



Iter masterplan

Presentato e approvato nel consiglio di amministrazione di ADF il 23 gennaio in una bizzarra versione a due taglie di pista (ma per la commedia aeroportuale fiorentina non poteva essere altrimenti), il masterplan del "Vespucchi" (che sostanzialmente conferma costi e assetti noti) parte ora nel suo iter amministrativo, come descritto nei documenti del PIT (Allegato A4):

- la società di gestione aeroportuale invia la proposta di piano di sviluppo all'ENAC per l'approvazione in linea tecnica degli aspetti aeroportuali del piano;
- la società di gestione attiva il procedimento di valutazione di impatto ambientale sul piano di sviluppo aeroportuale ai sensi della circ. Ministero Lavori Pubblici n.1408/1996; il procedimento di VIA è di competenza del Ministero dell'Ambiente (pista maggiore di 1500 m);
- la società di gestione aeroportuale richiede al Ministero delle Infrastrutture l'attivazione del procedimento per l'intesa Stato-Regione ex art.81 DPR 616/1977 come modificato dal DPR 383/1994, sul piano di sviluppo aeroportuale; in caso di assenza di intesa l'amministrazione statale, d'intesa con la Regione interessata, valutate le specifiche risultanze della Conferenza di Servizi, a seguito delle prescrizioni regionali coerenti con i propri strumenti di programmazione e tenuto conto delle posizioni prevalenti espresse in detta sede, assume comunque la determinazione di conclusione del procedimento di localizzazione dell'opera; nel caso di dissenso espresso dalla Regione

Questione aeroporto 2014-2015...



EMBRAER

Dal prossimo 30 marzo British Airways inizierà ad operare per la prima volta su Firenze, attivando un volo dal London City Airport. Il servizio sarà operato con quattro frequenze settimanali utilizzando velivoli Embraer 190 (98 posti), nella foto, e 170 (76 posti) della sussidiaria BA Cityflyer. L'arrivo di British Airways segna il ritorno di un vettore inglese sul "Vespucchi" dopo 17 anni (da quando, nel 1997, cessarono i voli di AirUK da Londra Stansted).

o da un'amministrazione dello Stato, preposta alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, del patrimonio storico-artistico o alla tutela della salute e della pubblica incolumità, può provvedere con decreto del Presidente della Repubblica previa deliberazione del Consiglio dei Ministri su proposta del ministro o dei ministri competenti per materia in difformità dalla previsione degli strumenti urbanistici, sentita la Commissione interparlamentare per le questioni regionali.

Iter PIT

Per un masterplan che va a Roma verso gli iter ministeriali, un masterplan va in Regione per rianimare (in teoria) l'iter del PIT (Piano d'Indirizzo Territoriale). Nei documenti dell'ormai mitica variante urbanistica (Allegato D) si diceva infatti che: «Entro novanta giorni dal termine del periodo della pubblicazione, l'autorità competente, valutando tutta la documentazione presentata, nonché le osservazioni pervenute a seguito della consultazione, esprimerà il proprio parere motivato, contenente eventuali proposte di miglioramento dell'Integrazione al PIT in coerenza con gli esiti della valutazione».

Quindi (in teoria) la Regione doveva aver completato i propri adempimenti, secondo i termini indicati negli stessi documenti: 90 giorni dopo il termine della presentazione delle osservazioni alla delibera (28/10/2013) scaduto 60 giorni dopo la pubblicazione della delibera sul BURT, Bollettino regionale (28/8/2013), avvenuto circa un mese dopo l'adozione della variante (24/7/2013). Quindi (sempre in teoria) dal 28 gennaio dovevano essere pronti a convocare la seduta di Consiglio per l'approvazione definitiva della variante al PIT, che sarebbe un atto politico d'indirizzo generale indipendente da progetti particolareggiati e piani finanziari per le opere e infrastrutture che esso prevede (aeroporto, tranvie, parco, ecc.). In teoria...

DATI DI TRAFFICO 2013

| | passaggeri | 13/12 | mov. aerei | 13/12 | ton. merce | 13/12 |
|----------------|------------|-------|------------|-------|------------|--------|
| Firenze | 1.983.268 | +7,1% | 31.459 | -1,0% | 330,6 | -7,8% |
| Pisa | 4.479.690 | -0,3% | 38.961 | -5,4% | 2.422,0 | -67,2% |

Fonte: Assaeroporti

"Vespucci" 2013: passeggeri record... aspettando i due milioni

Con 1.983.268 passeggeri (+7,1%) il 2013 ha segnato il nuovo record assoluto di passeggeri nella storia dell'aeroporto di Firenze, superando il precedente picco del 2008 (1.926.837). Un dato positivo che non ha raggiunto i due milioni solo per i passeggeri persi nei consueti dirottamenti dovuti al combinato delle caratteristiche della pista e delle condizioni meteorologiche che su essa influiscono, con i conseguenti dirottamenti, particolarmente pesanti in dicembre (250 voli e 18.000 passeggeri). I passeggeri nel 2013 sono stati registrati per l'82% sui voli internazionali e per il 18% sui nazionali. La prima destinazione è stata Parigi, seguita da Francoforte, Roma, Monaco e Zurigo, confermando la vocazione dell'aeroporto di Firenze come alimentatore di hub intercontinentali.

L'andamento positivo del traffico nel 2013, con incrementi in controtendenza all'andamento nazionale (-1,9%), è stato effetto del rafforzamento dei voli esistenti e dell'avvio di nuovi collegamenti nel corso dell'anno. In particolare: l'attivazione della base di Vueling con nuove rotte per Amburgo, Berlino, Copenaghen, Catania in aggiunta a quelle operative per Barcellona, Madrid e Parigi Orly; i voli CSA/Darwin da Praga; i voli da Bordeaux e Nantes di Volotea; l'arrivo di KLM sulla rotta da Amsterdam. Da registrare, come dato negativo, la cancellazione del volo per Tirana di Belleair, operato con successo dal 2007, per problemi del vettore albanese che ha cessato l'attività.

Per il 2014 sono confermate le tante novità già preannunciate nei mesi scorsi: l'incremento della base **Vueling** con nuovi voli per Bari, Cagliari, Palermo e (estivi) per Santorini, Mikonos e Ibiza e il rafforzamento delle rotte per Barcellona, Berlino, Catania, Madrid e Parigi Orly, tutti con Airbus A319; l'arrivo di **British Airways** dal London City Airport con Embraer 190; l'incremento dei voli dallo stesso city airport londinese da parte di **CityJet** con una seconda frequenza giornaliera, operata con Avro RJ85; l'incremento delle attività di Darwin Airlines sotto il nuovo marchio **Etihad Regional** (legato al vettore arabo Etihad Airways) con una nuova rotta da Zurigo operata con Saab 2000; l'incremento dell'offerta di **Air France** con l'introduzione sulla linea da Parigi CDG dell'Airbus A318 (131 posti) al posto dell'Avro RJ85 (95 posti); l'introduzione della terza frequenza giornaliera di **KLM** da Amsterdam, operata con Embraer 190, a soli cinque mesi dall'avvio della rotta; l'apertura del volo da Birmingham di **FlyBe** con Embraer 175. Con tali prospettive, salvo eccezionali eventi negativi, appare questa volta certo il superamento nel 2014 della soglia dei due milioni di passeggeri.

Dal 30 marzo l'Air France sostituirà nei sei collegamenti giornalieri con Parigi gli Avro RJ85 da 95 posti con i più capienti Airbus A318 da 131 posti.



M. IAROSSEI

Piano aeroporti, anomalia Toscana

Annunciata per lo scorso settembre, è arrivata a metà gennaio l'ennesima proposta di revisione del Piano Nazionale degli Aeroporti, elaborata questa volta dal Governo Letta. Revisione difficile, risultato di enormi pressioni delle Regioni che per l'intero 2013 (dopo l'uscita del precedente piano) hanno sgomitato in ogni modo per ottenere aggiustamenti e che ha prodotto un documento alquanto singolare. Singolare, manco a dirlo, per quanto riguarda la realtà toscana.

Numeri reali e surreali

Il piano comprende "realmente" 38 aeroporti, rispetto ai 47 scali commerciali attualmente esistenti in Italia, i 42 scali inseriti nel primo Piano del 2012 (Governo Berlusconi) e i 31 del Piano 2013 (Governo Monti) che aveva suscitato le maggiori proteste per le esclusioni e la classificazione adottata, ispirata alle reti TEN-T europee (ora sono stati recuperati Brescia, Comiso, Crotone, Cuneo, Parma, Perugia e Taranto).

I 38 aeroporti "reali" appartengono a cinque "aree sovra regionali" (Nord-Ovest, Nord-Est, Centro, Sud, Isole), a loro volta suddivise in dieci bacini di traffico: Nord-Ovest (7 aeroporti in Liguria, Piemonte e Lombardia); Nord-Est (4 in Veneto e Friuli); Centro-Nord (6 in Emilia Romagna, Toscana e Marche); Centro Italia (4 in Lazio, Umbria e Abruzzo); Campania (2), Mediterraneo-Adriatico (3 in Puglia), Calabria (3), Sicilia-orientale (2), Sicilia-occidentale (4), Sardegna (3).

I 38 aeroporti "reali" compresi nel piano sono stati suddivisi in due categorie: "aeroporti strategici" e "aeroporti di interesse nazionale". E qui finisce il conteggio reale e si entra nel surreale. Se infatti il totale delle strutture in seconda fascia, (d'interesse nazionale) è di 26 aeroporti che significa davvero 26 aeroporti, il totale di 12 aeroporti "reali" ricompresi in prima fascia, (gli strategici) vanno contati per 11, perché per la Toscana è stato inventato un bizzarro "aeroporto Pisa/Firenze" che vale per uno. Un'acrobazia algebrico-politica che alla prima occhiata ha creato subito sconcerto tra osservatori e addetti ai lavori, che inizialmente hanno sparato su un Governo "che non sa neppure contare i pro-

Nella nuova proposta di piano aeroportuale nazionale compare un bizzarro "aeroporto Pisa-Firenze", ultima invenzione di una Toscana che da 40 anni lascia sgomento il mondo dell'aviazione italiana.

pri aeroporti", salvo poi realizzare di essere di fronte all'ennesima anomalia toscana in tema di politica aeroportuale.

"Toscanizzazione"

In teoria, secondo la logica adottata nell'attuale piano che ha individuato uno scalo strategico per ogni bacino sovra regionale, la Toscana non avrebbe dovuto avere scali strategici. Nel senso che nel ba-

la strana soluzione adottata, con l'entità "Pisa/Firenze" assunta quale 11° teorico aeroporto strategico. Teorico perché tale posizione è "condizionata", come peraltro era anche nel precedente piano (2012) che aveva messo entrambi i due scali toscani tra gli strategici a condizione (tecnica) che ne avessero le capacità strutturali, cioè che prima di tutto si facesse la nuova pista di Firenze.

Ora, invece, la condizione prioritaria (politica, in linea con le direttive toscane) pare sia la creazione di questa entità "Pisa/Firenze" con la relativa holding o società unica che tutti sanno quanto sia complessa, lontana e contraddittoria, minata alla base da atteggiamenti e propositi di molti degli stessi promotori, oltre che di utilità nulla sul piano reale (infrastrutturale e operativo). Perché in

concreto il sistema possibile tra scali come Pisa e Firenze, con relativa possibile specializzazione di ruoli, è già delineato, senza bisogno di inventare sovrastrutture e ancor meno di farne priorità assolute.

I 38 scali inseriti nel piano nazionale aeroporti da contare per 37 per l'invenzione in Toscana dell'"aeroporto Pisa/Firenze" che vale per uno.

Rebus...

E invece in Toscana si insiste su questa strada che non si sa dove porta (e tanto meno quando), sempre in nome della massima complicazione di affari semplici.

Da nessun'altra parte si è mai visto decretare l'unione di due scali in un unico aeroporto, considerando due piste (a 80 km) come strutture di un unico scalo. Al di là di ogni altra considerazione, è una cosa che non ha proprio alcun significato pratico. In nessun'altra realtà viene anteposto l'aspetto gestionale su quello infrastrutturale e imposta come priorità, in modo ormai maniacale, la creazione di una holding, neppure dove esistono sistemi aero-

portuali con più scali a servizio di una stessa città o area metropolitana. Non si è mai visto che organi politici ordinino a due SpA quotate in borsa, di cui una a maggioranza privata, di unirsi in un unico soggetto.

In attesa di capire dove si stia andando a parare tra Roma, Pisa, Firenze (e Bologna), tornano alla mente incubi pianificatori anni '70. Ovviamente sperando in immediate smentite con decisioni infrastrutturali concrete che rendano strategici di fatto, prima che di nome, gli aeroporti toscani.



cino Centro-Nord (Emilia Romagna, Toscana, Marche) il ruolo di scalo principale era ed è di fatto di Bologna (per le sue caratteristiche strutturali e localizzative nella macro-area e "grazie" alle antiche scelte toscane), con i due scali di Pisa e Firenze che sarebbero dovuti andare in seconda fascia (dove peraltro sono state messe realtà da 5-10 milioni di passeggeri come Linate, Bergamo o Ciampino).

La "toscanizzazione" sempre più marcata del Governo è invece riuscita a ottenere

2.000, 2.400 o nulla?

Più si sentono amministratori e commentatori citare la nuova pista di Firenze come "questione risolta", più si rafforza la convinzione di poter credere a tale opera solo e soltanto di fronte al primo aereo che sulla pista posa le ruote, raggiunge il piazzale di sosta e sbarca i passeggeri. Non certo perché l'obiettivo sia così complesso o debba essere per forza a scadenza indefinita (sarebbe tutt'altro), ma per tutto ciò che attorno alla vicenda continua ad essere alimentato. Vicenda artificiosamente ingarbugliata nella quale pare sempre più arduo (e inutile) tentare di tenere assieme i pezzi, come in un puzzle che un po' tutti si divertono a montare e smontare.

Piste al metro

Lo scorso ottobre, quando è stato dato il via al nuovo spunto di polemiche su 400 metri in più o in meno per la nuova pista 12/30 (scaturito dall'osservazione di ENAC alla variante al PIT), tra le varie letture di ciò che stava accadendo sono tornate in mente anche note vicende passate, con i tira e molla sui metri di pista di un quarto di secolo fa.

Gli inizi degli anni '90 quando, dopo la "parabola" della pista parallela 12/30 che aveva caratterizzato la seconda metà degli anni '80 (dalla proposta dall'allora SAF pubblica ai veti politici che la bloccarono, passando per una miriade di studi), Civilavia (attuale ENAC) propose tutto ciò che in quel momento si poteva fare per migliorare per lo meno la pista esistente (allora di 1.400 metri), ossia il completo allungamento di 400 metri. Proposta approvata dall'allora Comune di Firenze ma boicottata dal resto degli enti lo-

La nuova pista di Firenze resta la priorità assoluta del sistema aeroportuale toscano ma anche il 2014 si apre nella più totale incertezza sulla sua realizzazione.

cali coinvolti (Regione, Provincia di Firenze, Comune di Sesto Fiorentino) e ridimensionata in un accordo politico che impose la limitazione dell'allungamento a 250 metri... o il nulla. Quindi il 1996 quando, dopo cinque anni persi a discutere su quei 250 metri residui, grazie al vertice europeo assegnato a Firenze ci fu l'obbligo di intervenire sull'aeroporto e lo Stato tramite il Prefetto (che dettò i tempi degli interventi) offrì la possibilità di recuperare subito tutti i nuovi 400 metri. Offerta sdegnatamente rifiutata dagli enti locali in nome dei 250 metri "politici" volti a contenere il miglioramento dello scalo fiorentino.

Oggi abbiamo un iter politico che detta, con la variante al PIT, le misure dei progetti per adeguare "ma non troppo" l'aeroporto di Firenze (pista minima di 2.000 metri condizionata, vincolata, senza bretella di rullaggio); abbiamo lo Stato, che tramite l'ENAC (già Civilavia), nel momento in cui si avvicina una decisione concreta, evidenzia l'opportunità di incrementare un po' la pista (400 metri) per valorizzarne a pieno le potenzialità e il ruolo possibile dello scalo; abbiamo i soliti enti locali che rifiutano sdegnati la proposta migliorativa in nome dell'accordo politico, come se subissero un affronto piuttosto che ricevere il sostegno a strutture più efficienti per un sistema aeroportuale più funzionale. Quindi, inevitabile,

parte la nuova girandola di polemiche che caratterizzerà la stagione 2014-2015 della vicenda aeroportuale toscana.

Consiglio tecnico

L'ENAC, pur essendo un soggetto che risponde al Governo che ne nomina il vertice, è nella sua struttura e funzione un organo tecnico, l'ente nazionale responsabile del settore aviazione. In quanto tale pare ovvio - come abbiamo già avuto modo di evidenziare - che dovendo dare un parere su una nuova pista, peraltro evento epocale in Italia (a circa quarant'anni dall'ultima pista realizzata ex-novo, quella di Lamezia Terme), suggerisca di fare il massimo nel ruolo previsto per lo scalo fiorentino, considerando anche le condizioni operative che tale pista comunque avrà (monodirezionalità). Arrivare cioè a 2.400 metri, fattibili territorialmente e senza controindicazioni ambientali. È ovvio che proponga ciò l'organismo tecnico che ha supportato il piano aeroportuale nazionale improntato alla massima valorizzazione dei principali scali esistenti. È ancora più ovvio che avvenga per una realtà unica come quella fiorentina, con grandi potenzialità mai espresse per carenza di strutture e per una situazione anomala come quella toscana dove servono due scali per fare una realtà strategica; dove lo scalo più grande è di strategico, ma come base militare; dove in tema di aeroporti avvengono da sempre cose inconcepibili.

Detto questo però, ENAC non può negare alcuna autorizzazione a altri tipi di piste. Tra i 47 scali commerciali italiani le piste vanno dai 3.920 metri di Malpensa ai 949 metri

L'Airbus A319 è attualmente il principale aereo di riferimento dello scalo fiorentino. Introdotto per la prima volta in linea sul "Vespucci" da Meridiana nel 2004, oggi ha nella spagnola Vueling il primo utilizzatore su Firenze. Dall'attuale pista ha effettuato voli di linea fino al nord Europa (Copenaghen, Helsinki) e occasionali charter su più lunghe distanze (Istanbul, Tel Aviv, Doha) soggetti a vari gradi di penalizzazioni di carico. Nell'odierno assetto di pista l'A319 (come ogni altro aereo) è condizionato in varia misura dai noti problemi operativi connessi alle dimensioni e all'orientamento della pista stessa e all'influenza su tale situazione delle condizioni meteorologiche e non tutti i vettori ritengono di poterlo impiegare efficacemente. Sulla nuova pista riorientata e di 2.000 metri opererebbe senza più limitazioni.



2.000, 2.400 o nulla?



L'Airbus A320 è il velivolo preso a riferimento in tutti gli studi sulla nuova pista e sarà il modello di riferimento per il nuovo assetto dello scalo. Sull'attuale pista del "Vespucchi" ha operato occasionalmente per dei test, mentre una sola volta è stato impiegato nella normale versione passeggeri (un charter della slovena Adria Airways). Per le penalizzazioni cui sarebbe soggetto, non è comunque impiegabile per voli regolari. L'A320 potrà essere introdotto in linea sulla pista 12/30 di 2.000 metri. Nella foto, un modello che adotta accorgimenti tecnici (le sharklet, sulle estremità alari) che garantiscono importanti abbattimenti nei consumi di carburante e nelle emissioni.

dell'Elba, tutte ovviamente autorizzate. Ciò che varia, in conseguenza della lunghezza, è la tipologia di traffico che vi si può svolgere. Volendo, la nuova pista parallela convergente 12/30 potrebbe essere autorizzata anche di 1.000 metri, come la prima pista di Peretola di circa 80 anni fa, se si volesse fare un nuovo campo di volo per aero club (c'è chi, da Pisa, l'ha proposto davvero suggerendo come modello dimensionale per il "Vespucchi" quello dell'Isola d'Elba).

In sostanza, ENAC ha consigliato a Firenze e al sistema toscano di dotare il "Vespucchi" di una pista di 2.400 metri (e di bretella di rullaggio), ma autorizzerebbe quella di 2.000 metri se tale fosse la versione avviata verso gli iter approvativi, con la conseguente debita cornice operativa. D'altra parte, nel corso dei decenni la pista "parallela" all'autostrada è stata proposta entro lo stesso ruolo previsto per lo scalo, con dimensione variabile da 1.800 a 2.400 metri (Nustrini, Italtirport, ecc.), fino al sistema a due piste con l'attuale 05/23 allungata e la nuova 12/30, in base all'evoluzione e alle prestazioni dei velivoli che vi dovevano operare per volare in ambito europeo e continentale.

Responsabilità toscana

Serve quindi una nuova pista di 2.000 metri? Certo che sì, per tutte le ragioni ripetute per anni (funzionali, strutturali, ambientali, territoriali) che non sono certo svanite. La pista riorientata sulla direttrice 12/30 e allungata a 2.000 metri utilizzabili (più le due RESA di 240 metri), inserita in un'area libera da ostacoli e attrezzata con le migliori strumentazioni rappresenta un grande passo avanti. Certo, come evidenziato tante volte, resta una soluzione "minima" frutto di un ac-

cordo politico costruito sull'asse Regione-Pisa per tutelare lo scalo pisano (come peraltro ribadito in continuazione dai diretti interessati) in linea con la singolare politica aeroportuale toscana. Una soluzione che mantiene a Firenze una delle piste più corte tra i 47 scali commerciali italiani (più o meno come Crotone o Cuneo). Ma comunque una soluzione assolutamente utile rispetto alla situazione attuale.

La pista di 2.000 metri serve però solo se si può e si vuole concretizzare e se qualcuno la realizza. Non serve a nulla se è una pista teorica utile a chiudere accordi politici, zeppare giunte o corredare documenti urbanistici e sistemi di carta. E quindi le variabili che continuano a rendere indefinita la questione restano saldamente in mano toscana.

PIT e holding: come e quando?

L'adozione della variante al PIT (Piano d'Indirizzo Territoriale), ormai sei mesi fa (24 luglio 2013), è stata in teoria un primo passo avanti nel complesso quadro procedurale (non proprio necessario) costruito attorno alla vicenda pista. In pratica però ha ufficializzato gli interrogativi legati al quadro di vincoli imposti alla fattibilità della pista, agli ulteriori iter ancora "minacciati" e al carico di oneri riversato su ADF, esternati in più occasioni anche con sconcertanti toni di sfida verso lo stesso gestore aeroportuale. Se il tutto fosse confermato in sede di approvazione della variante, la fattibilità della pista (anche di 2.000 metri) rimarrebbe più che dubbia, al di là di votazioni favorevoli al "contenitore" PIT (e delle misure di ENAC). Tant'è che lo stesso atto urbanistico adottato continua di fatto a prevedere anche la soluzione nulla, cioè il "Vespucchi" che si tiene la pista che ha.

Ma sull'approvazione della variante al PIT continua a gravare in tutta la sua incertezza anche (soprattutto...) la nota questione di una holding SAT e ADF posta, senza ragione plausibile, come vincolo all'approvazione stessa dell'atto urbanistico. A circa un anno dalla firma dell'accordo tra gli enti pubblici coinvolti (26 febbraio 2013) che approvava il percorso verso gli studi di fattibilità, siamo ora alla fase delle valutazioni finanziarie e giuridiche, con tempi ancora indefiniti e risultati incerti. L'unica certezza è che l'esistenza di tale holding, o anche fosse una società unica, nulla cambierebbe sulla priorità necessaria a far funzionare il sistema aeroportuale toscano (la realizzazione della nuova pista di Firenze) e nulla potrebbe fare per incidere su un assetto operativo di ruoli già definiti (sarebbe grave se volesse farlo). Ma se resta questo vincolo tra holding e progetti aeroportuali (peraltro imposto solo allo scalo di Firenze e al suo attuale gestore), difficile ipotizzare se e quando si arriverà a qualcosa.

Gestione complicata

In questo scenario c'è (dovrebbe esserci) con un ruolo primario ADF, gestore del "Vespucchi", con i suoi azionisti che vanno e vengono e le particolari relazioni regionali. L'attuale capitolo della storia aeroportuale fiorentina era partito dieci anni fa con la cessione al soggetto "privato" Aeroporti Holding (con in prima fila Sintonia del gruppo Benetton) di gran parte delle quote degli enti pubblici. Soggetto scelto dagli stessi enti pubblici sulla base di un piano industriale che prevedeva proprio la nuova pista "parallela". Progetto portato avanti per quasi dieci anni nella versione "tollerata" dei 2.000 metri e come tale sostenuto (fino a prova contraria) da

2.000, 2.400 o nulla?

una dichiarata capacità economica dello stesso soggetto privato, anche tramite finanziatori esteri ovviamente disponibili a investire su Firenze e in Toscana.

Dopo quasi dieci anni di attesa inutile, tra iniziali muri di gomma e successivi "forse" condizionati, il soggetto di allora se n'è andato assieme alla relativa capacità d'investimento, con il subentro in Aeroporti Holding della società F2I al gruppo Benetton (dicembre 2012). Il nuovo arrivato, che si è ritrovato in ADF essendo entrato nella SAGAT di Torino (che ha la maggioranza di Aeroporti Holding), ha quindi studiato la pratica Firenze e

entità politico-istituzionale che controllerà gli aeroporti toscani (guidata dal vertice della SAT di Pisa, come sostanzialmente già deciso). Holding che, sempre secondo il copione delineato, dovrebbe essere il nuovo soggetto deputato a stabilire l'utilizzo di tali risorse decidendo sui progetti aeroportuali (i progetti di Firenze, dato per l'aeroporto di Pisa la SAT può far da sé, senza bisogno di attendere la holding).

Come può un gestore aeroportuale (ma anche fosse gestore di qualunque altra cosa) operare e investire in un simile contesto? Molto male e probabilmente questo spiega

scano, in linea con i consigli di ENAC (2.400 metri): per valorizzare al massimo la capacità dello scalo e della tipologia di velivoli di riferimento (permettendo piena operatività ai modelli a maggiore capienza entro tale tipologia) e aumentare i margini per ammortizzare l'investimento necessario. Una richiesta, considerando il tutto, che appare legittima, ancor più per un soggetto privato (non una ONLUS) cui dieci anni fa le istituzioni locali hanno consegnato uno scalo da gestire, ovviamente accettando da allora che ciò avvenisse con logiche imprenditoriali e non per beneficenza, ma a cui ad oggi non è mai stato permesso d'investire. Una richiesta legittima, ma inevitabilmente squassante in una flebile ipotesi di armistizio politico da 2.000 metri.

Concludendo (magari...)

Si potrà mai mettere fine a tutto questo caos organizzato? Certamente sì, anche da domattina, se ci fosse la volontà vera di tutti di far funzionare l'aeroporto di Firenze e il sistema aeroportuale toscano. E cioè se la vicenda pista diventasse anche qui solo una normale questione infrastrutturale.

Se la Regione facesse la Regione, svincolasse l'approvazione della variante al PIT dalla holding (che proseguirebbe il suo corso senza più essere ostacolo al "Vespucci") e attuasse un'unica politica aeroportuale per tutta la regione; se il Consiglio Regionale portasse immediatamente in approvazione la variante al PIT disinnescando i campi minati disseminati attorno ad aeroporto, ADF e pista; se tutti gli enti locali collaborassero con gli enti aeroportuali per coordina-



ha concluso che il progetto portato avanti finora per la pista di 2.000 metri, con tutto il castello di annessi e connessi costruiti attorno, non sia più tanto compatibile con una logica d'investimento ragionevole.

D'altra parte proprio questo era stato lo scenario tracciato da autorevoli esponenti regionali fin dal febbraio 2011 quando, all'indomani dell'approvazione della prima proposta di delibera sulla variante al PIT, ammonivano che di fronte ai tanti vincoli che sarebbero stati imposti alla nuova pista, ADF non avrebbe potuto fare altro che rinunciare e tenersi la pista attuale. Una situazione ufficializzata, due anni dopo, nella variante al PIT adottata. E arricchita, nel frattempo, da altri atti "incoraggianti" come l'avvio di opere nella piana che nel caso di realizzazione della pista dovranno essere smantellate e rifatte un po' più in là (in teoria a spese di ADF). In tutto questo, intanto, gli anni passano e si riduce il tempo disponibile per ammortizzare l'investimento rispetto alla scadenza della concessione ministeriale quarantennale (2003-2043) per la gestione dello scalo.

Infine, sul potenziale investitore incombe sempre la prospettiva surreale della citata holding (non di per sé, ma per come continua ad essere paventata). In pratica, secondo il copione imposto, il soggetto azionista di ADF che volesse investire sul "Vespucci", dopo essersi visto accollare costi di ogni tipo tra piana e parco, dovrebbe portare in dote le proprie risorse alla holding, cioè alla nuova

L'Airbus A321 (sopra) e il Boeing 737-900 (sotto) sono i modelli più capienti entro le rispettive "famiglie" di velivoli di riferimento per il nuovo assetto dello scalo fiorentino. L'impiego di questi modelli non comporterebbe effetti negativi sul piano ambientale e consentirebbe di razionalizzare l'operatività dei voli in base alla domanda di traffico. Tali modelli potrebbero operare con regolarità su una pista di 2.400 metri.



il silenzio e l'apparente assenza di ADF e di tutti i suoi azionisti qualunque cosa succeda e gli succeda addosso, rispetto a altre istituzioni più o meno interessate che invece parlano e sparano dell'aeroporto di Firenze in ogni occasione. E in questo scenario è maturato l'orientamento verso un adeguamento del progetto pista dalla soluzione politica minima (2.000 metri) a quella tecnica massima possibile per il ruolo dello scalo nel sistema to-

re l'integrazione tra aeroporto a territorio disarmando la guerriglia della piana; se ADF facesse l'ADF e un masterplan proseguisse fino in fondo il suo normale percorso indipendentemente da ogni altra interferenza.

Così in quattro-cinque anni il primo aereo metterebbe davvero le ruote sulla nuova pista 12/30 (anche di 2.000 metri, ma vera e libera). Oppure, nulla di tutto ciò e prosegue la commedia...

Fine treno per Pisa Aeroporto

Il 15 dicembre 2013 è stata messa la definitiva parola fine alle corse ferroviarie dirette tra Firenze e l'aeroporto di Pisa. È iniziato infatti lo smantellamento dei binari che univano la stazione centrale di Pisa e l'aeroporto "Galilei" e della stazione ferroviaria presso il terminal aeroportuale, interventi propedeutici alla realizzazione sullo stesso tracciato del noto people mover. Da ora in poi tutti i treni faranno capo alla stazione Pisa Centrale e da qui partirà un diverso collegamento con l'aeroporto (per ora in bus, quindi col nuovo sistema automatizzato). Questo assetto assesta definitivamente la possibile connessione ferroviaria tra Firenze e l'aeroporto di Pisa su ciò che in realtà è sempre stata per caratteristiche, distanza e percorrenza: un normale servizio tra due città lontane 80 km, senza la funzionalità di una vera navetta città-aeroporto, impossibile su simili distanze.

Errori antichi

Le corse dirette Firenze SMN-Pisa Aeroporto erano iniziate nel settembre 1983, dopo che a Pisa fu completato il raccordo ferroviario di 1,5 km stazione-aeroporto e il terminal per i treni presso lo scalo aereo in seguito alla decisione della Regione Toscana del 1974 di bloccare la realizzazione del nuovo aeroporto di Firenze S.Giorgio a Colonna e di destinare a tali opere ferroviarie gli otto miliardi stanziati dal Governo per il nuovo scalo fiorentino. Dal gennaio 1988, per circa dieci anni, è stato anche attivo l'Air Terminal della SAT, gestore dello scalo pisano, presso la stazione di Firenze. Nel corso degli anni ingenti finanziamenti sono stati impiegati per il potenziamento della linea ferroviaria Firenze-Empoli-Pisa (centinaia di miliardi di lire), anche con opere complesse e di grande impatto ambientale (gallerie, viadotti). Opere che sono state utili per il miglioramento della linea tra il capoluogo regionale e la costa, asse fondamentale della rete ferroviaria toscana e una delle principali direttrici per il traffico pendolare, ma senza sostanziali effetti in ottica aeroportuale (per le ragioni ricordate sopra e ben note).

In sostanza il collegamento aveva le caratteristiche di una navetta città-aeroporto per i due terminali - l'Air Terminal a Firenze, la stazione ferroviaria aeroportuale a Pisa - ma non l'aveva e non avrebbe mai potuto averla per la tratta eccessivamente lunga (percorrenza e tempo), le sue caratteristiche e le esigenze prioritarie degli utenti della stessa linea (traffico pendolare) che non avrebbero mai reso possibili corse dirette e frequenti

Esattamente dopo trent'anni è stata eliminata la connessione diretta dell'aeroporto di Pisa con la rete ferroviaria e il treno no-stop da Firenze al "Galilei".

proprie di una vera navetta (oltre ad altri aspetti essenziali prettamente aeroportuali). Per tutte queste ragioni le corse da Firenze hanno sempre avuto scarso utilizzo da parte degli utenti dei servizi aerei, i binari stazione-aeroporto a Pisa sono diventati di fatto un ramo secco nella rete ferroviaria e le corse dei treni fino all'aeroporto un costo regionale



Sopra: la stazione di Pisa Aeroporto adesso in smantellamento. Sotto: l'Air Terminal della SAT di Pisa in funzione presso la stazione di Firenze S. Maria Novella fino alla fine degli anni '90.



eccessivo e non giustificato (da tempo erano già state ridotte).

L'insuccesso dell'ormai ex-stazione ferroviaria del "Galilei" è stato anche frutto di un ulteriore errore nell'errore che fu fatto in origine. Il fatto cioè di aver realizzato tale struttura come stazione di testa con apposito raccordo invece che come stazione passante sulla linea ferroviaria principale. Un simile assetto era stato in realtà ipotizzato nell'ambito degli studi per il Piano Regolatore di Pisa alla fine degli anni '80 (proposta PRG di Giovanni Astengo). Prevedeva lo spostamento dell'area civile dell'aeroporto in una diversa zona del sedime in prossimità dell'esistente tracciato ferroviario e quindi la possibilità di

fermate dirette presso lo scalo dei treni in transito sulle principali direttrici, soprattutto quella tirrenica, bacino primario di riferimento dello scalo pisano. Un assetto che avrebbe anche permesso di avere maggiori spazi di sviluppo per le strutture civili dell'aeroporto (sostanzialmente esauriti) e oggi sarebbe stato sicuramente vincente in funzione dei flussi movimentati dal traffico low cost.

People mover

Da tutto questo scenario è nato quindi il progetto per sostituire il ramo di ferrovia con il people mover, inserito nel masterplan dell'aeroporto di Pisa, scelta fortemente voluta dalla SAT, dalle istituzioni locali e dalla Regione (e contestata dall'immane "comitato contro"). Al di là delle opinioni sul people mover in sé, ciò che può lasciare perplessi è il fatto che si elimini una delle poche connessioni esistenti in Italia tra un aeroporto e la rete ferroviaria nazionale (mentre ovunque si stanno realizzando o progettando). Anche se tale infrastruttura si è confermata un errore rispetto all'obiettivo che l'aveva motivata negli anni '70, forse poteva trovare una diversa funzionalità, ad esempio per l'accessibilità diretta su ferro delle merci dirette al cargo center del "Galilei" (anche dagli interporti di Prato e Livorno). Ma di ciò non si è mai sentito parlare nelle tante discussioni sulle intermodalità trasportistiche toscane, quindi probabilmente è corretta l'operazione in atto.

Alla fine del 2015, quindi, se i tempi saranno rispettati, entrerà in funzione il people mover e il nuovo terminal della navetta automatizzata presso il "Galilei" (oltre alla fermata intermedia presso un nuovo parcheggio scambiatore). L'opera - della quale abbiamo parlato più volte su questo notiziario - ha un costo di circa 69 milioni di euro finanziati in gran parte in project financing, supportato da contributi pubblici per circa 21 milioni. La navetta correrà su un percorso di 1.800 metri, percorrerà la tratta in 4 minuti e 30 secondi (rispetto ai 5 minuti del treno), effettuerà una fermata intermedia (rispetto alla corsa diretta del treno), avrà maggiore frequenza (una corsa ogni 5-8 minuti), una capacità per singolo convoglio inferiore al treno. È stimato un 30% di passeggeri costituiti da utenti aeroportuali. In ottica regionale, la combinazione treno più people mover manterrà sostanzialmente invariata la funzionalità dello scalo di Pisa per l'area fiorentina, con percorrenza complessiva di circa un'ora tra corse e cambi mezzi.

Giochi di società

Mentre la società KPMG, su incarico della Regione Toscana, sta studiando la fattibilità economica della holding SAT-ADF valutando il peso dei due gestori aeroportuali toscani, attorno a SAT e ADF succede di tutto. L'ultima uscita, oltre ai giochi sulla pista del "Vespucci", è l'arrivo del gruppo argentino Corporacion America, che intende rilevare il 23,4% di quote della SAT offertegli dalla Toscana. Con questo atto entra (forse) per la prima volta nello scalo pisano un importante partner industriale e nel sistema aeroportuale regionale un potenziale investitore estero (e la Regione Toscana non sarebbe più il maggiore azionista di SAT). L'operazione dovrebbe essere chiusa entro febbraio e viene delineata come un primo passo per successive scalate in SAT e potrebbe proseguire con un interessamento all'ADF di Firenze.

Se però per Pisa il soggetto è stato cercato ofrendogli i pacchetti di azioni di più privati che detenevano quote limitate, a Firenze in teoria un partner privato importante e potenziale investitore c'è già (F2I, fondo d'investimento in infrastrutture), ed è quindi tutto da vedere se e come sarebbe disposto a vendere. C'è da vedere, prima e molto bene, come si pone verso Firenze la Corporacion America, gruppo internazionale con sede in Argentina, guidato da un multimiliardario di origini armenne, presente in vari aeroporti, soprattutto in Sud America, e arrivato in Italia con molti tentativi di acquisizione ad oggi andati a buon fine solo a Trapani (AirGest). Sarà da capire bene cioè cosa pensano dall'altra parte del mondo del "particolare" clima aeroportuale toscano e fiorentino (con tutti gli annessi e connessi...) e soprattutto come si pongono rispetto alla questione pista del "Vespucci". Altrimenti, senza chiarezza, sarà bene lasciar perdere qualunque altro gioco societario (ne abbiamo già abbastanza). Sarà inoltre interessante vedere l'atteggiamento della Toscana (intesa come istituzioni) verso questo nuovo soggetto venuto da lontano: per anni è stata fatta la guerra all'azionista ADF piemontese-veneto (SAGAT-Sintonia) perché troppo distante e non radicato nel territorio, come sarà accolto il socio armeno-argentino?

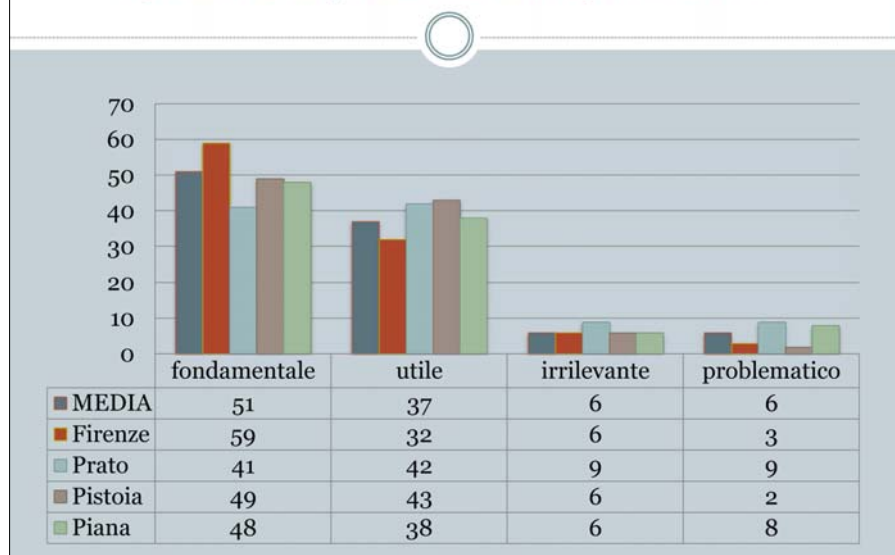
Associazione "V. Giannotti" per lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze

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.

Quanto è importante l'aeroporto di FI?



Aeroporto? Sì grazie

Da un sondaggio di opinione realizzato dalla società Sociometrica per conto di ADF nel gennaio arriva l'ennesima conferma (per chi ne avesse ancora bisogno) del favore generale dei cittadini verso la prospettiva di avere un aeroporto funzionale nell'area fiorentina. La maggioranza assoluta degli intervistati (88%), residenti nella Provincia di Firenze, Prato e Pistoia, ritengono l'aeroporto fondamentale o utile; gran parte (77,3%) sono favorevoli alla realizzazione della nuova pista; la quota maggiore (40,9%) giudica positivamente la possibilità di avere tale nuova pista nella massima dimensione realizzabile di 2.400 metri, dati i benefici aggiuntivi conseguenti (vedi tabella in alto). Il nuovo sondaggio replica i risultati positivi di altre simili iniziative ripetute più volte nel corso degli anni e da più soggetti, anche istituzionali, sia tra i cittadini sia tra le imprese, a testimonianza ulteriore, purtroppo, della lontananza dalle esigenze del proprio territorio e dei propri concittadini di quegli amministratori che guidano la battaglia contro l'aeroporto dell'area metropolitana fiorentina (altri dati del sondaggio sono disponibili sul nostro sito Internet).

Più aeroporto, meno cemento

In attesa di conoscere nel dettaglio tutte le osservazioni presentate alla variante al PIT e le relative risposte della Regione Toscana, è significativo il senso prevalente di quelle pervenute dai comuni della piana che tanto si battono contro la nuova pista. Scremate dai soliti luoghi comuni anti-aeroporto (totalmente sbagliati), il nocciolo delle contestazioni sta nell'ostacolo all'edificazione della piana che è calato sui territori comunali con l'adozione della variante al PIT (per ora come salvaguardia). Non si tratta dei vincoli direttamente connessi all'aeroporto che, salvo una porzione dell'area di Castello, interessano quasi esclusivamente aree destinate comunque a rimanere libere (se parco significa parco). Si tratta del vincolo agricolo esteso dalla Regione, per propria scelta, su circa 7.000 ettari in otto comuni e due province e che ha scatenato le ben note ire di sindaci e amministratori.

Aeroporto

Anno 18 - Numero 1
N° progressivo 66 - Gennaio-Marzo 2014
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
www.associazione-aeroporto-fiorenze.it
Email assogiannotti@gmail.com
Presidente: Giorgio Morales