



Avanti tutta?

Tra gli ultimi atti dell'amministrazione regionale uscente, lo scorso marzo, sono stati sottoscritti una serie di accordi con enti e istituzioni dell'area di Pisa che hanno ufficializzato l'avvio di importanti progetti necessari ad assicurare il futuro del "Galilei" e consolidarne il ruolo come più grande scalo toscano (ne parliamo a pagina 8). Tra i primi atti della nuova Regione Toscana tutti aspettano la decisione per la pista del "Vespucci", indispensabile per garantire un migliore funzionamento della struttura e valorizzarne le reali potenzialità. Così si andrebbe davvero verso la costruzione di quel sistema aeroportuale regionale da sempre evocato ma in concreto mai avviato per la mancanza di attenzione per le carenze strutturali e di capacità degli scali toscani.

Gli elementi per procedere rapidamente in tale direzione ci sono tutti: c'è l'assoluta urgenza di colmare il ritardo infrastrutturale della regione, condivisa all'unanimità a parole e nei programmi di governo; ci sono le palesi carenze strutturali dello scalo fiorentino, causa di evidenti criticità funzionali e inutili carichi ambientali; ci sono i contributi dei nuovi studi a confermare ai decisori politici ancora titubanti o scettici l'importanza e la fattibilità della nuova pista per lo scalo fiorentino. Lo studio IRPET appena presentato ne ha misurato gli effetti dal punto di vista economico ed occupazionale, i costi e benefici per la collettività e l'utenza, la necessità in funzione del traffico aereo. L'Università di Firenze ha valutato la pista dal punto di vista urbanistico, territoriale ed ambientale confermandone la fattibilità e la compatibilità con il parco della piana.

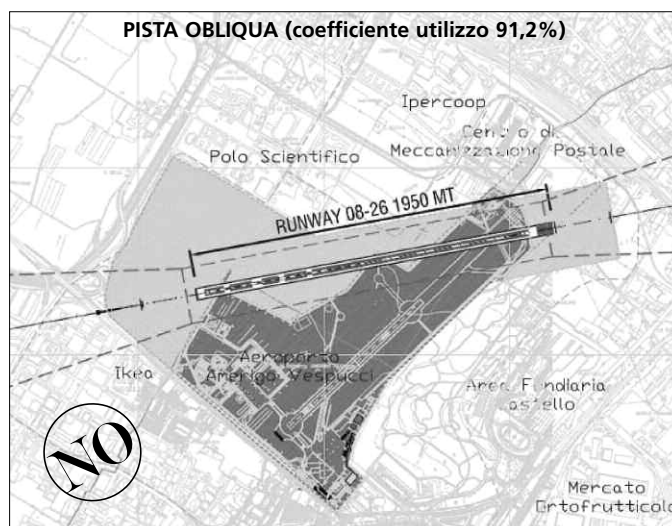
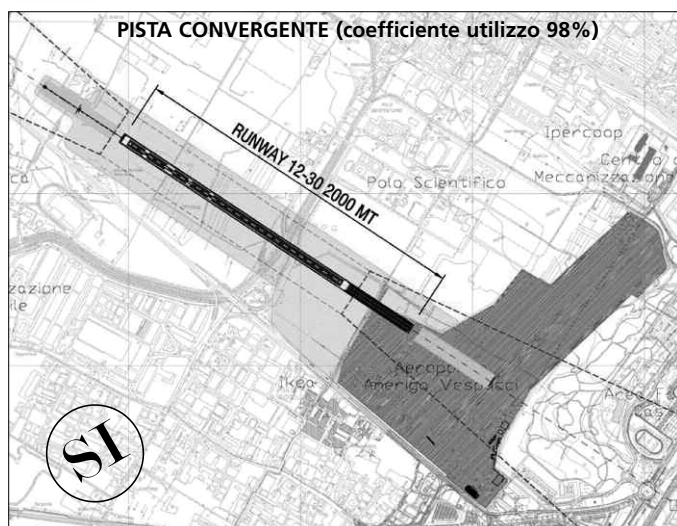
Da una nuova Regione che voglia davvero porre avanti tutta la barra del governo toscano ci aspettiamo quindi una decisione immediata senza più se e ma e senza più perdite di tempo. Una decisione, ovviamente, che non sia tanto per fare, ma vada nella giusta direzione, ossia verso il progetto di miglioramento del "Vespucci" che risulta più efficace a livello funzionale, ambientale ed urbanistico e non verso nuove soluzioni pasticciate (piste sbagliate per compromessi politici o altre divagazioni ferroviarie). Solo così si può costruire l'altra metà del sistema aeroportuale toscano.

Vediamo se su questo tema strategico la Regione 2010-2015 vorrà puntare avanti o indietro tutta. Nel frattempo torniamo a ricordare ai decisori politici che al di là di tutte le polemiche passate e presenti la soluzione (vera) della questione aeroportuale fiorentina aperta da quarant'anni rappresenterà un titolo di merito indissolubile per qualunque amministratore che vi avrà contribuito dalla propria posizione negli enti locali, qualunque essa sia dalla Regione alla Provincia, ai Comuni della piana e di Firenze. Inutile ricordare che tipo di "merito", altrettanto indelebile, sarebbe l'ennesimo "no perché no".

Pista da fare (convergente)

In attesa di conoscere nello specifico gli elementi di valutazione forniti dall'Università con lo studio commissionato da Regione Toscana e Provincia di Firenze, ricordiamo il quadro delle cinque ipotesi di pista e delle loro validità già illustrato più volte su queste pagine.

Cinque sono le soluzioni fattibili in ottica di coesistenza con il parco, ossia tutte quelle ipotizzate. L'aeroporto, infatti, fa già parte della grande area di 3.200 ettari del parco della piana come altre infrastrutture esistenti o in progetto (ferrovie, strade, autostrade, interporto, ecc). I progetti del "Vespucci" comportano una riconfigurazione del sedime con un parziale ampliamento, per un'estensione che resta comunque marginale rispetto a quella totale del parco, che va da Castello a Cascine di Tavola (Prato). È quindi ovvia, da questo punto di vista, la fattibilità di tutti i progetti. Delle cinque ipotesi però, tre sono quelle realmente valide, quindi da prendere in considerazione, in ottica nuova pista. Le altre due (allungamento pista esistente e pista obliqua) non variano, o modificano di poco, le criticità operative dello scalo mantenendolo sotto i limiti di funzionalità. Quindi non avrebbe senso considerarle, così come non avrebbe senso fare un tracciato ferroviario dove poi i convogli non possono passare o un porto dove le navi non riescono ad attraccare. Inoltre tali ipotesi compromettono i benefici dell'intervento anche sotto il punto di vista ambientale ed urbanistico. Delle tre ipotesi valide (tracciati al fianco dell'autostrada A11), due sono quelle preferibili per inserimento territoriale e tracciati delle traiettorie di volo in relazione agli ostacoli ed alle aree edificate (pista parallela e pista convergente). Delle due, una risulta migliore proprio per il rapporto con il parco ed il possibile assetto generale dell'area: la pista 12/30 "convergente".



Pista da evitare (obliqua)

Se la pista convergente appare la soluzione migliore, tra i tracciati da scartare al primo posto si colloca quello obliquo, (ipotesi 2, pista 08/26), ruotato di 30° rispetto all'attuale. È la soluzione peggiore perché al costo di una nuova pista mantiene invariate gran parte delle criticità dell'attuale "Vespucci", annullando quasi del tutto i benefici dell'intervento.

A livello operativo, si avrebbero distanze di decollo e atterraggio utilizzabili inferiori ai 2.000 metri per la mancanza di sufficiente spazio per realizzare la pista e le relative fasce di sicurezza; si manterrebbe la pista incastrata tra ostacoli sui prolungamenti della stessa (autostrada, tracciati viari e ferroviari), con problemi anche per l'installazione di strumentazioni di assistenza al volo; rimarrebbe l'incidenza sui voli dei rilievi montani a nord; permarranno aree costruite sotto le traiettorie di volo principali a ridosso della pista e si manterrebbe il sorvolo di nuclei abitati; si manterrebbe un coefficiente di utilizzo della pista (91,2%) inferiore al minimo prescritto dall'ICAO (95%); si manterrebbe l'incidenza del vento in coda sulle principali traiettorie di volo, con un aumento del numero dei dirottamenti (da 185 a 276 l'anno); si manterrebbero tutti i carichi ambientali non giustificati conseguenti alla continuazione delle disfunzioni operative della pista (riattaccate, attese a terra e in volo, dirottamenti, ecc.); si manterrebbe la necessità per gli aerei di effettuare i "contropista" per gli atterraggi e i decolli, rinunciando al dimezzamento degli spostamenti dei velivoli a terra (salvo non ricostruire tutta l'area terminale a nord, sotto monte Morello).

A livello urbanistico, si manterrebbe la barriera della pista a dividere trasversalmente la piana tra Castello e Sesto Fiorentino, compromettendo la possibilità di una migliore connessione tra le due aree per quanto riguarda il parco e le infrastrutture di collegamento previste (tramvia, viabilità, piste ciclabili, ecc.); si avrebbe una maggiore occupazione di territorio in quanto l'acquisizione di nuovo sedime



QUENTIN DOUCHET

Il 6 marzo la compagnia danese Cimber Sterling ha ripreso i voli tra Copenaghen e Firenze, effettuati con Boeing 737-700. Il servizio, che ha una frequenza trisettimanale, è programmato fino a ottobre.

non sarebbe più in parte compensato dalla dismissione dell'area nord della pista esistente; si cancellerebbe il laghetto della piana, sul quale verrebbe a passare questa soluzione di pista; si interesserebbe una porzione dell'area del polo universitario di Sesto Fiorentino; si avvicineranno le principali traiettorie di volo all'area di Case Passerini dove deve sorgere il termovalorizzatore e, dall'altra parte, si avvicineranno le testate nord all'abitato di Castello. Infine, si attuerebbe una soluzione che in fase realizzativa comporterebbe una lunga chiusura dello scalo, stimata in sei mesi, per l'interessamento dell'area dell'attuale pista.

Valutazioni

Con la conferma della compatibilità tra pista e parco e della preferenza per il tracciato al fianco dell'autostrada, lo studio dell'Università riconsegna la responsabilità di ogni decisione alla politica che deve fare la sua scelta in base al peso da attribuire a costi e benefici indicati dai tecnici. Come contributo per riflettere su tale scelta, invitiamo ad adottare nelle valuta-

zioni un'ottica comparativa. Tenere conto cioè del fatto che ogni opera inserita in un contesto territoriale o urbano comporta adeguamenti negli assetti esistenti o previsti nell'area coinvolta e che la pista ha costi ben inferiori a quelli accettati e gestiti per altre opere realizzate o in costruzione nell'area fiorentina, come l'alta velocità, le autostrade, la tramvia o nuove stazioni, che hanno comportato o comporteranno l'abbattimento o spostamento di case e scuole o modifiche di tessuti urbani.

Invitiamo anche a riflettere sulle valutazioni fatte in altre città vicine a proposito di costi e benefici connessi a interventi aeroportuali: l'interramento del raccordo ferroviario attuato a Bologna per allungare la pista del "Marconi"; l'interramento di un tratto della tangenziale di Forlì fatto passare sotto la pista del "Ridolfi"; la delocalizzazione di un nucleo abitato e lo spostamento della stazione ferroviaria che saranno fatti a Pisa per ampliare le strutture del "Galilei".

Provocazioni e ricorsi

Più volte negli scorsi anni, su questo notiziario, abbiamo denunciato il procedere di atti amministrativi che per inerzia o provocazione mandavano avanti iter politico-burocratici per interventi sulla piana che avrebbero potuto interferire con la realizzazione della nuova pista. Proprio contro uno di questi atti si è mossa lo scorso marzo l'AdF, con il ricorso presentato verso l'avvio della procedura di esproprio dei terreni dove dovrebbe sorgere il primo nucleo del bosco della piana promossa dal Comune di Sesto Fiorentino in attuazione di atti varati tra il 2008 e il 2009 assieme alla Provincia di Firenze e alla Regione Toscana. Il ricorso ha suscitato polemiche e accuse di provocazione, ma in realtà appare un provvedimento non solo lecito e di buon senso, ma anche volto a tutelare l'interesse pubblico: evitare lo spreco di denaro che si verificerebbe iniziando a piantare alberi proprio dove deve passare la pista, per poi doverli espianare e ripiantare un po' più in là.

Dallo scorso marzo Lufthansa sta provando l'Embraer 190 (nella foto) su alcune frequenze del volo da Francoforte. Il vettore tedesco dovrebbe gradualmente sostituire gli Avro RJ85 con tale velivolo, anche se il servizio potrà essere maggiormente soggetto ai limiti della pista attuale.



RULAND BERGMANN-SPOTTEAM GRAZ

Piano Strutturale

Con il documento presentato al consiglio comunale lo scorso 19 aprile, atto di avvio dell'iter verso il nuovo Piano Strutturale di Firenze, per la prima volta la questione della nuova pista del "Vespucci" fa capolino in uno strumento urbanistico. Per ora si tratta di un cenno piuttosto generico, in attesa che si diradino le nebbie sulla piana e maturino le necessarie decisioni di area metropolitana e regionali, indispensabili per una struttura posta fisicamente a cavallo del confine di due comuni e d'interesse ben più ampio del solo capoluogo toscano.

Questo primo cenno dovrà tradursi però al più presto in un atto concreto, cioè in una definitiva collocazione della pista, perché ad essa non è legato solo il futuro dell'aeroporto e dei collegamenti aerei dell'area fiorentina, ma l'intero assetto di un'area strategica per Firenze (da definire proprio nell'ambito del nuovo Piano Strutturale) e per tutta l'area metropolitana. Il grande puzzle della piana tra Firenze e Sesto, infatti, comprende tante opere che in misura maggiore o minore hanno tutte relazione con l'assetto dell'aeroporto e quindi con la sua pista: nuovo piano di Castello, nuovo stadio, cittadella viola, perimetrazione del parco della piana e sua connessione con l'area di Castello, prolungamento della linea due della tramvia verso il polo universitario di Sesto Fiorentino, lotto 6 dell'asse Mezzana-Perfetti Ricasoli, snodo finale e terza corsia dell'A11, parcheggio scambiatore di Peretola, collocazione delle fermate della tramvia e della ferrovia presso il "Vespucci", sviluppo del polo universitario di Sesto e di nuovi insediamenti produttivi (Ginori e altro).



1.2.10 L'aeroporto

Tra le porte di accesso della città, critica è anche quella del trasporto aereo. È in corso un intervento che prevede la realizzazione di un nuovo terminal, con l'obiettivo di migliorare la capacità e l'operatività dello scalo e quindi del servizio reso. Determinante è il collegamento tra l'aeroporto e il centro cittadino con il trasporto pubblico attraverso la linea 2 della tramvia e il binario metropolitano con la realizzazione della nuova stazione di Peretola. Migliorare l'infrastruttura non basta: occorre anche ridurre l'impatto ambientale sui centri abitati e migliorare le condizioni di sicurezza per soddisfare il traffico del bacino di riferimento. Oggi tale infrastruttura si caratterizza per un forte impatto acustico nell'area abitata di Peretola-Quaracchi e Osmannoro, impatto acustico

legato al sorvolo degli aeromobili sia in fase di decollo che in fase di atterraggio.

È necessario quindi definire una soluzione che, dopo la realizzazione del nuovo terminal e i collegamenti (stradali, tranviari e ferroviari), elimini le criticità attuali e definisca una nuova soluzione per la pista. Per questo la città di Firenze è pronta a un lavoro comune con tutte le altre amministrazioni.

A margine del punto 1.2.10 il documento ricorda che "Attualmente l'area di sicurezza di fine pista, pari a 90 metri, ha una lunghezza non conforme alle norme; il coefficiente di utilizzazione della pista stessa è ben inferiore al valore minimo previsto dall'ICAO; vi sono forti penalizzazioni di carico e raggio d'azione e il vento in coda rappresenta un forte elemento di incertezza (quasi 200 i voli dirottati nel corso del 2009)."

Traffico

I primi mesi dell'anno hanno segnato l'avvio di una ripresa del traffico, dopo i numeri da record negativo del 2009: +2,3% a gennaio, +4,9% a febbraio, +6,2% a marzo, con un +4,5% totale nei tre mesi (+9,2% la media nazionale). Sul fronte dei voli, sono partiti i nuovi collegamenti per Stoccarda (Air Berlin) e Bucarest (Blue Air) annunciati sul numero scorso, più la rotta per Helsinki, novità introdotta da Meridiana dal 30 marzo con due frequenze settimanali. Sempre Meridiana ha sottoscritto un accordo di code share con British Airways per inserire i propri voli da Firenze a Londra Gatwick nella rete di vendita del vettore inglese. Dal 6 marzo è ripreso il collegamento da Copenaghen di Cimber Sterling, operato tre volte la settimana con Boeing 737-700. Le prossime scadenze saranno la ripresa dei voli con Olbia di Meridiana (in giugno) e con Lussemburgo di Luxair (in luglio). Cancellato, al momento, il volo con l'Elba



che era stato programmato da giugno da Elba-Fly/Silverair, assieme ai servizi (confermati) dall'isola a Pisa e Milano Malpensa.

Nuova AdF



MARCO IAROSI

Vincenzo Manes è stato designato quale sesto presidente della società di gestione dell'aeroporto "Vespucci" di Firenze, nata il 6 giugno 1984 come SAF, Società Aeroporto Fiorentino, ed oggi AdF Aeroporto di Firenze. Manes sostituisce al vertice del "Vespucci" Michele Legnaioli, in carica dal 2004, a sua volta preceduto - in ordine cronologico - da Alfredo Caiazzo (1984-1988), Nicola Cariglia (1988-1992), Valentino Giannotti (1992-1995) e Riccardo Bicchi (1995-2004). Rivolgiamo un saluto a Michele Legnaioli, presidente uscente, ed un augurio di buon lavoro al neo-presidente Vincenzo Manes ed al nuovo CdA di AdF.

Immagine aerea della piana di Castello che dovrà essere ridefinita nell'ambito del Piano Strutturale di Firenze. Il 21 giugno l'amministrazione fiorentina presenterà il nuovo progetto di riassetto dell'intera area, limitrofa all'aeroporto.

IRPET: effetto nuova pista

Dopo gli studi condotti nel 1989 e nel 1998, l'IRPET (Istituto Regionale Programmazione Economica della Toscana) è tornato ad occuparsi della questione aeroporto con uno specifico lavoro commissionato da Confindustria Firenze, incentrato questa volta sulla valutazione degli effetti della nuova pista dello scalo fiorentino.

Situazione inadeguata

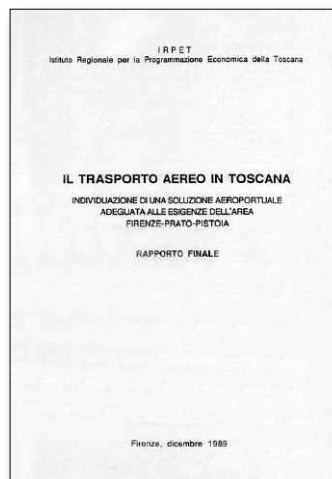
Il primo aspetto evidenziato è la conferma del ruolo strategico di un aeroporto per la competitività e l'attrattiva di ogni territorio e l'inadeguatezza del sistema aeroportuale toscano che, nell'attuale situazione, fa da freno alla ripresa ed al rilancio della regione ed in particolare dell'area fiorentina, la più carente per divario tra domanda e offerta di servizi aerei. La Toscana gestisce (dato 2009) circa 5,7 milioni di passeggeri (4 a Pisa, 1,7 a Firenze), corrispondente a circa il 4% del traffico nazionale. Un dato inferiore di almeno due-tre punti rispetto al peso economico ed alla rilevanza turistica della regione, con circa tre milioni di passeggeri persi dagli scali toscani (il dato conferma la stima di un 50% di potenziale traffico aereo inavaso che ricorre in tutti i documenti regionali). L'insufficienza dell'offerta deriva dall'inadeguatezza del sistema aeroportuale, con i due maggiori scali penalizzati da criticità: il "Galilei" di Pisa dall'eccessiva distanza dal centro del principale bacino di traffico regionale, incentrato sull'area fiorentina (80 km). Nessuna città è servita da un aeroporto così lontano, si ricorda nello studio, evidenziando come le distanze medie città-aeroporto risultino di 10 km in Italia e 14 km a livello europeo. Il "Vespucci" di Firenze sconta le sue carenze strutturali, incentrate sul problema della pista, che ne ostacolano il funzionamento proprio in funzione di quel traffico d'affari che ne rappresenta il ruolo di riferimento. Entrambi gli scali devono fare i conti con particolari situazioni urbanistiche ed ambientali per i contesti nei quali sono inseriti.

Domanda

La domanda di aeroporto nell'area fiorentina è stata testata con un sondaggio (14 domande) che ha coinvolto 51 grandi aziende (industria, terziario e ricettivo) in 15 comuni della Provincia di Firenze. I risultati confermano e misurano quanto lo scalo sia ritenuto strategico: l'88% degli intervistati ha regolarmente o spesso rapporti di lavoro che presuppongono l'utilizzo del mezzo aereo; il 76,5% utilizza per i propri voli l'aeroporto di Firenze (33,4% quello di Pisa, il 9,8% lo scalo di Bologna). Il 60,8% degli intervistati considera

L'Istituto regionale IRPET ha valutato con uno specifico studio gli effetti della nuova pista sul sistema dell'area fiorentina

l'accessibilità aerea il settore da privilegiare negli investimenti pubblici per incrementare l'attrattività dell'area metropolitana. Per il 66,7% tale miglioramento è da raggiungere con il potenziamento dell'aeroporto di Firenze (25,5% è per potenziare Pisa, 3,9% per l'uso



Risposta

All'inadeguatezza dell'offerta toscana ed alla domanda dell'area fiorentina occorre una risposta di sistema che permetta di superare assieme le criticità oggi risolvibili. Occorre quindi andare oltre le generiche dichiarazioni d'integrazione e procedere prima di tutto col costruire un sistema di scali funzionali adeguando la capacità delle infrastrutture. A Pisa si sta facendo, con il via agli interventi previsti dalla SAT per il potenziamento dell'area terminale, del sistema di piste e dell'accessibilità. Firenze deve imboccare questa strada decidendo per la nuova pista e le altre opere strutturali lato terra e sul territorio. Tutto ciò in un'ottica d'integrazione realistica, che a livello gestionale può riguardare ipotesi di coordinamento funzionale e collaborazioni, come la promozione comune sui mercati internazionali; in ottica di attività aerea riguarda la differenziazione di ruoli, con la specializzazione di Pisa sull'offerta turistica legata in particolare al low cost, oltre che l'intercontinentale e le merci, e di Firenze sul traffico legato agli spostamenti per ragioni di lavoro ed ai voli effettuati dai vettori tradizionali.

In ottica di integrazione rientra la questione dei treni, da intendere però non come collegamento ferroviario tra i due scali, che non ha significato, ma nel miglioramento della connessione su ferro di entrambi gli aeroporti con i rispettivi bacini d'utenza. A Pisa tale assetto è stato impostato con il riassetto in corso dello snodo della stazione centrale e la riconfigurazione del collegamento che unisce la stazione all'aeroporto. A Firenze è in fase di messa a punto, con i progetti previsti per la tramvia e la realizzazione della stazione ferroviaria.

Soluzione pista

In un sistema aeroportuale da adeguare prima di tutto nella capacità infrastrutturale, resta essenziale la soluzione del problema della pista di Firenze. Ad essa sono legate le possibilità di valorizzare le potenzialità dello scalo nel suo specifico ruolo e di sviluppare i benefici che deriverebbero per tutta l'area fiorentina dalla disponibilità di una struttura funzionale e di collegamenti aerei più adeguati. La soluzione considerata è quella che massimizza tali benefici sotto tutti i punti di vista (funzionali, ambientali, urbanistici), rappresentata dalle ipotesi di tracciato al fianco dell'autostrada, con preferenza per la pista convergente (12/30). Costi e benefici conseguenti sono stati valutati in base agli effetti in fase di funzionamento, considerando gli aspetti territoriali e sociali e quelli economici, a loro volta suddivisi secondo l'incidenza sulla collettività e sugli utenti.

IRPET: effetto nuova pista

Benefici prevalenti

Le valutazioni effettuate evidenziano la netta prevalenza dei benefici connessi alla nuova pista, che interessano a cascata tutti gli aspetti considerati. La collettività è interessata positivamente per lo sviluppo delle relazioni internazionali, la localizzazione di nuove imprese e l'attrattiva per nuovi investimenti, il sostegno alle attività espositive e congressuali, gli effetti moltiplicativi indotti in termini di occupazione e reddito prodotto. Gli effetti positivi sugli utenti riguardano gli effetti relazionali, le nuove opportunità culturali, l'utilizzazione del tempo libero, la produttività e competitività del territorio, la capacità innovativa, la riduzione del costo generale del trasporto. Entrando più nello specifico, l'effetto sull'occupazione (direttamente proporzionale al traffico) è quantificato per il breve periodo in un aumento da 1.000 a 2.000 addetti nell'occupazione diretta (società di gestione, compagnie, enti aeroportuali, forze dell'ordine ed addetti alla sicurezza, attività commerciali); da 6.000 a 12.000 addetti per l'occupazione indiretta (agenzie di viaggio, alberghi, ristoranti, attività commerciali esterne allo scalo) e l'indotto. In termini di valore aggiunto attivato, ciò significa pas-

sare da 374 a 730 milioni di euro. Con questi numeri l'aeroporto rappresenta per rilevanza economica una delle prime quindici aziende dell'area fiorentina e pratese.

Ai benefici economici si aggiungono quelli altrettanto importanti, soprattutto per la collettività, dal punto di vista ambientale connessi proprio al riorientamento della pista ed all'eliminazione delle disfunzioni operative dei voli. Effetti rappresentati dalla drastica riduzione dell'impatto acustico sugli abitati per lo spostamento delle principali rotte di volo ed anche per le minori emissioni atmosferiche connesse a un più razionale uso del sistema aeroporto (relazione pista-area terminale), all'abbattimento dei tempi di volo e di attesa dei velivoli per dirottamenti ed all'eliminazione di altri effetti negativi connessi.

Costi sostenibili

A fronte del quadro di positività delineato sopra, i costi della nuova pista da considerare, al di là di quelli economici, riguardano gli effetti sull'assetto del territorio, sull'uso del suolo, sul traffico indotto e sullo stato dell'am-

biente. L'effetto sul territorio è certamente reale, come per qualunque altra opera da realizzare, ma nel caso della nuova pista tale costo è minimizzato dalla contemporanea previsione di dismissione di parte dell'attuale sedime, per un saldo di vero ampliamento limitato. Inoltre, rispetto a molte altre possibili funzioni, la realizzazione della pista, proprio per i suoi benefici prevalenti e diffusi, rappresenta un investimento della risorsa suolo piuttosto che un suo consumo, e privilegia più di molti altri l'interesse pubblico rispetto a quelli privati. A proposito poi dell'inserimento territoriale della pista, essa è da considerare prioritaria perché tale tipo di struttura è la più condizionata da specifiche esigenze (orien-



MARCO IAROSSI

tamento rispetto ai venti, all'orografia, agli ostacoli, alle procedure di volo, agli abitati). Altre opere invece mantengono tutta la loro validità e funzionalità anche se in differente collocazione o se, come nel caso del parco, sono riconfigurati nella perimetrazione rispetto al nuovo sedime aeroportuale.

A livello ambientale, come visto nel punto precedente, il bilancio tra costi e benefici prodotti è prevedibile nettamente positivo ed anche in grado di compensare l'evoluzione di traffico previsto. Riguardo l'incremento del traffico viario nell'area conseguente all'aumento dei passeggeri, vengono stimati circa 4.400 passeggeri/giorno in più, in base alle stime di traffico considerate. Si tratta di un costo effettivo, ma che risulta di per sé minimale rispetto alla situazione generale della zona, caratterizzata da grandi infrastrutture viarie e attrattori di traffico molto più pesanti (come i centri commerciali). Questo aspetto potrà comunque essere gestito nel migliore dei modi con l'attivazione dei collegamenti su ferro (tramvia e ferrovia) con la città e l'area metropolitana.

Pista necessaria

Al di là delle analisi economiche, ambientali ed urbanistiche, l'effetto più importante cercato nella nuova pista è ovviamente un migliore funzionamento dell'aeroporto. Ciò si traduce innanzi tutto nel superare le gravi disfunzioni attuali (dirottamenti, penalizzazioni nel carico e nelle distanze raggiungibili, ritardi ecc.) che oggi possono incidere su tutte le tipologie di traffico (linea e aviazione generale), su tutte le rotte (anche le più brevi) e tutte le tipologie di aerei (dal turboelica agli Airbus, ai velivoli privati).

La nuova pista è quindi necessaria prima di tutto per salvaguardare l'attuale traf-

fico: abbattere le disfunzioni dell'attività aerea che minano il ruolo riconosciuto allo scalo fiorentino; consentire alle compagnie aeree un'adeguata sostituzione dei velivoli non più in produzione ma ancora usati (soprattutto BAe. 146 ed Avro RJ85 e 100) con i nuovi modelli (Embraer, Bombardier, Airbus famiglia A320 e Boeing 737 Next Generation).

In ottica di sviluppo, l'effetto della nuova pista riguarda la valorizzazione delle potenzialità degli aerei di riferimento (la stessa tipologia impiegata attualmente) in ottica di destinazioni raggiungibili e capacità dei velivoli (versioni a maggiore capienza). Ciò significa rafforzamento delle linee esistenti (maggiore offerta), accoglienza di nuovi vettori tradizionali che già operano su molti scali regionali italiani e che devono essere di riferimento per lo scalo fiorentino ma oggi sono tenuti lontani dalle limitazioni della pista (British Airways, Iberia, Air Portugal, Aeroflot, Aer Lingus, ecc.), attivazione di nuovi voli a breve e medio raggio (da nuovi collegamenti nazionali fino a quelli con le repubbliche ex-sovietiche, il nord Europa, il bacino del Mediterraneo, la penisola arabica).

A livello numerico, è stato stimato un possibile incremento dei passeggeri del 40% (fino a 2,4 milioni) a parità di movimenti attuali, grazie alle versioni dei velivoli più capienti, ed un sostanziale raddoppio rispetto al dato 2009 (3,3 milioni) con l'aumento dei movimenti stimato entro una decina di anni.

Aeroporti commerciali italiani ordinati per:

	Distanza città (km)	Bacino utenza territoriale (kmq)	Utenti potenziali territorit. (migliaia)	Distanza da altro aeroporto (km)	Sedime aeroporto civile (ettari)	Lunghezza pista (m)	Superficie lorda terminal (mq)	Parcheggi (n° posti auto)	Passeggeri (2008)
1	Pantelleria	Milano Linate	Bergamo 11.100	Treviso 29	Roma Fium. 1.610	Milano Mal. (2) 3.920	Roma Fiu. 318.200	Milano Mal. 10.722	Roma Fiu. 34.815.230
2	Reggio Calabria	Bologna 23.500	Milano Malpensa 10.800	Venezia 29	Milano Malpensa 1.257	Roma Fiu. (2) 3.900	Milano Mal. 315.000	Roma Fiumicino 10.312	Milano Mal. 19.026.641
3	Lampedusa	Bergamo 27.400	Brescia 10.600	Roma Ciampino 31,3	Milano Linate 394	Palermo (2) 3.325	Milano Linate 85.050	Venezia 6.000	Milano Lin. 9.321.777
4	Aosta	Torino 22.400	Parma 9.850	Roma Fiumicino 31,3	Palermo 391	Torino (2) 3.300	Venezia 55.000	Bergamo 5.500	Venezia 6.850.000
5	Catania	Firenze 22.000	Milano Linate 9.015	Bergamo 45	Verona 371	Venezia (2) 3.300	Torino 51.150	Milano Linate 4.468	Bergamo 6.500.000
6	Elba	Roma Ciampino 21.800	Verona 8.170	Taranto 50	Rimini 365	Taranto 3.200	Pisa 48.940	Verona 3.325	Catania 6.020.606
7	Olbia	Genova 21.100	Torino 7.850	Milano Linate 56	Venezia 336	Verona 3.067	Bologna 44.000	Bimondi 3.135	Napoli 5.594.043
8	Pisa	Brescia 21.600	Pantelleria 7.800	Brescia 60	Brescia (1) 300	Brindisi (2) 3.050	Olbia 43.800	Torino 3.000	Roma Cia. 4.778.059
9	Tortoli	Milano Mal. 19.200	Bologna 7.230	Forlì 60	Comiso 296	Alghero 3.000	Catania 43.310	Pisa 2.500	Palermo 4.424.867
10	Foggia	Cuneo 18.800	Genova 6.660	Verona 65	Bergamo (1) 272	Trieste 3.000	Cagliari 41.290	Olbia 2.378	Bologna 4.124.298
11	Grosseto	Verona 18.550	Napoli 6.200	Cuneo 60	Alghero (1) 254	Pisa (2) 2.993	Palermo 35.400	Cagliari 2.133	Pisa 3.940.490
12	Pescara	Roma Fiumicino 17.800	Lampedusa 6.100	Torino 65	Trieste 247	Brescia 2.990	Bergamo 34.150	Bari 1.810	Torino 3.402.047
13	Treviso	Foggia 17.000	Roma Ciampino 6.000	Brindisi 70	Brindisi (1) 246	Rimini 2.965	Bari 30.800	Catania 1.800	Verona 3.366.766
14	Forlì	Salerno 16.600	Verona 5.800	Grosseto 70	Cagliari (1) 246	Bergamo (2) 2.934	Napoli 30.700	Napoli 1.500	Cagliari 2.924.805
15	Bergamo	Forlì 16.200	Salerno 5.700	Salerno 75	Torino (1) 245	Genova 2.915	Verona 21.750	Palermo 1.364	Bari 2.465.539
16	Bologna	Pisa 15.300	Roma Fiumicino 5.380	Milano Malpensa 77	Torino (1) 234	Bologna 2.803	Roma Ciampino 21.790	Trieste 1.100	Firenze 1.926.837
17	Comiso	Napoli 15.200	Trapani 4.150	Albenga 80	Bari (1) 233	Cagliari 2.800	Alghero 17.000	Roma Ciampino 1.099	Olbia 1.739.619
18	Firenze	Rimini 14.800	Pisa 4.120	Comiso 80	Lamezia Terme (1) 229	Trapani 2.700	Lamezia Terme 15.700	Forlì 1.070	Treviso 1.697.720
19	Bolzano	Catania 14.300	Cuneo 4.040	Pisa 80	Catania (1) 225	Ancona 2.692	Ancona 15.500	Treviso 1.000	Lamezia T. 1.495.421
20	Cagliari	Pescara 14.000	Forlì 3.610	Firenze 83	Taranto (1) 223	Napoli 2.628	Rimini 15.500	Firenze 886	Alghero 1.383.296
21	Napoli	Ancona 13.560	Treviso 3.600	Palermo 90	Napoli (1) 217	Forlì 2.560	Brindisi 13.150	Alghero 824	Genova 1.170.163
22	Albenga	Perugia 13.100	Venezia 3.540	Ancona 100	Foggia 211	Olbia 2.450	Trieste 12.600	Genova 820	Brindisi 967.546
23	Genova	Taranto 12.800	Rimini 3.300	Crotone 100	Perugia 207	Milano Linate (2) 2.442	Genova 12.550	Brescia 800	Trieste 779.000
24	Parma	Aosta 11.000	Bari 3.280	Parma 100	Forlì 206	Bari 2.440	Pescara 11.150	Lamezia Terme 677	Forlì 772.078
25	Rimini	Treviso 10.760	Aosta 3.040	Trapani 100	Ancona 194	Lamezia Terme 2.400	Treviso 11.000	Ancona 621	Trapani 530.779
26	Brindisi	Grosseto 10.600	Taranto 3.020	Rimini 110	Olbia 192	Pescara 2.420	Trapani 9.500	Trapani 563	Reggio Cal. 491.302
27	Lamezia Terme	Lamezia Terme 10.560	Perugia 3.000	Alghero 125	Cuneo 179	Treviso 2.420	Firenze 7.550	Pescara 500	Rimini 417.879
28	Perugia	Venezia 10.500	Brindisi 2.940	Alghero 125	Genova 164	Catania 2.435	Brescia 7.250	Cuneo 400	Ancona 410.000
29	Venezia	Parma 10.200	Ancona 2.840	Foggia 135	Siena 159	Treviso 2.316	Reggio Cal. 6.350	Rimini 300	Pescara 396.188
30	Verona	Cagliari 8.600	Foggia 2.800	Genova 140	Crotone (1) 153	Cuneo (2) 2.316	Forlì 6.250	Reggio Calabria 250	Parma 285.409
31	Alghero	Comiso 8.400	Catania 2.720	Pescara 167	Pescara 149	Roma Ciampino 2.200	Cuneo 4.350	Parma 189	Brescia 253.598
32	Ancona	Albenga 8.380	Siena 2.320	Catania 209	Reggio Calabria 140	Perugia 2.199	Comiso 3.600	Pantelleria 165	Lampedusa 184.344
33	Siena	Palermo 8.040	Pescara 2.050	Cagliari 230	Roma Ciampino (1) 133	Parma 2.120	Crotone 3.600	Albenga 100	Pantelleria 153.268
34	Bari	Trieste 7.390	Albenga 1.920	Aosta nd	Treviso (1) 128	Crotone 2.000	Taranto 3.500	Bolzano 100	Perugia 110.879
35	Crotone	Brindisi 7.230	Palermo 1.760	Bologna nd	Firenze 120	Reggio Cal. (2) 2.000	Foggia 2.350	Crotone 100	Crotone 89.330
36	Milano Linate	Palermo 6.900	Trieste 1.760	Bolzano nd	Salerno (1) 110	Lampedusa 1.800	Aosta 2.000	Foggia 93	Trapani 79.379
37	Roma Ciampino	Siena 5.690	Lamezia Terme 1.630	Lamezia Terme nd	Albenga (1) 105	Pantelleria (2) 1.675	Parma 2.000	Aosta 80	Bolzano 64.554
38	Cuneo	Reggio Calabria 4.430	Grosseto 990	Napoli nd	Parma 93	Firenze 1.600	Salerno 1.990	Grosseto 63	Foggia 29.231
39	Torino	Alghero 4.320	Cagliari 890	Olbia nd	Lampedusa (1) 66	Salerno 1.443	Pantelleria 1.600	Elba 30	Salerno 18.067
40	Brescia	Salerno 4.300	Bolzano 870	Perugia nd	Bolzano (1) 65	Foggia 1.429	Grosseto 1.400	Siena 30	Tortoli 17.229
41	Salerno	Trapani 4.300	Alghero 4.320	Reggio Calabria nd	Aosta 34	Albenga 1.429	Albenga 1.350	Salerno 15	Elba 10.360
42	Taranto	Crotone 4.260	Comiso 660	Siena nd	Pisa (1) 30	Siena 1.390	Lampedusa 1.300	Bologna nd	Grosseto 5.627
43	Trapani	Tortoli 3.800	Crotone 455	Tortoli nd	Trapani (1) 26	Bolzano (2) 1.294	Perugia 1.150	Comiso nd	Aosta 3.057
44	Palermo	Elba 380	Alghero 350	Trieste nd	Tortoli 25	Tortoli 1.246	Bolzano 800	Lampedusa nd	Taranto 2.900
45	Roma Fiumicino	Pantelleria 83	Olbia 290	Elba -	Elba 21	Tortoli 1.194	Elba 475	Perugia nd	Albenga 1.841
46	Trieste	Lampedusa 25	Tortoli 126	Lampedusa -	Grosseto (1) 12	Elba 1.100	Siena 450	Taranto nd	Siena 798
47	Milano Malpensa	Salerno nd	Elba 66,5	Pantelleria -	Pantelleria (1) 12	Comiso nd	Tortoli 300	Tortoli nd	Comiso -

Fonte: Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, Commissione Trasporti della Camera / Studio per lo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale elaborato da Oneworks, KPMG e Nomisma per il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture ed ENAC (dati rielaborati nelle graduatorie dall'Associazione "V. Giannotti").

Note: 1. Aeroporti misti civili/militari (è indicata l'estensione della parte civile). 2. Aeroporti dotati di più piste (è indicata la più lunga o la principale).



Lo scorso 29 marzo un Airbus A320 della slovena Adria Airways (nella foto) ha operato un charter da Firenze a Francoforte. Si è trattato del primo volo commerciale sul "Vespucchi" con tale modello della famiglia Airbus. In precedenza solo l'A320 dell'industria costruttrice aveva effettuato dei voli di prova.

"Indagine conoscitiva"

Con la pubblicazione dell'Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale promossa dalla Commissione Trasporti della Camera, lo scorso febbraio, è stata resa nota l'analisi sullo stato degli scali italiani ed i criteri che si intendono adottare per la classificazione dei 47 aeroporti commerciali (nella tabella della pagina a fianco sono schematizzati i principali dati considerati).

La situazione del comparto aereo in Italia risulta piuttosto preoccupante per lo stato attuale e soprattutto per le prospettive future, in un settore che rappresenta un fattore decisivo per lo sviluppo economico e sociale del paese, soprattutto di un paese come l'Italia a forte vocazione turistica. Il sistema aeroportuale è definito "diffuso ma debole", composto cioè da un alto numero di scali ma da troppe strutture inadeguate, carenti a fronte di un'elevata crescita della domanda di traffico, oppure sviluppati forzatamente in assenza di adeguata domanda, soprattutto tramite la ricerca di offerta low cost.

Gli aeroporti in Italia sono circa 100, dei quali 47 commerciali ed aperti ai voli di linea (40 con traffico superiore a 15.000 passeggeri). Il 94,76% del traffico è gestito dai primi venti scali, tra i quali sette superano i 5 milioni di passeggeri, 14 stanno tra 1 e 5 milioni. Con questo sistema l'Italia gestisce circa 133 milioni di passeggeri (2008), a fronte di 213 milioni della Gran Bretagna (su 54 scali con traffico superiore ai 15.000 passeggeri), 166 in Germania (73 aeroporti), 161 in Spagna (41 aeroporti) e 122 in Francia (65 aeroporti), i paesi europei con dimensione economica paragonabile a quella italiana.

Per gestire il sistema italiano ed adeguarlo all'evoluzione prevista, stimata in una crescita a 230 milioni di passeggeri entro dieci-quindici anni, viene proposta la classificazione degli scali commerciali in tre gruppi in base al traffico gestito, che sostanzialmente ovunque è rappresentativo dell'importanza del territorio servito e della relativa domanda di collegamenti aerei: superiore a 5 milioni di passeggeri, tra 1 e 5 milioni, inferiore ad 1 milione. Sui primi, rientranti tra gli scali di interesse comunitario, si prevede di concentrare le risorse pubbliche destinate al potenziamento delle strutture aeroportuali;

per gli scali di seconda fascia è previsto il mantenimento dei voli commerciali a condizione del raggiungimento di un autosostentamento economico in un regime di liberalizzazione delle tariffe; gli altri dovrebbero rinunciare a cercare voli commerciali per dedicarsi ad altri segmenti di traffico come l'aviazione generale o le merci, se ne sussistono le condizioni e la sostenibilità economica. Faranno caso a parte le infrastrutture a servizio di territori disagiati, come le isole, o altre situazioni particolari.

Anomalia Firenze

Nel quadro del sistema aeroportuale italiano che si sta delineando con gli studi in corso, sarà interessante vedere come le autorità nazionali posizioneranno l'aeroporto di Firenze, a tutti gli effetti un caso particolare (ed unico): per importanza del bacino e domanda reale, infatti, dovrebbe stare di diritto tra i primi scali nazionali e poter accedere ai finanziamenti destinati al settore, anche perché il "Vespucchi" è sicuramente uno degli scali italiani più bisognosi di adeguamenti giustificati dal traffico potenziale. Per entità di traffico gestito, conseguente proprio alle carenze strutturali, per ora è lontano dalla soglia d'ingresso nella prima fascia. Come già fatto sul numero scorso, commentando le anticipazioni del piano aeroportuale nazionale, invitiamo gli enti locali a vigilare sulla situazione e supportare il ruolo di Firenze.



Cent'anni fa...

Cento anni fa, tra il 28 marzo ed il 7 aprile 1910, Firenze ospitava il primo Spettacolo di Aviazione, tenutosi sul prato del Campo di Marte, con il primo decollo di un aereo nella storia della città (28 marzo). Fu l'avvio di un'attività in campo aeronautico nel quale Firenze fu allora e per molti anni all'avanguardia

prima di arenarsi, nell'era moderna, nell'infinita questione aeroportuale arrivata irrisolta fino ad oggi. Le prossime importanti ricorrenze storiche saranno nel 2011, con l'ottantesimo anniversario del primo volo di linea (gennaio 1931) e dell'inaugurazione ufficiale dell'attuale aeroporto (4 giugno 1931). Le ricordiamo fin d'ora sperando che per tale scadenza Firenze, dopo ottant'anni, sia riuscita a delineare il futuro del proprio scalo.

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.

Accordi Regione-Pisa

Con una serie di accordi tra la Regione Toscana, amministrazioni locali ed enti aeroportuali, lo scorso marzo è stato dato il via libera a tutti gli interventi delineati dalla SAT, gestore dello scalo di Pisa, per le strategie di sviluppo del principale aeroporto toscano.

Aeroporto strategico

Un primo documento generale tra la Regione Toscana e tutti gli enti locali (Comuni, Province, ecc.) ha riguardato l'assetto infrastrutturale dell'area vasta costiera. In tale contesto è stato confermato all'unanimità il sostegno allo sviluppo dell'aeroporto "Galilei" di Pisa quale infrastruttura strategica per il territorio. Tra le priorità, oltre agli interventi specifici sulle infrastrutture aeroportuali, è stata indicata la necessità di migliorare l'accesso terrestre allo scalo, a cominciare da un miglioramento del collegamento con Firenze e con l'area centrale della regione.

Dal treno al people mover

Il primo marzo uno specifico Protocollo d'Intesa tra Regione Toscana, Provincia e Comune di Pisa, SAT, RFI e FS Sistemi Urbani ha dato il via libera all'iter per il potenziamento del collegamento su ferro tra l'aerostazione del "Galilei" e la stazione centrale di Pisa. Si tratta, come riportato più volte su questo notiziario, della sostituzione dell'attuale normale collegamento ferroviario con un people mover che correrà sullo stesso tracciato e con lo stesso tempo di percorrenza (5 minuti), ma in forma automatizzata, come una sorta di ascensore orizzontale. L'intervento comporta anche l'arretramento del terminal di arrivo in aeroporto, in modo da rendere disponibili nuovi spazi per sviluppare i servizi dello scalo, e fa parte di un importante piano di riassetto urbanistico previsto dal Comune di Pisa per l'area tra la stazione e l'aeroporto. I firmatari dell'accordo hanno sottolineato anche la valenza dell'opera in termini ambientali per il prevedibile abbattimento del traffico veicolare diretto all'aeroporto. Entro luglio 2010 è prevista la presentazione del progetto preliminare, entro l'anno quello esecutivo e la realizzazione entro il 2015.

Delocalizzazioni

Sempre il primo marzo un altro specifico Protocollo d'intesa tra SAT, Regione Tosca-

Regione Toscana, SAT ed enti locali hanno sancito l'avvio di una serie di importanti interventi per il futuro dell'aeroporto di Pisa



na, Provincia e Comune di Pisa ha dato il via alla procedura che dovrà portare alla delocalizzazione del nucleo abitato di via di Carriola posto a ridosso del confine nord dello scalo e della testata lato città delle piste. Si tratta di circa cinquanta nuclei abitativi che saranno gradualmente trasferiti, con diverse soluzioni localizzative concordate con gli stessi residenti. L'intervento, ricordato anch'esso più volte su questo notiziario, rientra tra le azioni previste nel masterplan dello scalo e risponde all'esigenza di garantirne lo sviluppo ed assicurare una migliore compatibilità ambientale delle attività aeree, come hanno sottolineato i vertici degli enti comunali, provinciali e regionali firmatari dell'accordo.

Piste

Oltre agli accordi tra le istituzioni, un altro importante passaggio per l'assetto dello scalo di Pisa è stato la riapertura ai voli civili della pista secondaria, operativa dal 25 marzo. Si tratta della prima pista dello scalo, corrispon-

dente al tracciato originario degli anni '10, poi utilizzata soprattutto come bretella di rullaggio dopo la realizzazione della pista principale negli anni '50 (entrambe sono state più volte ristrutturate ed allungate nel corso degli anni). L'intervento odierno rientra nel piano di riqualificazione del sistema di piste previsto nel piano d'investimenti 2010-2012 di SAT: la riattivazione della pista secondaria permetterà di intervenire su quella principale senza interferire con l'operatività dello scalo. Sono previsti vari interventi tra i quali la riconfigurazione della testata sud con l'allungamento della distanza disponibile per i decolli per circa 400 metri quale misura per migliorare l'operatività della pista stessa e ridurre il rumore dei voli sulla città.

Voli

Il neo-presidente della Toscana Enrico Rossi, in una delle sue prime uscite pubbliche, ha annunciato l'impegno della Regione a sostegno della SAT nell'azione svolta per arrivare all'apertura del volo diretto Shanghai-Pisa. Il collegamento sarebbe il terzo servizio no-stop tra Italia e Cina dopo quelli su Roma e Milano ed il secondo volo intercontinentale del "Galilei" dopo la linea con New York. Intanto lo scalo pisano ha rafforzato la sua specializzazione low cost accogliendo, dal 7 aprile, il settimo Boeing 737 basato al "Galilei" da Ryanair. Con il nuovo velivolo sono state lanciate cinque nuove rotte, portando a 47 le destinazioni offerte dal vettore irlandese nella stagione estiva 2010.

Aeroporto

Anno 14 - Numero 2
N° progressivo 51 - Aprile-Giugno 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: Printex, 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

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