



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

Pista strategica

Oltre ad aver inserito Firenze e Pisa tra i 14 aeroporti strategici, lo studio sullo stato e le prospettive degli scali italiani promosso da ENAC ha posto la nuova pista del "Vespucci" tra i sette interventi aeroportuali di valore strategico per il futuro del sistema dei trasporti nazionale:

- potenziamento ed espansione dell'aeroporto di Roma Fiumicino;
- potenziamento ed espansione dell'aeroporto di Milano Malpensa;
- pianificazione dell'espansione del sedime dell'aeroporto di Venezia;
- **realizzazione di una nuova pista di volo dell'aeroporto di Firenze;**
- prolungamento della pista di volo dell'aeroporto di Catania;
- pianificazione del nuovo scalo di Grazzanise (Caserta);
- pianificazione del nuovo scalo di Viterbo.

L'elenco è stato pubblicato in allegato all'ultimo Programma Infrastrutture Strategiche nazionale (Rapporto finale sulle attività per la redazione dello studio sullo "Sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio").

Pista congelata

"Le piste sono un problema che la futura società di gestione che si determinerà deciderà di chiedere all'ente preposto". Questa frase, pronunciata il 28 dicembre dal presidente della Regione Enrico Rossi, è l'unica nota ufficiale sulla pista del "Vespucci" seguita alla riunione di Giunta che avrebbe dovuto chiarire entro il 2010 le reali intenzioni dell'ente regionale sul futuro dello scalo fiorentino a conclusione dell'iter tecnico per la variante al PIT (Piano d'Indirizzo Territoriale). Si sape-

2011: pista o no?

In questo numero del notiziario (che cerchiamo di mantenere in vita, ma non siamo sicuri di farcela: aiutateci!) il lettore troverà un'ampia documentazione sullo "stato dell'arte" per quanto riguarda l'aeroporto di Firenze e, in particolare, la nuova pista. Si può essere ottimisti? Certo l'ENAC ha messo un punto fermo inserendo Firenze e Pisa fra i 14 aeroporti strategici in Italia e la nuova pista del "Vespucci" fra i sette interventi strategici per il sistema nazionale dei trasporti aerei. Sembrano riconoscimenti perfino scontati per una città internazionale come Firenze. Eppure c'è ancora chi si ostina a volere la paralisi dello scalo di Peretola o addirittura a chiederne la soppressione, come i sindaci di Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio che peraltro non si sono mai sforzati di spiegare ai loro cittadini le ragioni di questa ostilità verso un aeroporto che interessa la "grande Firenze" e non soltanto la città dentro le mura. Certo le dichiarazioni del sindaco Renzi e del presidente della Regione Rossi (anche di fronte al consiglio comunale di Pisa) sono stati inequivocabilmente favorevoli allo sviluppo dell'aeroporto fiorentino. Ma il nostro ottimismo si ferma qui. Infatti il percorso che dovrebbe portare alla realizzazione della pista parallela all'autostrada appare talmente accidentato e macchinoso da far temere a chi scrive di non fare in tempo a vedere un aereo decollare dalla nuova pista, nonostante la speranza di poter vivere ancora a lungo.

Il presidente Rossi ha subordinato la decisione sulla nuova pista - pur confermandone la necessità - alla fusione delle società di gestione di Pisa e Firenze. Non siamo affatto contrari a questa operazione che in teoria convalida l'importanza del sistema aeroportuale toscano. Ma in pratica nessuno ha spiegato quali effetti positivi produrrebbe la fusione. Noi ripetiamo quel che abbiamo ripetutamente affermato e cioè che il sistema aeroportuale toscano può essere potenziato rendendo anzitutto efficiente lo scalo di Peretola che attualmente non lo è. E ci sembra pertanto che questa dovrebbe essere la priorità. Invece per ora non si vede approssimarsi alcuna scelta concreta, a fronte di un procedimento talmente macchinoso che non si riesce a prevederne la conclusione. Non c'è da aggiungere altro a quanto si può leggere sul notiziario a proposito di PIT, NURV e anche della incomprensibile deliberazione della Giunta Regionale di fornire all'assessore all'urbanistica il conforto di una consulenza di un generale dell'Aeronautica Militare. A pensar male si fa peccato, ma forse ci si azzecca se si ritiene che si voglia perdere tempo. Non ci sono gli studi della società di gestione, dell'IRPET, dell'Università? Non bastano dopo 25 anni di dibattiti?

Chiediamo chiarezza anche sulla questione parco-aeroporto. Si faccia il parco - che per ora non c'è - e non lo si usi a pretesto per ostacolare l'aeroporto - che c'è - dato che la nuova pista inciderebbe in misura irrilevante sulla enorme estensione del parco. Chiediamo chiarezza anche al sindaco. Abbiamo riconosciuto a Renzi il grande merito di aver considerato una priorità la nuova pista con argomentazioni assolutamente persuasive. Ma lo sviluppo dell'aeroporto è una responsabilità che appartiene soprattutto al sindaco di Firenze. Renzi non può dire che la decisione spetta a Rossi. Non può passare la palla, deve fare goal, affrettando la scelta e i tempi. In campo il protagonista è lui. Se è, come si è visto, un decisionista, decida. Saremo al suo fianco.

Il Presidente
Giorgio Morales



T. LAURENT

va che non sarebbe arrivata alcuna scelta di pista perché in Regione dichiarano di non aver preso ancora in considerazione i progetti di ADF. Ma dopo mesi di annunci, il 28 dicembre non è arrivata neppure l'indicazione dell'ambito territoriale entro il

In dicembre Airbus ha effettuato due giorni di prove sul "Vespucci" con un A320 dotato di speciali attrezzature (nella foto) per testare l'operatività dei propri velivoli sull'attuale pista.

quale collocare la pista, scelta che farebbe capire davvero se si va verso un decisivo sì o un altro storico no all'aeroporto di Firenze. Al momento in cui chiudiamo questo numero, la questione pista (quindi l'assetto di tutta l'area) risulta congelata - precisano - finché non si definirà un nuovo assetto nella gestione aeroportuale e, probabilmente, finché la Regione non sarà riuscita a entrare in ADF.

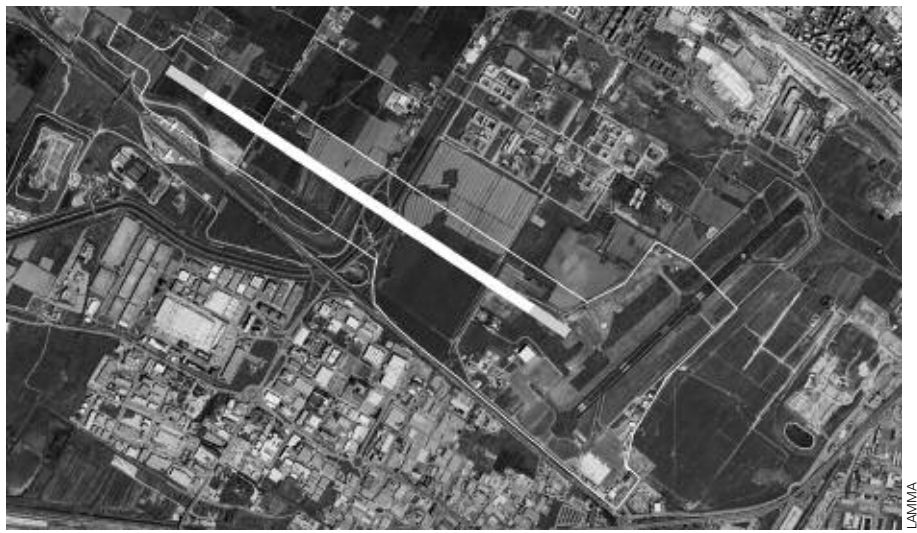
Parere NURV

IPOTESI ZERO (scenario non evolutivo per l'infrastruttura aeroportuale) – dovrebbe considerare lo stato attuale e le opere/infrastrutture già "programmate" o in fase di realizzazione nel territorio di riferimento in modo da identificarsi come evoluzione, senza l'integrazione al PIT, dello stato attuale in base alle scelte già effettuate dalla programmazione/pianificazione regionale e locale. In questo scenario si ritiene opportuno che, per ogni singolo intervento/opera aggiuntivo rispetto allo stato attuale siano dati i riferimenti della programmazione regionale o locale in cui tale opera trova adeguato livello di previsione e di condivisione. Sarebbe opportuno esplicitare inoltre lo stato di avanzamento in relazione alle procedure di VIA dei singoli interventi.

IPOTESI UNO (scenario evolutivo per l'infrastruttura aeroportuale) – dovrebbe considerare l'ipotesi zero con le previsioni oggetto dell'integrazione al PIT: il Parco della Piana e gli interventi di qualificazione aeroportuale. Si ritiene che la qualificazione dell'aeroporto debba trovare nel PIT la definizione di areali (uno o più di uno) di fattibilità, eventualmente condizionata. Infatti l'attuale fase di pianificazione, e quindi di valutazione, non ha per oggetto alternative progettuali ma scelte strategiche legate alla fattibilità e sostenibilità di un intervento di qualificazione in ambito aeroportuale in connessione con la creazione del Parco della Piana.

Ripartirà da queste due ipotesi - quando ripartirà - la valutazione regionale inerente l'aeroporto nell'ambito dell'iter su parco della piana

La mancata scelta sulla pista frena anche la realizzazione dell'ultimo tratto dell'asse stradale Mezzana-Perfetti Ricasoli (lotto 6) che deve passare tra l'Ipercoop ed il polo universitario di Sesto Fiorentino e nella parte nord dell'area di Castello, sul prolungamento dell'attuale pista (nella foto).



In occasione del secondo Laboratorio sul parco della piana, tenutosi in dicembre a Sesto Fiorentino, i tecnici regionali hanno indicato in 7.400 ettari l'estensione dell'area coinvolta rispetto agli iniziali 3.200. L'incidenza sul parco dell'area necessaria per la nuova pista, circa 100 ettari, si è quindi ulteriormente ridotta dal 3% a circa l'1,4%.

e qualificazione dell'aeroporto. È quanto indicato nel documento del NURV (Nucleo Unificato Valutazione e Verifica della Regione Toscana). Un documento in varie parti piuttosto discutibile che enfatizza le criticità ambientali e urbanistiche legate alla pista senza far cenno agli effetti positivi per l'ambiente, il territorio e la popolazione, che fa propri i contributi dei Comuni di Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino e Calenzano, della Provincia di Firenze, di ARPAT, ASL, Consorzio di Bonifica Area Fiorentina e Autorità di Bacino del Fiume Arno e che, come tale, il 6 dicembre è stato approvato dalla Giunta Regionale. Il percorso ripartirà da valutazioni urbanistico-ambientali senza ancora considerare progetti di pista e aspetti aeronautici. Le ipotesi di pista - ha ribadito l'assessore regionale all'urbanistica Marson in occasione del secondo Laboratorio sul parco tenutosi in dicembre a Sesto Fiorentino - saranno considerate quando ADF ripresenterà le sue proposte nell'ambito territoriale che la Regione indicherà con la variante al PIT.

Scelta militare

Con delibera della Giunta Regionale n°995 del 24/11/2010 la Regione ha deciso di conferire ad un generale dell'Aeronautica Militare la consulenza per la valutazione degli aspetti aeronautici nell'iter su pista e parco. L'incarico è partito il 30 novembre 2010 e si concluderà il 30 novembre 2011. Di fronte a una scelta tanto singolare verrebbe da pensare a una sorta di interpretazione del fantomatico concetto d'integrazione tra gli aeroporti toscani: Pisa è prima di tutto una base militare strategica, quindi anche il futuro di Firenze deve essere deciso dai militari. Battute a parte (speriamo), ciò che si deduce da tale atto è che in Regione intendono passare un altro anno a ridiscutere la questione aeroportuale; che nel 2011 ancora non conoscono i problemi e le necessità dell'aeroporto di Firenze; che non riconoscono 25 anni di studi e progetti della relativa società di gestione, oltre 20 anni di studi sulla situazione e le prospettive dello scalo fiorentino e del sistema aeroportuale toscano condotti dall'IRPET (istituto regionale) né i contributi tecnici forniti da altri enti dell'aviazione civile.

2 aeroporti, 2 Regioni

Tra dicembre e gennaio la Giunta e i vertici regionali si sono recati più volte presso sedi istituzionali della città di Pisa per confermare l'assenso e il supporto per tutti i progetti in corso e previsti elaborati dalla SAT per lo sviluppo del "Galilei" (eliminazione della stazione ferroviaria presso lo scalo e realizzazione del people-mover per la stazione centrale, delocalizzazione del nucleo abitato per ampliare la parte civile dello scalo, allungamento della pista principale per ridurre l'impatto dei voli sulla città, ecc.). Si tratta di atti ineccepibili per opere necessarie alla crescita del sistema dei trasporti regionale. Di fronte però alla contemporanea conside-



Dovrebbero iniziare dall'aeroporto entro marzo i lavori per la Linea 2 della tramvia. L'assetto dell'infrastruttura presso il "Vespucci" ed il suo prolungamento verso Sesto Fiorentino attraverso l'area di Castello sono però legate alle scelte sulla pista.

razione riservata ai progetti dello scalo di Firenze ed alle esasperanti procedure ad esso riservate si confermano ad oggi due diverse politiche toscane per tutto ciò che riguarda la questione aeroporti: politiche urbanistiche, rapporti con la pianificazione, aspetti ambientali, compatibilità tra parchi e aeroporti, valutazione per opere accessorie connesse ai progetti aeroportuali, autorevolezza riconosciuta ai gestori degli scali, sensibilità verso possibili influenze politiche su titoli quotati in borsa, ecc.

Silenzio fiorentino

Due anni di processo partecipativo per la creazione del parco della piana con relative innumerevoli iniziative itineranti; due Laboratori tecnici per gli enti locali (luglio e dicembre 2010); sei mesi di lavoro tecnico-urbanistico per la variante al PIT per parco, Castello e aeroporto: in tutto questo finora non risulta agli atti nei documenti pubblicati una qualche presa di posizione, contributo o altro da parte del Comune di Firenze che faccia da contraltare alla mole di pareri critici e atteggiamenti discutibili nei confronti dello scalo e della nuova pista da parte di gran parte degli altri enti locali coinvolti (richiamati anche in queste pagine). Un silenzio singolare vista la quantità e validità di argomenti che sarebbero da portare per smontare le critiche e sostenere la compatibilità della nuova pista con il territorio, il parco, l'ambiente e la popolazione, visto quanto queste vicende coinvolgano Firenze e la sorte di altre vicende cittadine e visto ciò che accade e non accade attorno all'aeroporto e all'ADF. Vien da chiedersi se i contributi fiorentini proprio non ci sono o se non vengono presi in considerazione.

Regione Toscana - ADF

Perché la Regione Toscana vuole tornare in ADF? Perché dopo undici anni vuole rientrare ora e con tanta impellenza e pubblicità? Gli interrogativi vengono spontanei dato che l'effetto immediato degli annunci di acquisto di azioni ADF (10%) è stato l'autosospensione delle decisioni sul "Vespucci" per non influire - dicono - sul valore del titolo (nel bene o nel male secondo la piega che prenderà la vicenda) e questa era proprio l'ultima cosa di cui si sentiva il bisogno. Nell'estenuante questione aeroporto non servono certo ulteriori elementi dilatori che nella migliore ipotesi ritardano ancora la soluzione di vere e proprie emergenze funzionali con le quali devono fare i conti ogni giorno utenti, lavoratori e cittadini (anche se in molti sembrano non rendersene conto). Come abbiamo ripetuto infinite volte, nel sistema aeroportuale toscano ed in particolare a Firenze c'è bisogno di recuperare capacità nelle infrastrutture (quindi investimenti su piste, piazzali, terminal, ecc.), non certo di giochi di borsa, risiko finanziari e acrobazie societarie.

Restando quindi sul tema operativo-aeronautico (e tralasciando considerazioni politiche), cosa ottiene l'aeroporto dall'ingresso della Regione in ADF e dal relativo consistente esborso di risorse pubbliche? Si dice che si vuol favorire l'integrazione tra gli scali di Pisa e Firenze. Ma l'integrazione operativa possibile (ruoli e voli) è quella ben chiara già delineata dalle specializzazioni di fatto già in essere e sulla quale l'ADF attuale (come la precedente) ha sempre concordato. Quale altro diverso concetto d'integrazione si pensa d'introdurre e imporre a gestori e vettori? L'altro fine sarebbe la creazione di un sistema aeroportuale funzionale e competitivo, ma per far ciò - come ripetuto fino allo sfinimento - occorre prima di tutto dotare della pista giusta il "Vespucci" di Firenze. Ma questo è quanto l'ADF attuale chiede di fare da circa sei anni, da quando cioè l'attuale maggiore azionista fu scelto dagli enti locali per la cessione di importanti quote pubbliche dell'allora società. Ed è il nodo essenziale che la Regione ancora non ha chiarito (quale pista potrà avere Firenze?). Se qualcuno ritiene che in ADF ci sia chi sta bluffando o non sia più interessato al progetto aeroporto dovrebbe dirlo. Altrimenti si spieghi in concreto dove si vuole andare a parare prima di imbastire nuove architetture societarie.



Dopo oltre dieci anni di abbandono, la "nuova" struttura del Meeting Point annessa al parcheggio scambiatore di Peretola, mai aperto, è stata presa in affitto come nuova sede dalla Confcommercio fiorentina. Sfuma quindi il progetto di utilizzo come spazio funzionale all'aeroporto.

SAF - Società Aeroporto Fiorentino 1999

28,35%	CCIAA Firenze
25,25%	Comune Firenze
15,36%	Comune Prato
6,43%	Regione Toscana
5,77%	CCIAA Prato
5,52%	Provincia Firenze
4,40%	Banca Toscana
4,40%	CR Firenze
2,87%	CR Prato
1,65%	SAT SpA

(azionisti SAF al 31/12/1999)

Nei 26 anni di vita della società di gestione dell'aeroporto di Firenze (prima SAF, poi ADF) la Regione Toscana è stata tra gli azionisti per un breve periodo undici anni fa. Entrò nel 1999 rilevando parte dell'11% di azioni di Alitalia (costretta a lasciare le gestioni aeroportuali per disposizione dell'Unione Europea); ne uscì nel 2000 con la prima fase di privatizzazione della società, quando gli azionisti misero sul mercato il 30% delle proprie quote. In tale occasione, oltre alla Regione, lasciò lo scalo fiorentino anche la Provincia di Firenze che era invece presente fin dalla nascita della SAF, nel 1984.

"Pista compatibile"

Mentre i decisori politici prospettano per il 2011 la ripartenza di studi e valutazioni per capire come dovrebbe essere l'aeroporto di Firenze e la relativa pista "compatibile", ricordiamo le caratteristiche del progetto presentato dall'ADF e gli effetti operativi delineati in studi e documenti già agli atti.

Quale pista

La pista necessaria ad assicurare il funzionamento del "Vespucchi" è la nota pista cosiddetta "parallela", cioè con tracciato al fianco dell'autostrada A11 e con le caratteristiche previste da ADF: orientamento preferibile 12/30; lunghezza di 2.000 metri utilizzabili più le rispettive fasce di sicurezza (RESA) di 240 metri sulle testate; collocazione come indicata da ADF, con adeguate separazioni da ostacoli, distante da abitati, fisicamente esterna all'area di Castello, confinante su un lato con l'autostrada e poi con l'area industriale dell'Osmannoro e su tre lati circondata dal parco; con adeguati spazi liberi oltre le testate per installare strumentazioni di assistenza al volo complete; non sovrapposta all'attuale pista e quindi realizzabile con minima interferenza con l'operatività dello scalo attuale. Ricordato questo, va precisato che tale pista non è né ottimale né perfetta: non è ottimale perché un bacino di traffico come quello di Firenze giustificerebbe una pista (e uno scalo) di ben altre dimensioni, come qualunque altro capoluogo regionale o città europea assimilabile a Firenze. Non è perfetta perché non esiste in nessun posto una pista perfetta, come non esiste alcuna infrastruttura perfetta, nel senso che qualunque cosa si realizzi comporta opere accessorie, modifiche territoriali o urbane e sarà sempre più vicina a qualcuno o a qualcosa. La prevista pista parallela è però la pista possibile in grado di

La pista parallela all'autostrada proposta dall'ADF è la soluzione necessaria per far funzionare adeguatamente lo scalo ed è la pista compatibile con il contesto ambientale e territoriale.

far funzionare il "Vespucchi" nel ruolo che gli è riconosciuto e nel contesto territoriale e ambientale nel quale sta lo scalo fiorentino, cioè è proprio la "pista compatibile". Non sceglierla significherebbe imbalsamare e condannare lo scalo fiorentino; proporla in una

versione sbagliata, ponendo paletti, riducendone le dimensioni, incastrandola in un contesto territoriale inadeguato sarebbe allo stesso modo una condanna ingiustificata.

Quali aerei

L'obiettivo perseguito con la nuova pista (quella giusta) è far operare senza più penalizzazioni la stessa tipologia di velivoli impiegati attualmente, garantendo la possibilità di valorizzarne a pieno le prestazioni tecniche in termini di carico trasportabile ed autonomia e di ottimizzare l'offerta di posti (capacità del velivolo, frequenze del volo) in base alla rotta da servire ed all'orario del servizio. I principali velivoli di riferimento restano quindi le famiglie di jet regionali Bombardier (CRJ "Next Gen" e C-Series) ed Embraer (E-Jet e ERJ); i nuovi jet regionali che si affacciano sul mercato, come i Sukhoi; la "famiglia A320" degli Airbus e quella dei Boeing 737 "Next Generation". Assieme a questi aerei, beneficerebbero dei miglioramenti operativi di una pista più funzionale anche i velivoli turboelica, che continueranno ad operare, e quelli di aviazione generale, anch'essi spesso penalizzati dalle condizioni dell'attuale pista. Un bacino di traffico come quello fiorentino, naturalmente, giustificerebbe l'uso su certe rotte e certi servizi di velivoli di più grandi dimensioni (come avviene ad esempio a Venezia), ma proprio nell'ottica della "pista compatibile" e della politica di sistema, tali velivoli diretti in Toscana potranno continuare a scendere sui tre chilometri di pista dello scalo di Pisa. Se la nuova pista del "Vespucchi" non venisse fatta, o fosse imposta una soluzione minata in partenza da paletti e limitazioni, continuerebbe ad essere ostacolata in misura più o meno penalizzante l'operatività di tutti i velivoli, dall'Airbus A319 al turboelica fino al più piccolo jet di aviazione generale.



"Pista compatibile"

Quali vettori

I principali vettori di riferimento per il "Vespucci" dotato di un'adeguata nuova pista sono quelli che già oggi dovrebbero poter operare in base al ruolo riconosciuto allo scalo fiorentino nell'ottica di integrazione possibile con Pisa ma che in molti casi sono tenuti lontani da Firenze dalle penalizzazioni della pista esistente. Sono soprattutto i vettori cosiddetti tradizionali impegnati sulle rotte nazionali, europee e mediterranee, che fanno abitualmente scalo su aeroporti regionali al di fuori dei due hub di Roma e Milano. Per fare qualche esempio: Aer Lingus, Aeroflot, British Airways, CSA, Finnair, KLM, Iberia, LOT, Lufthansa Italia, SAS, TAP, Tunisair, Turkish Airlines, ecc.

Al fianco di questi vettori potrà crescere la presenza di qualche compagnia low cost che opera in un segmento di traffico più prossimo a quello tradizionale, (come Air Berlin già presente a Firenze) e che da tempo vorrebbero servire lo scalo fiorentino (ad esempio EasyJet o Germanwings). D'altra parte, ferma restando la specializzazione low cost di certi scali (come Pisa, Treviso o Bergamo in Italia), una quota di traffico a basso costo è ormai presente con diversa rilevanza in qualunque tipo di aeroporto commerciale e quindi è naturale che faccia scalo anche a Firenze, così come lo scalo pisano, pur specializzato nel low cost, manterrà una propria quota di vettori tradizionali a servizio del bacino della costa. Sarà anche naturale, in presenza di adeguata domanda, che certi vettori possano continuare ad operare su entrambi gli scali toscani, come già avviene adesso (Alitalia, Air France, Lufthansa, BelleAir) e come avviene in qualunque altra regione dotata di due o più scali commerciali. Senza la nuova pista del "Vespucci" si continuerebbe ad impedire a molti vettori di servire il bacino dell'area fiorentina, dirottandoli principalmente su scali meglio collocati in altre regioni più attrezzate rispetto alla Toscana.

Quali voli

La funzione della nuova pista è prima di ogni altra cosa quella di assicurare una migliore operatività ai collegamenti esistenti, eliminando le gravi disfunzioni che con la pista attuale, in presenza di un minimo fenomeno meteorologico, possono col-



Famiglia Bombardier CSeries



Famiglia Bombardier CRJ



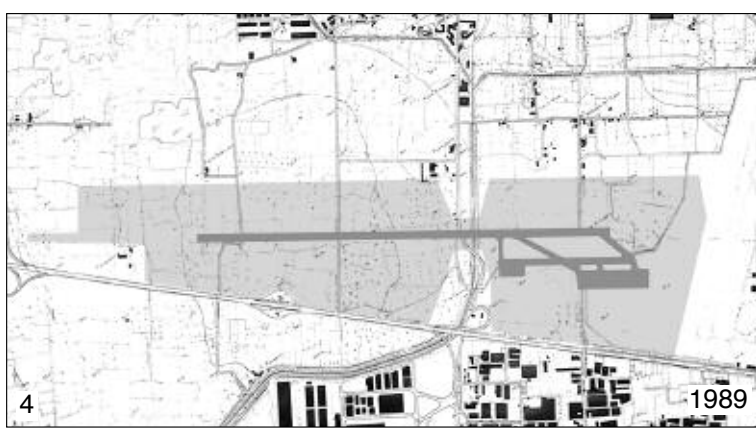
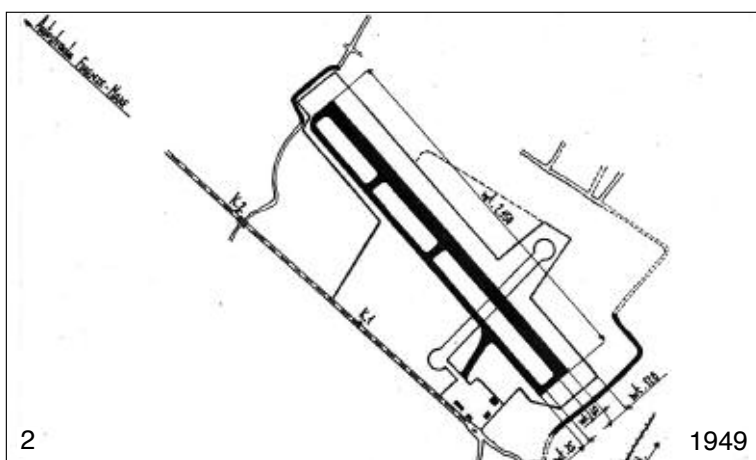
Famiglia Boeing 737



pire voli per ogni destinazione, anche le più vicine, ed ogni tipo di volo (commerciale, privato, militare, umanitario, governativo). La nuova pista deve poi garantire l'ampliamento delle destinazioni raggiungibili grazie all'accogliimento dei nuovi vettori (ricordati al punto precedente) ed al pieno sfruttamento delle potenzialità dei velivoli di riferimento. Ciò significa raggiungere dal "Vespucci" destinazioni nazionali adesso mancanti (soprattutto nel sud Italia e le isole), nuove destinazioni europee e nel bacino del Mediterraneo a breve e media distanza (capitali e maggiori città), arrivando potenzialmente fino alla Russia ed alla penisola arabica. Tutte destinazioni già raggiunte e raggiungibili dal "Vespucci" con voli occasionali, charter, velivoli di aviazione generale o "liner" in versione alleggerita e che con una pista adeguata divengono commercialmente operabili con regolarità. Anche dal punto di vista delle destinazioni, in presenza di adeguata domanda, Pisa e Firenze potranno mantenere uno sdoppiamento di offerta sulle tratte nazionali ed europee più importanti, come avviene adesso e come avviene ovunque in una regione siano presenti più scali commerciali. Non fare la nuova pista a Firenze non significherebbe solo rinunciare a nuovi voli e destinazioni più distanti, ma manterrebbe inaccettabili disfunzioni con ritardi, dirottamenti e perfino voli costretti a tornare al punto di partenza anche sulle più brevi tratte nazionali.

Pista parallela, direttrice storica

Nelle discussioni sulle sorti della piana qualcuno ancora etichetta la pista parallela all'autostrada come un'estemporanea invenzione dell'ultima ora, arrivata fuori tempo ed a giochi urbanistici ormai conclusi. Per essi e per coloro che non hanno avuto modo di seguire questo notiziario fin dai primi numeri ricordiamo rapidamente la storicità della direttrice di volo stesa al fianco del tracciato autostradale. Direttrice che in realtà è antica di 80 anni, cioè quanto la stessa origine dell'aeroporto di Peretola; è antecedente ad ogni altro progetto previsto oggi nell'area ed a tanti realizzati attorno allo scalo; antecedente alle pianificazioni degli anni cinquanta, all'impostazione del piano Detti del 1962, alle prime proposte di pianificazione intercomunale (PIF); antecedente al progetto "Amalasunta" precursore dell'attuale polo universitario di Sesto Fiorentino e ad ogni idea di parco della piana; antecedente alla nascita dell'ente Regione Toscana.



Su una direttrice parallela all'autostrada per il mare si volava fin dai primi **anni trenta**, quando l'aeroporto di Peretola entrò in funzione (**Immagine 1**, tratta da una guida del Touring Club Italiano del 1930: lo scalo nacque come un grande prato livellato con la linea di volo indicata da due grandi T).

La pista parallela all'autostrada era prevista con il primo progetto di ampliamento dello scalo, a fini militari, nei **primi anni quaranta** (progetto avviato ma interrotto dalle successive vicende belliche).

Una pista provvisoria in grelle metalliche al fianco dell'autostrada fu installata dall'aviazione militare americana a **metà degli anni quaranta**.

La pista parallela all'autostrada fu la prima proposta delineata alla **fine degli anni quaranta** per inserire Firenze nella fase di ripresa dell'aviazione civile dopo la seconda guerra mondiale e per adeguare Peretola alle esigenze dei nuovi velivoli (**Immagine 2**: proposta elaborata dall'ing. Giorgio Bonsi per il sindaco di Firenze Mario Fabiani).

Una pista parallela all'autostrada fu ipotizzata per tutti gli **anni cinquanta** (parallelamente ai primi studi per un nuovo aeroporto), ottenendo la disponibilità di finanziamento del Ministero dei Lavori Pubblici ed il sostegno del sindaco La Pira.

Varie proposte di pista parallela all'autostrada furono presentate per sviluppare lo scalo fiorentino negli **anni sessanta**, progetti poi superati dall'iter per il nuovo scalo mai nato (**Immagine 3**: una delle soluzioni elaborate dall'architetto Luciano Nustrini, con la prevista deviazione del Fosso Reale).

Una pista parallela all'autostrada fu ipotizzata dalle autorità aviatorie nazionali negli **anni settanta** per rimediare alla perdita del nuovo aeroporto di San Giorgio a Colonica.

La pista parallela all'autostrada fu la prima proposta della neonata società di gestione dello scalo fiorentino (SAF) nella seconda metà degli **anni ottanta** con il progetto del gruppo coordinato dall'arch. Nustrini e poi della società Itlairport. Era prevista una pista in rilevato per sovrappassare il Fosso Reale (risagomato) e l'asse viario Osmannoro-Sesto Fiorentino. (**Immagine 4**: rappresentazione schematica di una delle soluzioni ipotizzate da Itlairport).

La pista parallela all'autostrada è stata la soluzione indicata dalla nuova ADF dal **2003** ed è quella necessaria **oggi** per rendere funzionale lo scalo fiorentino ed il sistema aeroportuale toscano.

DATI DI TRAFFICO 2010

	passaggeri	10/09	aerei	10/09	ton. merce	10/09
Firenze	1.724.924	+2,8%	24.242	-0,7%	576	-38,5%
Pisa	4.067.012	+1,2%	nd	nd	nd	+15,9%

Traffico 2010

Il traffico passeggeri 2010 per lo scalo fiorentino (+2,8%) ha rispettato le previsioni di un anno fa, con l'annullamento del forte segno negativo del 2009 ed una leggera ripresa effetto dell'uscita del settore aereo dalla grave crisi del periodo precedente. Il dato 2010 è stato comunque viziato dai blocchi del traffico per la nube del vulcano islandese (in aprile e maggio) che per Firenze hanno comportato la perdita di circa 27.000 passeggeri. Con 1,7 milioni il "Vespucci" si è riavvicinato al suo precedente livello massimo di passeggeri (1,9 nel 2007 e 2008), un dato che comunque continua ad essere del tutto falso rispetto al reale potenziale dello scalo tarpatto dai noti problemi strutturali non risolti.

Sul fronte dell'operativo, nel corso del 2010 si è avuto per la prima volta il volo per Helsinki, il più lungo servizio di linea mai operato da Firenze, gestito da Meridiana da marzo a ottobre (non previsto nel 2011); il ritorno dei voli da Stoccarda, operato da Air Berlin, da Bucarest, operato da BlueAir (ma cancellato in giugno), e del volo stagionale da Lussemburgo di Luxair; l'effettuazione per la prima volta in inverno del volo per Olbia di Meridiana; l'avvio, a fine anno, del nuovo volo dal London City Airport di Air France, andato a regime dal 10 gennaio. Non è invece partito il volo da Pristina di BelleAir Europe previsto da dicembre ed è stato cancellato il nuovo volo da Marsiglia di CCM Airlines che doveva partire a febbraio. Per il 2011, al momento, si prevede l'incremento del volo da Vienna di Austrian Airlines con una seconda frequenza giornaliera operata senza lo scalo a Bologna (marzo) e l'ingresso di Alitalia sulle rotte per Amsterdam e Catania (marzo). Tornerà il volo da Copenaghen di Cimber-Sterling, programmato però quest'anno solo da giugno ad agosto. Salvo nuovi eventi è prevedibile che l'andamento passeggeri nel 2011 rispecchi sostanzialmente quello del 2010.

opera per conto di Air France i collegamenti per lo scalo cittadino londinese e per Parigi. Alla cerimonia hanno partecipato il sindaco Matteo Renzi, il presidente di ADF Vincenzo Manes, i rappresentanti di Air France e CityJet ed altre autorità. L'iniziativa replica un'analoga cerimonia tenutasi nel novembre 1992 quando il nome "Città di Firenze" venne apposto su un BAe 146 dell'inglese Air UK che gestiva i voli tra Firenze e Londra Stansted, battezzato dall'allora sindaco Giorgio Morales, dal presidente di SAF Valentino Giannotti e dai rappresentanti del vettore inglese.

Prove Airbus

Il 22 e 23 dicembre Airbus ha effettuato sul "Vespucci" alcuni voli prova con un A320 appositamente attrezzato con sofisticate apparecchiature. Il velivolo, appartenente all'istituto di ricerca aerospaziale tedesco DLR, ha effettuato una serie di atterraggi e successivi decolli sulle principali direttrici di volo dell'attuale pista (atterraggi 05, decolli 23) per testare la capacità di arresto del velivolo in condizioni difficili (pioggia) ed offrire tali dati a vettori interessati ad operare su Firenze. In precedenza Airbus aveva già effettuato prove sullo scalo fiorentino nel 2003 (con A320) e nel 2004 (con A318), mentre nel 2003 una serie di voli



Sopra: il sindaco di Firenze Matteo Renzi con i vertici di ADF, CityJet e Air France KLM Italia in occasione dell'intitolazione ad Amerigo Vespucci di un Avro RJ85 della compagnia il 19 gennaio 2011. A destra: l'intitolazione alla città di Firenze del BAe 146-100 della inglese Air UK svoltasi nel novembre 1992.

RJ85 "Amerigo Vespucci"

Dopo 19 anni un simbolo di Firenze torna a volare nei cieli europei: il 19 gennaio, in occasione della presentazione al "Vespucci" del nuovo volo Firenze-London City Airport, è stato intitolato ad Amerigo Vespucci uno degli Avro RJ85 del vettore irlandese CityJet che

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

QUOTA ASSOCIATIVA 2011

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.

dimostrativi erano stati effettuati anche da Boeing con un proprio 737-700. Lo scalo fiorentino, per le sue caratteristiche uniche (la situazione infrastrutturale in cui viene tenuto), è da sempre oggetto di studio da parte delle maggiori industrie aeronautiche mondiali per i problemi di operatività dei propri velivoli.

Città-aeroporto: 10 Km

La fotografia del sistema aeroportuale nazionale condotto da Oneworks, Nomisma e KMC per conto di ENAC ha confermato il dato della distanza media città-aeroporto di circa 10 km da noi sempre indicato su questo notiziario per i 47 scali commerciali italiani. Il 50% degli aeroporti si trovano entro 5 km dal centro cittadino, un altro 40% entro 15 km, solo il 10% tra i 20 e i 50 km. La distanza più breve è a Lampedusa (1 km), seguita da un gruppo di sei scali a 2 km (Aosta, Catania, Elba, Olbia, Pisa, Tortoli). L'aeroporto più lontano è Malpensa, a 48 km da Milano (che ha però Linate a 8 km), seguito dallo scalo di Ronchi dei Legionari, a 33 km da Trieste (20 km da Gorizia, capoluogo di provincia). Proprio per tale vicinanza, lo studio giudica positiva la raggiungibilità degli scali, comunque da migliorare con adeguati collegamenti su ferro nell'ambito dei trasporti urbani cittadini. Guardando questo quadro nazionale si conferma l'improponibilità di distanze quali quelle degli scali di Pisa e Bologna dall'area fiorentina, rispettivamente a 80 e 100 km ed un'ora di strada o ferrovia (treno più bus, taxi o navette stazione-aeroporto).



Nelle immagini i progetti dei nuovi stadi di Genova (sopra) e Cagliari (sotto). In entrambi i casi è evidente l'estrema vicinanza delle strutture sportive alle piste, visibili in alto a sinistra, che ha provocato il parere negativo dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.



Arabia - Europa

Si intensificano sempre più le rotte tra la penisola arabica e l'Europa con servizi di linea diretti per scali regionali al di fuori dei grandi hub. I collegamenti sono gestiti dai principali vettori arabi, come Emirates, Qatar Airways e Saudia, ma anche da nuovi vettori low cost.



Un Airbus A319LR (Long Range) della Qatar Airways. Il vettore basato a Doha è una delle compagnie della penisola arabica che sarebbe interessata a servire l'area fiorentina nell'ambito dello sviluppo dei collegamenti diretti con scali regionali europei al di fuori dei grandi hub

Stadi e aeroporti

Nel dibattito su Castello, stadio e aeroporto ricorrono come esempi i casi di Genova e Cagliari, dove l'autorità dell'aviazione civile (ENAC) ha fermato i progetti per l'incompatibilità con la vicinanza alle piste. In entrambi i casi si tratta in realtà di situazioni diverse e ben più estreme di quella che si potrebbe verificare a Firenze. A **Genova** lo stadio (34.149 posti, 7.000 posti auto, 75.000 mq di commerciale) è stato progettato occupando una porzione dell'attuale sedime dell'aeroporto (parte del grande piazzale aeromobili). Quindi, oltre ai problemi di vicinanza alla pista, sussiste un vero conflitto fisico. A **Cagliari** lo stadio (23.600 posti, 5.000 posti auto, un'area a parco) è stato progettato proprio a ridosso del confine dello scalo. Anche in questo caso, oltre all'estrema vicinanza alla pista, sussiste anche un conflitto fisico con l'unica zona disponibile prevista per l'espansione dell'area terminale dello scalo. A Firenze, nel caso si concretizzasse la localizzazione Castello per un nuovo stadio inserita nel nuovo Piano Strutturale, la situazione sarebbe molto diversa, sempre che non si facciano pasticci con l'assetto definitivo della pista e con la revisione del piano Castello

Tranne Emirates, che impiega solo velivoli di grandi dimensioni (su Manchester va addirittura con l'Airbus A380, su Venezia con l'A340), in molti casi le rotte sono gestite con A319, A320 e Boeing 737. Questi vettori guardano con grande interesse alla crescita anche in Italia e, dopo Roma e Milano, la destinazione più ambita è Firenze (assieme a Venezia).

Aeroporto

Anno 15 - Numero 1
N° progressivo 54 - Gennaio - Marzo 2011

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