2.960	10,4	0,35
Norimberga	8	2.700	4,3	0,50
Porto	13	3.480	4,5	0,22
Rotterdam	7,7	2.260	1,1	0,58
Siviglia	12	3.300	4,4	0,70
Stoccarda	14	3.345	9,9	0,60
Strasburgo	15	2.400	1,3	0,27
Tolosa	10	3.500	6,3	0,44
Valencia	12	3.200	5,8	0,81

Note. Per gli scali dotati di più piste è indicata quella principale.



Firenze, probabilmente ancora meno nota, al di fuori degli addetti ai lavori, è l'esistenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), attiva da 1999. Nata sull'esempio del più efficiente e famoso ente di indagine del mondo, la NTSB americana (National Transport Safety Board), l'ANSV è da anni un ente in piena attività ed **altamente efficiente**, nonostante le consuete carenze di fondi e personale, con indagini sul settore dell'aviazione civile che hanno generato spesso contrasti con gli stessi organismi aeronautici per la propria autonomia e con la magistratura, a volte d'intralcio alle indagini sul campo. Indagini finalizzate non a trovare responsabilità ma cause di un evento e trarne immediate disposizioni da imporre agli operatori del settore e valide anche a livello internazionale. Nella casistica trattata

*Due incidenti avvenuti in Toscana sui quali ha indagato l'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo.*

vengono monitorate le piste più difficili, che si trovano incastrate e penalizzate da ostacoli di vario tipo a ridosso delle testate (strade, canali, ferrovie, costruzioni, ecc.). Una situazione che è migliorata per l'obbligo dell'adeguamento delle fasce di sicurezza entro precisi parametri dimensionali, ma che in vari casi è stata ottenuta con soluzioni molto marginali per carenza di spazi. La realizzazione della **nuova pista di Firenze** ed il conseguente nuovo assetto dello scalo che ne scaturirebbe, porterebbe un miglioramento dei margini di sicurezza che andrebbe proprio nella direzione suggerita dalle raccomandazioni dell'Agenzia Nazionale della Sicurezza del Volo.

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

## Aeroporto

Anno 14 - Numero 3  
N° progressivo 48 - Luglio-Settembre 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](mailto:assogiannotti@interfree.it)

Presidente: Giorgio Morales