



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

### Voli respinti

**«Stiamo valutando con attenzione altri due scali ma uno di questi dispone di una pista troppo corta per le nostre macchine (Firenze ndr). Un vero peccato perché parliamo di una meta ad alto potenziale turistico, ma il governo locale non mi pare comprendere le potenzialità di questo aeroporto».** (Akbar Al Baker, amministratore delegato Qatar Airways, Venezia, 16 giugno 2011 / TTT Italia).

**«...Al Baker ha espresso chiaramente l'interesse della sua compagnia per l'Italia, che aveva visto prima di questa scelta (Venezia, ndr) l'opzione per Firenze, cui era stato gioforza rinunciare per l'inadeguatezza della pista, e ha sottolineato come una tale deficienza di infrastrutture si ripercuota negativamente per tutta l'economia della regione, meravigliandosi per l'insensibilità della classe politica locale...»** (JP4 Mensile di Aeronautica, agosto 2011).

Ha fatto rumore questa volta la notizia dell'ennesima compagnia aerea costretta a rinunciare al "Vespucci" per le condizioni di carenza della pista in cui lo scalo fiorentino viene costretto ad operare. Come avevamo già riportato sul notiziario, Qatar Airways, nell'ambito dell'espansione della rete sugli scali regionali europei (oltre agli hub), aveva scelto Firenze come terza destinazione italiana (dopo Roma e Milano), spinta dalle potenzialità del bacino dell'area fiorentina e toscana e dal grande interesse internazionale per la meta Firenze. In tale ottica lo scorso dicembre aveva effettuato tramite Airbus dei

*L'Airbus A320 della Qatar Airways in atterraggio all'aeroporto "Marco Polo" sullo sfondo di Venezia in occasione dell'inaugurazione del volo da Doha.*



### Chiacchiere e confusione

Proprio qui accanto si può vedere come l'inadeguatezza dell'attuale pista aeroportuale faccia perdere a Firenze importanti opportunità. Compagnie aeree e operatori per congressi e mostre internazionali pensano, assai spesso, a Firenze come sede ideale, ma sono poi costretti a scegliere altre destinazioni con aeroporti più efficienti. Capitò anche a me, quando ero sindaco, di ricevere una delegazione straniera che voleva organizzare a Firenze un congresso con 4.000 partecipanti. Per prima cosa mi chiesero dell'aeroporto. Io cercai di cavarmela annunciando che vi sarebbero stati interventi sulle infrastrutture. Non furono convinti e il congresso andò da un'altra parte. Ma è inutile ripetere cose già dette tante volte e da più persone e istituzioni. Non siamo fanatici dell'aeroporto, vogliamo soltanto il bene di Firenze, di cui un aeroporto è un fattore fondamentale.

Siamo invece in un momento di grand e confusione che fa vacillare il nostro ottimismo degli ultimi tempi, fondato sulla fiducia nel sindaco Renzi e nel presidente Rossi. Il Piano d'Indirizzo Territoriale - presupposto per la realizzazione della nuova pista - subirà un rinvio per la sua adozione (che è solo il primo passo verso l'approvazione). Peraltro la nostra Associazione ha formulato un'ampia e articolata osservazione al PIT per migliorarne l'assetto al fine di una piena compatibilità con la pista parallela all'autostrada. L'abbiamo pubblicata integralmente su questo numero del notiziario. Inoltre, in queste ultime settimane, voci, notizie non ufficiali, dichiarazioni, articoli di stampa aumentano la confusione. Sembra che Rossi abbia parlato a Prato di "adeguamento" e non di "ampliamento" dell'aeroporto. Che cosa vuol dire? Forse niente o forse qualcosa. Ma qualcuno si attacca anche alle parole.

Si scrive di una soluzione di "compromesso" sulla pista: non parallela ma obliqua. Che cosa vuol dire? In realtà la pista da realizzare non è del tutto parallela, ma leggermente convergente, definita 12/30. Se invece la pista fosse veramente obliqua, non servirebbe a niente come abbiamo ripetutamente dimostrato. Ma sono ammissibili compromessi tra una soluzione efficiente e una inefficiente? In politica le mediazioni sono spesso necessarie, ma le soluzioni tecniche non consentono compromessi. Le chiacchiere servono solo a far confusione.

Aspettiamo con preoccupazione. Finirà e quando la telenovela dell'aeroporto di Firenze? E' passato più di mezzo secolo da quando Luciano Nustrini, aviatore e architetto, proponeva una pista parallela all'autostrada. Una decisione - speriamo non troppo lontana - sarebbe, secondo me, anche un omaggio alla sua memoria.

Il Presidente  
Giorgio Morales

voli prova al "Vespucci" per valutare l'operatività dell'attuale pista. Prova terminata con esito negativo, la rinuncia forzata allo scalo fiorentino e il dirottamento del nuovo volo su Venezia, aperto lo scorso 15 giugno.

La vicenda, per la rilevanza assunta questa volta, ha avuto eco nelle stanze del potere toscano responsabile della situazione: qualcuno si è risentito e un po' vergognato, altri hanno avuto un nuovo motivo per brindare. E per la sua assoluta singolarità la vicenda fiorentina ha avuto eco anche sulla stampa nazionale e internazionale. D'altra parte nel mondo qualunque città di una qualche rilevanza internazionale è dotata di uno scalo

appropriato per gestire la costante evoluzione dei voli; molti aeroporti sovradimensionati rispetto al proprio bacino di traffico sono disposti a tutto pur di attrarre qualche volo; solo Firenze respinge le compagnie aeree che vorrebbero servire uno dei più importanti bacini di traffico internazionali.

## Non solo Qatar

La cacciata di Qatar Airways dall'area fiorentina è solo l'ultimo di un lungo elenco di vettori respinti e di personaggi più o meno famosi che prendono atto stupefatti della situazione aeroportuale di Firenze. L'ultima era stata Tunisair che in occasione della Settimana Tunisa tenuta nel capoluogo toscano lo scorso anno aveva espresso tramite le autorità del paese e i vertici del vettore l'intenzione di avviare voli sul "Vespucci", rinunciandovi appena realizzato lo stato della pista. Il caso più curioso fu quando Mikhail Gorbaciov, in visita a Firenze, chiese agli imbarazzati amministratori locali come fosse possibile che il capoluogo toscano non avesse uno scalo in grado di gestire collegamenti regolari con Mosca. E da anni Aeroflot attende l'evoluzione della pista del "Vespucci" per arrivare appena possibile con i propri Airbus A319 o A320.

Ma l'elenco è lungo e noto: si va dalle storiche assenze di British Airways e Iberia che servono direttamente le principali città italiane ma non Firenze, ad altri vettori che "vorrebbero ma non possono" quali TAP Air Portugal, LOT, EasyJet, Germanwings, ecc. ecc. Col risultato che l'area fiorentina si trova in forte carenza di collegamenti, sia nazionali sia europei. Ma il "respingimento" dei voli non riguarda solo i servizi di linea: vittime sono anche voli charter, privati e di Stato. Capita continuamente che un operatore che deve organizzare un viaggio verso l'area fiorentina di prima battuta

## Informazione, disinformazione e fanatismi

Più volte abbiamo ricordato su queste pagine le ripetute visite a Firenze e Prato nei primi anni '90 di William Charnock, allora direttore del London City Airport, invitato per incontri e convegni sull'aeroporto. Ogni volta amava raccontare come il suo scalo avesse vinto la comprensibile iniziale diffidenza da parte del quartiere con l'informazione: la corretta informazione come arma più potente ed appropriata per rendere consapevoli autorità locali e cittadini dei progetti proposti e dei loro effetti e per mettere a nudo l'atteggiamento di oppositori preconfezionati o ideologizzati, spesso difensori di interessi particolari (definiti "zoccolo duro"). Ogni volta Charnock raccomandava ai colleghi fiorentini di intraprendere la stessa strada, spiegando fino alla noia i progetti aeroportuali e la loro validità. Tornano in mente queste raccomandazioni assistendo al deprimente spettacolo messo in scena da certi ambienti, anche istituzionali, da "comitati contro" sepolti sotto una marea di bandiere di partito, da organi d'informazione (si fa per dire...) che fanno da megafono ai suddetti comitati e partiti.

Ognuno, per proprie ragioni, ha pieno diritto di essere e restare contro l'aeroporto. D'altra parte ogni scalo che si rispetti - come ogni infrastruttura - ha il comitato contro che difende qualche piccolo interesse o localismo. Ciò che non va è alimentare il tutto con incredibili falsità. Come andare di porta in porta raccontando che a Prato si sposterà la situazione oggi presente a Brozzi e Quaracchi; raccontare di piste di oltre 3 km e di Jumbo e cargo che sfiorano le case; bollare l'aeroporto come infrastruttura che interessa solo chi sta entro la cinta muraria di Firenze o ritenere che l'aeroporto non sia un'infrastruttura, quindi non serva. Questo va oltre la disinformazione e diviene disonestà in un vero e proprio fanatismo anti-aeroporto.



programmi il volo sul "Vespucci", perché non gli viene neppure in mente che Firenze possa non avere uno scalo adeguato. Poi, appena passa alla fase organizzativa, realizza lo stato delle cose e dirotta altrove, di solito verso scali di altre regioni per poi raggiungere la difficile meta via terra.

## Freno regionale

Mentre il trasporto aereo internazionale attende nuove da Firenze e chi utilizza o lavora al "Vespucci" deve fare i conti ogni giorno con le disfunzioni della pista, la politica toscana ancora non ritiene opportuno decidere il futuro dello scalo fiorentino. Mentre chiudiamo questo notiziario pare certo lo slittamento (autunno?) dell'adozione della variante al PIT, atto al quale è stata assoggettata la sorte dello scalo. Slittamento che segue il rinvio della scadenza prevista nel primo cronogramma del procedimento e la lievitazione indefinita dei tempi decisionali connessa alla procedura imbastita che ha legato un'emergenza funzionale come l'aeroporto al percorso partecipativo di un'opera senza tempo come il parco della piana. Dopo due anni di incontri, laboratori, tavoli, convegni e migliaia di pagine di studi, propaggine più recente di una discussione che prosegue sempre uguale da decine di anni, le Commissioni regionali che si stanno occupando del PIT continuano a chiedersi se qualcuno abbia mai dimostrato l'importanza dell'aeroporto per l'economia del territorio; quale tipo di pista e di aeroporto si vorrebbe fare; quali aerei e voli vi opererebbero; quali siano gli effetti ambientali e via così. Tutto ovviamente già studiato e chiarito nei documenti posti agli atti nella stessa variante al PIT e commissionati anche dagli stessi soggetti che oggi li richiedono. Il tutto naturalmente più che sufficiente per prendere le decisioni politiche sul futuro dello scalo.

## 80° anniversario del "Vespucci"



MARCO IAROSCI

Su iniziativa del presidente del Consiglio Comunale di Firenze Eugenio Gianì, instancabile cultore della storia fiorentina, il 3 giugno scorso si è tenuta al "Vespucci" una cerimonia per ricordare gli 80 anni dall'inaugurazione dell'aeroporto di Peretola (4 giugno 1931). Nell'occasione sono state ricordate le figure di Luigi Gori, aviatore fiorentino della prima guerra mondiale al quale è stato intitolato lo scalo prima di diventare "Amerigo Vespucci" e che dà il nome all'Aeroclub di Firenze; Vasco Magrini, il più famoso pilota fiorentino, autore di spettacolari imprese aeree e in prima linea per cercare di dare le ali a Firenze anche dai banchi di Palazzo Vecchio. Alla cerimonia ha partecipato il gen BA Claudio Salerno, comandante dell'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche delle Cascine (ISMA, ex SGA), istituzione anch'essa risalente ai primi anni trenta e strettamente correlata alla storia dello scalo fiorentino. Nella foto: un momento della cerimonia.

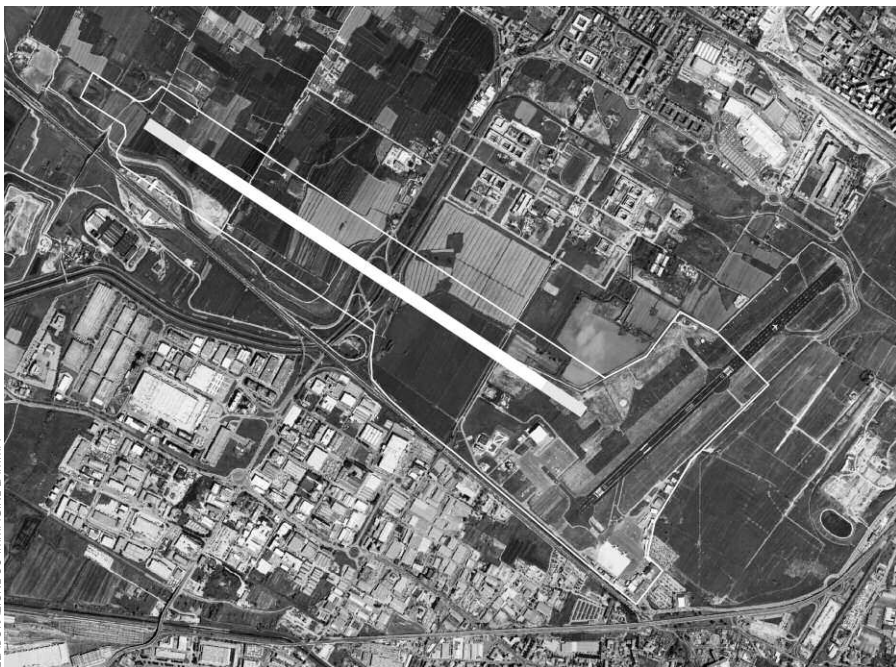
## Associazione per...

«L'Associazione "Valentino Giannotti", iniziativa, apolitica e senza fini di lucro, si propone di sostenere il completo sviluppo dell'aeroporto "Vespucci" secondo le sue reali potenzialità come scalo cittadino a servizio di Firenze, dell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia e della Toscana. All'Associazione "V. Giannotti" aderiscono cittadini e rappresentanti del mondo economico e sociale e delle istituzioni, tutti accomunati dalla consapevolezza dell'importanza di un aeroporto efficiente quale fattore strategico per il territorio, elemento determinante per rilanciare il sistema economico e l'occupazione, per sviluppare le attività fieristiche, congressuali, culturali e della ricerca e supportare il ruolo internazionale della città e della regione».

Riproponiamo questa nota sullo status e le finalità della nostra Associazione, tratto dall'atto costitutivo del 1996, perché negli ultimi tempi, con l'intensificarsi del dibattito sull'aeroporto, c'è chi non ha capito bene cosa siamo: qualcuno ci scambia con l'ADF chiedendo a noi masterplan e piano finanziario della pista o imputandoci il colpevole silenzio delle autorità aeroportuali nel dibattito in corso. Altri non sanno come inquadrarci perché, ottennebrati da proprie logiche, non riescono a concepire che possa esistere un'Associazione in positivo, per qualcosa, senza avere come fine un qualche interesse particolare ma solo l'interesse pubblico e generale di una città e una regione. Invece è proprio questo l'unico motivo di esistenza della nostra Associazione, così come prima di noi è stato per dodici anni il fine del Comitato per l'Aeroporto di Firenze e Prato, iniziative entrambe originate dall'assurda realtà (questa si incomprensibile) di una regione che da quaranta anni non vuol dotarsi di un sistema aeroportuale adeguato.

E la nostra arma è solo ed esclusivamente l'informazione corretta: la diffusione di materiale informativo su tutti gli aspetti della questione. Materiale elaborato da chi scrive questo notiziario e che da circa 30 anni studia e scrive della questione aeroportuale fiorentina e toscana e più in generale del mondo dell'aviazione nazionale e internazionale. A chi interessa, questa è da 15 anni l'Associazione "V. Giannotti".

Venti anni fa, 1° luglio 1991, con il volo IG3491 Firenze-Catania, Alisarda (poi Meridiana) avviava l'attività della base fiorentina con i BAe 146. Lo stesso giorno parti la linea per Palermo mentre dal 1° settembre furono lanciati i voli per Barcellona, Francoforte, Londra, Monaco, Parigi e Zurigo. Meridiana è stata per tanto tempo la prima compagnia del "Vespucci" per passeggeri e rotte, dal 2004 operate con Airbus A319, ma proprio il 2011 potrebbe segnare il completo disimpegno da Firenze.



ELABORAZIONE SU IMMAGINE LAMMA

Immagine schematica della nuova pista "parallela convergente" 12/30 presentata da ADF negli studi agli atti del PIT (Piano di Indirizzo Territoriale). La società di gestione attende che la Regione completi l'iter del documento per poter elaborare e presentare il progetto definitivo.

## Pista fattibile

Con il passaggio nelle Commissioni Regionali dei vari soggetti più o meno coinvolti nelle opere esistenti o previste nella piana, è stato riportato entro la sua reale dimensione l'intervento di realizzazione della pista parallela all'autostrada e delle opere connesse, smontando gli scenari apocalittici delineati da certi commentatori e confermandone la fattibilità. Per l'opera accessoria più importante - la deviazione del Fosso Reale per 3,4 km - il Consorzio di Bonifica della Piana di Sesto ha stimato un costo variabile tra 12 e 15 milioni di euro, più gli espropri per almeno 18 milioni: un impegno consistente, ma niente a che vedere con le centinaia di milioni "sparate" nei mesi scorsi. D'altra parte bastava considerare che nel 1996, per l'allungamento della pista esistente, venne spostato per circa un km il canale di cinta orientale con una spesa di circa due miliardi di lire, il tutto fatto in alcune settimane. Con le debite proporzioni era facile immaginare la reale entità dell'opera necessaria oggi. Opera che peraltro potrebbe divenire non necessaria se fosse attuata la soluzione del so-

vrappasso del fosso in fase di valutazione. Anche l'innalzamento del tracciato dell'A11 nel punto dell'eventuale passaggio del nuovo tracciato del Fosso Reale è da soppesare con la giusta unità di misura ed è comunque da confrontare con il più complesso interrimento del tratto finale della stessa A11 connesso all'ipotesi di allungamento della pista attuale. E comunque interventi simili sono normalmente attuati, come ad esempio a Pistoia con il rialzo della tangenziale per passare sopra la viabilità di accesso al nuovo ospedale. È stata riportata nei giusti termini anche la questione dell'interferenza con le casse di contenimento del polo universitario: i responsabili dell'ateneo hanno spiegato come si tratti di un adeguamento tecnico e che per loro più che altro sarebbe urgente conoscere l'assetto definitivo della pista per poter procedere con i propri progetti. Ma lo spauracchio delle opere accessorie connesse alla pista è di per sé un non senso se si considera cosa comportano altri interventi nell'area fiorentina ed in Toscana (autostrade, ferrovie, TAV, tramvie). E d'altra parte il costo delle opere accessorie è ben giustificato dalla soluzione di un problema aeroportuale aperto da decine di anni.



ALIMAGES

# Associazione V. Giannotti: nota al PIT

**Nell'ambito dei lavori inerenti la variante al PIT (Piano d'Indirizzo Territoriale) promossi dalle Commissioni Regionali sesta ("Territorio Ambiente") e settima ("Mobilità e Infrastrutture"), l'Associazione "V. Giannotti" ha presentato la seguente nota per ribadire ufficialmente considerazioni e commenti sul documento e sull'iter in corso.**

## **Impostazione della variante**

In considerazione dell'obiettivo della variante al PIT che assieme alla creazione del parco della piana mira alla qualificazione ambientale e funzionale dell'aeroporto di Firenze, l'Associazione V. Giannotti ritiene prioritario che nel procedimento in atto sia fatta chiarezza sulle soluzioni di assetto della pista capaci di rispondere realmente a tale obiettivo per non continuare ad alimentare un dibattito che rischia di essere falsato da ipotesi che minano in partenza la finalità dello stesso procedimento.

Nei quindici anni di attività la nostra Associazione ha sempre ritenuto la soluzione della questione aeroportuale e del nodo della pista del "Vespucci" un elemento essenziale per la definizione dell'assetto della piana tra Firenze e Sesto Fiorentino. Ciò non per soggettive valutazioni di priorità o di valori da attribuire alle diverse previsioni, ma per ragioni oggettive. Una pista di volo efficiente deve rispondere a precisi requisiti tecnici per garantire la migliore operatività ai velivoli che la devono utilizzare ed il minimo impatto delle attività aeree, requisiti che implicano esatte esigenze localizzative nel territorio. Proprio il fatto che tale aspetto fino ad oggi sia stato sempre poco considerato è la causa delle tante criticità che contraddistinguono l'attuale "Vespucci" e delle contraddizioni e conflitti che emergono con gli strumenti di pianificazione degli enti locali interessati. In questo contesto è inevitabile che oggi la predisposizione del nuovo assetto aeroportuale comporti la necessità di modificare strumenti urbanistici vigenti e rivedere alcune previsioni in essi contenute. D'altra parte qualunque infrastruttura o altra opera inserita in un territorio o un contesto urbano comporta necessariamente modifiche ad assetti o previsioni in essere, come dimostrano altre vicende ben più impattanti che interessano l'area fiorentina (ferrovie, tramvie, terze corsie autostradali, assi viari metropolitani, ecc.) o anche opere accessorie connesse a progetti aeroportuali attuati in altre città (ad esempio a Pisa e Bologna).

Se si vuole quindi ottenere una reale qualificazione funzionale e ambientale del "Vespucci" occorre assumere anche la nuova pista come elemento fondante l'assetto della piana, assieme al parco ed alle altre infrastrutture previste, per assicurarne il migliore inserimento nel territorio gestendone le problematiche e valorizzandone gli aspetti positivi. A tale obiettivo risponde la rotazione della pista in posizione pressoché parallela al tracciato dell'autostrada A11, secondo quanto indicato da studi e progetti fin dagli anni '40 del secolo scorso e come confermato oggi dalle soluzioni indicate dai tecnici. Invitiamo quindi le Commissioni ed il Consiglio Regionale a recepire tale assetto aeroportuale in fase di adozione della variante al PIT predisponendo una perimetrazione dell'ambito territoriale destinato all'aeroporto che consenta la collocazione della pista parallela nella versione più efficace per il rapporto con le aree abitate ed il territorio, identificata nelle valutazioni agli atti come la "parallela convergente" 12/30.

## **Soluzione nuova pista "parallela"**

La nuova pista parallela all'autostrada risulta la soluzione realmente necessaria in quanto è l'unica in grado di assicurare una vera qualificazione ambientale e funzionale dello scalo fiorentino.

A livello funzionale tale disposizione risponde prima di tutto all'esigenza di garantire una normale operatività alla tipologia di traffico, aerei e voli gestita attualmente ma soggetta a gravi disfunzioni per l'effetto combinato della pista troppo corta e penalizzata da ostacoli naturali e artificiali e l'incidenza in tali condizioni di ogni minimo fenomeno meteorologico. Disfunzioni che oggi colpiscono ogni tipo di volo (anche le tratte più brevi, come quelle per Fiumicino) con effetti negativi sull'accessibilità dell'area fiorentina, pesanti disservizi e disagi per gli utenti ed i lavoratori aeroportuali, impeden-

do inoltre al "Vespucci" di svolgere efficacemente anche il ruolo condiviso di city airport già riconosciutogli in tutti gli atti di pianificazione. In particolare, il riassetto dello scalo con la pista parallela all'autostrada libera le traiettorie di volo dalla presenza dei rilievi montuosi a nord e dalla presenza del corso del fiume Arno sull'asse pista a sud (causa di fenomeni meteorologici che incidono sull'operatività della pista attuale); garantisce spazi liberi su entrambe le testate della pista per installare strumentazioni e impianti più completi e sofisticati che incrementano l'operatività dello scalo e per garantire ampie aree di sicurezza libere da ostacoli; permette un orientamento rispetto ai venti che assicura un coefficiente di utilizzo (circa 97%) rispondente al minimo indicato dall'ICAO per una funzionalità accettabile di una pista (95%), rispetto al 90,2% della pista attuale; permette di abbattere drasticamente il numero dei dirottamenti dei voli e quindi i gravi disservizi che oggi gravano sul traffico aereo di Firenze; garantisce distanze di pista effettivamente utilizzabili di 2.000 metri, necessarie per accogliere in modo funzionale i velivoli di riferimento previsti. Velivoli che come tipologia rimangono gli stessi di oggi (jet regionali Embraer e Bombardier, "famiglie" Airbus A320 e Boeing 737 Next Generation), ma vengono valorizzati pienamente nelle prestazioni in termini di carico trasportabile e distanze raggiungibili (voli regolari sulle tratte più brevi, apertura di voli per destinazioni più distanti nel continente europeo e nel bacino del Mediterraneo, arrivo di importanti vettori finora tenuti lontani dallo stato della pista).

A livello ambientale la nuova pista parallela all'autostrada, se da una parte comporta il costo dell'occupazione di una porzione di nuovo territorio e una ripermutazione dell'area del parco a ridosso dal tracciato autostradale, dall'altra ha molteplici ricadute in termini di miglioramento del quadro ambientale, come confermato nelle analisi ambientali contenute negli stessi documenti del PIT. Dal punto di vista acustico si tolgono i voli sugli abitati di Peretola, Brozzi e Quaracchi adesso sorvolati dalle principali traiettorie di atterraggio e decollo ed i voli sull'abitato di Sesto Fiorentino sorvolato dagli aerei nella direttrice di decollo secondaria, verso monte Morello. I movimenti aerei nelle principali traiettorie di volo si svolgerebbero verso la parte libera della piana e i velivoli seguirebbero la fascia autostradale dell'A11 sorvolando in prossimità dello scalo aree inedificate e poi aree interessate essenzialmente da insediamenti industriali, fino a raggiungere le prime aree residenziali a quote che non costituiscono disturbo. La soluzione di pista "parallela convergente" 12/30 permette anche di evitare a maggiore distanza (circa 9 km) il sorvolo dell'area centrale di Prato, tenendo le rotte di atterraggio verso l'area del Macrolotto. Le impronte di rumore (isofone) risulterebbero comunque sempre distanti da centri abitati sia per la fascia dei 65 decibel, limite previsto per le aree residenziali dalle norme nazionali e internazionali (ed adottato ad esempio per gli scali di Pisa e Bologna), sia per quella dei 60 decibel, soglia voluta dagli enti locali abbassando il limite di legge nella zonizzazione acustica vigente dello scalo fiorentino.

Dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico va evidenziato prima di tutto come l'aeroporto sia una fonte di emissioni minimale rispetto ad altre fonti presenti nell'area (primo fra tutti il traffico viario che interessa i tanti assi stradali presenti e i poli di forte attrazione con i centri commerciali della piana), situazione confermata nell'analisi ambientale allegata alla stessa variante al PIT. Per quanto riguarda l'effetto della nuova pista, si deve tenere conto che l'incremento di emissioni per la crescita dei voli è compensato dalla netta diminuzione dei carichi inquinanti oggi provocati dalle disfunzioni della pista penalizzata (dirottamenti, attese degli aerei sia a terra sia in volo, procedure di volo ripetute, movimento di pullman per centinaia di chilometri tra Firenze, Pisa, Bologna e gli altri scali alternati, ecc.).

# Associazione V. Giannotti: nota al PIT

Col nuovo assetto aeroportuale si abbattano inoltre le emissioni inquinanti nell'area aeroportuale grazie alla migliore disposizione tra pista, piazzali di sosta e principali procedure di volo che dimezza gli spostamenti dei velivoli a terra (fase in assoluto più impattante per le emissioni atmosferiche). Sono inoltre possibili procedure più efficienti e rapide, quindi meno impattanti, in tutte le fasi di movimentazione aerea. Vanno infine considerati i progressi della tecnologia aeronautica che stanno sviluppando motori a sempre minore consumo di carburante e quindi a minori emissioni (come gli A320 "NEO" di Airbus o i Bombardier C-Series). Molti di questi aspetti positivi connessi alla nuova pista non sono stati considerati nelle valutazioni ambientali pur favorevoli allegare alla variante al PIT.

Gli effetti di qualificazione ambientale e funzionale connessi alla nuova pista parallela all'autostrada sintetizzati sopra non sarebbero ottenibili con il mantenimento dell'attuale pista, allungata o no, che invece confermerebbe la permanenza sostanzialmente di tutte le attuali criticità dello scalo.

## Parco e aeroporto

Sulla specifica questione della compatibilità tra parco e aeroporto, nodo essenziale del dibattito in corso, l'Associazione V. Giannotti ha sempre ritenuto non corretta un'impostazione che necessariamente ponga un contrasto tra le due realtà. Entrambe infatti possono trovare il proprio spazio e coesistere, sia dal punto di vista territoriale ed ambientale sia funzionale. D'altra parte lo scalo fiorentino è un'infrastruttura presente da 80 anni nel territorio oggi destinato a far parte del parco e rappresenta un servizio essenziale per l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia, così come altre infrastrutture presenti o previste nella stessa piana.

Dal punto di vista territoriale l'attuale aeroporto (circa 115 ettari) incide sulla vasta area destinata al parco in misura molto limitata ed anche l'incidenza dell'area necessaria per la nuova pista è minimale: circa 100 ettari a ridosso dell'autostrada A11 su un'estensione del parco da Castello alla zona di Prato inizialmente indicata in 3.200 ettari ed incrementata nella perimetrazione territoriale della variante al PIT a 7.400 ettari. Nel comune di Sesto Fiorentino, territorio direttamente interessato dalla localizzazione della nuova pista, l'area a parco delimitata negli strumenti urbanistici è di circa 460 ettari quindi, posizionata la pista (100 ettari a ridosso dell'autostrada A11), si mantiene una vasta area destinata allo stesso parco non interessata dall'area aeroportuale né dai sorvoli (tutta la parte a nord e nord-ovest verso l'abitato sestese). Va anche ricordato come il sedime che accoglie una pista di volo sia soprattutto un grande vuoto, con una minima parte materialmente occupata da infrastrutture (pista e raccordi), mentre il resto rimane una grande area verde sistemata a Prato come fascia di sicurezza della pista stessa. In un parco metropolitano inteso come "vuoto urbano", l'area aeroportuale ed il suo intorno si inseriscono proprio come una grande area vuota, destinata a rimanere tale per i vincoli di inedificabilità che comporta nelle zone limitrofe.

Il nuovo assetto aeroportuale con la pista parallela all'autostrada consentirebbe inoltre la dismissione di parte dell'attuale sedime dove ricade la pista esistente che potrebbe essere ceduto allo stesso parco. In tale assetto si ricucirebbe il territorio tra la piana di Castello e la piana di Sesto Fiorentino ora separate proprio dalla pista attuale. Ciò consentirebbe un migliore sviluppo dei collegamenti previsti tra Firenze e Sesto (assi stradali, linea 2 della tramvia, piste ciclabili), cosa che verrebbe ostacolata fortemente dall'eventuale allungamento della pista esistente. Nel complesso quindi la nuova disposizione della pista migliorerebbe l'assetto dello stesso parco dando davvero continuità fisica all'area verde da Prato a Firenze e si avrebbe un aeroporto circondato su tre lati dalla grande area verde e su un lato dall'autostrada, distanziandolo e separandolo da ogni insediamento abitativo. Il parco attorno all'area aeroportuale potrebbe essere attrezzato con percorsi pedonali e ciclabili, aree di sosta ed osservazione e con la stessa attività aerea come elemen-

to di attrattiva. È consuetudine in tutto il mondo affiancare aeroporti e parchi, sviluppando nelle aree verdi funzioni ed attività che contribuiscono ad avvicinare i cittadini al mondo del volo ed alle realtà aeroportuali. Ricordiamo anche che un aeroporto ben organizzato nella parte "lato terra", accessibile a tutti, può rappresentare un punto di riferimento per il territorio ed i cittadini grazie alla variegata offerta di servizi che vi si possono insediare (uffici postali, farmacie, servizi bancari, spazi commerciali, presidi delle forze dell'ordine e sanitari, ecc.). In questo senso è importante che l'area terminale dello scalo sia facilmente accessibile dalle aree abitate più vicine (Pereola, Novoli, Castello, Sesto Fiorentino), anche tramite i percorsi pedonali e ciclabili che caratterizzeranno il futuro parco.

Per quanto riguarda più in generale le valutazioni sulla coesistenza tra parco ed attività aerea, si dovrebbe tener conto che tale situazione è comune in tante realtà. Un esempio è presente proprio in Toscana, nell'area di Pisa, dove da sempre l'attività aeroportuale convive con il Parco di Migliarino San Rossore. In particolare le principali traiettorie di volo dello scalo pisano, percorse da aerei di ogni tipo civili e militari, sorvolano l'area del parco per circa 11 km di territorio dalla costa, in corrispondenza dell'area marina protetta delle Secche della Meloria, fino al sedime dello scalo che confina con il parco stesso. Non risulta che tale convivenza abbia mai provocato problematicità né si è mai avuto notizia di proteste da parte dei gestori del parco (che comprende anche oasi del WWF, produzioni di agricoltura biologica, ecc.) o di altra associazione ambientalista per la coesistenza tra aerei e avifauna o per disturbo alle tante attività agricole, didattiche, escursionistiche, ecc. che si svolgono nel parco.

## La nuova pista per il sistema toscano

La nuova pista che garantisca la qualificazione funzionale del "Vespucci" non è necessaria solo per assicurare efficienti collegamenti aerei all'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia, ma è strategica anche per costruire un vero sistema aeroportuale regionale. La Toscana infatti è gravata da una forte arretratezza nella dotazione di infrastrutture aeroportuali rispetto a tutte le principali regioni italiane ed europee, frutto di scelte gravemente sbagliate attuate nel passato. Oggi la risposta a tale criticità non può che essere il potenziamento delle infrastrutture stesse, a cominciare dalle piste di volo e quindi soprattutto dalla pista per l'aeroporto a servizio dell'area fiorentina, la realtà che a livello nazionale presenta il maggiore divario tra domanda di traffico aereo e capacità di risposta delle infrastrutture. Un divario che non può essere in alcun modo colmato con il ricorso a strutture di altre città troppo lontane come Pisa o Bologna (80-100 km e circa un'ora di percorrenza tra viaggi, attese e cambi di mezzi). Nessuna città al mondo ha l'aeroporto tanto distante (la distanza media in Italia è di 10 km, in Europa di circa 14 km) e comunque sia Pisa sia Bologna sono entrambe strutture già gravate da proprio intenso traffico e criticità di vario tipo. Allo stesso modo non sono attuabili vere navette ferroviarie veloci tra l'area fiorentina e tali aeroporti, collegamenti non realizzabili su simili distanze e per scali di dimensione regionale e comunque non rispondenti all'esigenza primaria di creare in Toscana nuova capacità aeroportuale.

Nell'assetto attuale, ormai consolidato, il sistema toscano ha bisogno di entrambi gli scali di Pisa e Firenze messi in condizioni di operare nel proprio ruolo, cioè dotati di tutte le opere necessarie a garantirne il migliore funzionamento: a Pisa, che è e resterà l'infrastruttura di dimensioni maggiori in grado di accogliere ogni tipo di traffico, si sta facendo con le opere già in corso o approvate (150 milioni di euro entro il 2015); a Firenze deve essere avviato con il via libera alla realizzazione della nuova pista e tutte le opere collegate in ambito aeroportuale (piazzali, aerostazione, ecc.) e territoriali (collegamenti su ferro con la città e la direttrice Prato-Pistoia).

Firenze, 28 aprile 2011

## Coesistenza, integrazione e concorrenza naturale



MARCO IAROSSI



MARCO IAROSSI

Le discussioni in corso sulla vicenda aeroportuale toscana sono caratterizzate ancora da una gran confusione sul concetto di sistema e di integrazione e da più parti viene espresso maggiore interesse non per la creazione dei servizi necessari al sistema toscano ma per il timore che un "Vespucchi" più funzionale possa incrementare la concorrenza con Pisa nei segmenti di traffico che entrambi possono gestire (voli nazionali ed europei). Si tratta in realtà di un timore fuori luogo, non perché ciò non possa essere vero ma perché è una situazione del tutto naturale e comune. Qualunque regione dotata di più scali importanti e sostenuta da adeguata domanda di traffico (cioè tutte le principali regioni italiane ed europee) vede in misura più o meno accentuata una pluralità di offerta di più vettori che servono i diversi aeroporti su rotte similari. La stessa concorrenza c'è anche in qualunque area metropolitana dotata di più scali commerciali: in Italia le aree di Milano, Roma e Venezia, organizzate in sistemi aeroportuali ufficialmente costituiti. Da nessuna parte ci sono nette divisioni del traffico a tavolino (low cost-tradizionale, nazionale-internazionale, business-turistici, ecc.). Esistono invece specializzazioni, con uno scalo che può dare preferenza a un certo segmento di traffico ma non chiude totalmente ad altro (non potrebbe nemmeno farlo, violando le regole della libera concorrenza e la qualità dei servizi offerti al territorio). Questo è il modello d'integrazione possibile per il sistema toscano e per scali distanti come sono Pisa e Firenze, con le note specializzazioni di fatto già delineate e in atto: soprattutto low cost per Pisa, ma senza abbandonare i vettori tradizionali che intendano servire la costa toscana e quote di traffico business (oltre naturalmente al traffico intercontinentale ed

ai grandi voli cargo che solo il Galilei può e potrà gestire per dimensioni di piste); soprattutto vettori tradizionali per Firenze (ma senza respingere una quota di vettori low cost più assimilabili ai vettori tradizionali e una parte di traffico turistico). E inevitabilmente sulle rotte per gli hub e le maggiori città italiane e del continente potrà permanere una sovrapposizione di offerta, com'è normale che sia e come già avviene adesso (anche se finora in un regime di competitività distorta per le condizioni strutturali del "Vespucchi" di Firenze). Sarebbe davvero curioso pensare di poter negare allo scalo di Pisa ed all'utenza della costa toscana voli per gli hub o servizi business o sbarrare per decreto la pista fiorentina resa finalmente funzionale a vettori disposti a farvi scalo.

D'altra parte, valutando proprio l'aspetto della concorrenza va tenuto conto come la Toscana, con Pisa, abbia uno dei maggiori esempi di concorrenza in casa: uno scalo che per propria scelta ha deciso di portare all'estremo tale situazione sviluppando ogni sorta di volo, con ogni tipologia di vettore, anche sulle stesse rotte, anche per gli stessi aeroporti, assumendosi l'onere di gestire non poche controversie con i vettori. Sarebbe ancora più singolare, di fronte a tale situazione, che i politici toscani si facessero condizionare nelle decisioni su Firenze dal timore di un incremento di concorrenza su uno scalo a 80 km, in un'altra area metropolitana, nell'altra metà del sistema aeroportuale toscano. Anche perché una pluralità di offerta in un regime di corretta concorrenza non può che rispondere all'interesse generale dell'utenza, con benefici per tutta la Toscana e questo dovrebbe essere il fine di una politica aeroportuale regionale, al di là di interessi societari e partecipazioni azionarie.

### Parco modificabile

Lo scorso 19 maggio il Consiglio Provinciale di Firenze ha approvato un documento che esprime parere favorevole alla possibilità di modificare la perimetrazione del parco della piana se necessario per localizzare il nuovo stabilimento della Richard Ginori. Per opere importanti il

parco non deve essere un tabù intoccabile ed è possibile cambiarne l'assetto mantenendone la funzionalità. In precedenza era stato il sindaco di Sesto Fiorentino a confermare in più occasioni la modificabilità del parco per l'insediamento del nuovo stabilimento. D'altra parte l'area del parco è già interessata da altri progetti e nuove opere ipotizzate dagli stessi Comuni del-

la piana senza particolari problemi. In sostanza dagli enti locali viene la conferma di ciò che dovrebbe essere buon senso: se si abbandonano impostazioni integraliste è possibile coordinare tutte le opere necessarie al territorio. In ciò sta ovviamente anche la convivenza tra parco e aeroporto. A meno che per la pista del "Vespucchi" non valga una doppia verità.



ROBERTO GENTILI



LAUJERGA / PHOTBUCKET

*Nella prima metà del 2011 (gennaio-giugno) gli aeroporti di Pisa e Firenze hanno registrato un incremento dei passeggeri rispetto al 2010 rispettivamente del 13,7% e 13,8%. Il primo vettore del "Galilei" di Pisa è Ryanair che opera su 47 destinazioni con Boeing 737-800. Il primo operatore di Firenze è Lufthansa attiva sulle linee per Francoforte con Embraer 190 e Monaco con Avro RJ85, ATR 72 ed Embraer 195.*

## Case sotto i voli

Mentre resta viva la scuola di pensiero che vorrebbe mantenere lo scalo fiorentino con l'attuale pista, attorno continuano ad avvicinarsi nuove costruzioni. Dalla parte di Sesto Fiorentino prosegue lo sviluppo del quartiere vista aeroporto lungo via Pasolini, davanti all'Ipercoop. Dalla parte di Firenze, lungo via Pistoiese nella zona delle Piagge è stata completata la costruzione di un nuovo grande edificio residenziale sotto la traiettoria di discesa degli aerei a circa 1.700 metri dalla pista attuale, in una zona che era rimasta finora vuota. In nessun caso viene violata la norma nazionale sul rumore

## **Anni '80: pista in rilevato**

Il progetto della pista parallela all'autostrada, studiato in tutta la seconda metà del secolo scorso, è sempre stato accompagnato da due possibili soluzioni per l'incrocio con il Fosso Reale che taglia la piana di Sesto Fiorentino: la deviazione del tracciato o il suo sovrappasso con una pista in rilevato. Negli studi presentati da ADF agli enti locali dal 2004 è stata ritenuta preferibile la deviazione, come aveva proposto nei progetti degli anni '60 l'architetto Luciano Nustrini. Recentemente è stato rivalutato anche il sovrappasso, ipotesi delineata nei progetti di fine anni '80. L'aveva proposta lo stesso Nustrini nello studio del 1987: prevedeva una risagomatura dell'alveo del fosso per mantenere l'altezza del rilevato a 4,5 metri, la stessa del terrapieno del fosso esistente e della vicina autostrada, ed altezza che consentiva il migliore raccordo con il piano di campagna. Il costo totale della pista era stimato in 47 miliardi di lire (5,1 miliardi per espropri). Una soluzione in rilevato simile venne riproposta da Itlairport nel 1989 ed allora un documento del Consorzio di Bonifica della piana di Sesto forniva indicazioni per la realizzazione dell'opera (Protocollo 506, 29/3/1989).

L'intervento più impegnativo connesso alla formazione del rilevato era l'apporto di terra, con un elevato movimento di mezzi. Oggi per una simile soluzione potrebbe essere valutata la possibilità di impiego del materiale di scavo del tunnel dell'alta velocità, previa verifiche dell'appropriatezza del materiale stesso, riducendo al minimo i percorsi dei mezzi (negli scorsi anni il materiale di scavo del tunnel TAV dell'Appennino è stato impiegato per creare collinette lungo l'autostrada A11 in territorio di Sesto Fiorentino). Per curiosità, qualcosa di simile fu attuato a Stoccolma, dove il materiale scavato per realizzare un tunnel della ferrovia di accesso allo scalo di Arlanda venne utilizzato per realizzare le fondamenta della nuova pista.

perchè tutti gli insediamenti sono al di fuori dell'isofona dei 65 decibel, limite di legge per le aree residenziali, ma ci saranno centinaia di nuove abitazioni a ridosso dello scalo e sotto la fascia di atterraggio prossima alla pista.

## Visite mancate

Tra un laboratorio a Villa Montalvo di Campi Bisenzio, uno al Polo Universitario di Sesto Fiorentino, sopralluoghi su fossi e canali, visite al sito del termovalorizzatore di Case Passerini con giornalisti e TV al seguito, gli amministratori della piana e chi si sta occupando della variante al PIT si sono dimenticati finora di mettere in agenda anche una visita all'aeroporto. Eppure le dichiarazioni rilasciate più o meno ogni giorno sull'argomento evidenziano quanto sia ancora confusa e scarsa la conoscenza della realtà aeroportuale fiorentina da parte di chi ne sta decidendo le sorti. Forse qualche ora passata in aeroporto, magari quando tira un po' di brezza o cade qualche goccia di pioggia, potrebbe ren-

dere consapevole chi ancora non vede cosa significhi lasciare lo scalo nelle attuali condizioni operative e con la pista esistente.

## Cittadini consapevoli

Hanno studiato in silenzio gli atti della variante al PIT, le valutazioni ambientali, le caratteristiche della nuova pista proposta da ADF e su tale base documentata hanno maturato la convinzione della pista parallela all'autostrada come soluzione migliore per risolvere la questione aeroporto. È nato così il nuovo comitato di cittadini della zona di Quaracchi e Peretola che chiede il nuovo assetto dello scalo come qualificazione del loro quartiere a ridosso dell'attuale pista. Qualificazione che non squalifica altri territori, spiegano, perché sposta le traiettorie di volo a bassa quota, quelle impattanti, in zone libere senza trasferire gli stessi disagi su altri cittadini. Salutiamo con piacere questa novità positiva e propositiva nel panorama dei comitati cittadini, che contribuisce a dare voce finalmente a una posizione diffusa ma finora nascosta dal rumore dei soliti comitati contro.

*Anticipazione grafica della nuova pista dell'aeroporto di Francoforte che sarà inaugurata in ottobre. L'opera è stata citata nelle valutazioni delle soluzioni per la nuova pista fiorentina perché realizzata con ampie parti in rilevato. Nel caso dello scalo tedesco tale soluzione è servita per far passare i raccordi pista-piazzali sopra ai tracciati dell'autostrada e della linea ad alta velocità ferroviaria.*



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

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

# Toscana - Italia 2010

Nelle tabelle di questa pagina sono riportati i dati di traffico del 2010 relativi ai 46 aeroporti commerciali italiani pubblicati da ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) e rielaborati da noi nelle graduatorie regionali. Il dato generale nazionale conferma il previsto avvio della ripresa del settore, con un incremento dei passeggeri (139 milioni, +7%), movimenti (+3,7%) e merci (+14,8%), che ha interessato in misura diversa gran parte degli scali, sia tra gli aeroporti maggiori, sia tra i minori rianimati dai voli low cost che stanno dando nuova spinta al traffico di molte regioni. Proprio in considerazione di questo previsto andamento positivo ENAC, in occasione della presentazione del rapporto sullo stato dell'aviazione



## La collocazione della Toscana nel quadro del trasporto aereo nazionale continua ad essere penalizzata dalla scarsa capacità delle infrastrutture aeroportuali.

vanzata dall'Emilia Romagna ma ha superato per la prima volta la Campania, ponendosi al 7° posto. Molto negativa si conferma la posizione nel traffico charter (11° regione), indicativa della scarsa capacità aeroportuale esistente. Con l'attuale assetto aeroportuale la situazione toscana non è destinata a cambiare ed in prospettiva si può prevedere il posizionamento in coda al terzo gruppo di regioni in virtù del forte aumento di traffico prevedibile per Puglia e Campania: la

bria e Piemonte hanno attualmente una migliore dotazione infrastrutturale rispetto alla Toscana (numero e dimensione di scali civili) ma per bacino di traffico difficilmente potranno raggiungerne il livello di passeggeri.

### Infrastrutture carenti

La Toscana potenzialmente avrebbe la sua naturale posizione nel secondo gruppo di regioni, dopo Lazio e Lombardia) ma ciò potrà verificarsi solo se e quando riuscirà ad incrementare adeguatamente il proprio sistema aeroportuale, in forte arretratezza rispetto a tutte le principali regioni già più dotate e interessate da importanti piani di investimenti, inseriti - a differenza della Toscana - negli accordi stato-regione sulle infrastrutture. Adeguamento che, oltre alle opere in corso a Pisa, ha ovviamente come passaggio cruciale la creazione di un'infrastruttura adeguata nell'area metropolitana fiorentina e come completamento la valorizzazione possibile delle strutture minori (Elba, Grosseto, Siena) in ottica locale.

#### Passeggeri

1	Lazio	40.520.147
2	Lombardia	34.830.341
3	Sicilia	12.657.790
4	Veneto	11.929.762
5	Emilia Rom.	6.852.978
6	Sardegna	6.411.663
<b>7</b>	<b>Toscana</b>	<b>5.791.831</b>
8	Campania	5.541.147
9	Puglia	5.041.656
10	Piemonte	3.716.680
11	Calabria	2.458.798
12	Liguria	1.274.249
13	Friuli V.G.	723.075
14	Marche	511.417
15	Abruzzo	456.104
16	Umbria	111.140
17	Trentino A.A.	53.917
18	V. d'Aosta (1)	-

Note. 1. L'aeroporto nel 2010 è rimasto chiuso per lavori di potenziamento.

#### Movimenti

1	Lazio	377.001
2	Lombardia	354.912
3	Sicilia	125.255
4	Veneto	124.129
5	Emilia Rom.	84.152
6	Sardegna	72.572
<b>7</b>	<b>Toscana</b>	<b>62.636</b>
8	Campania	56.963
9	Puglia	51.764
10	Piemonte	46.524
11	Calabria	25.041
12	Liguria	17.900
13	Marche	12.717
14	Friuli V.G.	10.880
15	Abruzzo	5.677
16	Umbria	2.626
17	Trentino A.A.	2.472
18	V. d'Aosta (1)	-

Note. 1. L'aeroporto nel 2010 è rimasto chiuso per lavori di potenziamento.

#### Merci (ton.)

1	Lombardia	578.755
2	Lazio	182.549
3	Emilia Rom.	29.697
4	Veneto	28.857
5	Sicilia	12.217
<b>6</b>	<b>Toscana</b>	<b>6.320</b>
7	Marche	6.276
8	Sardegna	5.270
9	Puglia	4.329
10	Piemonte	3.217
11	Campania	3.119
12	Calabria	2.109
13	Abruzzo	2.085
14	Liguria	903
15	Friuli V.G.	121
16	Umbria	19
17	Trentino A.A.	0
18	V. d'Aosta (1)	-

Note. 1. L'aeroporto nel 2010 è rimasto chiuso per lavori di potenziamento.

#### Passeggeri charter

1	Lombardia	1.921.628
2	Veneto	1.104.836
3	Lazio	990.631
4	Emilia Rom.	711.509
5	Sicilia	619.313
6	Campania	460.186
7	Calabria	260.178
8	Piemonte	221.509
9	Puglia	205.376
10	Sardegna	137.846
<b>11</b>	<b>Toscana</b>	<b>130.849</b>
12	Liguria	50.974
13	Marche	32.817
14	Friuli V.G.	15.206
15	Abruzzo	6.903
16	Umbria	5.195
17	Trentino A.A.	3.131
18	V. d'Aosta (1)	-

Note. 1. L'aeroporto è rimasto chiuso nel 2010 per lavori di potenziamento.

zione italiana, è tornata con forza a sottolineare l'inadeguatezza del sistema aeroportuale a fronteggiare l'evoluzione prevista, che vedrà nei prossimi anni un ulteriore aumento del traffico (230 milioni previsti entro il 2030) e quindi l'assoluta necessità di velocizzare il potenziamento delle infrastrutture e le capacità del sistema.

### Toscana in terza fascia

Nella graduatoria nazionale la Toscana si conferma nel terzo gruppo di regioni, con posizione oscillante di anno in anno tra la 7ª e la 9ª posizione: anche nel 2010 per traffico passeggeri la nostra regione è stata sopra-

prima sospinta dallo sviluppo low cost in atto a Brindisi, dal probabile apertura low cost di Taranto, dal normale sviluppo di Bari (che sta adeguando la pista alla capacità intercontinentale) ed all'allungamento della pista di Foggia che aprirà ai velivoli da 100-150 passeggeri. La Campania, oltre alla normale evoluzione del traffico di Napoli, sta vivendo lo sviluppo dello scalo di Salerno per ora nell'aviazione generale e, quando sarà completato l'allungamento della pista, come base low cost (quando poi sarà attuato il progetto del nuovo scalo civile di Grazzanise la Campania è destinata a salire al vertice del secondo gruppo di regioni. Anche Cala-

## Aeroporto

Anno 15 - Numero 3  
N° progressivo 56 - Luglio - Settembre 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



Associazione "Valentino Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze

Casella Postale 1463, Firenze 7  
50121 Firenze  
Tel. 055/330601

Email [assogiannotti@interfree.it](mailto:assogiannotti@interfree.it)

Presidente: Giorgio Morales

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