



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

Regione fuori pista

L'inizio del 2013, con ritardi ormai neppure più commentabili, dovrebbe portare l'approvazione in Giunta Regionale della fantomatica delibera della variante al PIT con la soluzione di pista parallela convergente necessaria alla riqualificazione funzionale e ambientale dell'aeroporto di Firenze ed alla creazione in Toscana di un vero sistema aeroportuale. Ma l'iter politico-burocratico nel quale è stato intrappolato il reale via libera per l'opera pare destinato a prolungare la questione per tempi indefiniti. Se da una parte infatti la variante recepisce la soluzione giusta per la pista (l'unica possibile, come confermato da ENAC), dall'altra parte l'asse SAT-Regione che di fatto conduce i giochi ha costruito un vero e proprio percorso a ostacoli che non si sa dove porterà. Da una parte c'è l'ingiustificabile ultimatum sulla holding tra SAT e ADF come preconditione alla decisione per la pista; dall'altra è stato promesso un quadro di vincoli e paletti al progetto pista tale, secondo gli stessi proponenti regionali, da poter indurre ADF a rinunciare alla realizzazione dell'opera. Sarebbe l'ennesimo no politico all'aeroporto di Firenze camuffato dietro un si caricato di complessità insensate. Attendiamo di leggere la delibera della Giunta Regionale per aver conferma della situazione e di tutti gli annessi e connessi. Sta di fatto che al momento la Regione resta fuori pista.

Consiglio sbagliato

La questione della pista fiorentina è stata protagonista di nuovo di una seduta di consiglio comunale, lo scorso 18 dicembre, ma ancora una volta si è trattato del Consiglio Comunale di Pisa. Oggetto della discussione è stato l'ordine del giorno "Valutazione dello studio ENAC sulla nuova pista di Peretola, suoi possibili effetti sul sistema aeroportuale toscano e sull'aeroporto "Galilei". La seduta è stata aper-

Uno scandalo!

Mentre scrivo arriva la notizia del rinvio a dopo le elezioni dell'adozione in Giunta Regionale della variante al piano territoriale con la previsione della nuova pista aeroportuale a Peretola. Non c'è da sorprendersi, anzi me lo aspettavo. Lo scandalo non è un rinvio di venti giorni dopo venti anni di chiacchiere e veti (o cinquanta se si ricorda il primo progetto di pista parallela redatto da Luciano Nustrini nel 1962). Lo scandalo è un altro, poco o punto notato. È la dichiarazione del Presidente Enrico Rossi rilasciata il 27 dicembre 2012: «*la variante urbanistica per la nuova pista nell'aeroporto di Peretola andrà in porto solo se sarà costituita la holding tra Pisa e Firenze per una gestione unitaria degli aeroporti toscani*».

A parte il fatto che nessuno sa che cosa sarà questa holding e quale incidenza potrebbe avere sul mercato aeroportuale, la dichiarazione di Rossi è grave perché significa la volontà di subordinare lo sviluppo dell'aeroporto fiorentino al controllo di Pisa. Insomma non credo di esagerare se dico che si vorrebbe introdurre una specie di pianificazione "sovietica" ad una fisiologica e positiva concorrenza fra i due scali.

Sia chiaro: non contesto l'utilità di una integrazione fra le due società di gestione per molti aspetti di interesse comune del sistema aeroportuale toscano. Ma questo sistema intanto potrà esistere in quanto l'aeroporto di Firenze disponga della nuova pista. Non lo dico io, l'ha detto l'ENAC.

La riprova di quanto affermo sta in una lettera del Sindaco di Pisa Filippeschi all'assessore regionale Marson, in data 1 dicembre 2012. Scriveva tra l'altro il Sindaco: «*la realizzazione di una nuova pista a Firenze potrebbe determinare, in assenza di coordinamento fra i due scali toscani, una competizione di natura commerciale, finalizzata a mantenere e/o spostare un vettore da un aeroporto all'altro, i cui effetti potrebbero determinare un indebolimento della quota di mercato di almeno una delle due infrastrutture*».

In altre parole il Sindaco teme che la nuova pista, nonostante la riconosciuta natura di "city airport" del Vespucci, possa togliere a Pisa una fetta di mercato. E se così fosse? I passeggeri scelgono un aeroporto o l'altro secondo i propri interessi e non perché glielo impone una holding come quella voluta da Rossi.

Insomma siamo in presenza di un municipalismo da antologia, condiviso dal Presidente Rossi, che ha fatto dichiarare al Presidente dell'Unione Industriali di Prato se ci sia qualcuno che voglia fare davvero la nuova pista. A questo punto, anche noi temiamo che non se ne farà di niente.

Ma resta da notare il silenzio assordante del Sindaco di Firenze. Abbiamo reso merito più volte a Matteo Renzi di avere sostenuto correttamente la necessità dello sviluppo dell'aeroporto di Peretola. Adesso non ha niente da dire? Perché non reagisce ad una vera e propria aggressione a Firenze? Perché non difende, non il proprio campanile, ma il sistema aeroportuale toscano nell'interesse dell'intera regione?

Il Presidente
Giorgio Morales



CLEMENT ALLONG

Con l'apertura della base fiorentina (la seconda in Italia e la quarta in Europa fuori dalla Spagna), dal prossimo marzo la spagnola Vueling diverrà il primo vettore del "Vespucci" per numero di destinazioni offerte (Amburgo, Barcellona, Berlino Tegel, Copenaghen, Londra Heathrow, Madrid e Parigi Orly). Tutti i voli saranno gestiti con Airbus A319: uno basato a Firenze ed uno in rotazione da Barcellona.



KARL NIXON

Con il prossimo orario in vigore da fine marzo, la spagnola Volotea inizia le operazioni su Firenze con i voli per Catania e Palermo, seguiti in giugno da quelli per Bordeaux e Nantes.

ta dalla relazione tecnica dell'amministratore delegato della SAT che ha illustrato le linee del Piano nazionale degli aeroporti, con particolare riferimento alle previsioni per la Toscana, quindi ha ribadito il punto di vista pisano sulla nuova pista di Firenze, lo studio ENAC e gli effetti dello scalo fiorentino sull'aeroporto di Pisa, con le debite contromisure da attuare per evitare effetti negativi sul "Galilei" in termini di calo del traffico e risultati economici. Dal consiglio è stato confermato quindi pieno appoggio alla Regione per la creazione della holding tra SAT e ADF, intesa come strumento per mettere sotto controllo il progetto fiorentino e i potenziali sviluppi del "Vespucci".

Lettera del sindaco

Oltre al passaggio in consiglio comunale (di Pisa), la nuova pista di Firenze lo scorso dicembre è stata oggetto anche di una lettera inviata dal sindaco di Pisa Filippeschi all'assessore all'urbanistica della Regione Marson. Il documento sintetizza le tematiche poi trattate nel consiglio comunale e richiede espressa-

mente che le ragioni di Pisa siano ben considerate nel processo di approvazione della variante al PIT che dovrebbe dare il via libera alla pista di Firenze. In particolare - secondo il sindaco - si deve scongiurare che l'esistenza di un aeroporto funzionante a Firenze possa portare a una redistribuzione del traffico e allo spostamento di un vettore da uno scalo all'altro. Ed all'assessore Marson viene chiesto cosa intenda fare per "integrare gli interessi rappresentati dalla SAT SpA e dai soci azionisti della stessa società nel procedimento avviato di adozione dell'integrazione al PIT".

Direttive SAT

Mentre enti e istituzioni di Pisa pressano costantemente la Regione, la società di gestione dello scalo pisano scrive l'agenda tecnica della politica aeroportuale toscana e parla come se fosse già a capo del sistema. Dalla SAT dettano tempi e modalità della holding, confermando il lavoro in corso per un accordo di programma, negoziato con l'assessore Marson e il presidente Rossi, perché non sia messa a

Lo scorso 13 gennaio sono definitivamente cessate le operazioni di Meridiana fly su Firenze. Il vettore sardo, che già alla fine del 2011 aveva chiuso la base del capoluogo toscano ma aveva mantenuto in vita i voli per Cagliari e Londra, scompare adesso completamente dal "Vespucci" dopo una presenza durata 27 anni (dall'avvio dei primi voli di Avianova). La compagnia nelle scorse settimane ha completato l'eliminazione dalla flotta di tutti i quattro Airbus A319 "fiorentini".



MARCO IAROSSI

2003-2012

Con il cambio della guardia in Aeroporti Holding (principale azionista di ADF) tra Sintonia del gruppo Benetton e il fondo d'investimenti F2I, lo scorso dicembre, si è chiusa un'altra pagina della vicenda aeroportuale fiorentina e toscana, di fatto un'altra pagina nera per come le cose sarebbero dovute andare ma non sono andate.

Riassumendo: nel 2003 gli enti pubblici di ADF decidono di vendere il 29% delle loro azioni secondo un processo di privatizzazione che, in teoria, dovrebbe servire per assicurare capacità d'investimento e know-how di settore. L'atto porta alla cessione delle quote ad Aeroporti Holding che ha come maggiore azionista il gruppo Sintonia dei Benetton tramite la SAGAT di Torino. Gruppo che si presenta (e viene scelto dagli enti pubblici toscani) sulla base di un piano industriale che prevede la pista parallela all'autostrada, supportata da tutti gli studi necessari e dalla relativa proposta d'investimento. Su queste basi l'allora presidente della Camera di Commercio di Firenze delineava un "Vespucci" con la nuova pista in funzione entro il 2009. Come sono andate le cose dal 2003 ad oggi è noto: studi e progetti rimbalzati sui soliti "niet" politici, investitori e investimenti per la Toscana respinti per tanti anni, poi le aperture più o meno credibili più recenti ma invischiati in iter allucinanti tuttora in scena.

Così ci si è trascinati inutilmente fino ad oggi ed ora quell'investitore e quella capacità d'investimento non c'è più. Dal 2013 si apre una nuova pagina targata F2I che si ritrova a Firenze avendo comprato la torinese SAGAT e che per ora non ha reso note ufficialmente le proprie strategie relative al progetto "Vespucci" e le proprie intenzioni di fronte al quadro politico che la Toscana sta costruendo (holding pubblica) per gestire al di sopra di ADF l'eventuale conferma dell'investimento per la pista fiorentina.

Sesto Fiorentino: spettacolo assurdo



Manifesti 6x3 per le strade e 21.000 copie del giornalino comunale distribuite in tutte le case per gridare no alla pista hanno rilanciato in grande stile (e con i soldi dei cittadini) la crociata del sindaco di Sesto Fiorentino contro lo scalo fiorentino. Iniziative a dir poco discutibili, peraltro contrarie prima di tutto proprio all'interesse di Sesto. Il no alla pista parallela, infatti, è un sì all'attuale pista e quindi al mantenimento dei decolli sopra gran parte dell'abitato sestese, da Quinto all'area centrale. La pista parallela invece, come ormai tutti sanno, allontana tutte le traiettorie di volo dalle aree residenziali di Sesto. E proprio nell'immagine utilizzata, che rappresenta con vari colori le diverse impronte di rumore in ordine decrescente per intensità allontanandosi dalla pista, è leggibile il grande beneficio acustico del nuovo assetto: se infatti fosse stata riportata anche la legenda, che invece si sono ben

guardati dal pubblicare, si sarebbe visto che l'impronta limite per la compatibilità con la residenza (65 dB) finisce nei campi vuoti accanto all'autostrada; quella successiva e inferiore (60 dB) raggiunge l'area dello svincolo A1-A11 interessando pochi insediamenti, quasi tutti industriali. E si sarebbe visto che le grandi campiture gialle rappresentano livelli sonori sempre più ridotti fino a 55 dB e poi 50 dB che non hanno significato nella rappresentazione dell'impatto acustico (tanto per avere un'idea, in aeroporti come Pisa o Bologna fanno i conti con l'impronta dei 65 dB). Lo spettacolo messo in scena è una vera e propria assurdità che scredita un'intera istituzione comunale e contribuisce in pieno a rafforzare l'immagine da barzelletta che da lungo tempo distingue la questione aeroportuale toscana nel panorama nazionale e europeo.

punto la variante (al PIT) senza prima essere arrivati alla decisione della costituzione della stessa holding. Dalla SAT plaudono all'annuncio della Regione per cui la nuova pista fiorentina sarà priva di bretella di rullaggio, condizione presentata (da Regione e SAT) come ulteriore garanzia di limitazione allo sviluppo dell'attività aerea. Dalla SAT viene riscritto il preventivo di spesa per fare la pista di Firenze (circa 220 milioni), aumentando in modo abnorme la stima di ADF e di ENAC (circa 75 milioni) e viene bollata l'ADF come società troppo piccola e non in grado di reggere una simile operazione finanziaria, quindi avanti con la holding che gestisca il tutto. Di fatto, proseguendo così, si profila un vero e proprio esproprio dell'aeroporto di Firenze alla legittima società di gestione.

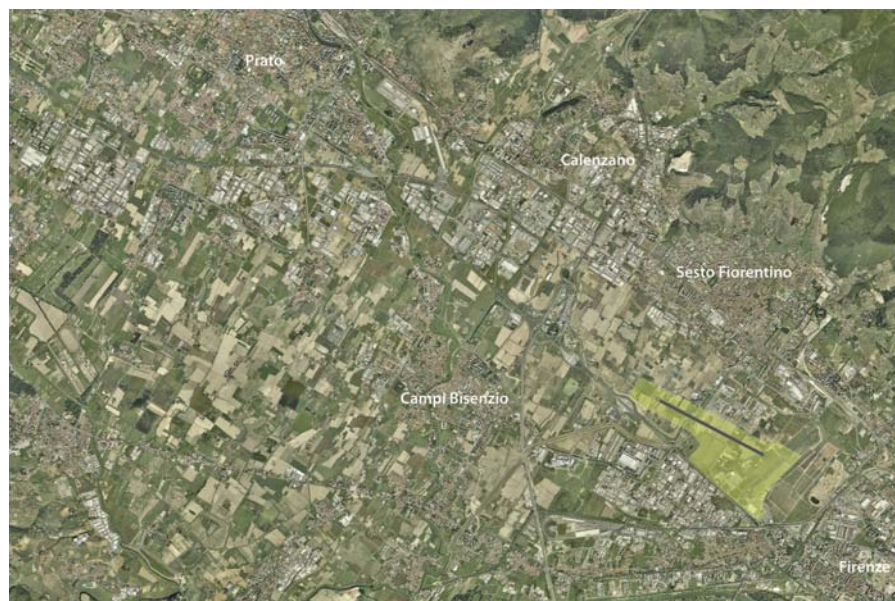
Firenze assente

Il presidente dell'Unione Industriali di Prato Andrea Cavicchi, commentando le ultime vicissitudini della vicenda aeroporto si è chiesto se ci sia qualcuno che voglia fare davvero la nuova pista, prevedendo amaramente che non se ne farà di nulla con buona pace per tutto ciò che questo fallimento significherebbe per l'intera area metropolitana. La domanda diventa più che legittima più va avanti l'assenza dalla questione di enti e istituzioni dell'area fiorentina. E' sempre più difficile spiegare come di fronte a tutto quello che accade attorno

allo scalo di Firenze non ci sia mai un intervento, una spiegazione, una replica lasciando campo libero a qualunque fantasia e a chiunque, spesso del tutto impropriamente, si mette a dettare legge sul "Vespucci". Il sindaco Renzi ha il merito incontestabile di aver riportato nell'agenda politica la questione della nuova pista ormai diversi anni fa, ma poi pare essersi

fermato ad aspettare gli eventi. Di fronte a ciò che sta accadendo il sindaco, ma anche il vicesindaco e gli assessori non possono limitarsi alle solite battute ("chiedete a Rossi", "non si può occupare Sesto"). Devono fare seriamente molto di più e se non ottengono nulla devono battere i pugni sul tavolo, anche se è quello della Regione che tiene aperte tante partite.

Reale posizione della nuova pista 12/30 rispetto ai centri abitati di Firenze e della piana. La pista, le relative traiettorie di volo e le impronte di rumore impattanti restano lontane dalle aree residenziali.



Senza pista niente holding

Più passano (inutilmente) i mesi più si rafforzano preoccupazioni e dubbi sull'opportunità della holding nelle modalità dettate dalla politica toscana. Resta profondamente sbagliata l'impostazione che vuole legare le sorti e i tempi della pista fiorentina alla famigerata holding, scaletta peraltro ribadita alla fine dello scorso anno con toni gravi da vero e proprio ricatto nei confronti di enti e istituzioni di Firenze. E proprio questi toni ed il corollario di discutibili interpretazioni costruite sull'asse SAT-Regione confermano quanto sia fuori luogo e fuori tempo pensare alla holding senza che ci sia stato prima il via libera certo e definitivo per la pista di Firenze e per la normalizzazione operativa dello scalo fiorentino. Ciò soprattutto in considerazione del fatto che questa holding, come presentata, nascerebbe per rafforzare il controllo politico sul sistema aeroportuale toscano espropriando di libertà e strategie gli azionisti privati delle singole società di gestione ed i vettori. Con la differenza che a Pisa il sistema politico toscano vive da sempre in totale simbiosi con la SAT e tutti i suoi azionisti, per Firenze conosciamo bene il clima politico toscano storico e attuale attorno allo scalo e all'ADF.

E ammesso pure che sia fatta la holding (come, quando?), quali garanzie ci saranno che verrà fatta davvero la pista di Firenze, che sia fatta nelle previste giuste configurazioni e fatta funzionare nelle sue reali necessarie potenzialità? E se la pista non venisse fatta che ne sarà di un "Vespucci" assoggettato, oltre che alle attuali criticità strutturali e operative, anche alle nuove criticità gestionali? Gli interrogativi continuano ad essere molto più delle spiegazioni ed anzi, proprio le finalità delineate per la holding alimentano molto più di semplici dubbi.

Tempi astratti

La principale preoccupazione è ovviamente quella legata ai tempi dato l'artificioso legame imposto tra holding e pista di Firenze. La stessa Regione, nel momento in cui ordina la costituzione di questa entità, dice di non sapere cosa possa essere in concreto rimandando ciò ai gestori ed a nuovi studi che dirimano la questione. Ma in realtà nessuno sa cosa possa essere una cosa del genere che non esiste da nessun parte perché una situazione aeroportuale anomala come quella toscana, per assetto e per politiche, non si è mai vista in nessun'altra parte del mondo.

Le finalità e i propositi che vengono delineati per l'ipotetica holding tra gli azionisti pubblici di SAT e ADF confermano quanto sia inappropriato legare a questa entità indefinita l'iter per la pista fiorentina.

Nuove consulenze, a quanto pare, dovranno dire come mettere insieme le due società quotate in borsa (ma intanto qualcuno dovrebbe chiarire come sia possibile che sulle sorti di tali società i politici, un po' amministratori un po' azionisti, possano giocare a piacimento). Difficilmente invece qualcuno potrà dire come dirigere politicamente il mercato del trasporto aereo toscano. I gestori per primi sanno bene - e immaginiamo lo sappiano in Regione - che un controllo del traffico volto a indirizzare a ta-



volino voli e vettori oltre le specializzazioni possibili dei due scali già ben definite è una cosa che non può esistere. Forse con la holding si vorrà tentare l'arma economica degli incentivi ai vettori sotto forma di co-marketing e simili, promettendoli in ogni forma a chi scende a Pisa e negandoli sulla rotta di Firenze. Forse in tal senso va interpretato il curioso concetto ripetuto più volte che sotto la holding "Firenze dovrà fare gli utili, Pisa i margini", ossia Firenze crea risorse e Pisa sviluppa il traffico, magari utilizzando proprio gli utili di ADF per supportare i voli. Ma al di là di ogni commento su una cosa simile, se dopo tutto ciò un vettore vuole comunque scen-

dere al "Vespucci" perché tale è la richiesta dell'utenza che succederà? Si useranno batterie contraeree?

In realtà c'è un unico modo per un controllore politico di incidere sull'andamento dei voli: tenere uno scalo nelle migliori condizioni infrastrutturali possibili in modo da impedire che le compagnie aeree vi possano accedere. Ma questa è esattamente la politica che è stata attuata per decenni in Toscana nei confronti di Firenze e significherebbe proseguire così. Altro che nuova pista. Allo stato dei fatti, quindi, l'accordo prospettato per la holding non può che essere una generica dichiarazione d'intenti per forme di collaborazione societaria. Altrimenti, se si prefiggesse davvero di manipolare il traffico aereo, sarebbe da interpretare come un modo per congelare a tempo indefinito lo scalo di Firenze. Anche perché - è questa è l'ennesima curiosità - aspettando la holding, ADF e l'aeroporto di Firenze sono tenuti fermi; la SAT e l'aeroporto di Pisa possono proseguire con l'attuazione di ogni progetto e politica commerciale.

Danni economici?

"Senza holding si creano danni economici a Pisa": è una delle tesi espresse dalla Regione per giustificare la pressante richiesta di accordo tra SAT e ADF. Cosa significa? Quali sono i danni economici che la holding dovrebbe evitare e come dovrebbe evitarli?

A Pisa temono un riassetto del traffico indotto dall'esistenza di uno scalo funzionante a Firenze e da una normalizzazione del trasporto aereo toscano e che ciò, soprattutto in una fase iniziale, abbia un effetto negativo su voli e passeggeri del "Galilei". Temono soprattutto quel che potrà pensare Ryanair della nuova situazione toscana. Il vettore low cost irlandese, maggiore operatore di Pisa, è un soggetto molto particolare per i rapporti che instaura con gli aeroporti dove si insedia e per l'aggressività delle proprie politiche commerciali ed è capace di cambiare le carte in tavola dalla sera alla mattina se non viene assecondata pienamente la propria strategia. Oggi Ryanair attinge dal bacino dell'area fiorentina dalle basi di Pisa e Bologna ed è naturale che non disdegnerebbe che tutto restasse così com'è. Ma ovviamente non possono essere queste le logiche su cui costruire un sistema aeroportuale regionale.

Senza pista niente holding

Oltretutto, come ben noto, la quota low cost che sarà gestita dal "Vespucci" funzionante con la nuova pista resterà marginale (confermando il ruolo prioritario toscano in tale segmento a Pisa) e non ci sarà spazio per un eventuale spostamento della base Ryanair, tanto temuto dalla SAT. Ciò perché lo scalo fiorentino accoglierà prioritariamente le molte compagnie tradizionali (non low cost) e qualche low fare che da tempo vorrebbero scendere su Firenze ma sono respinte dalle condizioni dello scalo e con esse è facile prevedere la futura saturazione delle capacità del nuovo "Vespucci", senza bisogno di alimentare il low cost più spinto stile Ryanair. Se poi anche questo non basta perché si ha comunque paura di una qualche reazione del vettore irlandese o perché si vuole evitare a Pisa qualunque effetto, anche nei segmenti di traffico che inevitabilmente permarranno su entrambi gli scali (voli per hub e maggiori città europee), cosa si intende fare con la holding? Sottoporre ogni intenzione di volo sul "Vespucci" di Firenze a parere politico preventivo e filtrarlo in base ai possibili effetti sullo scalo pisano?

Senza contare poi che quando si considera il parametro degli effetti economici, quelli ipotizzati in conseguenza di una normalizzazione del sistema aeroportuale toscano vanno soppesati con i danni incalcolabili creati da decenni a una larga fetta di regione per la mancanza di un aeroporto adeguato nell'area fiorentina e ai danni enormi, non solo economici, che continuano a prodursi tuttora ogni giorno in assenza della nuova pista del "Vespucci".

Danni ambientali?

"Senza holding si creano danni ambientali a Firenze": è un'altra delle strane teorie uscite dalla Regione. Cosa significhi legare alla holding anche l'aspetto ambientale dello scalo fiorentino non si è capito. La realtà, come tutti sanno, è che i problemi ambientali, peraltro presenti sia a Firenze sia a Pisa, ci sono nell'attuale assetto aeroportuale e per Firenze ogni diversivo politico-burocratico che continua a ritardare le decisioni sulla pista è garanzia del permanere di tali problemi. E se alla fine dei giochi la nuova pista non si dovesse fare più, come qualcuno dà per scontato, l'attuale quadro ambientale rimarrà per sempre. In quale modo la holding debba influire su questo aspetto (e solo sull'ambiente di Firenze) non si capisce. A meno che, di nuovo, non si identifichi tale

proposito con qualche intento per incidere pesantemente sull'attività dello scalo fiorentino, con pista o senza.

Vincoli, paletti e costi

Oltre al bizzarro ultimatum sulla holding, alla fine del 2012 dalla Regione è arrivato anche il quadro di condizioni da porre ad ADF nel caso arrivasse l'approvazione della nuova pista, illustrato nelle due giornate di discussione su parco e aeroporto al Polo Scientifico di Sesto Fiorentino. Un carico di oneri aggiuntivi che verrebbero posti sull'investimento per la pista oltre quello richiesto dal progetto e che anche per le opere accessorie previste imporrebbe le soluzioni più complesse e costose. Tanto che gli stessi esponenti regionali hanno evidenziato che



in tale quadro ADF potrà valutare se le converrà andare avanti con il proposito della nuova pista. E se la pista fosse fatta davvero, oltre che inallungabile e senza bretella di rullaggio, dovrebbe operare entro un quadro di vincoli che ne tenga a bada le potenzialità.

Ancora non sappiamo quanto di tutto ciò possa arrivare ad essere ufficializzato nell'atto definitivo sul PIT, ma intanto in questo clima i soci pubblici di ADF dovrebbero confluire nella holding assieme ai colleghi della SAT, che ne formeranno l'asse portante. E i soci privati di ADF, se volessero proseguire, dovrebbero mettere sul piatto l'investimento

per la pista nell'importo voluto dagli enti pubblici e che poi gli stessi enti pubblici, tramite la holding, si occuperanno di impiegare. E' realistico un simile scenario? E se in questa situazione i nuovi soci di ADF rinunciassero al progetto i fondi per la pista li metterebbero gli enti pubblici? Oppure la holding prenderebbe atto di una rinuncia alla pista e fine dei giochi?

"Par condicio" e garanzie

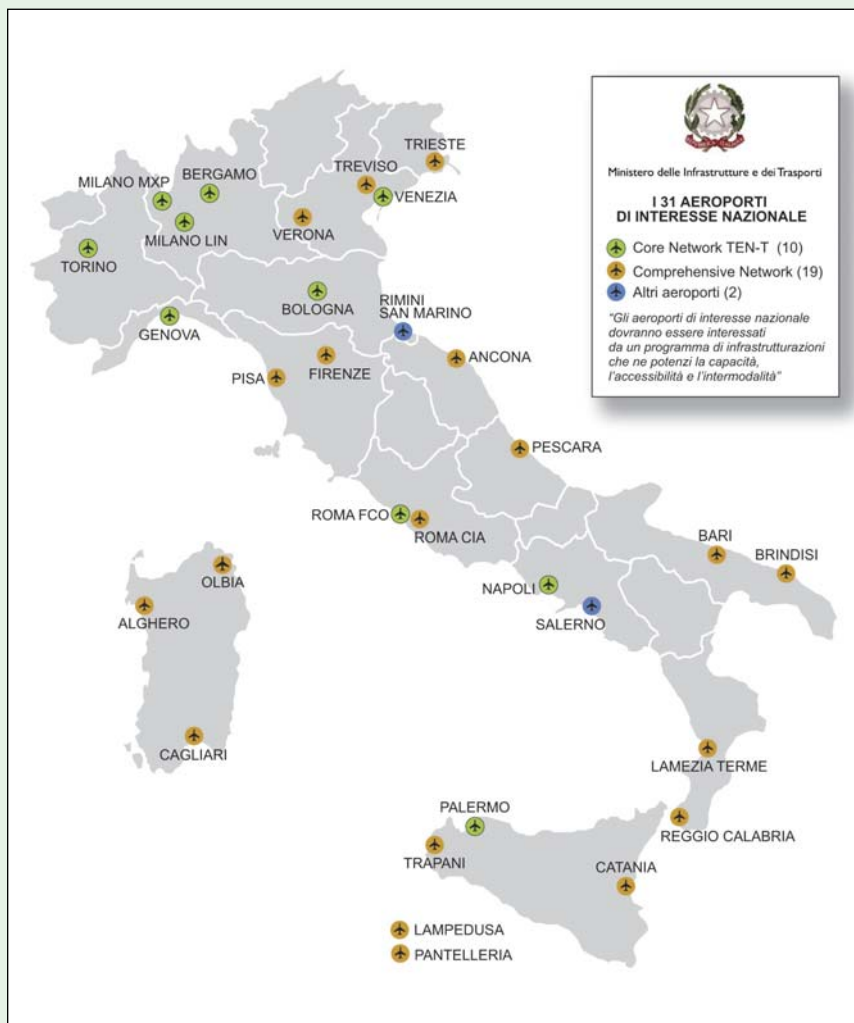
Dubbi, interrogativi e preoccupazioni sono per adesso la base su cui è costruita questa fantomatica holding alla toscana che sta incantando un po' tutti come in una sorta di abbaglio collettivo ma che in concreto e per come viene presentata non garantisce nulla, complica iter e procedure e inaspresce la situazione. La holding non dovrebbe avere niente a che vedere con le decisioni per la pista di Firenze perché quest'opera è strategica e prioritaria qualunque sia il sistema di gestione degli scali toscani, pubblico o privato, unico o separato. La holding non dovrebbe avere nulla a che vedere con i ruoli degli aeroporti perché le specializzazioni possibili di Firenze e Pisa sono già ben delineate. La holding quindi è un passaggio sicuramente secondario nella costruzione di un vero sistema aeroportuale regionale. Chi scrive questo notiziario segue da circa trent'anni l'evoluzione del sistema aeroportuale nazionale e anche internazionale e non si è mai visto in alcun posto un accanimento tanto ossessivo sulla forma gestionale invece che sulla costruzione delle infrastrutture.

Ma se holding deve essere, per lo meno deve avvenire in un regime di par condicio e con giuste garanzie. Deve avere come precondizione il via libera alla nuova pista di Firenze e non essere il nuovo alibi per bloccare sine die lo scalo fiorentino (in attesa della holding Firenze e Pisa devono poter portare avanti allo stesso modo i propri progetti). Deve avere pari rappresentanza e capacità operativa degli enti pisani e fiorentini presenti. Deve basarsi su un'unica politica aeroportuale di sistema e non più su atteggiamenti opposti a Firenze e Pisa per le stesse tematiche e le stesse criticità com'è avvenuto finora. Deve annullarsi automaticamente nel caso che la nuova pista di Firenze non venisse fatta perché sarebbe un'omissione di gravità estrema e lo scalo fiorentino dovrà mantenere la libertà di agire in ogni modo.

Piano Aeroporti

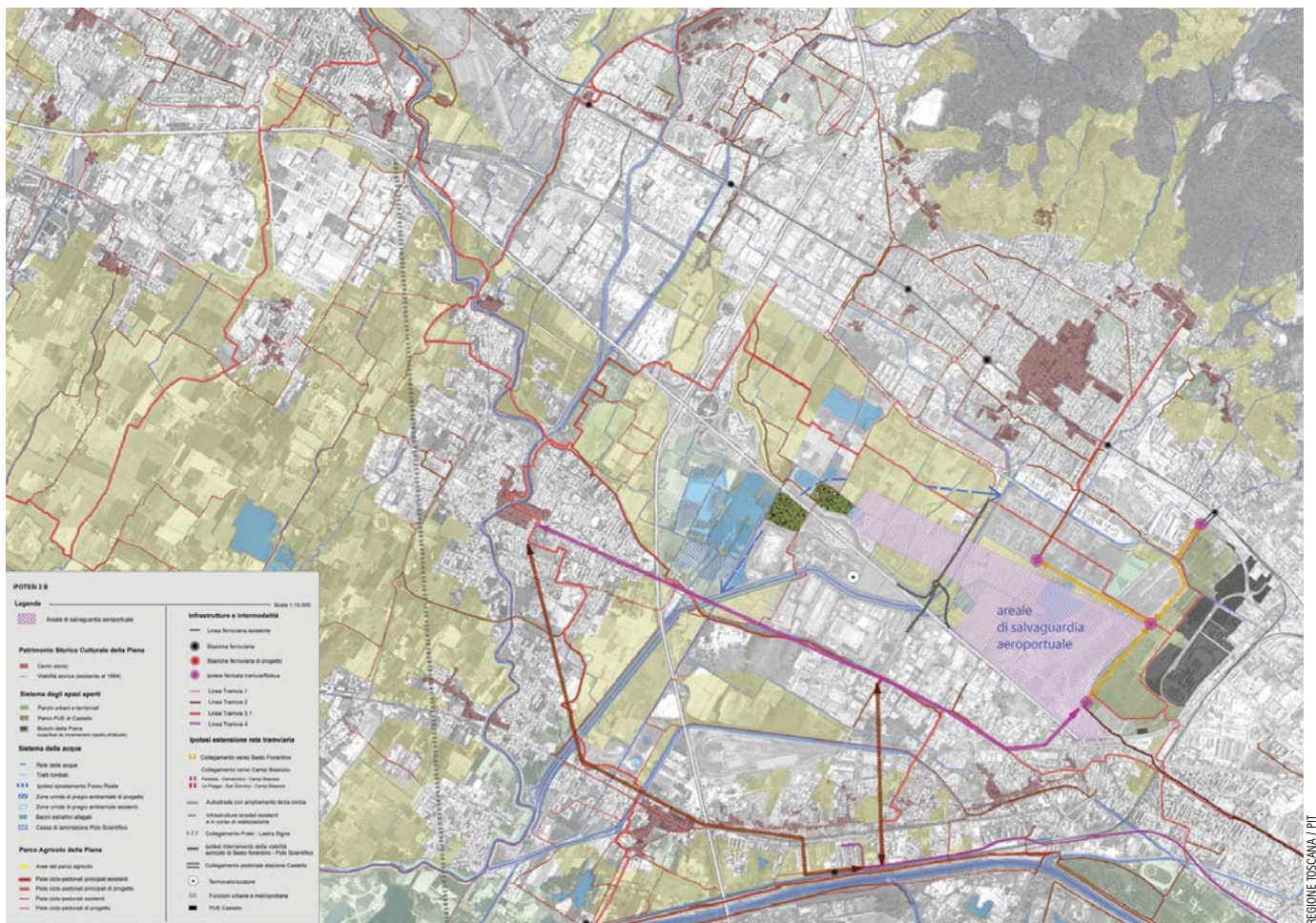
Con un'ennesima variazione sul tema il Governo ha ricambiato la classificazione degli aeroporti inseriti nel Piano degli Aeroporti. Il totale degli scali considerati è sceso da 42 a 31, tagliando altri 11 aeroporti (Aosta, Bolzano, Brescia, Comiso, Crotone, Cuneo, Parma, Perugia, Foggia, Forlì, Taranto) che si sono aggiunti ai cinque già eliminati in precedenza (Albenga, Grosseto, Marina di Campo, Siena, Tortoli). Gli scali esclusi dovrebbero passare agli enti locali che decideranno come utilizzarli.

I 31 scali promossi sono tutti riconosciuti "aeroporti di interesse nazionale" per i quali si conferma la necessità di procedere con gli adeguamenti infrastrutturali necessari, secondo le modalità già delineate. Per questi scali viene poi adottata la classificazione già in vigore nell'ambito della rete trasportistica europea che individua i cosiddetti "core airport" e "comprehensive airport": i primi sono scali nodali nel sistema dei trasporti europeo (10 in Italia: Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia, Bergamo, Bologna, Genova, Milano Linate, Napoli, Palermo, Torino); i secondi sono aeroporti che completano la rete aeroportuale europea (21 in Italia, compresi Firenze e Pisa). Per il sistema aeroportuale dell'Italia centro-nord, che riunisce Toscana e Emilia Romagna, è confermato quale principale aeroporto il "Marconi" di Bologna per propri meriti (scalo giusto al posto giusto, con prospettive di crescita a 10 milioni di passeggeri) e per i grandi demeriti della Toscana che non si è mai dotata di un sistema aeroportuale adeguato.



Sceneggiata toscana

Si è configurata come una sorta di sceneggiata la reazione alla vicenda dell'aggiornamento del nuovo piano nazionale aeroporti, un atto interpretato come declassamento degli scali toscani ma che in realtà non ha cambiato di una virgola uno status di Firenze e Pisa noto da tanto tempo. Oggetto delle proteste toscane, infatti, è l'esclusione dei due scali dal gruppo degli aeroporti principali ("core airport") riconosciuti a livello europeo (rete TEN-T) e il loro inserimento in seconda fascia ("comprehensive airport") e la preoccupazione di non poter accedere a forme di finanziamento europeo. Ma questa situazione, come detto, è uno stato di fatto esistente da tanto tempo (ne avevamo parlato anche su questo notiziario), già riportato con tanto di cartine esplicative nei precedenti documenti del nuovo Piano nazionale aeroporti e nei precedenti atti di pianificazione del sistema aeroportuale nazionale, oltre ovviamente che negli specifici documenti europei. Insomma, nulla di nuovo e neppure di clamoroso. Anche perché è un dato di fatto storico che la Toscana ha un sistema aeroportuale debole, molto debole rispetto a tutte le altre importanti regioni italiane ed europee, con un potenziale traffico aereo elevatissimo da gestire su uno scalo tenuto da decenni in condizioni strutturali assurde e su una base militare strategica, per di più lontana dal principale bacino di utenza regionale. Cosa si pretende in questa situazione? Le cose da fare per recuperare il ritardo toscano sono sempre le stesse, creare le infrastrutture aeroportuali mancanti (non certo le holding o i bus) e per questo non è cambiato nulla e dipende tutto solo dalle istituzioni toscane, non da Roma né da Bruxelles.



Rappresentazione di una parte del parco della piana con l'inserimento dell'area destinata ad ospitare il nuovo sedime aeroportuale per la nuova pista parallela convergente 12/30 tratta dalla documentazione della variante al PIT. Nell'immagine è evidente l'incidenza limitata della nuova area aeroportuale, circa 75 ettari tra i Comuni di Firenze e Sesto Fiorentino, su un territorio di oltre 7.000 ettari vincolati dal parco agricolo (aree campite in verde) in otto Comuni e due Province. Nella stessa immagine è evidente anche la vasta area a parco che permane nel territorio di Sesto Fiorentino.

Giornate sestesi

Solo per dovere di cronaca riferiamo delle due giornate organizzate dalla Regione il 6 e 7 dicembre al Polo Universitario di Sesto Fiorentino dedicate alla discussione su parco e aeroporto. Non ci soffermiamo sull'evento perché ovviamente non è uscito nulla di nuovo: da una parte la presa d'atto dell'unica soluzione di pista possibile (la nota "parallela convergente" 12/30) da parte di chi porta avanti gli iter tecnico-istituzionali, anche se su un percorso che sembra sempre più un campo minato e presidiato da squadre di guastatori. Dall'altra parte tutta la solita sequela di argomentazioni anti-aeroporto (di Firenze) ribadita dagli intervenuti in una sorta di tiro al bersaglio contro il "Vespucchi" e l'ADF, con la riproposizione, a fine 2012, di interrogativi esistenziali sul significato della presenza o meno di un aeroporto, sulla necessità di dimostrarne una qualche utilità per il sistema economico e il territorio e via così. Intanto sono spuntati controstudi sullo studio ENAC ed è stato consigliato di ristudiare la questione perché gli studi esistenti sono ritenuti ormai vecchi o di fonte poco credibile. In tutto ciò, da parte nostra, questa volta, abbiamo evitato la partecipazione: non avremmo potuto che fare dei copia-incolla di documenti già presentati più volte nel procedi-

mento parco-aeroporto che si trascina dal 2009 e abbiamo preferito non contribuire allo spreco di tempo e risorse per ripetere sempre le stesse cose.

Roma-Roma (via Firenze)

Mentre la politica si appassiona alla holding e rigenera all'infinito burocrazia e studi, la gente comune continua a pagare le carenze strutturali con conseguenze devastanti. Vere e proprie interruzioni di servizio pubblico che non interessano a nessuno, ma che anche in que-

sto inizio 2013 hanno già raggiunto l'apice dell'assurdità. Tra le disfunzioni meteo-strutturali di gennaio, infatti, oltre agli usuali dirottamenti su altri scali, ritardi e cancellazioni si è verificato più volte sulla tratta da Roma Fiumicino il caso estremo dell'aereo costretto a ritornare all'aeroporto di partenza, come in un ridicolo gioco dell'oca. Passeggeri che, in gran parte dopo lunghe tratte intercontinentali, raggiungono il cielo sopra Firenze e invece che prendere terra si vedono portati a giro tra Toscana ed Emilia e dopo attese più o meno lunghe vengono riportati a Fiumicino perché Pisa

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

Chiunque volesse contribuire alla nostra causa e ricevere copia del trimestrale "Aeroporto", può effettuare un versamento sul c/c postale n°14413504 intestato all'Associazione o un bonifico sullo stesso conto (IBAN IT05S0760102800000014413504). 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.

DATI DI TRAFFICO 2012

	passaggeri	12/11	movimenti	12/11	ton. merce	12/11
Firenze	1.852.619	-2,8%	31.769	-4,4%	358	-26%
Pisa	4.494.915	-0,7%	41.194	-1,2%	7.377	-1,4%

Traffico 2012/2013

Con 1.852.619 passeggeri il 2012 ha fatto registrare una lieve flessione del traffico passeggeri rispetto all'anno precedente. Un dato che segna una sostanziale tenuta rispetto a una situazione di crisi generale che a livello nazionale ha fatto registrare un calo di traffico dell'1,3%. Il dato fiorentino va poi sempre inquadrato nella condizione in cui si trova lo scalo che da sempre falsa totalmente i numeri del "Vespucci".

La novità più importante nel 2012 è stato l'avvio delle operazioni di Vueling con i voli da Barcellona, Madrid e Parigi Orly e la stessa Vueling sarà la maggiore novità del 2013 con l'apertura da fine marzo della base fiorentina e l'avvio dei collegamenti per Amburgo (trisettimanale), Berlino Tegel (quattro frequenze), Copenhagen (quattro frequenze) e Londra Heathrow (giornaliero), tutti con Airbus A319. Nel 2012 sono stati operati i nuovi voli stagionali di EuroLOT da Cracovia e Niki da Vienna, che dovrebbero riprendere nella stagione estiva 2013. Il 2012 è stato anche il primo anno dopo la chiusura della base Meridiana fly (fine 2011). Il vettore sardo ha poi mantenuto ancora per un anno i voli per Cagliari e Londra e proprio a inizio 2013 ha definitivamente cancellato tutte le operazioni su Firenze dopo 27 di presenza (il 13 gennaio 2013 è stato operato l'ultimo volo con Londra). Il 2013 sarà anche l'anno di Volotea che sempre da marzo avvierà con Boeing 717 le rotte per Palermo e Catania e da giugno quelle da Nantes e Bordeaux. Dal 31 marzo partirà invece il nuovo volo da Praga di Czech Airlines, gestito con Saab 2000 di Darwin Airlines (lo stesso che collega Firenze a Ginevra). Vedremo se con questo impulso di traffico sarà possibile raggiungere la soglia dei due milioni di passeggeri ormai da anni sfiorata.



Air Dolomiti, vettore italiano appartenente al gruppo Lufthansa presente da molti anni sulla tratta tra Firenze e Monaco, ha preso in carico direttamente tutte le frequenze del collegamento (attualmente tre al giorno) operandole con Embraer 195 da 120 posti (nella foto).

e Bologna non hanno posto per accogliere il dirottamento. Quindi nuovo sbarco a Roma - dove erano già arrivati ore prima con il volo intercontinentale - e viaggio in bus fino a Firenze o volo ritentato il giorno successivo. Intanto la politica Toscana, persa nel suo mondo parallelo, pianifica, partecipa, elabora, integra, valuta, ecc. ecc.

Bologna ringrazia

Dopo il recente caso Aeroflot, anche Tunisair dal prossimo aprile sbarca allo scalo di Bologna dopo aver dovuto rinunciare a Firenze. L'interesse di Tunisair per la Toscana era stata espressa proprio a Firenze dalle autorità tunisine in occasione della settimana di incontri

con gli enti locali del 2011, proposito naufragato per i soliti noti problemi di pista. Intanto da gennaio anche il corriere aereo DHL ha lasciato la Toscana per l'Emilia, questa volta chiudendo la base di Pisa (dopo che nel 1993 aveva iniziato e in breve cancellato i voli su Firenze per carenza di infrastrutture). Dal 1974, da quando la Toscana ha consegnato all'Emilia il ruolo di principale polo aeroportuale del centro Italia cancellando il progetto San Giorgio a Colonica, Bologna non ha mai smesso di ringraziare e i festeggiamenti pare siano destinati a proseguire ancora a lungo. E non a caso, evidentemente, sempre più spesso gli enti bolognesi si esprimono dando per scontato che il "Marconi" sia aeroporto della Toscana.

Dal prossimo 31 marzo la compagnia ceca Czech Airlines attiverà il collegamento Praga-Firenze. Il servizio sarà gestito con turboelica Saab 2000 da 50 posti della svizzera Darwin Airlines (nella foto) ed avrà frequenza quadrisettimanale. Darwin Airlines vola già da Ginevra a Firenze.



Aeroporto

Anno 17 - Numero 1
N° progressivo 62 - Gennaio-Marzo 2013
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

Email assogiannotti@gmail.com

Presidente: Giorgio Morales