



### Affare di Stato...

Cosa c'entrerà mai il ministro dei Trasporti con l'inclinazione della nuova pista di Peretola? In realtà assolutamente niente perché l'elaborazione dei progetti tecnici per gli aeroporti spetta ai gestori degli aeroporti stessi (è così ovunque, da Fiumicino a Tortoli) e la validazione dei progetti spetta all'ENAC, massimo ente responsabile dell'aviazione italiana (non certo al ministro). Eppure a inizio aprile, mentre chiudiamo questo numero del notiziario, ufficialmente si aspetta che il ministro dei Trasporti, su richiesta della Regione Toscana, convochi la Regione stessa per comunicare la soluzione da attuare per lo scalo fiorentino. Un gioco delle tre carte utile a nascondere ancora la nota pista giusta (12/30 convergente) e dribblare il parere tecnico di ENAC (richiesto dalla Regione ma poi evidentemente non gradito) e spingere la questione aeroporto sempre più in alto mare investendo adesso addirittura il Governo Monti. D'altra parte nel gennaio 2011 il Presidente della Regione era stato chiaro: parlando dell'aeroporto di Firenze al Consiglio Comunale di Pisa aveva rassicurato gli astanti prevedendo tempi lunghissimi per la pista fiorentina e l'impegno, dopo oltre un altro anno perso, è rispettato in pieno. Difficile fare previsioni su come e quando questa pantomima potrà avere fine ma ci auguriamo vivamente che qualcosa possa essere successa quando questo notiziario sarà in distribuzione. Sempre che sulla pista di Peretola non venga chiesto il pronunciamento di Barack Obama, del prossimo vertice del G8 e dell'ONU, con apposita risoluzione del Palazzo di Vetro.

### Trent'anni dopo

Ai contenuti di questo numero di "Aeroporto" non c'è niente da aggiungere. Siamo in attesa - nel momento in cui scrivo - del recepimento del parere ENAC sulla nuova pista. Spero che, quando uscirà il notiziario, il parere sarà arrivato. Vedremo allora che cosa deciderà la Regione. Intanto vorrei prendere spunto da uno scritto, in ultima pagina, che rievoca l'esperienza del Comitato presieduto dall'ingegner Giorgio Bonsi e la nascita dell'Associazione Valentino Giannotti, per tracciare una breve sintesi delle vicende dell'aeroporto di Peretola nei trenta anni trascorsi.

L'abbandono del progetto di S. Giorgio a Colonica, nel 1974, sembrava mettere fine all'idea che Firenze e la sua area metropolitana potessero disporre di un aeroporto degno di questo nome. Quello di Pisa sarebbe stato l'aeroporto di Firenze: lo sosteneva la Regione e pochi lo mettevano in dubbio. Fra questi è giusto ricordare il Senatore ed ex Ministro Luigi Mariotti, Franco Tancredi, Valdo Spini, socialisti come me che ero pienamente d'accordo con loro. La scelta del 1974, come si vede, pesa ancora sul destino dello scalo di Peretola, anche se in modo meno esplicito. Fu proprio Giorgio Bonsi a contestarla e a battersi col suo Comitato e i fatti dimostrarono che aveva ragione.

Toccò proprio a me, Sindaco dalla fine del 1989 - mi scuso per dover parlare di me stesso - di ricevere i rappresentanti di Alisarda che intendevano fare di Firenze la propria base operativa, oltre quella di Olbia, e volevano accertarsi di avere il Sindaco come alleato. Certo che lo ero. Infatti proposi subito al Consiglio Comunale di approvare l'allungamento della pista di 400 metri e nel novembre del 1990 il progetto fu approvato. Ma c'era un problema politico: il PCI che era contrario governava la Regione. Nella Giunta regionale, però, c'erano anche i socialisti che non potevano contrapporsi al Sindaco socialista del Comune che presiedeva una Giunta di pentapartito con la DC. Il problema fu risolto con un compromesso: l'allungamento limitato a 250 metri. Dovetti accettare, era meglio che niente. Ma poi passarono molti anni prima che venisse realizzato.

Intanto l'aeroporto cresceva per conto suo. In pochi anni, grazie all'impegno di Meridiana e all'impiego dei BAe 146, i passeggeri passarono da 100.000 a 250.000 l'anno. Vennero realizzate anche opere importanti: il piazzale di sosta, l'aerostazione, l'hangar della Meridiana. L'aumento vertiginoso dei passeggeri dimostrava due cose: che Firenze era uno scalo importante per le compagnie aeree e per i passeggeri e che le strutture aeroportuali, a cominciare dalla pista, erano del tutto inadeguate. Il mio mandato di Sindaco cessò nel 1995. Ero soddisfatto per la grande crescita del "Vespucci", ma molto deluso per il mancato adeguamento dell'aeroporto. Fu così che nacque l'idea di costituire un'associazione che riprendesse l'attività del Comitato di Bonsi.

*continua a pag. 2*



*La pista 12/30 convergente, soluzione preferibile nel pacchetto di piste "parallele" è l'unica in grado di assicurare la riqualificazione ambientale e funzionale dell'aeroporto di Firenze e la migliore integrazione con il territorio e la previsione del parco della piana. L'ultima versione affinata da ADF (inclinata di 14° rispetto all'autostrada A11) ha migliorato la localizzazione dell'infrastruttura e ridotto l'occupazione di nuovo territorio (circa 70 ettari).*

## In attesa da otto anni

Nei mesi scorsi ha fatto grande rumore la polemica del Presidente della Commissione Europea José Barroso che aveva additato la nostra regione come cattivo esempio delle politiche locali che bloccano gli investimenti sul territorio, con riferimento alla vicenda dell'insediamento IKEA nell'area pisana. La questione della pista di Firenze è già andata oltre e purtroppo ogni giorno di più dà ragione alle accuse di Bruxelles in una questione ben più grave e ingiustificabile di quella del progetto svedese. Sono passati infatti ormai otto anni da quando l'ADF ha presentato agli enti locali la propria proposta d'investimento, tramite il nuovo maggiore azionista entrato nella compagnia formatasi nel 2003. Azionista che è stato scelto dagli enti locali come soggetto a cui cedere le proprie quote di ADF e scelto sulla base di un piano industriale che prevedeva proprio la nuova pista parallela all'autostrada. Eppure in otto anni l'investitore ancora non ha potuto sapere dal sistema politico toscano se e come potrà attuare quanto proposto e quindi non può predisporre il nuovo masterplan aeroportuale ed avviarne l'iter. Il tutto per un'opera vitale e di grande interesse pubblico che andrebbe a colmare una criticità infrastrutturale toscana che si trascina in realtà da decine di anni.

## Opere strategiche o no?

A fronte di una questione aeroporto (di Firenze) tenuta in stallo, la Regione continua a ribadire la volontà di sostenere le opere strategiche e gli investimenti in Toscana. Nel 2011 è stata approvata la nuova legge regionale inerente "Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere pubbliche di interesse strategico e per la realizzazione di opere private" (LR35/2011). L'atto fa seguito a un forte impegno in tal senso espresso dal consiglio regionale mentre lo stesso presidente della Regione,



*Eurolot, vettore polacco affiliato della LOT, ha annunciato l'apertura di un collegamento da Cracovia a Firenze. Il volo dovrebbe essere avviato il 7 giugno, operato con frequenza bisettimanale (giovedì e domenica) e gestito con i nuovi Bombardier Q400 NextGen da 78 posti.*

BOMBARDIER

segue da pag. 1

Mi trovi insieme a persone che avevano già fatto parte del Comitato, come Luciano Nustrini, amico personale di vecchia data, architetto e pilota, purtroppo scomparso pochi anni dopo per un incidente aereo. E poi la figlia di Bonsi, Monica e i fratelli Iarossi (Sergio è il redattore del notiziario), Renzo Marzocchi ed altri. Intitolammo l'associazione a Valentino Giannotti, già Presidente della società di gestione (SAF) ed anche personaggio importante a Firenze. Alla fine del 1997 cominciai ad uscire il notiziario "Aeroporto" che da allora, miracolosamente autofinanziato, ha continuato le pubblicazioni ma che ora - lo voglio dire con forza - rischia di non farcela più ed ha bisogno di aiuto. Il notiziario è l'unica fonte competente e documentata, in Toscana, sulle questioni aeroportuali. Ha dimostrato che quello di Pisa non può essere l'aeroporto di Firenze e che entrambi gli scali sono necessari e complementari per un sistema aeroportuale di importanza strategica, a condizione che quello di Firenze venga adeguato con la realizzazione della pista parallela-convergente 12/30. Cercheremo di far uscire "Aeroporto" fino a quando almeno la prima pietra della nuova pista sarà stata messa. In quel momento, se verrà, avremo vinto. Anzi avranno vinto Firenze e la Toscana.

Il Presidente  
Giorgio Morales

scendendo in campo a difesa di un'opera che il piano contestata da Comuni e comitati locali è stato molto chiaro: non ci si può permettere di dire no a un imprenditore che vuole investire; di fronte a pareri tecnici positivi l'investitore ha diritto ad avere un parere positivo; non si può cedere alle sirene del populismo e di un ambientalismo egoistico, non basato su dati

tecnici e scientifici ma su interessi particolari e strumentalizzazioni politiche; non rilasciare una licenza perché un'assemblea o un comitato sono contrari si può configurare come un abuso d'ufficio. Parole assolutamente condivisibili, ma come si concilia tutto questo con lo stallo della pista di Firenze?

## Oltre il 5%

Lo scorso 9 marzo il Monte dei Paschi di Siena ha aperto le porte di ADF alla Regione Toscana cedendo il proprio 4,89% di azioni. Bene o male? Come abbiamo sempre detto di fronte a tale prospettiva, dipende. Di per sé la presenza della Regione nell'ente gestore dello scalo fiorentino dovrebbe essere un segno di attenzione di chi governa il nostro territorio, che peraltro è già maggiore azionista degli scali di Pisa (16,13%) e Marina di Campo (50,28%) e sta dentro la SEAM di Grosseto (7,08%). Ma il giudizio sull'operazione non può che rimanere ancora sospeso finché non sarà chiarito cosa intende fare la Regione dello scalo fiorentino. Per dimostrare l'impegno verso il "Vespucchi" serve ben altro dell'acquisto del 5% di ADF e non è certo questione di ulteriori scalate azionarie. L'unico vero impegno regionale per aeroporto di Firenze resta lo sblocco della pista (12/30), indipendentemente da manovre societarie e bracci di ferro con gli attuali azionisti.



*Dal 14 maggio l'austriaca Niki attiverà il volo Vienna-Firenze con sei frequenze settimanali. Il collegamento si inserisce nel piano di sviluppo che la compagnia ha avviato sulla propria base viennese. Niki, vettore creato dall'ex-pilota Niki Lauda, dispone di una flotta di Airbus A320 e A321 ed Embraer 190 ma il servizio su Firenze sarà operato con Bombardier Q400 di Air Berlin.*

BOMBARDIER



In questo fotomontaggio si vede l'anticipazione grafica del termovalorizzatore di Case Passerini (in primo piano) e sullo sfondo l'aeroporto di Firenze. La pista obliqua 09/27 proposta dalla Regione Toscana punterebbe direttamente sul nuovo impianto creando un conflitto con le rotte di volo.

Se ufficialmente ancora non viene riconosciuta l'unica nuova pista possibile per il "Vespucci" (la 12/30 convergente), in realtà tale scelta sta nella continua conferma dell'impegno a procedere con la realizzazione del termovalorizzatore nel sito scelto di Case Passerini (presentato ufficialmente il 27 gennaio scorso). Con questo atto infatti gli enti locali, dalla Provincia di Firenze ai Comuni della piana, di fatto escludono la fattibilità della pista 09/27 obliqua proposta dalla Regione e curiosamente ancora sostenuta dalla stessa Provincia e qualche Comune. La pista obliqua infatti punterebbe proprio verso il termovalorizzatore ed avrebbe le traiettorie principali di volo in conflitto con esso. La conferma dell'impianto in tale sito va quindi a supportare la pista 12/30 quale soluzione da attuare, come peraltro già attestato da tutti gli altri aspetti valutati (funzionali, ambientali e urbanistici).

## Vincoli (politici) vietati

Una delle ragioni reali che stanno bloccando ancora le decisioni sulla pista di Firenze è il tentativo di trovare qualche strumento che permetta di tenere a bada lo scalo fiorentino: se proprio si dovrà permettere la realizzazione a Firenze di strutture aeroportuali funzionali, ciò dovrebbe avvenire in un quadro di vincoli e paletti imposti dai decisori politici per disinnescare le potenzialità del "Vespucci". Il tutto secondo l'idea guida di non disturbare l'aeroporto di Pisa piuttosto che servire in modo adeguato la domanda di voli e le necessità del territorio. Qualcuno lo dice apertamente, altri lo fanno intendere con i propri atteggiamenti istituzionali. D'altra parte nella stessa Delibera di Giunta relativa alla variante al PIT la Regione ipotizzava un Comitato di controllo specifico su voli, vettori e aerei che avrebbero potuto operare sull'eventuale nuova pista fiorentina, come una sorta di torre controllo posizionata a Palazzo Sacrafi Strozzi. Tutto questo è prima di tutto un'assurdità di per sé e comunque non ha alcun senso, perché la nuova pista di Firenze nasce già ridotta ai minimi termini per ragioni politico-territoriali (discutibili ma ormai consolidate). Con la sua dimensione di 2.000 metri rimarrà una delle piste più corte tra i 47 scali commerciali italiani e con tale pista lo scalo fiorentino manterrà un ruolo ben definito e un altrettanto ben definita tipologia di traffico (voli e aerei), come scritto in tutti gli studi presentati da ADF agli enti locali. In questo quadro non sarebbe giustificabile né accettabile nessun altro tipo di vincolo che abbassasse ulteriormente la potenzialità del "Vespucci".

Ma ulteriori vincoli artificiali non sarebbero consentiti neppure dal punto di vista legislativo, in quanto violerebbero le norme internazionali elaborate su indicazione dell'ICAO (organo dell'ONU che regola l'aviazione mondiale) e recepite da ENAC sulla gestione dei sistemi aeroportuali, l'accesso dei vettori agli scali comunitari, l'applicazione di limiti al traffico a fini ambientali. Norme

volte alla tutela della libera concorrenza nell'interesse dell'utenza e del mercato. In particolare, in tema ambientale, si deve applicare il cosiddetto "approccio equilibrato" (introdotto con la Direttiva 2002/30/CE recepita in Italia con il DLgs 17 gennaio 2005 n°13), ossia una serie di azioni di varia natura volte a rendere sostenibile lo sviluppo di un'infrastruttura aeroportuale.

Tra queste ci sono una corretta politica del territorio nell'intorno aeroportuale e l'adeguamento delle infrastrutture volto a eliminare gli ostacoli al normale svolgimento del traffico aereo che automaticamente migliorano l'inserimento ambientale dello scalo. L'imposizione di speciali limitazioni al traffico sono previsti solo in situazioni eccezionali e comunque con carattere temporaneo, finché non vengono attuate le azioni necessarie a rimuovere le cause delle stesse criticità (soprattutto gli interventi infrastrutturali). Sono assolutamente vietati limiti e vincoli "politici" finalizzati a privilegiare uno scalo rispetto ad un altro e distorsivi degli assetti aeroportuali più funzionali rispetto alle esigenze dell'utenza.

Il superamento delle criticità ambientali del "Vespucci" con la nuova pista 12/30 va quindi proprio nella direzione indicata dalla normativa internazionale, mentre sarebbero del tutto irricevibili e passibili di censura anche da parte delle autorità comunitarie vincoli in alcun modo giustificati dal possibile assetto dello scalo. Le autorità regionali hanno invece il dovere di rispettare le regole (e il buon senso) e quindi consentire al gestore aeroportuale (ADF) l'attuazione degli interventi necessari a gestire al meglio lo sviluppo dei voli e l'inserimento territoriale dello scalo (realizzazione della pista giusta). Così come, d'altra parte, la stessa Regione ha già fatto con Pisa supportando incondizionatamente il progetto della SAT per l'allungamento della pista volto a diminuire i disagi dei sorvoli sulla città, senza neppure ipotizzare misure di contenimento del traffico e dello sviluppo dello scalo.



# Criticità pisane

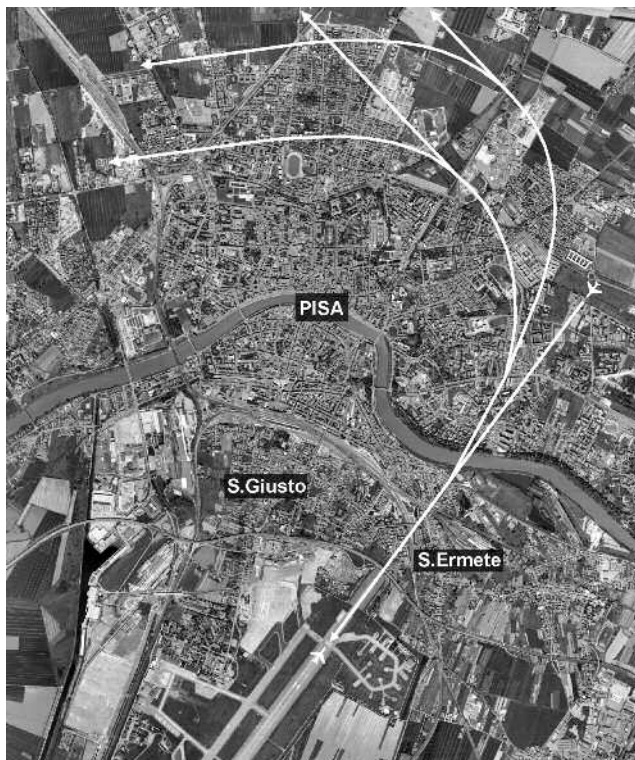
Nelle reiterate discussioni che continuano a bloccare la creazione di un vero sistema aeroportuale regionale torna ciclicamente la tesi anni settanta che la Toscana possa funzionare anche con il solo aeroporto di Pisa e che, se Firenze non riuscirà a fare la nuova pista, lo scalo pisano potrà sopperire con ulteriori sviluppi di strutture e traffico. Una tesi sostenuta dalle istituzioni pisane nella polemica con ENAC rea di aver indicato la necessità anche di Firenze per il funzionamento del sistema toscano. Una tesi sposata da vari amministratori dell'area fiorentina che cercano una facile via di fuga dalla responsabilità di decidere sulla pista del "Vespucci". Una tesi che in entrambi i casi, oggi come negli anni settanta, rappresenta una delle più grandi distorsioni della questione aeroporto. Se infatti un sistema aeroportuale funzionale è ancora lontano, il quadro delle criticità toscane è da sempre "di sistema", nel senso che riguarda entrambi gli scali. Quelle di Firenze sono anche troppo note e le raccontiamo da sedici anni su ogni numero di questo notiziario. Quelle di Pisa sono ben note agli addetti ai lavori ma ignorate da molti, anche tra i decisori politici, o eluse con la falsa immagine di uno scalo perfetto o quasi (che peraltro non esiste da nessuna parte). Pisa - è bene ribadirlo subito - ha ottime infrastrutture di volo (per dimensione) ed è destinato a rimanere lo scalo più grande della regione, ma ciò non toglie l'esistenza di problematiche delle quali è doveroso tenere conto senza più paura di lesa maestà se la politica di sistema deve essere un obiettivo credibile.

## Struttura decentrata

La prima e principale criticità dello scalo di Pisa, in ottica regionale, resta la sua collocazione decentrata, troppo lontana dal principale bacino d'utenza regionale della Toscana (l'area metropolitana fiorentina). Inutile ribadire concetti ripetuti fino alla noia sulle distanze città-aeroporto e sull'improporzionabile funzionalità di uno scalo posto alla distanza che separa Pisa da Firenze (80 km) e l'altrettanta improponibilità di realizzare su tali distanze efficienti navette ferroviarie (su questi temi è stata scritta ormai un'intera letteratura). Si tratta di una criticità strutturale in alcun modo superabile, tollerabile per certe funzioni che lo scalo fiorentino comunque non svolgerà o svolgerà in modo marginale (intercontinentale, low cost, merci) ma inacc-

**Anche l'aeroporto di Pisa è gravato da varie criticità che ne impediscono un ruolo di unico scalo regionale. Per questo il sistema toscano può funzionare solo se funzionano entrambi i due maggiori aeroporti.**

ceffabile per gli altri segmenti di traffico. In sostanza, qualunque sviluppo e investimento possa essere consentito a Pisa e qualunque livello di traffico sarà indotto su tale scalo, soprattutto alimentando il low cost, non potrà mai venire meno l'esigenza di un aeroporto funzionale nell'area fiorentina.



*Sopra: traiettorie di volo sulla città di Pisa. L'area urbana è sorvolata fino a quote molto basse dagli atterraggi sulla pista 22 effettuati quando tira vento da sud (linea retta nell'immagine sopra) e dai decolli dalla pista 04 necessari con vento da nord ma divenute procedure di partenza prevalenti per coordinare l'intenso traffico civile con quello della base militare (le due linee curve).*

*Sotto: l'area civile dello scalo con evidenziati i nuclei abitati più vicini all'aeroporto. A destra l'area di via Cariola che verrà delocalizzata con il trasferimento di 45 famiglie. A sinistra l'abitato di via Asmara, adiacente alla nuova area cargo dello scalo, protetta da barriere antirumore progettate da ARPAT.*



## Priorità militare

L'aeroporto di Pisa è quello che è nelle infrastrutture di volo perché fin dalla fine della seconda guerra mondiale si è sviluppato come base militare strategica per l'Aeronautica Militare italiana, per la NATO e l'USAF. Ciò ha comportato il vantaggio di poter disporre di tali strutture per l'attività civile, ma anche forti vincoli per il prevalere sempre e comunque delle esigenze militari. Vincoli in termini di spazi a disposizione per le strutture civili (aerostazione e piazzali), oggi praticamente esauriti; vincoli in termini di priorità nel traffico aereo che resta sempre a favore dei militari, fino ai casi estremi di restrizioni all'attività civile in occasione di crisi internazionali (come è avvenuto in passato e recentemente anche a Trapani). Il ruolo militare strategico di Pisa è stato riconfermato con la riorganizzazione delle basi aeree italiane e la scelta del principale scalo toscano come unico hub nazionale per i trasporti militari. Un ruolo che per Pisa è grande motivo di orgoglio, dato il legame storico della città con i reparti dell'Aeronautica, ma che condizionerà sempre le attività dello scalo.

## Voli sulla città

La città di Pisa è abituata da sempre a convivere con i voli sulla città. Si atterra passando sulla città quando tira vento da sud (lo stesso vento che blocca la pista di Firenze per le limitazioni all'atterraggio dalla parte di Monte Morello). Si vola sulla città in gran parte dei decolli in condizioni di vento da nord, ma soprattutto per esigenze operative: per combinare i livelli di traffico commerciale raggiunti (e quelli previsti) con l'altrettanta intensa attività militare. Il problema è ben noto ai gestori, tanto che la finalità dell'allungamento della pista in atto è proprio quella di innalzare la quota degli aerei sulla città e ridurre così il rumore dei sorvoli, dato che non è possibile eliminarli. L'effetto per i quartieri a ridosso dello scalo di Pisa è lo stesso prodotto a Firenze dall'attuale pista del "Vespucci" nelle zone di Peretola, Quaracchi, Brozzi e Sesto Fiorentino, anche se i disagi dei cittadini pisani non hanno mai trovato il megafono di politici, ambientalisti e organi d'informazione, quindi per molti questa realtà è tutt'oggi sconosciuta. Ma anche in questo caso, se i sorvoli degli abitati sono un problema nel sistema toscano, il problema di Pisa è rilevante.

# Criticità pisane

## Aeroporto di quartiere

Se l'aeroporto di Pisa è troppo lontano da Firenze, allo stesso tempo è estremamente vicino al centro città (1,5 km) e agli abitanti (fino a pochi metri). Tanto che gli stessi gestori lo presentano come aeroporto di quartiere, raggiungibile anche a piedi da casa o dall'ufficio. Ciò significa grande vantaggio per l'accessibilità, ma anche disagi per i cittadini che abitano a ridosso di piste e piazzali. Disagi che in Toscana curiosamente sono stati abbinati sempre e solo alla situazione dello scalo fiorentino ma mai alla realtà di Pisa, per certi versi più problematica (affrontata con barriere antirumore davanti alle abitazioni e con la delocalizzazione di nuclei abitati). Se la vicinanza dell'aeroporto alle case è ritenuto un fattore discriminante nelle politiche aeroportuali toscane, a Pisa il problema è e resta molto rilevante.

## Voli nel parco

A Pisa da decine di anni si vola sul parco. Il parco è quello di Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli, nella porzione sud verso Livorno; i voli sono le procedure principali di atterraggio e decollo del "Galilei" che sorvolano il parco per i circa 12 km che separano le piste dal mare e sull'area marina protetta della Meloria, nel tratto di avvicinamento allo scalo che passa davanti a Livorno. Gli aerei arrivano sulla terraferma in corrispondenza del Calambrone e poi si abbassano sul territorio del parco sorvolando riserve naturali, zone agricole, case coloniche, ecc. con un traffico che - nel caso di Pisa - è costituito da ogni tipo di velivolo, civile e militare.

In teoria questo non costituisce una criticità perché parco, aeroporto e attività aerea possono coesistere. Lo ribadiamo da sempre in relazione alle polemiche sul rapporto tra la nuova pista fiorentina ed il parco della piana e ovviamente vale anche per Pisa, dove non sono mai state sollevate problematiche di alcun tipo. Il "sistema toscano" dovrà però decidere come interpretare tale convivenza: se sia da ritenere possibile, com'è sempre stato nel caso di Pisa, oppure se rappresenta un problema condizionante le scelte sull'aeroporto, come ancora qualcuno sostiene per bloccare i progetti di Firen-

ze. Non è più tollerabile, anche in questo caso, proseguire con la politica dei due pesi e delle due misure.

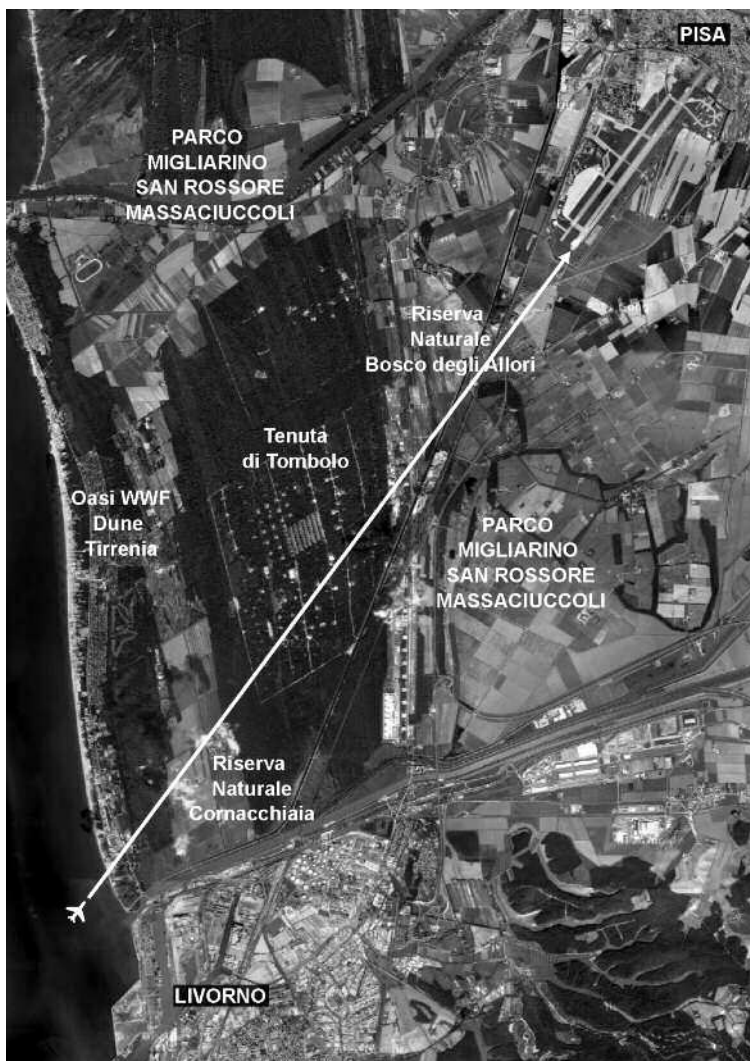
## Capacità critica

Il maggiore problema del sistema aeroportuale toscano è la carenza di capacità infrastrutturale. Carenza che per la pista, tra i due maggiori scali riguarda Firenze, ma per

ne generale, charter), con aerei dirottati o mandati in parcheggio su altri scali (di solito Genova) e quando i piazzali devono ospitare velivoli di grande dimensione (Jumbo o simili) ne risente il resto dell'attività per problemi di spazio. Uno degli effetti regionali di tali criticità è la difficoltà dello scalo di Pisa a svolgere la funzione di alternato di Firenze, con gran parte dei voli dirottati dal "Vespucci" che devono trovare ospitalità in strutture fuori Toscana. E questa situazione non può che acuirsi considerando che nella specializzazione possibile di ruoli tra Pisa e Firenze, lo scalo pisano continuerà ad essere l'unico polo toscano per i voli intercontinentali effettuati con i grandi velivoli di lungo raggio (merci, charter, privati, linea) e il principale riferimento per lo sviluppo dei voli low cost e merci. In più Pisa manterrà la sua quota di voli tradizionali, per gli hub e il traffico business a servizio del bacino della costa e di aviazione generale e dovrebbe inoltre sviluppare maggiormente i charter turistici, un segmento di traffico che vede ancora la Toscana in una posizione imbarazzante rispetto alle altre principali regioni. L'aeroporto di Pisa quindi è e resterà già oberato dal proprio traffico e anche per motivi logistici sarebbe del tutto fuoriluogo ipotizzare di caricarlo ulteriormente col traffico dell'area fiorentina.

## Due criticità, un sistema

Proprio dalle criticità dei due aeroporti deriva l'esigenza di sviluppare quanto possibile entrambe le strutture per poter avere una normale dotazione aeroportuale. Ciò non per raggiungere chissà quali obiettivi straordinari (scordiamoci il ruolo di terzo polo aeroportuale italiano, perso negli anni settanta con l'impostazione dell'attuale assetto anomalo del sistema toscano), ma per recuperare il pesante ritardo rispetto alle principali regioni italiane ed affrontare in modo più adeguato lo sviluppo di traffico in atto. Obiettivo che nessuno dei due scali da solo sarebbe in grado di raggiungere: né il "Vespucci" di Firenze per le dimensioni che comunque manterrà, né il "Galilei" di Pisa per le ragioni ricordate in queste pagine.



Le direttrici principali di volo dell'aeroporto di Pisa sorvolano il parco Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli per i circa 12 km di territorio che separano le piste dal mare (nella foto è indicata la linea di atterraggio per la pista 04).

le altre strutture (piazzali, terminal) riguarda in modo determinante anche Pisa. Per il terminal sono in corso e previsti ampliamenti sfruttando gli ultimi spazi recuperabili tra il sedime e il margine urbano (eliminando la stazione ferroviaria e spostando un nucleo abitato), ma per i piazzali con l'attuale assetto si è raggiunto il massimo sviluppo possibile nell'area a disposizione nella parte civile dello scalo. In questa situazione già oggi lo scalo presenta momenti di saturazione per il notevole traffico che già gestisce (solo Ryanair ha basati al "Galilei" sette aerei) e spesso sono attuate restrizioni a certe tipologie di traffico (aviazio-

# Piano Nazionale Aeroporti

ENAC, su incarico del Governo Monti, ha rimesso a punto la proposta di piano aeroportuale nazionale revisionando la classificazione degli scali italiani. Il totale delle strutture considerate è sceso da 47 a 42 suddivise in due fasce d'importanza, con la prima fascia a sua volta suddivisa in tre gruppi.

## 42 aeroporti

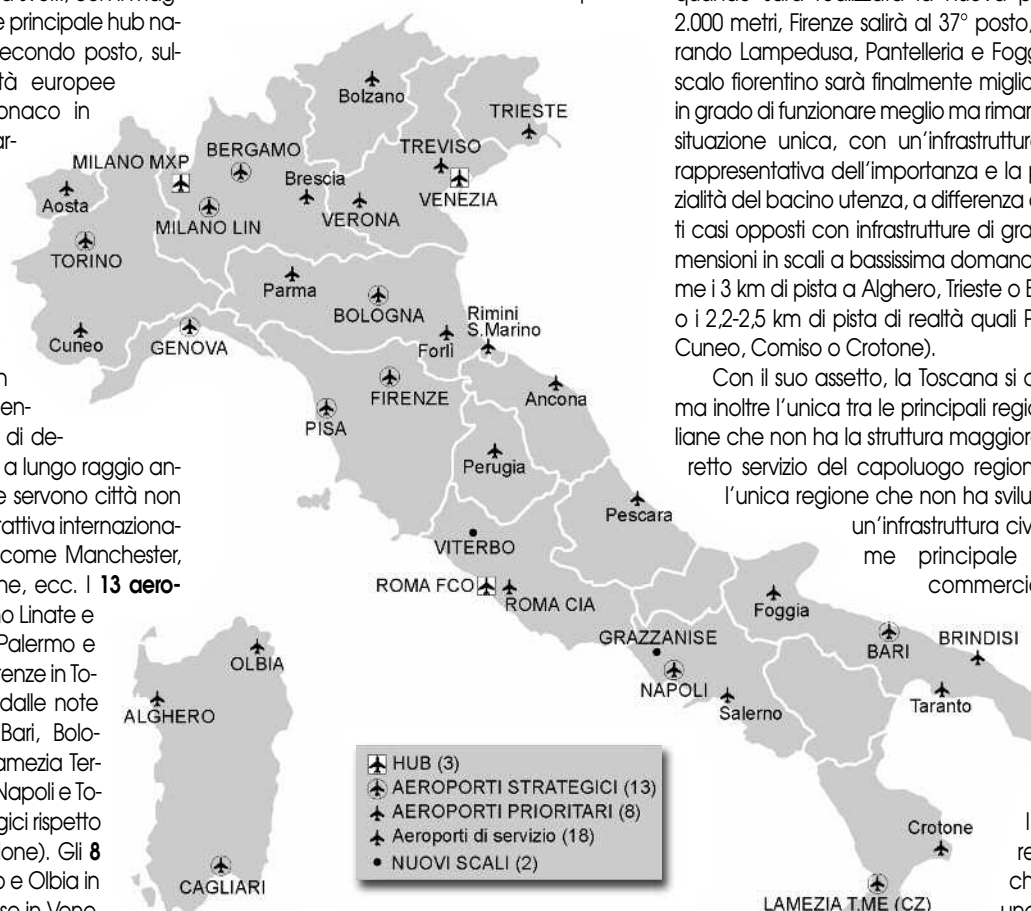
Gli aeroporti di prima fascia sono 24, suddivisi in 3 hub, 13 scali strategici e 8 prioritari. I **3 hub** sono Fiumicino, Malpensa e Venezia, riconosciuti come i tre più importanti aeroporti italiani per i quali sono già stati sbloccati ingenti finanziamenti. Per i primi due si tratta di una conferma dei ruoli già svolti, con il maggiore scalo romano quale principale hub nazionale e Malpensa al secondo posto, sull'esempio di altre realtà europee quali Francoforte e Monaco in Germania o Madrid e Barcellona in Spagna. Per Venezia viene riconosciuta la potenzialità di consolidare e sviluppare il ruolo di terzo polo per voli intercontinentali. In realtà il "Marco Polo" non si può considerare un vero e proprio hub, ma rientra nella logica europea di decentrare i terminali di voli a lungo raggio anche su scali regionali che servono città non capitali ma di grande attrattiva internazionale sull'esempio di realtà come Manchester, Dusseldorf, Glasgow, Lione, ecc. I **13 aeroporti strategici** sono Milano Linate e Bergamo in Lombardia, Palermo e Catania in Sicilia, Pisa e Firenze in Toscana (ma condizionati dalle note vicende locali); quindi Bari, Bologna, Cagliari, Genova, Lamezia Terme, Napoli e Torino (con Napoli e Torino promossi tra gli strategici rispetto alla precedente suddivisione). Gli **8 scali primari** sono Alghero e Olbia in Sardegna, Verona e Treviso in Veneto, quindi Brindisi, Roma Ciampino, Trapani e Trieste. Tra gli scali principali rientrano i due nuovi aeroporti previsti a Viterbo e Grazzanise (Caserta).

Gli scali di seconda fascia sono i **18 aeroporti di servizio**, con capacità di sviluppo e sostentamento da verificare e comunque con valenza locale. Sono Lampedusa, Pantelleria e Comiso in Sicilia, Parma e Rimini in Emilia Romagna, Reggio Calabria e Crotona in Calabria, Foggia e Taranto in Puglia, quindi Ancona, Aosta, Bolzano, Brescia, Cuneo, Perugia, Pescara e Salerno. Tra questi scali di ultima fascia rientravano i **5 esclusi** dalla nuova proposta di piano aeroportuale (quindi retrocessi tra gli scali minori o lasciati alla loro funzione prioritaria militare): Grosseto, Marina di Campo e Siena in

**La nuova proposta per il piano nazionale degli aeroporti comprende 42 scali in 18 regioni. La Toscana è presente con Pisa e Firenze ma con una situazione da definire in base alle sorti dello scalo fiorentino.**

Toscana, quindi Albenga e Tortoli.

Nel complesso la regione più rappresentata è la Sicilia con 6 strutture, quindi Emilia Romagna, Lombardia e Puglia con 4, Calabria, Campania, Lazio, Sardegna e Veneto con 3, Piemonte e Toscana con 2, Abruzzo, Liguria, Valle d'Aosta, Trentino, Marche e Friuli con un aeroporto.



## Toscana: 2 da definire, 3 esclusi

La Toscana, decima regione per numero di strutture riconosciute nel piano nazionale, è anche la regione che ha subito il maggiore taglio, con l'esclusione di tre scali. Grosseto per le caratteristiche di base militare strategica nella difesa nazionale che non lascia grandi margini a sviluppi civili nonostante la dimensione dell'infrastruttura. Siena per le ridotte dimensioni e la mancanza di prospettive di sviluppo delle infrastrutture escluse dagli enti locali dopo le ipotesi degli anni scorsi. Più discutibile l'esclusione di Marina di Campo, che pur es-

sendo uno scalo di minime dimensioni riveste un ruolo importante per la vita e l'economia dell'isola d'Elba, come Lampedusa e Pantelleria in Sicilia.

La situazione della Toscana, presente con i due maggiori scali di Pisa e Firenze, resta comunque da definire in base alle sorti dello scalo fiorentino e quindi delle prospettive di sistema e resta caratterizzata da aspetti del tutto particolari. Con l'attuale pista il "Vespucci" di Firenze è il 40° dei 42 scali inseriti nel piano per dimensione dell'infrastruttura di volo (piste più corte sono solo ad Aosta e Bolzano, mentre Salerno e Foggia hanno avviato gli iter per l'allungamento). Se e quando sarà realizzata la nuova pista di 2.000 metri, Firenze salirà al 37° posto, superando Lampedusa, Pantelleria e Foggia. Lo scalo fiorentino sarà finalmente migliorato e in grado di funzionare meglio ma rimarrà una situazione unica, con un'infrastruttura non rappresentativa dell'importanza e la potenzialità del bacino utenza, a differenza di molti casi opposti con infrastrutture di grandi dimensioni in scali a bassissima domanda (come i 3 km di pista a Alghero, Trieste o Brescia o i 2,2-2,5 km di pista di realtà quali Parma, Cuneo, Comiso o Crotona).

Con il suo assetto, la Toscana si conferma inoltre l'unica tra le principali regioni italiane che non ha la struttura maggiore a diretto servizio del capoluogo regionale; è l'unica regione che non ha sviluppato un'infrastruttura civile come principale scalo commerciale; è

l'unica regione che ha una base militare (Pisa) inserita tra gli scali strategici (l'unica altra base militare compresa nel piano aeroportuale è Trapani, ma tra gli scali primari); è l'unica regione che deve unire due scali per raggiungere una dotazione strategica; è l'unica tra le principali regioni a non avere scali di fascia inferiore con buone infrastrutture per assicurarsi margini di sviluppo futuri. Alla luce di tutto questo è evidente che la Toscana non potrà mai diventare il terzo polo aeroportuale italiano (attualmente è il settimo per numero di passeggeri).

## Toscana settimo polo

I dati ufficiali dell'ENAC confermano anche per il 2011 la Toscana come la settima regione italiana per numero di passeggeri gestiti.

1	Lazio	42.183.018
2	Lombardia	36.515.207
3	Sicilia	13.508.634
4	Veneto	12.918.377
5	Emilia Romagna	7.345.142
6	Sardegna	7.014.237
7	<b>Toscana</b>	<b>6.414.119</b>
8	Puglia	5.821.211
9	Campania	5.749.664
10	Piemonte	3.921.130
11	Calabria	2.925.325
12	Liguria	1.396.165
13	Friuli Venezia Giulia	856.371
14	Marche	603.450
15	Abruzzo	545.664
16	Umbria	173.285
17	Trentino Alto Adige	54.353
18	Valle d'Aosta	793
19	Basilicata	-
20	Molise	-

Rispetto al 2010 si distingue la forte crescita della Puglia che supera la Campania raggiungendo l'ottava posizione dietro la Toscana.

## Regione per l'Elba

Il 2 aprile scorso la Regione ha confermato il piano di investimenti 2012-2016 da quattro milioni di euro per migliorare le strutture dell'aeroporto di Marina di Campo, all'isola d'Elba. Il piccolo scalo - sottolineano in Regione - ha ampi margini di crescita e si vuole che tali potenzialità siano sviluppate. Per questo verranno superate le criticità dell'aerostazione e della pista, mettendola in grado di accogliere aerei di maggiore dimensione (fino a 70 posti) in grado di sviluppare il traffico e le conseguenti ricadute economiche sul territorio. Nella stagione estiva 2012 sull'Elba opereranno voli regolari Intersky (Bergamo, Friedrichshafen, Ginevra, Monaco, Zurigo) e SkyWork (Berna). Ancora incerta invece la sorte dei voli in continuità territoriale per Pisa e Firenze che, dopo anni di stallo e gare fallite (e un'inchiesta giudiziaria), erano stati assegnati alla ceka Silver Air che avrebbe dovuto avviarli dal 14 maggio con Let-410 da 16 posti. I voli, presentati il 2 aprile, al momento in cui chiudiamo questo notiziario sono stati di nuovo messi in discussione.

## Meridiana fly e Alitalia

Tra varie indiscrezioni e nessuna conferma, restano poco chiari i programmi di Meridiana fly e Alitalia sullo scalo fiorentino. Nel marzo 2011 si era avuto lo scambio di consegne sulle rotte per Catania e Amsterdam tra Meridiana, che le aveva avviate e effettuate per tanti anni, e Alitalia che le rilevava come risolto fiorentino dell'accordo tra il maggiore vettore nazionale e la Regione Toscana. Per Meridiana fly

## **Pisa e Bologna, stesso disservizio**

Nelle discussioni sulla questione aeroportuale toscana torna ciclicamente l'ipotesi che alla fine, in mancanza di decisioni su Firenze, il principale scalo di riferimento per l'area fiorentina possa essere il "Marconi" di Bologna. Di per sé la cosa è anche plausibile dato che lo scalo bolognese, pur non avendo anch'esso possibilità di sviluppo illimitate data la localizzazione (6 km dal centro), ha comunque ampi margini di crescita nelle infrastrutture e nei voli e manterrà il ruolo di struttura civile principale dell'Italia centrale, anche per la posizione baricentrica e già interconnessa direttamente con tutti i sistemi di collegamento nord-sud ed est-ovest. E non c'è dubbio che l'eventuale sciagurato nuovo stop alle prospettive del "Vespucci" di Firenze favorirebbe soprattutto Bologna, dove continuerebbero ad andare prioritariamente i vettori che intendono servire l'Italia centrale (linea tradizionale, charter, merci ma anche molto low cost). D'altra parte da Bologna non hanno mai smesso di ringraziare la Toscana per aver rinunciato nel 1974 al nuovo scalo di Firenze San Giorgio a Colonica ed oggi non dispiacerebbe proprio per nulla se la nuova pista del "Vespucci" facesse la stessa fine. Detto questo però, va sempre ricordato che utilizzare lo scalo di Bologna per l'area fiorentina non sarebbe un servizio ma un disservizio, esattamente com'è utilizzare l'aeroporto di Pisa. Nel senso che il "Marconi" di Bologna resta uno scalo troppo lontano (come quello di Pisa), con tempi di accesso di almeno un'ora tra trasferimenti, attese e cambi di mezzi (bus, taxi, treni, navette) e con più "rottture di tratta" che sono il disagio più grave per l'accessibilità agli aeroporti (come per andare a Pisa). E' ovvio che a Firenze e nell'area fiorentina si dovrà continuare ad arrivare e partire e quindi i passeggeri si dovranno arrangiare per cercare altrove quello che non fosse possibile trovare al "Vespucci" e quindi scegliere ciò che ritengono il male minore. Ma senza un "Vespucci" funzionale, con Bologna e Pisa non si ha una Firenze con due scali ma una città e un'area metropolitana senza aeroporto e un territorio con accessibilità critica.



*Immagine di Bologna e dell'aeroporto "Marconi". Lo scalo bolognese, come quelli di Pisa e Firenze, è uno dei più cittadini d'Italia (6 km dal centro e vicino ad aree abitate e insediamenti vari). Dopo Pisa, Bologna ha lo scalo a capacità intercontinentale più vicino alla città e come a Pisa, anche per lo scalo bolognese è stato adottato il miglioramento della funzionalità della pista (più lunga) quale principale misura per ridurre il rumore dei voli sugli abitati (garantita dall'innalzamento della quota di sorvolo e dalla possibilità di attuare procedure antirumore più efficaci).*

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

### **QUOTA ASSOCIATIVA 2012**

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.

## Da 30 anni per l'aeroporto

Trent'anni fa, nel febbraio 1982, nasceva il Comitato per l'Aeroporto Firenze-Prato, voluto, creato e animato per dodici anni (fino al 1994) dall'ing. Giorgio Bonsi, pilota e ingegnere aeronautico. Il Comitato nacque come reazione "civile" all'idea politica assurda che Firenze e l'area metropolitana della Toscana centrale dovessero rimanere senza scalo e senza collegamenti aerei, con l'obiettivo di sostenere lo sviluppo possibile dell'esistente aeroporto di Peretola dopo la folle vicenda dell'abbandono del progetto per il nuovo scalo di San Giorgio a Colonica del 1974.

Gli obiettivi perseguiti dal Comitato furono prima di tutto l'intervento tampone dell'allungamento della pista esistente e la dotazione di un minimo di strutture e strumentazioni necessarie all'avvio di un minimo di attività commerciale (che riprese in forma stabile nel 1986). Quindi la battaglia per la nuova pista parallela all'autostrada (già allora indicata dai tecnici con la 12/30 convergente) in grado di consentire un normale funzionamento dello scalo fiorentino (senza più penalizzazioni) attenuandone allo stesso tempo gli effetti ambientali sugli abitati e il territorio (le stesse ragioni di oggi). Quando nel 1994 il Comitato cessò l'attività, dopo la scomparsa improvvisa del presidente Bonsi, lo scalo di Peretola stava vivendo un'importante fase di sviluppo del traffico (spinto dall'insediamento della base Meridiana nel 1991) e la difficile battaglia condotta dall'allora Comune di Firenze per attuare l'allungamento della pista a 1.650 metri, ma aveva dovuto fare i conti con il veto politico regionale al progetto risolutivo della nuova pista.

Gli stessi obiettivi e finalità del Comitato per l'Aeroporto di Firenze-Prato furono rilanciati nel 1996 dall'Associazione "V. Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze, iniziativa promossa dall'ex-sindaco di Firenze Giorgio Morales e animata da molte delle persone che avevano fatto parte del precedente Comitato al fianco del compianto ing. Bonsi (compreso chi da sedici anni scrive il notiziario "Aeroporto"). Tra di essi ricordiamo l'arch. Luciano Nustrini, figura storica nella vicenda aeroportuale fiorentina, scomparso nel 1999, autore fin dagli anni sessanta di innumerevoli progetti per Peretola e per la pista parallela all'autostrada e tra i fondatori dell'attuale Associazione "V. Giannotti".

[www.associazionemerifly.wordpress.com](http://www.associazionemerifly.wordpress.com)



L'Associazione Merifly, creata nel 2011 dagli ex-dipendenti della base Meridiana di Firenze ed azionisti della società, ha attivato un proprio sito internet per continuare a informare sugli sviluppi della propria vicenda che, con la fusione con Air Italy, ha visto improvvisamente cancellata un'esperienza di professionalità e vita lavorativa ventennale. Una vicenda nazionale ma che ha visto tra i più colpiti i 150 lavoratori della base di Firenze provenienti da tutta l'area metropolitana fiorentina e dalla Toscana. L'Associazione Merifly ha voluto ospitare sul proprio sito anche l'Associazione "V. Giannotti", mettendo a disposizione in un'apposita sezione gli ultimi numeri del nostro notiziario trimestrale "Aeroporto".

era stata la conferma dell'inizio dell'abbandono di Firenze, per Alitalia doveva essere l'inizio del rilancio dell'impegno sullo scalo fiorentino. Le cose poi sono andate un po' diversamente e ancora non si capisce bene cosa avverrà. Meridiana fly, contrariamente a quanto annunciato,

scali come Bologna e soprattutto Venezia (con l'insediamento di una nuova base ed il lancio di 12 destinazioni). Inutile ribadire quante rotte attendono di essere riaperte, potenziate o attivate dallo scalo fiorentino, pur in presenza dei tanti noti problemi funzionali.



ha tenuto in flotta tre dei quattro A319 fiorentini e due li ha riportati a Firenze: uno per fare i voli rimasti (Cagliari e Londra), uno è tenuto fermo sul piazzale del "Vespucci". Intanto si rincorrono indiscrezioni su possibili nuove rotte (Crotone, Mosca, Helsinki) ma non se ne ha alcuna conferma. Alitalia invece non è andata oltre le due rotte rilevate lo scorso anno e non ha attuato per ora alcuno sviluppo su Firenze. Anche il volo ipotizzato nei mesi scorsi dalla Calabria verrà aperto su Pisa, mentre nuovi impegni continuano ad essere annunciati su altri

**Nuovi recapiti Associazione "V. Giannotti":  
CP6160 Firenze Novoli 50127 Firenze  
assogiannotti@gmail.com**

**Chi volesse ricevere "Aeroporto" in formato digitale  
può richiederlo al nostro indirizzo email.**

## Aeroporto

Anno 16 - Numero 2  
N° progressivo 59 - Aprile - Giugno 2012  
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 6160 Firenze Novoli  
50127 Firenze  
Tel. 055/330601  
Email assogiannotti@gmail.com

Presidente: Giorgio Morales