



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

Toscana 2010 o Toscana anni settanta?

Roma, 22 gennaio 2010. I vertici della Regione Toscana firmano il nuovo accordo Stato-Regione che rinnova e aggiorna gli impegni in atto, progettati o previsti per le infrastrutture toscane: 9,7 miliardi di euro per i prossimi sei anni che sommati a quelli attivati dai precedenti accordi - recitano le note ufficiali - fanno un totale di circa 13 miliardi di euro. Nell'accordo è compresa ogni tipo di infrastruttura con descrizioni dettagliate di progetti e costi: ferrovie, stazioni, strade, autostrade, porti, interporti, idrovie. Gli aeroporti no. Gli aeroporti fanno capolino solo per il richiamo alla delibera regionale del 2008 che ha destinato 8 milioni di euro (fondi regionali e FAS) per micro-interventi su cinque scali: 2,9 per Pisa, 2,5 per Marina di Campo, 1,8 per Firenze, 0,4 per Grosseto e 0,4 per Siena. Tutto qui. La Toscana, anche nel 2010, si conferma l'unica regione che di fatto

lascia fuori dagli atti ufficiali la questione aeroportuale; che non programma investimenti sulle sue infrastrutture, a differenza di tutte le altre maggiori regioni - già più dotate - che pongono gli aeroporti in cima alle priorità e destinano ad essi centinaia di milioni di euro, anche con specifici accordi con lo Stato. La Toscana è l'unica regione (al mondo!) dove, oggi come quarant'anni fa, si pretende di far volare in treno. Ed infatti nell'accordo di gennaio, alla voce aeroporti non c'è traccia di soluzione per la questione aeroportuale, ma si ripete la solita litania dell'impegno a cercare sinergie ed integrazioni tra Firenze e Pisa da attuare migliorando i collegamenti ferroviari. Uno slogan ripetuto dagli anni settanta - e purtroppo ricorrente anche nell'attuale dibattito politico in vista delle prossime elezioni - ma mai riempito di contenuti, perché di contenuti proprio non ce ne sono.

Il servizio ferroviario possibile tra Firenze e l'aeroporto di Pisa è quello che c'è, non è una navetta ferroviaria città-aeroporto e non può esserlo, così come non lo è la corsa in TAV tra le stazioni di Firenze e Bologna. I servizi ferroviari non c'entrano nulla con i concetti di sinergia e integrazione tra infrastrutture aeroportuali. I concetti di sinergia e integrazione non hanno nulla a che vedere con i problemi in campo nella questione aeroportuale fiorentina (pista!) né possono modificare il grado di funzionalità dell'aeroporto di Pisa (e/o Bologna) per Firenze e la sua area metropolitana. Ciò per tutte le ragioni ripetute tante volte. Gli aeroporti di Pisa e Bologna sono troppo lontani dall'area fiorentina (80-100 km). Ed infatti nessuna città del mondo di rilevanza internazionale anche ben inferiore a Firenze ha il proprio scalo aereo tanto distante. Su tali distanze, su collegamenti tra città,

con percorrenze totali di un'ora o più e "rotture di tratta", non ci possono essere funzionali servizi navetta. Ed infatti in nessuna parte del mondo esistono servizi ferroviari città-aeroporto su tratte tanto lunghe. Tra scali distanti come Pisa, Firenze e Bologna non sono costruibili relazioni funzionali diverse rispetto a quelle in essere, perché ricadono in propri ambiti territoriali ed hanno propri bacini d'utenza di riferimento primari, con le differenziazioni di ruoli possibili già in atto e inevitabili normali sovrapposizioni d'offerta per altri aspetti. Ed infatti né a Pisa né a Bologna interessa minimamente disquisire di fantasiose sinergie e integrazioni con l'aeroporto di Firenze che dovrebbero stabilire a tavolino "chi deve andare dove", secondo logiche da pianificazione sovietica di antica memoria. O caricare a forza sui treni passeggeri da spostare da un aeroporto all'

altro. Pisa e Bologna fanno il loro dovere e fanno bene a farlo, offrendo i propri servizi a chiunque voglia usufruirne in una logica di libero mercato. Se poi Firenze continua ad autodistruggersi sopprimendo il proprio aeroporto loro non possono che brindare e ringraziare, esattamente come hanno fatto nel 1974.

Ma nel 2010, come nel 1974, né Pisa né Bologna e neppure entrambi messi insieme possono essere soluzioni valide al problema aeroporto di Firenze, della piana e dell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia. Senza un "Vespucci" funzionante l'area fiorentina

resta un territorio senza adeguata accessibilità internazionale, con tutte le conseguenze ripetute ormai fino allo sfinimento (competitività, attrattiva, occupazione, ecc., ecc.). Senza una pista adeguata il "Vespucci" resta un aeroporto che non funziona, indipendentemente dal ruolo che gli si assegna sulla carta. Lo sanno tutti tranne il sistema politico che tiene le redini di questa regione, ancora incapace di gestire un problema che ha creato artificialmente ed ha alimentato per quarant'anni. Ed infatti l'attuale governo regionale consegnerà alla prossima amministrazione che uscirà dalle elezioni di marzo la stessa questione aeroportuale irrisolta presa in carico nel 2000.

Che farà la nuova Regione? Dagli atti ufficiali assolutamente niente, visto che l'accordo con lo Stato per le infrastrutture nei prossimi sei anni non prevede alcunchè per risolvere il problema dello scalo fiorentino. Ma ovviamente qualunque accordo, in qualunque momento, si può emendare ed aggiornare e su questa vicenda il sistema politico toscano dovrà decidere se entrare nel 2010 o continuare a correre verso gli anni settanta.



MARCO IAROSI



Dal 28 marzo Air Berlin inizierà le operazioni su Firenze con un volo giornaliero da Stoccarda. La linea sarà operata con il turboelica Bombardier Q400 da 76 posti (nella foto).



SVEN OLE NINWIK

Traffico 2009

Il 2009, con un -12,5% di passeggeri, è andato in archivio per andamento del traffico come il peggiore anno dal 1986, da quando cioè il "Vespucci" ha ripreso stabilmente i voli di linea. Per numero assoluto di passeggeri, con 1,68 milioni, si è tornati al livello del 2005. Tali risultati, che falsano totalmente la reale potenzialità dello scalo e la reale domanda del bacino d'utenza, sono il frutto dei noti problemi generali e locali con i quali il "Vespucci" ha dovuto fare i conti. Da una parte la forte riduzione di offerta per la perdita di molti voli avvenuta ormai un anno fa (Alitalia, Meridiana, Sterling, ecc.), in seguito agli effetti della crisi generale sul settore del trasporto aereo ed alle vicende societarie delle singole compagnie. Dall'altra le note patologie infrastrutturali che a Firenze ostacolano la normale evoluzione del traffico aereo in una situazione paradossale che resta unica nel panorama aeroportuale italiano ed europeo e che è destinata a rimanere tale finché lo scalo fiorentino sarà tenuto nelle attuali condizioni. Per il 2010, salvo nuovi stravolgimenti, rientrerà comunque il segno negativo a due cifre per l'assetersi dell'operativo e per alcune novità in vista (vedi notizia successiva) anche se al momento non sono prevedibili sostanziali evoluzioni del traffico rispetto al 2009.

Voli: novità e ritorni

Al momento in cui chiudiamo questo notiziario, le principali novità previste nel 2010 sono l'arrivo di Air Berlin e BluAir dal prossimo marzo. Il vettore tedesco attiverà la rotta giornaliera da Stoccarda con turboelica Bombardier Q400 (76 posti), riproponendo una linea servita in passato, per brevi periodi, da Avianova, Delta Air e Lufthansa. La rumena BluAir gestirà con turboelica Saab 340 (33 posti) il volo da Bucarest, destinazione operata in precedenza da Tarom e Club Air. In estate torneranno i voli da Lussemburgo di Luxair (1 luglio), anch'essi con Bombardier Q400 (72posti) e quelli per l'isola



CORNELIU BALAN

DATI DI TRAFFICO 2009

	passeggeri	09/08	aerei	09/08	ton. merce	09/08
Firenze	1.687.687	-12,5%	31.488	-11,1%	936	-51,4%
Pisa	4.018.662	+1,4%	39.461	-6,1%	6.005	-47,6%

Vespucci 2012

Non c'è convegno, mostra, statua o targa che tenga: il modo più appropriato per celebrare il 2012 "anno di Amerigo", 500° anniversario della morte di Amerigo Vespucci, non potrebbe che essere assicurare le ali all'aeroporto di Firenze a lui dedicato.

Sarebbe il modo migliore per celebrare uno dei più famosi viaggiatori della storia cresciuto proprio nel borgo di Peretola, per legare passato e futuro della nostra città e per lasciare un segno concreto e "storico" di un anno di celebrazioni.

Ci associamo quindi a coloro che già hanno lanciato la sfida del 2012 per dare vita al nuovo "Vespucci", a cominciare dal sindaco Matteo Renzi, che l'ha proposta prima di entrare in carica.

Il tempo, ovviamente, stringe. Gli ostacoli tutti politici da superare sono noti, ma la sfida va lanciata e sostenuta da tutti, quantomeno per arrivare all'appuntamento con il progetto pista ben avviato. Non farlo e lasciare lo scalo nelle attuali condizioni sarebbe un'offesa di Firenze e della Toscana alla memoria di Amerigo Vespucci, oltre che l'ennesima occasione persa.

d'Elba di Elbarfly (1 maggio) con Let 410 di SilverAir (19 posti). Lufthansa e Baboo hanno programmato l'inserimento dell'Embraer 190 su alcune frequenze dei voli da Francoforte e Ginevra. Austrian Airlines reintrodurrà invece lo scalo intermedio a Bologna sulla rotta con Vienna, allungando il volo di 30 minuti, ed inserirà sulla linea il Fokker 70 (75 posti) al posto del Bombardier Q300 (50 posti).

Agenda 2010

Delineare l'agenda delle cose che dovrebbero essere fatte o decise per l'aeroporto fiorentino nel corso del nuovo anno significa ormai fare una sorta di copia-incolla rispetto a quanto scritto dodici mesi prima. Anche per il 2010, quindi, riparte l'attesa di ciò che si è atteso nel 2009: prima di tutto, decidersi a decidere per la pista. Quindi, avviare i lavori per l'aerostazione; ampliare i piazzali aeromobili; realizzare la passerella sopra l'autostrada per collegare all'aerostazione il parcheggio scambiatore di Peretola, attivare il parcheggio e l'annesso "meeting point" costruiti e abbandonati da dieci anni; definire, in base ai progetti aeroportuali, l'interconnessione della linea 2 della tramvia con l'aerostazione ed il suo tracciato verso Sesto Fiorentino che non confligga con la pista attuale e futura; definire, sempre in base ai progetti aeroportuali, lo snodo autostradale e viario di Peretola; realizzare la fermata aeroporto sulla linea ferroviaria metropolitana e definire i collegamenti su ferro tra l'aeroporto e la direttrice Prato-Pistoia.

Piste e dirottamenti

Con una serie di dati inerenti l'incidenza dell'orientamento della pista sul numero dei voli dirottati per vento, AdF ha affinato lo studio sul possibile nuovo assetto dello scalo confermando la validità del tracciato che corre al fianco dell'autostrada quale migliore soluzione.

Dal 29 marzo la rumena BluAir volerà su Firenze dallo scalo cittadino di Bucarest Baneasa. Il servizio sarà avviato con Saab 340 da 33 posti della Direct Air Service.

Effetto aeroporto

Da ACI Europe, l'associazione che riunisce oltre 400 aeroporti di 46 paesi dell'area europea, è arrivata nello scorso ottobre una stima degli effetti della nuova pista del "Vespucci" in termini di ricadute economiche ed occupazionali sul territorio fiorentino e toscano. La simulazione considera il "Vespucci" dotato della nuova pista 12/30 di 2.000 metri utilizzabili e considera tre scenari al 2013, 2018 e 2023.

	2013	2018	2023
passengeri (milioni)	2,44	4,07	4,99
posti lavoro (unità)	2.326	3.876	4.747
PIL (milioni di euro)	1.469	2.448	2.998

Il dato dei posti di lavoro comprende l'occupazione diretta e indiretta nel sito aeroportuale ed è calcolata secondo i parametri che indicano il numero di posti creati ogni milione di passeggeri gestiti da uno scalo. Il dato del PIL riguarda il contributo creato da AdF al Prodotto Interno Lordo della Toscana (escludendo il turismo), stimato in circa 600 euro a passeggero.

I numeri riportati sopra sono raggiunti - evidenza ACI Europe - a fronte di una riduzione generale dell'impatto ambientale dell'aeroporto sulla piana e sugli abitati dal punto di vista atmosferico, acustico e nell'uso del suolo, grazie ai ben noti benefici della nuova pista: il suo diverso orientamento e la distanza delle nuove traiettorie di volo rispetto alle aree abitate ed il nuovo assetto dello scalo che consente un miglior inserimento territoriale ed un miglior rapporto con il futuro parco della piana.



Nella prossima estate (dal 1 luglio) Luxair riattiverà la rotta stagionale Lussemburgo-Firenze, operata due volte alla settimana con Bombardier Q400 da 72 posti (nella foto).

quindi non rientrano nel conto dei dirottamenti, ma producono comunque i noti disagi e disservizi per tutti (passeggeri, equipaggi, operatori aeroportuali) e ricadute negative in termini ambientali per l'inutile allungamento dei tempi di volo o di permanenza a terra con i motori accesi. Tutto questo non per colpa del vento, della foschia o dell'aeroporto ma di chi frena la soluzione del problema pista.

Pista in mostra



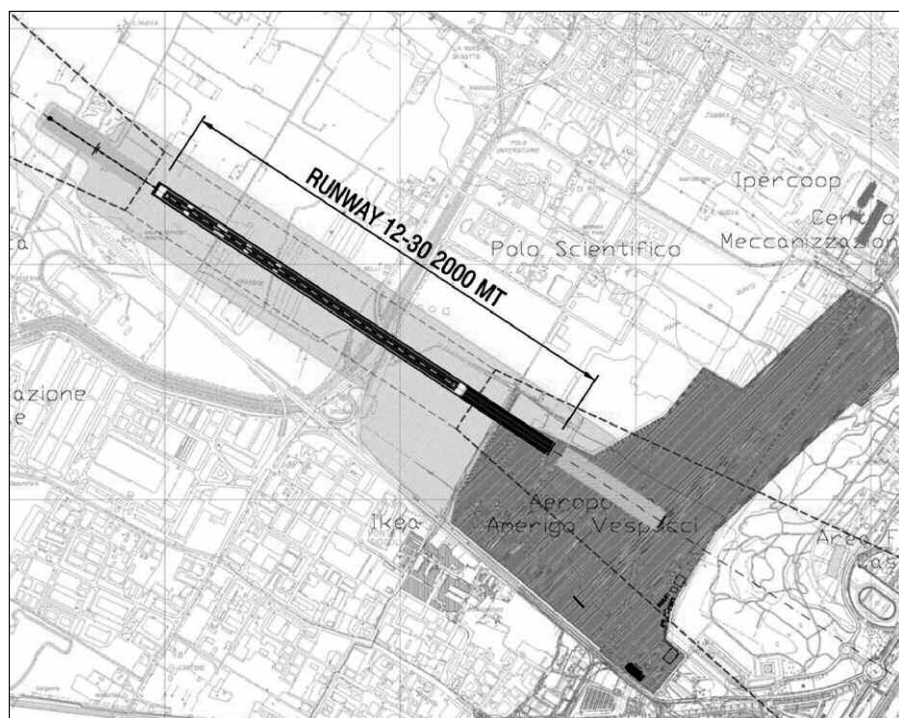
Da alcuni mesi sulla home page del sito dell'AdF (www.aeroporto.firenze.it) è disponibile il video con la simulazione dei nuovi tracciati di pista, confrontati con la situazione attuale. Ne consigliamo a tutti la visione, che consente di apprezzare i benefici operativi ed ambientali della nuova pista parallela all'autostrada.

	pista	voli dirottati
1	05/23 (attuale)	185
2	08/26 (obliqua)	276
3	13/31 (parallela)	19
4	14/32 (divergente)	19
5	12/30 (convergente)	19

Il dato della pista attuale riguarda i voli dirottati nel 2009 (vento in coda superiore ai 10 nodi). I dati delle altre quattro piste simulano l'incidenza degli stessi venti sulle nuove direttrici ipotizzate. Tre sono quelle teoricamente valide, che riportano il numero dei dirottamenti ad un livello fisiologico comune a qualunque scalo: i tracciati che corrono al fianco dell'autostrada A11, con leggere variazioni d'inclinazione rispetto ad esso (in neretto è indicato l'orientamento giudicato più opportuno).

La misura dei disagi prodotti dalla pista attuale e mantenuti dalla soluzione obliqua va comunque ben al di là dei dati riportati. Ci sono infatti altre condizioni meteorologiche che incidono pesantemente sull'attuale operatività dello scalo. Ad esempio, la formazione di strati di foschia sul corso del fiume Arno che scorre in corrispondenza del tratto finale nell'atterraggio sull'attuale pista. Nelle passate feste natalizie il "Vespucci" è andato in tilt per molte ore proprio per tale fenomeno. Fenomeno che paradossalmente risente dell'assenza di vento o di vento troppo debole per disperdere le foschie e che verrebbe annullato con la pista parallela all'autostrada. Nel computare i voli che con l'attuale pista (o quella obliqua) si trasformano in disservizi sono poi da considerare anche gli aerei che in un modo o nell'altro riescono ad utilizzare il "Vespucci", ma solo dopo vari tentativi di atterraggio ed estenuanti attese in volo o a terra aspettando un'evoluzione delle condizioni meteorologiche. Questi voli figurano come atterrati o decollati da Firenze,

Il nuovo assetto dell'aeroporto con la pista 12/30, la soluzione che appare preferibile tra le tre opzioni di pista parallela ipotizzate da AdF. Tale orientamento garantisce l'abbattimento dei dirottamenti per la presenza di vento in coda dagli attuali 185 voli (dato 2009) a soli 19.



Pisa e Bologna, Bologna e Pisa

Evocare continuamente gli aeroporti di Pisa e Bologna per eludere le decisioni sui progetti per Firenze non è solo un non-senso per le improponibili distanze e percorrenze che separano i due scali dall'area fiorentina. Significa anche continuare a ignorare entrambe le realtà, la loro collocazione rispetto alle rispettive città di riferimento, le normali criticità urbanistiche ed ambientali che anch'essi devono gestire. Pisa e Bologna sono ovviamente scali importanti e con buone infrastrutture di volo (piste di circa 3 km a capacità intercontinentale), rispettivamente con 4 e 4,8 milioni di passeggeri nel 2009 e mire future a 8 e 10 milioni. Ma con tali numeri e dimensioni non si trovano in lande deserte o su isole disabitate: il "Galilei" sta a 2 km dal centro di Pisa (per questo è presentato dai suoi dirigenti come "aeroporto di quartiere"); il "Marconi" è a 6 km dal centro di Bologna. Entrambi si collocano in contesti urbanizzati, a ridosso o in continuità con aree abitate o insediamenti vari, e con tali situazioni devono fare i conti per i propri progetti infrastrutturali e per l'attività aerea.

Pisa

Proprio lo scorso dicembre il Comune di Pisa ha confermato l'intervento in funzione aeroportuale che prevede la delocalizzazione di un centinaio di persone e l'abbattimento di 40-45 abitazioni nella zona di via Cariola. Tale intervento, previsto nel masterplan del "Galilei", da una parte serve per acquisire aree esterne all'attuale sedime necessarie per l'ampliamento dell'area aeroportuale, dall'altra rientra tra le misure per ridurre l'esposizione della popolazione all'impatto dell'attività aerea, eliminando un nucleo residenziale ormai circondato da piste e piazzali dopo le successive fasi di sviluppo della parte civile dello scalo. Tra le azioni volte a contenere il rumore dei voli sulla città è confermato l'allungamento della pista principale e l'installazione di nuove barriere antirumore per proteggere le abitazioni di via Asmara, vicine alla nuova area merci dello scalo. Area merci servita da un nuovo viadotto stradale realizzato passando tra le stesse abitazioni.

Il richiamo agli scali di Pisa e Bologna continua ad essere usato in Toscana come alibi per eludere le necessarie scelte per l'aeroporto di Firenze

Altra trasformazione prevista per far spazio all'ampliamento del terminal riguarda lo smantellamento dell'attuale stazione ferroviaria, sostituita dal terminale della futura navetta (people-mover) con la stazione centrale di Pisa.

La questione del rumore, oltre che con gli interventi strutturali, viene tenuta sotto controllo (limite di 65 decibel nelle aree resi-

Ambientale 2009 evidenziano come negli ultimi sei anni, a fronte di un incremento del traffico del 20%, il rumore dello scalo sia diminuito del 50% e del 28% la popolazione esposta. La misura principale che sostiene tali risultati si conferma l'allungamento della pista, realizzato nel 2004, che consente di gestire al meglio le procedure di volo in rapporto alle aree residenziali. Allungamento che ha richiesto l'interramento di un raccordo ferroviario. Su questo lato, dove passano le principali direttrici di volo, la pista ora arriva a ridosso dei primi fabbricati, con le strumentazioni installate tra gli edifici. Anche a Bologna sono

state previste barriere antirumore a protezione dell'abitato più a ridosso dello scalo. I piani di sviluppo del "Marconi" prevedono poi altre acquisizioni di aree esterne al sedime con le relative trasformazioni urbanistiche, tra le quali quella per la nuova futura area terminale, mentre la realizzazione del people-mover tra la stazione e l'aeroporto comporterà la realizzazione di un apposito tracciato su ferro di 5 km che attraverserà la città in gran parte in viadotto.

Ottica comparativa

Dall'attenzione alle realtà di Pisa e Bologna, ai loro numeri, alle distanze dai rispettivi centri cittadini, alle criticità che gestiscono, alle relazioni tra aeroporto e territorio, è evidente quanto sia del tutto fuori luogo l'atteggiamento di chi invoca tali scali per contestare un aeroporto come il "Vespucchi", la nuova pista da

realizzare, il suo sviluppo possibile e sponsorizzata come soluzione normale l'uso di infrastrutture a 80-100 km dall'area fiorentina. Gli aeroporti di Pisa e Bologna sono quello che sono non per combinazione o qualche altra intercessione, ma perché i sistemi politici di riferimento ne hanno permesso e supportato sempre lo sviluppo, assumendosi la responsabilità della normale gestione delle problematiche urbanistiche ed ambientali. Esattamente il contrario di ciò che a Firenze ha prodotto l'attuale aeroporto. Si rifletta su queste considerazioni e si valutino gli attuali progetti per il "Vespucchi" con ottica comparativa e senza più pacchiani doppiopesismi.



Sopra: due immagini dell'aeroporto di Bologna con evidenziato il nucleo abitato più vicino allo scalo (1) e il tratto di ferrovia interrato per allungare la pista (2). Sotto: l'area civile dell'aeroporto di Pisa con indicati il nucleo residenziale da abbattere (1), l'abitato di via Asmara, protetto con barriere antirumore e attraversato dal nuovo viadotto di accesso allo scalo (2), e la stazione ferroviaria che sarà spostata (3).



denziali) con varie misure nella gestione dei voli e delle attività dello scalo. Confermando gli impegni in atto in tale direzione, le istituzioni pisane hanno voluto anche dare una lettura positiva della situazione, evidenziando il sacrificio che si accolla la parte dell'abitato che sopporta il disagio dell'attività aerea in nome dell'interesse più generale della città e dell'area vasta costiera.

Bologna

Anche Bologna prosegue nei propri piani di sviluppo accompagnati da trasformazioni urbanistiche e da azioni volte a gestire l'impatto ambientale. I dati del Rapporto

Pista per Sesto

Una delle esperienze più emblematiche nella vicenda aeroporto è parlare della nuova pista del "Vespucci" con chi abita a Sesto Fiorentino davanti ad una carta o una foto aerea della piana e sentirsi chiedere per quale diavolo di ragione il loro sindaco resta tanto contrario al progetto. Difficile trovare una risposta plausibile soppesando costi e benefici che interesserebbero Sesto Fiorentino, i suoi cittadini, le imprese e le attività insediate sul suo territorio.

Inserimento territoriale

Sul fronte del parco, se è vero che per fare la nuova pista si deve convertire ad area aeroportuale una porzione della parte ricadente in territorio sestese (110 ettari a ridosso dell'autostrada A11), è altrettanto vero che nello stesso ambito comunale restano per il parco almeno 350 ettari, il tutto entro i 3.200 ettari

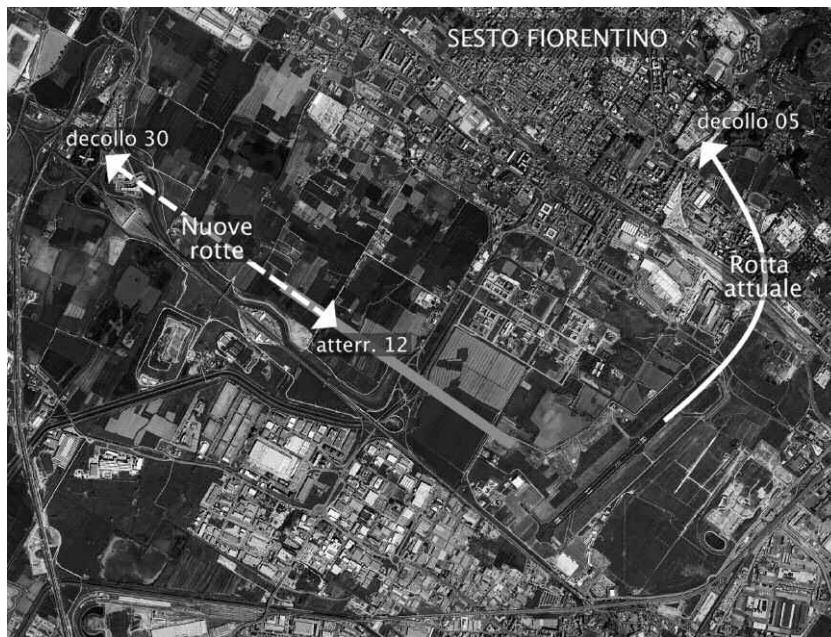
dell'intero parco metropolitano. Sul fronte urbanistico risulta evidente il miglioramento della connessione tra Sesto Fiorentino e Firenze grazie all'eliminazione della barriera costituita dall'attuale pista, a cominciare dal sistema dei collegamenti (viabilità, tramvia, percorsi ciclabili).

Competitività e occupazione

Ricadute solo positive arriveranno dalla disponibilità di uno scalo efficiente per il siste-

A fronte di un sacrificio territoriale limitato, sono molti e consistenti i vantaggi del nuovo assetto aeroportuale per Sesto Fiorentino.

(per certi aspetti anche di più), seguito a ruota da Campi Bisenzio, Calenzano e quindi le altre realtà dell'area metropolitana.



Nella foto è indicata con tratto continuo l'attuale procedura di volo che passa sopra l'abitato di Sesto Fiorentino (decollo 05). La linea tratteggiata rappresenta la direttrice delle procedure di volo principali previste con la nuova pista, lungo l'asse dell'autostrada, lontane dall'abitato di Sesto Fiorentino e da ogni altra area residenziale.

ma produttivo insediato nel territorio sestese, con gli ovvi effetti sull'occupazione, ed anche per i centri di ricerca di rilevanza internazionale che hanno sede proprio nella piana. Come noto, ogni aeroporto è un grande attrattore di attività e imprese per il territorio che lo ospita e la forza di attrazione è inversamente proporzionale alla distanza dallo scalo: da questo punto di vista, quindi, Sesto Fiorentino sarà il comune che più incrementerà la propria appetibilità al pari di Firenze

Benefici ambientali

Sul fronte dell'impatto dei voli sugli abitanti arriveranno i maggiori benefici per i cittadini di Sesto Fiorentino dato che, com'è evidente a chiunque ragioni su una cartina della piana, la nuova pista elimina del tutto l'unica direttrice di volo che adesso interessa le aree residenziali sestesi: la procedura di "decollo 05", in direzione di monte Morello, che prevede una virata a sinistra ed interessa una fascia dell'abitato sestese variabile in relazione alle caratteristiche del velivolo che effettua la manovra (più o meno stretta).

Tale traiettoria, effettuabile nelle ore diurne e con particolari condizioni meteorologiche favorevoli, è quella che ha sempre provocato le lamentele dei cittadini, soprattutto per l'effetto che provoca vedere sopra le case il velivolo in stretta virata e ripida salita. Gli stessi cittadini che ora non comprendono perché il loro sindaco voglia mantenere invariata la situazione, con gli aerei sopra l'abitato.

Alberi, piste e biciclette

A Taranto, qualche anno fa, per allungare la pista del locale aeroporto di Grottaglie (da 1.710 a 3.200 metri) sono stati espantati 3.000 ulivi presenti nella nuova area aeroportuale. Queste piante sono state reimpiantate presso l'aeroporto di Bari, nell'area verde attrezzata realizzata presso lo scalo nell'ambito del progetto della nuova aerostazione, e in altri parchi della regione. Sempre in Puglia, questa volta a Bari e Brindisi, l'assessorato ai trasporti della Regione e Aeroporti di Puglia, gestore dei quattro maggiori scali civili regionali, stanno lavorando al progetto "Ali e bici". Si tratta della creazione di una rete di piste ciclabili che connettano i due maggiori scali pugliesi ai centri urbani circostanti, nell'ambito di un piano più generale per integrare la mobilità alternativa con i grandi snodi del sistema trasportistico (porti, aeroporti e stazioni ferroviarie). A Zurigo è disponibile un punto di noleggio biciclette all'interno dello stesso aeroporto. Il servizio è offerto come opportunità per conoscere il territorio circostante lo scalo, attraversato da un percorso ciclabile di 22 km.

Raccontiamo questi esempi perché ci sembrano emblematici di come si possa gestire in modo costruttivo l'inserimento di una infra-

struttura aeroportuale nel territorio e viverne la presenza senza alimentare per forza artificiosi conflitti insanabili. Gli esempi infatti riguardano proprio i due argomenti più utilizzati dall'amministrazione di Sesto Fiorentino per sostenere il conflitto tra il parco e la nuova pista del "Vespucci": gli alberi del futuro bosco della piana previsti nella porzione di parco a ridosso dell'autostrada, dove dovrebbe estendersi l'area aeroportuale, ed i percorsi ciclabili che dovranno connettere Firenze, Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio. In entrambi i casi si tratta di conflitti formalmente fondati, visto che il problema pista non è mai stato affrontato negli strumenti urbanistici, ma allo stesso tempo sono conflitti facilmente risolvibili, se ce ne fosse la volontà. Il futuro bosco è allo stato embrionale ed il suo spostamento richiederebbe molta poca strada, vista la vastità dell'area che resta a disposizione del parco attorno allo scalo. Un adeguamento facilmente attuabile dei tracciati ciclabili permetterebbe di connettere gli stessi percorsi con il terminal aeroportuale, che tra l'altro già dispone di parcheggi appositi ma adesso è raggiungibile solo rischiando la vita sui raccordi a inizio autostrada.

AdF

Così come era entrata in AdF nel 2006, con un comunicato stampa e senza altre dichiarazioni, lo scorso novembre Meridiana è uscita dalla gestione dello scalo fiorentino, cedendo le proprie quote all'Ente Cassa di Risparmio di Firenze (17,5%) ed alla Camera di Commercio di Firenze (0,7%). Nella tabella sottostante è riportato l'azionariato di AdF, così come comunicato dalla CONSOB al 26 gennaio 2010.

Aeroporti Holding Srl	31,035%
Ente Cassa Risp. Firenze	17,500%
CCIAA Firenze	13,517%
SO.G.IM. SpA	11,700%
Banca MPS SpA	4,893%
CCIAA Prato	3,979%
Comune di Firenze	2,184%
Fondiarìa - SAI SpA	2,001%
Altri e Mercato	13,191%

L'ingresso dell'Ente Cassa di Risparmio è stato accompagnato da dichiarazioni chiare e nette a favore dello sviluppo dell'aeroporto e del progetto nuova pista. Il giudizio su tale novità, quindi, al di là di qualunque altra valutazione, non può essere che positivo in considerazione del fatto che l'ente è un autorevole rappresentante del territorio e da molti anni uno dei maggiori problemi nella vicenda aeroporto è stato proprio il "clima" cittadino e lo stesso atteggiamento degli enti locali direttamente presenti in AdF.

Ora anche questo atteggiamento appare cambiato con le dichiarazioni favorevoli alla pista ripetute chiare e forti da Comune e Camera di Commercio di Firenze. La posizione del nuovo sindaco è nota, dopo quindici anni di crescente disinteresse o palese contrarietà da parte di Palazzo Vecchio; altrettanto netta è stata la posizione presa del nuovo presidente della Camera di Commercio, dopo le oscillazioni degli ultimi anni tra nuova pista e inspiegabili scivolate su soluzioni ferroviarie verso Pisa e Bologna.

A questo punto, sulla carta e nelle dichiarazioni, tutta l'AdF è schierata per la nuova pista, per lo meno tutti i principali azionisti per quote detenute o rappresentatività del territorio, che in tal senso si sono espressi. Per questo non ci piacciono granchè le polemiche su reali o presunti divisioni o schieramenti contrapposti interni alla società, che comunque non avrebbero motivo di esistere. Se poi qualcuno dovesse fare il doppio gioco lo vedremo se, come e quando la politica darà il via al progetto nuova pista.

La nuova aerostazione per l'aviazione generale inaugurata sull'aeroporto "Marconi" di Bologna nel 2008. La struttura è servita da un apposito accesso esterno ed un piazzale aeromobili dedicato agli aerei privati ed aerotaxi.



LOGUIDO.COM

Rivelazioni...

Stavendo effetti estremamente salutarì l'esposizione della grande foto aerea che riproduce l'area del futuro parco della piana in occasione degli eventi organizzati nell'ambito del percorso partecipativo per la formazione del parco promossi dalla Regione Toscana. Tra le reazioni del pubblico, infatti, è stata registrata la sorpresa che suscita la presa d'atto della vera portata del paventato conflitto tra pista e parco, con la nuova area aeroportuale (110 ettari) che in realtà occupa una porzione estremamente piccola e marginale della grande area estesa tra Prato e Firenze (3.200 ettari). Di fronte a tale immagine, tutti vedono come lo scalo aereo sia un piccolo tassello nel grande puzzle della piana e come sia del tutto compatibile con la funzione parco per la quale resta disponibile un'area enorme. Questa sorta di rivelazione per l'opinione pubblica conferma quanto sia importante un'informazione chiara e diretta verso i cittadini che sgomberi il campo da strumentalizzazioni e distorsioni purtroppo alimentate anche da soggetti istituzionali e inevitabilmente rilanciati dagli organi d'informazione.

Salvaguardia aeroportuale

Mentre si attende la conclusione della valutazione dell'Università sulle ipotesi di nuova pista e poi il sì o no politico all'aeroporto di Firenze, si susseguono le localizzazioni nella piana di nuove previsioni. Da una parte si ipotizzano espansioni del polo scientifico di Sesto Fiorentino ben oltre i progetti originari, con il possibile trasferimento di strutture che non avrebbero

Il Falcon 2000 utilizzato da Diego della Valle per i suoi spostamenti è frequente ospite dell'aeroporto di Firenze.

proprio l'esigenza di andare da quelle parti ma forse potrebbero essere occasione di riuso di tanti contenitori dismessi o zone da recuperare (nuove facoltà universitarie, poli scolastici). Dall'altra avanzano gli insediamenti industriali, con una nuova area produttiva autorizzata dal Comune di Sesto Fiorentino davanti al centro meccanizzato delle Poste di Castello e con le ipotesi di localizzazione nella piana della nuova sede della Richard Ginori. Intanto continuano a spuntare nuovi capannoni industriali nel territorio verso Campi Bisenzio. Di questo passo la nuova area aeroportuale, con i grandi prati che costituiscono le fasce di sicurezza, potrebbe rimanere l'unico grande vuoto urbano certo di rimanere tale e l'unica vera garanzia di salvaguardia della piana dalle mire cementificatorie sempre possibili.

Aviazione generale

«Con un una struttura aeroportuale come quella che abbiamo, anche nel settore dei congressi dove noi lavoriamo, si va poco avanti. Relatori e star internazionali arrivano con l'aereo privato e poi se ne vanno. Fare questo, a Firenze, oggi è quasi impossibile». Con queste parole, raccolte da La Nazione in un dibattito sul ruolo di Firenze, Maria Cristina Dalla Villa, presidente di ENIC Meetings & Events, uno dei più importanti operatori italiani del settore, fotografa perfettamente le carenze della nostra



MARCO IAROSI



MAURO CINI

Il nuovo jet regionale Embraer 195 (116 posti) ha operato per la prima volta sul "Vespucci" lo scorso 23 gennaio in occasione del charter effettuato da Air Dolomiti per la trasferta della squadra della Fiorentina a Palermo.

città e del "Vespucci" anche in tale segmento di traffico e di utenza.

Ne abbiamo parlato più volte su questo notiziario: l'aviazione generale, con voli privati ed aerotaxi, è essenziale per la città ed il territorio, perché qualunque evento di rilievo (culturale, politico, economico, sportivo, musicale, ecc.), comporta tale tipo di traffico e la capacità di accoglienza dello scalo disponibile è determinante per la scelta della sede, con tutte le ricadute conseguenti. In questo caso i problemi del "Vespucci" non riguardano solo le disfunzioni della pista, ma anche la capacità dei piazzali di sosta, spesso non sufficienti ad accogliere gli aerei. Un problema peraltro esteso a livello regionale, dato che anche a Pisa il traffico di aviazione generale trova forti limitazioni.

Per Firenze importanti opere erano previste nel vecchio masterplan aeroportuale (quello vigente), con una nuova aerostazione dedicata nell'area ovest dello scalo, l'ampliamento del relativo piazzale, l'apertura di un apposito ingresso aeroportuale e la realizzazione in tale area di un piccolo albergo. Di tutto questo si è realizzato poco o nulla e mentre Firenze e la Toscana stanno ferme Bologna dà ancora lezione. Nel 2008, infatti, sul "Marconi" è stato inaugurato il nuovo terminal per l'aviazione generale, con il proprio ingresso, un'aerostazione di 1.100 mq con bar, ristorante, sale meeting e camere di riposo per i piloti, un hangar di 2.400 mq ed un piazzale di 17.000 mq. In questo segmento di traffico meno che mai lo sviluppo bolognese significa sinergia, ma si tratta di aerei, passeggeri, eventi e ricadute di altissimo valore che dirottano e restano al di là dell'Appennino.

Coprifuoco toscano

Un po' per rassegnazione, un po' per sfinitimento la Fiorentina non protesta nemmeno più, ma con l'attuale stagione il problema del ritorno a casa della squadra dopo gli impegni internazionali o i posticipi di campionato si è ulteriormente complicato. Da circa un anno, infatti, anche l'aeroporto di Pisa è stato chiuso ai voli notturni (per ragioni ambientali), quindi al gruppo viola e relativo seguito ora non resta che rientrare nella notte su Bologna, oppure prolungare la

trasferta e tornare al "Vespucci" il giorno successivo. Peggio va ai tifosi che per questioni di orario, di carenze strutturali e di voli, devono comunque rivolgersi ad aeroporti lontani e tornare per forza in città all'alba per essere alle otto (o giù di lì) sul posto di lavoro.

Le disavventure viola, che peraltro valgono anche per le altre squadre che gravitano nel bacino del "Vespucci" e per chi dalle nostre parti deve arrivare, sono solo un piccolo esempio di un problema ben più generale. A tutti gli effetti, adesso, l'intera Toscana di notte è inaccessibile via aerea: chi ha necessità di volare dalla tarda serata alla prima mattina deve passare via terra il confine regionale per trovare un aeroporto aperto.

Helitalia

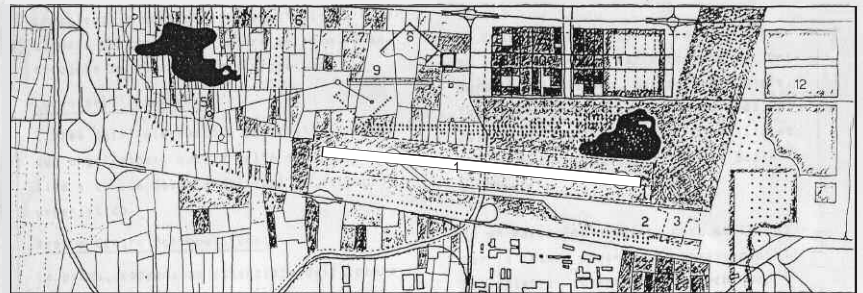
La spagnola Inaer Helicopter, il più grande gruppo elicotteristico europeo, ha completato l'acquisizione della Helitalia, società fiorentina specializzata nel servizio di soccorso aereo che curava, tra le altre, per la Regione Tosca-

Bogianckino

Massimo Bogianckino, sindaco di Firenze dal 1985 al 1989 e scomparso lo scorso dicembre, è già stato ricordato sulla stampa cittadina per il suo forte impegno nell'arduo tentativo di dare le ali a Firenze e l'amarezza per i progetti infranti contro i soliti storici "niet". Noi torniamo a ricordarlo con queste righe prima di tutto perché Bogianckino era stato tra i primi iscritti e sostenitori della nostra Associazione fin dal momento della sua costituzione, nel 1996, ed in precedenza, a fine anni ottanta, sempre vicino alle iniziative del Comitato per l'Aeroporto di Firenze-Prato promosse dal presidente Giorgio Bonsi.

Ma oggi più che mai lo vogliamo ricordare anche come il sindaco che aveva vissuto la precedente parabola della nuova pista: il progetto proposto dalla SAF (Società Aeroporto Fiorentino), allora a maggioranza pubblica; gli studi e controstudi che anche allora furono imbastiti, compresi quelli di varie commissioni universitarie; i tanti incontri promossi per spiegare le ragioni della pista; i "no perché no" del sistema politico dominante; l'insabbiamento del progetto ed il proseguimento della questione aeroportuale. Ricordiamo Massimo Bogianckino con queste righe e, riproponendo lo schema di assetto della piana ipotizzato allora, ed anche in suo nome, proseguiamo il nostro impegno per Firenze e la Toscana.

LA NUOVA PISTA E LA PIANA DI SESTO



- | | | |
|-----------------------------|------------------------------|----------------------------|
| 1 NUOVA PISTA AEROPORTO | 5 PARCO TECNOLOGICO | 9 SERRE |
| 2 SPAZI DI SERVIZIO A TERRA | 6 ORTI URBANI | 10 NUOVA UNIVERSITA' |
| 3 PISTA ESISTENTE | 7 PARCO AGRICOLO | 11 AMPLIAMENTO UNIVERSITA' |
| 4 PALUDE | 8 CAMPI COLTURE SPERIMENTALI | 12 AREA FONDARIAIA |

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

QUOTA ASSOCIATIVA 2010

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!

na. Inaer è arrivata in Italia acquisendo, oltre ad Helitalia, la società lombarda Elilario e la veneta Elidolomiti. La base Elilario di Colico Monzese, già dotata di importanti strutture su un'area di 13.000 mq, sette piazzole di atterraggio ed un hangar capace di ospitare fino a dieci elicotteri, è diventata la base centrale della nuova Inaer Helicopter Italia. La base di Elidolomiti, a Belluno, organizzata su un area di 1.200 mq e con un hangar con capacità per quattro elicotteri, è stata mantenuta come sede distaccata. Helitalia, con uffici a Sesto Fiorentino (Osmannoro) ma senza una vera propria base operativa, è stata inglobata nel nuovo gruppo e nella sede centrale.

La società fiorentina era nata nel 1994 e per molti anni aveva avuto la propria base sull'aeroporto di Peretola negli hangar lungo la via del Termine, assieme alla controllata TASS, specializzata nella manutenzione degli elicotteri. Poi, per gli spazi sempre più inadeguati, entrambe le società dovettero lasciare lo scalo fiorentino, spostando le proprie attività operative a Lucca Tassignano dove ancora, al momento, si trova TASS, e gli uffici a Sesto Fiorentino. Adesso si è arrivati alla definitiva chiusura delle sedi locali ed il totale trasferimento nel nord Italia, con la sparizione di un polo elicotteristico che nell'area fiorentina aveva una lunghissima tradizione (iniziata con Elitos addirittura negli anni sessanta). Quest'ultima involuzione è originata dalle decisioni del nuovo gruppo spagnolo, ma è molto probabile che se Helitalia avesse avuto qui una struttura forte su una base adeguata, Inaer sarebbe stata interessata a mantenerla come punto di appoggio nel centro Italia.

ENAC: SOS aeroporti

Si fa sempre più pressante l'allarme degli organismi aeronautici per la scarsa capacità dei sistemi aeroportuali, che attualmente stanno vivendo una fase di flessione del traffico, ma in prospettiva avranno grossi problemi a reggere la prossima ripresa in un trend di lungo periodo comunque di continua crescita. Al preoccupan-



Il 28 novembre cittadini, forze economiche, sindacati, studenti e amministratori (di ogni colore politico) hanno manifestato per le strade di Agrigento per sostenere la costruzione del nuovo aeroporto. Il progetto, recentemente aggiunto all'accordo Stato-Regione Sicilia sulle infrastrutture, prevede la realizzazione di uno scalo per voli regionali.

te quadro europeo evidenziato da tempo dai vari enti internazionali del settore, si aggiunge ora quello specifico per lo scenario italiano rilanciato con il primo stralcio dello studio promosso da ENAC per la stesura del nuovo piano nazionale degli aeroporti.

Nonostante il cambio di passo degli ultimi anni, con tanti progetti avviati, l'Italia paga la forte arretratezza rispetto ai maggiori paesi europei, la scarsità di investimenti, i tempi decisionali e realizzativi eccessivamente lunghi, in un quadro che vede tante strutture ancora inadeguate, aerostazioni cresciute per successivi ampliamenti riutilizzando ed ampliando in modo disorganico vecchie strutture esistenti, piste e strutture di volo insufficienti, aeroporti sbagliati, cresciuti in aree a bassa domanda di traffico e sostenuti dai tentativi di attivare voli low cost. A questa prima analisi generale, che rispecchia una situazione nazionale che abbiamo più volte delineato su questo notiziario, seguiranno l'analisi regione per regione ed indicazioni sulla riorganizzazione del sistema aeroportuale e

Le due più importanti investimenti aeroportuali previsti in Italia, al di fuori degli hub di Roma e Milano, riguardano la trasformazione delle basi militari di Grazzanise (Caserta) e Viterbo in nuovi grandi scali civili. Nella foto: la prevista ricollocazione della pista a Viterbo.



sulle priorità per la destinazione delle risorse. Sarà interessante vedere come verrà affrontata la realtà toscana, che dagli anni settanta rappresenta un caso unico a livello nazionale e internazionale per l'assetto anomalo generale e per la carenza infrastrutturale dell'area fiorentina.

Accordi Stato-Regione

In attesa del piano nazionale degli aeroporti, Governo centrale e amministrazioni regionali hanno siglato negli ultimi due anni importanti accordi che stanziavano consistenti finanziamenti per i sistemi aeroportuali, nell'ambito dei piani più generali per le infrastrutture. Tra i principali quello per la Campania, che stanziava 954 milioni di euro per i due aeroporti di Grazzanise e Salerno. In Sicilia sono stati previsti 483,8 milioni per i sei maggiori scali della regione. In Puglia saranno investiti 135,3 milioni per Bari, Brindisi, Taranto e Foggia. La Calabria ha inserito un investimento di 123,1 milioni per Reggio Calabria, Lamezia Terme e Crotona. La Sardegna ha destinato risorse per 93,78 milioni per nuove opere su Cagliari, Alghero e Olbia. Nel Lazio, oltre agli investimenti miliardari per Fiumicino, un apposito accordo stanziava circa 700 milioni per trasformare in nuovo aeroporto commerciale l'attuale piccolo scalo militare di Viterbo.



AEROPORTOVITERBO.BLOGSPOT.COM

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

Aeroporto

Anno 14 - Numero 1
N° progressivo 50 - Gennaio-Marzo 2010
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