



Corporacion America?

Se il 2014 si era aperto con una questione aeroporto tenuta in stallo tra la holding SAT-ADF, la variante al PIT, la lunghezza pista e una campagna elettorale 2014-2015 prossima al via, il primo trimestre ci ha riservato lo sbarco in Toscana di Corporacion America, operazione per ora non giudicabile ma che intanto ha permesso un po' a tutti di frenare ulteriormente gli iter teoricamente in corso.

Ad oggi (mentre chiudiamo questo numero) i fatti certi sono che dal 4 marzo Corporacion America Italia Srl, neo-costituita società del gruppo argentino Corporation America (controllata da Cedikor), è il principale azionista dei due maggiori aeroporti toscani, avendo comprato per 35 milioni di euro il 27,3% della SAT di Pisa da quattro precedenti azionisti privati (Fada, Finatan, Savimag e Banca MPS), scalzando la Regione Toscana dal ruolo di maggiore socio, e per 40,5 milioni il 33,4% dell'ADF di Firenze da Aeroporti Holding, da undici anni maggiore azionista. Quindi è stata lanciata su entrambe le società l'OPA (Offerta Pubblica d'Acquisto) sul restante delle azioni, obbligatoria per ADF, avendo superato il 30%, facoltativa su SAT, con la disponibilità a investire sull'ulteriore acquisizione di quote fino a 175 milioni di euro e l'obiettivo di superare in entrambe le società il 50%. OPA in svolgimento tra il 29 aprile e il 3 giugno, quando vedremo come si assesterà la situazione gestionale.

Incertezze e preoccupazioni

A fronte dei passaggi ufficiali svolti fin qui o in corso per gli assestamenti azionari, l'operazione Corporacion America è per ora tutta da chiarire riguardo i problemi concreti del

Se un alieno mi chiedesse...

I nostri lettori e sostenitori (che ringraziamo per la fiducia che ci confermano) troveranno in questo numero del notiziario un'ampia trattazione della situazione di stallo in cui si trova la questione della nuova pista.

Non c'è niente da aggiungere. Voglio solo ricordare i sinceri riconoscimenti che avevamo indirizzato al presidente della Regione Rossi quando era sembrato che avesse compiuto una scelta coraggiosa a favore dell'aeroporto, fino a minacciare le dimissioni se la nuova pista non fosse passata. Ci eravamo illusi. Adesso anche Rossi contribuisce a bloccare tutto.

Se un alieno, proveniente dal cosmo, arrivasse a Firenze e mi domandasse: «*Ma perché non riuscite a sviluppare l'aeroporto in una città internazionale, famosa nel mondo come la vostra?*» io non saprei, sul momento, rispondere.

Non ci sono problemi tecnici, non ci sono incompatibilità urbanistiche, non ci sono questioni ambientali. Lo aveva dimostrato, già nel lontano 1964, il compianto Luciano Nustrini, architetto e pilota, col suo progetto di pista parallela all'autostrada (simile a quella ipotizzata oggi) che si sarebbe potuto realizzare subito se non ci fosse stato il progetto di un aeroporto internazionale a S. Giorgio a Colonica, vicino a Prato. Progetto poi cancellato nel 1974. Ma allora qual'è il problema? Il problema è soltanto politico. La Regione Toscana ha sempre ostacolato lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze per non creare concorrenza a quello di Pisa. I Comuni della piana sono sempre stati contrari per ragioni pseudoecologiche. Si tratta di un problema di cattiva politica, perché in politica ci possono essere ragioni legittime di opposizione, ma in questo caso le ragioni non sono legittime nel senso che nascono soltanto da meschini campanilismi contro Firenze.

L'alieno non capirebbe, eppure è così. Ma allora non c'è niente da fare? Credo proprio che per il 2014 non ci si possa aspettare nessun concreto passo avanti. Ma il contesto politico può cambiare. Già ora la nuova sindaca di Sesto Fiorentino sembra avere idee diverse dall'attuale sindaco; la Provincia è già esautorata. Le elezioni regionali ci saranno fra un anno. Forse Rossi sarà confermato, ma il contesto politico intorno a lui potrebbe essere radicalmente cambiato. In altre parole, Renzi e i renziani (favorevoli all'aeroporto) potrebbero essere, in Regione e al Governo, più forti. Voglio dirlo con chiarezza, mi auguro che sarà così e che la pista (di 2.400 metri) si potrà finalmente realizzare.

Non avrei voluto "buttarla in politica" ma non è possibile ragionare diversamente. Realisticamente le cose stanno in questi termini. Certo non si possono prevedere i futuri scenari politici che riguarderanno ben altre questioni che l'aeroporto fiorentino. Ho solo espresso un augurio. Forse l'alieno, a questo punto, potrebbe aver capito qualcosa.

Il Presidente
Giorgio Morales



sistema aeroportuale toscano, cioè gli interventi e gli investimenti sulle infrastrutture. Chiarimenti, al solito, necessari soprattutto per Firenze dato che per l'aeroporto di Pisa tutti i maggiori progetti sono già decisi o in corso. Occorre chiarezza soprattutto alla luce delle indicazioni per ora scarse e evasive date da Corporacion America sulla questio-

Dal 10 aprile l'inglese Flybe ha attivato il nuovo volo tra Birmingham e Firenze, operato con cinque frequenze settimanali e gestito con Embraer 175 (nella foto). Per il "Vespucci" si tratta del secondo vettore inglese sbarcato sullo scalo fiorentino con l'introduzione del nuovo operativo 2014.



BRITISH AIRWAYS

Il 30 marzo è partito il volo di British Airways tra il London City Airport e il "Vespucci" di Firenze, operato quattro volte la settimana con Embraer 170 e 190 della sussidiaria BA CityFlyer. Per la prima volta operano a Firenze voli di linea del maggiore vettore inglese. Nella foto: un Embraer 170 di BA CityFlyer in atterraggio sulla pista del London City Airport.

ne essenziale della pista di Firenze; preoccupanti per una scaletta di priorità che pare volta per volta a sfruttare quel che c'è; disarmanti di fronte all'intenzione di rilanciare nel 2014 e per il prossimo anno lo studio di nuovi piani sul sistema aeroportuale toscano (esattamente l'ultima cosa di cui c'è bisogno in una vicenda dallo studio perenne).

Di fronte a simili scenari, senza solidi chiarimenti, i dubbi sono più che leciti. Dubbi peraltro acuiti dalle reazioni contraddittorie delle istituzioni toscane e di diversi esponenti della maggiore forza politica di governo locale e centrale allo sbarco del nuovo azionista. C'è chi saluta la conferma della strategia regionale del PIT e della pista di 2.000 metri; chi vede sbloccata la strada per la pista di 2.400 metri approvata in gennaio dal CDA di ADF e suggerita da ENAC; chi prefigura l'opzione zero, ossia lo scenario anni '70 di un aeroporto di Firenze inglobato così com'è nella futura gestione unica degli scali toscani. In sostanza per ora ognuno segue la propria interpretazione.

Regione?

Se da Corporacion America urgono certezze sulle intenzioni per la pista di Firenze, anche

a Corporacion America sarebbero però dovute solide assicurazioni da parte delle istituzioni toscane (le hanno avute?). Perché sappiamo bene come sono andate le cose con tutti i precedenti potenziali investitori e investimenti per lo scalo fiorentino, tutti rimbalzati sulla Toscana. Quale sarà quindi lo scenario in cui potrà operare Corporacion America, se intenderà investire sulle nostre infrastrutture?

Le questioni sono le solite: come e quando sarà approvata la famigerata variante al PIT (dimensioni pista, vincoli, prescrizioni, veti finanziari), se mai sarà approvata? Allo stato di fatto l'atto non è stato neppure inserito nel programma di fine mandato stilato in marzo dal Governatore della Regione. E, una volta per tutte, quale politica aeroportuale varrà in Toscana tra le due linee opposte tenute fino ad oggi per Pisa e Firenze dalla Regione su tutte le stesse questioni (ambiente, urbanistica, rapporto con i parchi, voli sugli abitati, iter, studi, finanziamenti, ecc.)? È vero che a questo punto il tutto potrebbe essere preso in carico direttamente da Roma (Governo, ENAC), bypassando le baruffe toscane, ma parrebbe utile e serio dare qualche certezza "locale" a chi dovrebbe costruire un sistema regionale, dati anche tutti i precedenti storici di questa vicenda.



MARCO IAROSCI

Toscana scenario unico

Con l'operazione toscana Corporacion America ha portato a 50 le partecipazioni detenute (in varia entità e forma) in enti di gestione aeroportuali. Al di fuori dell'Italia tali partecipazioni riguardano 35 scali in Argentina (33 tramite Aeropuertos Argentina 2000, due con altre società), cinque in Perù (tramite Aeropuertos Andinos), due ciascuno in Uruguay e Brasile, uno in Ecuador e uno in Armenia. In Italia la società argentina è sbarcata nel 2007 con una partecipazione indiretta nella AirGest di Trapani acquisita tramite l'ingresso in una società di Bergamo che detiene una quota in una società siciliana che è azionista dell'ente gestore aeroportuale.

Nel pacchetto di 50 aeroporti lo scenario da affrontare a Firenze e in Toscana naturalmente risulta unico. Nel senso che in nessun altro posto si sono mai trovati con una realtà tanto importante e attrattiva (di traffico aereo) come l'area fiorentina, che ha uno scalo tenuto tanto piccolo e debole nelle infrastrutture, e in nessun altro posto hanno un assetto aeroportuale regionale al rovescio, con l'infrastruttura di maggiori dimensioni tanto lontana (80 km) dal maggiore bacino di traffico regionale, con i conseguenti effetti sul sistema. Tra i 50 scali l'unico sistema è quello di Buenos Aires, con Ezeiza (principale aeroporto argentino) e Aeroparque, ma si tratta un sistema vero, con due scali a servizio della stessa area territoriale, rispettivamente a 22 e 2 km dal centro della capitale argentina.

Affinità esistono invece in Italia tra i due scali di Trapani e Pisa partecipati da Corporacion America: sono due dei tre unici aeroporti commerciali italiani (il terzo è Grosseto) ad essere primariamente basi militari strategiche (nei mesi scorsi Trapani ha ottenuto dal Governo cinque milioni di euro come risarcimento per la chiusura ai voli civili in occasione della recente guerra in Libia). Entrambi, Trapani e Pisa, sono basi Ryanair e scali sviluppati soprattutto con i voli low cost del vettore irlandese. Entrambi si trovano a circa 70-80 km dal capoluogo regionale, Palermo e Firenze (con la differenza però che il potenziale "sistema allargato" Trapani-Palermo vede in Palermo Punta Raisi la maggiore struttura aeroportuale siciliana).

Tra il 30 marzo e il 18 aprile Vueling ha attuato l'annunciato potenziamento della base fiorentina con i nuovi collegamenti per Bari, Cagliari e Palermo e la ripresa dei voli per Berlino, Copenaghen e Madrid, in aggiunta ai servizi attivi per Barcellona, Catania, Londra (spostato da Heathrow a Gatwick) e Parigi Orly.

1974-2014: 40 anni di "questione aeroporto"

«Rendo noto che di fronte all'esplicito pronunciamento della Regione Toscana competente per insediamenti territoriali decade il nostro impegno per l'aeroporto di Firenze e procederemo nel senso da voi auspicato (...)». Con questo telegramma, inviato ai primi di maggio del 1974 dal ministro dei Trasporti Luigi Preti al presidente della Regione Toscana Lello Lagorio, il Governo prendeva atto della decisione di rifiutare la costruzione del nuovo aeroporto di Firenze San Giorgio a Colonica, sancita con voto del consiglio regionale il 9 aprile 1974, e della richiesta di dirottare gli otto miliardi di lire stanziati per lo scalo fiorentino al raccordo ferroviario tra stazione e aerostazione di Pisa (il binario ora in smantellamento). Così, 40 anni fa, si interrompeva la normale evoluzione dell'aviazione in Toscana e prendeva il via la questione aeroportuale arrivata irrisolta fino ad oggi: veniva dato il via al conflitto artificioso tra Pisa e Firenze, innescato dalla scelta di uno scalo ai danni di un altro (in un assetto peraltro al rovescio), invece di perseguire lo sviluppo di entrambi nel sistema realizzabile per caratteristiche e collocazione dei due scali; si creava il clima tutt'oggi duro a morire incrostato da decenni di falsità e distorsioni nella politica aeroportuale regionale.

2014 o 1974?

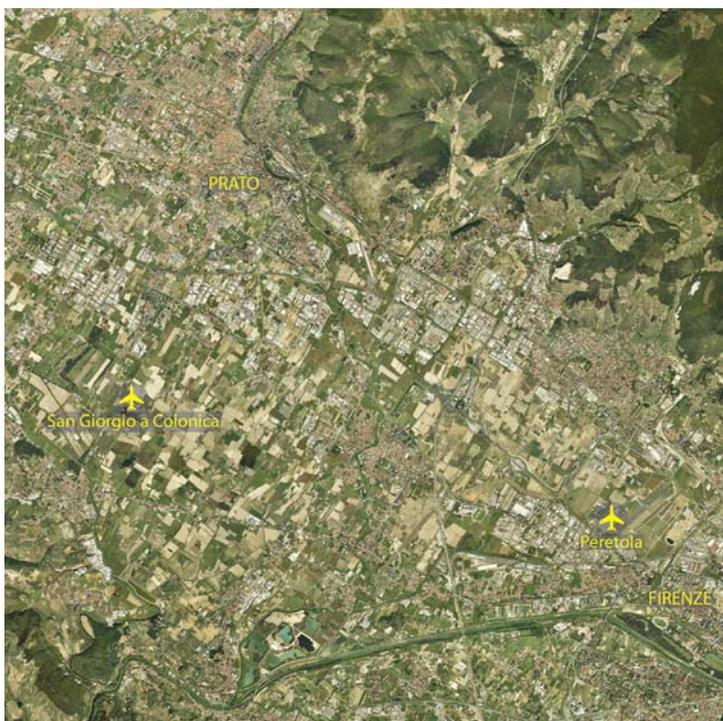
Ricordiamo il 40° anniversario del misfatto di San Giorgio a Colonica non per ripercorrerne la storia, raccontata infinite volte e ripetibile (per chi fosse interessato) in tanti articoli e pubblicazioni: dai primi studi degli anni '50 nell'ambito della pianificazione urbanistica di Firenze e del territorio provinciale alla concretizzazione dello scalo a San Giorgio a Colonica, affossato quando il progetto, oltre che finanziato da apposita legge statale, era «già stato approvato dai competenti ministeri e reso esecutivo» ed era stato «già redatto il primo particolare per l'esproprio delle aeree» (come ricordava il sindaco di Firenze Bausi, contestando la decisione della Regione, in una nota alla Commissione del Senato che ratificò le decisioni toscane).

Di quella vicenda richiamiamo qui solo un particolare tecnico, significativo in ottica attuale: la pista progettata a San Giorgio a Colonica aveva orientamento 114°/294°, ossia sostanzialmente lo stesso della nuova pista prevista per lo scalo di Peretola, a ulterio-

40 anni fa veniva cancellato il nuovo aeroporto di San Giorgio a Colonica. L'errore epocale di allora deve essere di monito nelle decisioni per il sistema aeroportuale toscano oggi ancora possibile.

re conferma di come tale tipo di direttrice sia sempre risultata quella preferibile per una struttura di volo inserita nel territorio della piana tra Firenze e Prato in relazione all'orografia e ai venti, oltre che (oggi) per il migliore rapporto (minore impatto) con gli abitati.

Vale invece la pena ricordare bene il più grande errore nella pianificazione infrastrutturale toscana (e nella pianificazione aereo-



La localizzazione nella piana dove doveva sorgere negli anni '70 l'aeroporto di San Giorgio a Colonica, circa 12 km dal centro di Firenze, 6 km dal centro di Prato e 7 km dallo scalo di Peretola. La pista progettata allora avrebbe avuto lo stesso orientamento previsto per la nuova pista del "Vespucci". Lo scalo si sarebbe trovato oggi al centro del futuro parco della piana.

portuale nazionale) perché sia da sveglia e monito per chi ancora oggi, per proprie ragioni, anche da ruoli istituzionali, resta ancorato alle logiche sballate degli anni '70 e continua personali crociate contro l'aeroporto dell'area fiorentina e della Toscana centrale. È bene ricordare quegli errori di fronte alle resistenze tutt'ora esistenti nell'attuare le scelte infrastrutturali necessarie a creare il sistema aeroportuale ancora oggi realizzabile.

Sistema perso

Il sistema aeroportuale toscano che doveva nascere quaranta anni fa era imperniato su tre scali, secondo lo schema delineato negli anni '60 dal "Rapporto Lino", studio ministeriale sull'assetto aeroportuale na-

zionale: Firenze San Giorgio a Colonica (allora dato per fatto dalle autorità nazionali) come perno principale, correttamente posizionato in relazione al principale bacino d'utenza regionale; Pisa San Giusto, scalo di priorità importanza militare, con ruolo civile a servizio dell'area costiera e di supporto per il resto della regione; Firenze Peretola, mantenuto con un ruolo minore, per l'aviazione generale e turistica. Tale assetto avrebbe creato un sistema corretto, secondo le normali regole della domanda di traffico e dei bacini d'utenza. Un sistema molto simile, ad esempio, a quello esistente in Veneto, regione per molti aspetti assimilabile alla Toscana e indiscusso terzo polo aeroportuale nazionale, con il sistema di Venezia e l'aeroporto di Verona a circa cento km dal capoluogo regionale (peraltro affiancati entrambi da altri scali turistici e militari nei rispettivi territori).

Sistema possibile

Il sistema ottimale negato 40 anni fa, ovviamente, non è più recuperabile per il venir meno del perno principale e con esso della capacità e del ruolo che avrebbe potuto avere la Toscana. Ma le funzioni dei due scali "rimasti" in base alle rispettive localizzazioni rispetto ai bacini d'utenza sono le stesse di allora. Incrementate, nel caso di Pisa dall'avvento del fenomeno low cost che ne ha accentuato il potenziale ruolo regionale; nel caso dello scalo di Firenze (radicato a Peretola dalla cancellazione di San Giorgio a Colonica) dalla necessità di sopperire con l'adeguamento della struttura esistente (nuova pista) alla mancanza di una

struttura più adeguata nell'area fiorentina. In questo assetto sta il sistema possibile oggi in Toscana, un assetto che in 18 anni abbiamo delineato tante volte su questo notiziario ma che proprio nell'anniversario dell'errore epocale del 1974 vale la pena ribadire date le evoluzioni della vicenda in corso.

Il "Galilei" di Pisa scalo principale, in grado di accogliere ogni tipologia di traffico, in funzione del suo bacino d'utenza primario (zona costiera e toscana occidentale), struttura utile al resto della Toscana e di supporto per l'area fiorentina nei segmenti di traffico che possono mantenere un grado di funzionalità a fronte dell'elevata distanza (80 km e un'ora di percorrenza) dal principale bacino di traffico regionale, ossia voli low cost, merci, charter turistici, intercontinentale. Il "Ve-

1974-2014: 40 anni di "questione aeroporto"

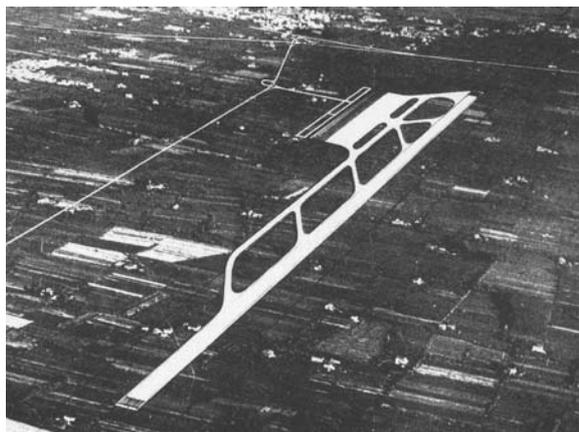
spucci" di Firenze scalo principale per l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia e la Toscana centrale con specializzazione nei voli per i grandi hub (vecchi e nuovi) e le maggiori città del continente europeo e del bacino del Mediterraneo, con un'inevitabile quota di traffico low cost e charter, pur minoritaria per ragioni di capacità che in ogni caso porterà a dare preferenza ai voli di linea e ai vettori tradizionali.

Il concetto è sempre il solito: per scali localizzati e distanti come Pisa e Firenze non è attuabile una suddivisione più netta tra tipologie di voli e di utenti, peraltro quasi mai attuata tassativamente neppure nel caso di veri "sistemi", cioè dove convivono due o più scali a servizio di una stessa città o area metropolitana. La relazione realistica per gli scali di Pisa e Firenze resta quindi sempre quella di un rafforzamento delle specializzazioni esistenti già ben definite e descritte sopra.

Normalizzazione e riassetto

Un rafforzamento del sistema che passa però ineludibilmente dalla soluzione delle criticità strutturali e dal conseguente superamento delle distorsioni di traffico e di mercato indotte per decenni proprio dallo stato di carenza infrastrutturale. Per Firenze ciò significa naturalmente la realizzazione della nuova pista, con le ormai note finalità: innanzi tutto la regolarizzazione operativa dei voli, ossia una funzionalità normale non più in balia di ogni minimo fenomeno meteorologico e una conseguente normale evoluzione del traffico aereo; quindi, la piena valorizzazione delle capacità dei velivoli di riferimento (carico, raggio d'azione) con l'attivazione dei voli di corto-medio raggio che molti vettori attendono di poter offrire dal "Vespucci" in risposta a un'esistente elevata domanda di traffico del bacino d'utenza (dall'area fiorentina si origina gran parte della domanda inesausta di traffico aereo della Toscana).

Per Pisa, in ottica regionale e di sistema,



Simulazione grafica dell'epoca del nuovo aeroporto di San Giorgio a Colonica nella piana tra Firenze e Prato. La pista aveva orientamento simile alla nuova pista prevista a Peretola.

rafforzamento significa innanzi tutto il consolidamento del ruolo primario nel low cost, ossia nella capacità di generare nuovo traffico incoming verso la Toscana da ogni area europea e mediterranea che si inserisce con i propri scali nella rete dei vettori a basso costo (identificati soprattutto in Ryanair). Quindi, il recupero di un ruolo più consono nei segmenti di traffico che lo scalo pisano ha sempre svolto sostanzialmente in esclusiva senza però riuscire a svilupparli: il traffico charter turistico, ancora oggi con numeri assolutamente inadeguati alla rilevanza della nostra regione, e il traffico merci, anch'esso con numeri molto bassi rispetto ad altri scali e altre regioni.

In entrambi i casi - merci e charter - attualmente lo scalo di riferimento dell'Italia centrale è di gran lunga Bologna. Infine, il potenziale ruolo intercontinentale operato con grandi velivoli (wide body), ruolo che lo scalo di Pisa manterrà in esclusiva in Toscana (per dimensione di pista) ma che al "Galilei" realisticamente non è prevedibile che possa avere grandi sviluppi sul fronte della linea data la localizzazione dello scalo in relazione al principale bacino d'utenza regionale e dell'Italia centrale (il traffico intercontinentale toscano continuerà a svolgersi prevalentemente tramite scalo intermedio nei grandi

hub). Lo stesso piano nazionale degli aeroporti riconosce solo Venezia come scalo di riferimento per voli di linea intercontinentali al di fuori di Roma e Milano. Per Pisa sarebbe auspicabile invece un incremento nella gestione di voli a lungo raggio nelle merci e nel charter, compatibilmente con la capacità dello scalo (spazi per la sosta di grandi velivoli).

In questa specializzazione di massima, Pisa e Firenze manterranno inevitabili parziali sovrapposizioni di offerta in alcuni segmenti di traffico che possono e devono svolgere entrambi in funzione dei propri bacini primari e che non sono demandabili a scali lontani (voli nazionali, voli per le maggiori città europee e gli hub).

In questo segmento potrà esserci un riassetto di traffico, conseguenza della normalizzazione infrastrutturale e della correzione delle distorsioni vissute finora. Potrà esserci, inevitabilmente, anche il trasferimento verso Firenze di qualche vettore finora bloccato dallo stato del "Vespucci" (sia da Pisa, sia da Bologna), ma a fronte di adeguata domanda di traffico uno stesso vettore potrà anche rimanere ad operare su più scali, come già avviene oggi e come avviene normalmente in altri contesti dove convivono più aeroporti.

Promemoria...

In sostanza, come già detto, non c'è assolutamente nulla di nuovo rispetto a quanto delineato infinite volte per il sistema toscano, perché non può proprio esserci nulla di nuovo né da inventare in una questione aeroportuale che è sempre la stessa e da decenni attende "solo" che siano attuate le stesse possibili risposte (infrastrutturali e di mercato) indipendenti da chi e come gestisce il tutto. Ma è utile ribadire questi concetti, come promemoria, finché in Toscana continuerà ad aleggiare il fantasma di pianificazioni a tavolino di voli e vettori, piuttosto che concretizzarsi le necessarie infrastrutture aeroportuali nell'interesse pubblico generale.



FIRENZE dopo altri dieci anni di polemiche non ha ancora aeroporto. In una situazione oltretutto insostenibile per la quantità e la qualità dei rapporti commerciali, turistici, culturali, politici, che vi fanno capo — e che quindi non pongono un problema del futuro, ma dell'immediato presente — s'impone inderogabilmente una soluzione; una soluzione che non sia ridotta a mera ipotesi che poi non viene realizzata o che viene realizzata con fatica e notevole dispendio di tempo e di energie, fra mille difficoltà, ma una soluzione che concretamente incominci a camminare subito perché la necessità è dell'oggi e non del domani.

Nustrini, cinquant'anni fa

La fotografia della situazione aeroportuale fiorentina riprodotta qui accanto, che potrebbe sintetizzare qualunque studio attuale sulla questione, apriva un articolo scritto nel 1964 sulla rivista specializzata Alata Internazionale dal compianto Luciano Nustrini, uno dei principali protagonisti delle vicende aviatorie fiorentine (e co-fondatore della nostra Associazione). Nustrini, oltre ad occuparsi del progetto per il nuovo aeroporto di San Giorgio a Colonica assieme all'ing. Canta, come noto elaborò anche varie proposte per lo scalo di Peretola con la nuova pista "parallela" all'autostrada e nell'articolo di 50 anni fa supportava tali progetti con considerazioni del tutto attuali: l'assoluta urgenza (nel 1964!) di decisioni per uno scalo adeguato nell'area fiorentina; l'improponibilità in tal senso della soluzione Pisa (scalo militare e troppo lontano); le ragioni a favore della localizzazione "parallela" all'autostrada A11 per la nuova pista di Peretola. Il testo integrale dell'articolo è disponibile sul sito della nostra Associazione, nella sezione Documenti/Rassegna Stampa/Articoli Storici.

1984-2014: 30 anni di gestione

ADF, gestore dell'aeroporto "Vespucci" di Firenze, sembra non trovar pace in un assetto definitivo, tra continue staffette azionarie e troppi cambi di amministratori delegati, ma intanto raggiunge quest'anno il 30° anniversario dalla sua costituzione, avvenuta formalmente il 6 giugno 1984 come SAF-Società Aeroporto di Firenze (sul sito della nostra associazione sono riportate informazioni sull'evoluzione dell'azionariato e della presidenza). Una storia lunga 30 anni, quella di SAF e poi ADF, caratterizzata da due fasi essenziali, la prima a gestione pubblica, la seconda (più o meno) privatizzata, in attesa di capire a cosa porterà la terza fase, avviata con la vicenda della holding toscana e con gli ultimi sviluppi societari in corso in questa prima metà del 2014.

Pubblico o privato, stesso "clima"

Se la compagine azionaria e il profilo pubblico/privato del gestore del "Vespucci" nel tempo sono variate, sempre gli stessi sono rimasti i problemi da gestire, le risposte tentate e soprattutto il rapporto tutto particolare con le istituzioni locali. Un gestore aeroportuale lo abbiamo ricordato tante volte commentando l'evolversi delle vicende fiorentine - è per gli enti locali una sorta di settore funzionale in materia di aeroporto. Perché Comuni, Province e Regioni non possono avere nei propri organici competenze tecniche specifiche in una materia così specializzata e perché ovunque è implicito che chi lavora per far funzionare e sviluppare un aeroporto, pubblico o privato che sia, lavora per un'infrastruttura strategica per il territorio nell'interesse generale.

Quindi ha il supporto degli enti locali che al gestore si affidano per studi e progetti da utilizzare per le proprie pianificazioni e politiche trasportistiche.

Ciò che però vale in qualsiasi altra realtà (compreso il resto della Toscana...) è sempre valso poco o nulla a Firenze, dove l'aeroporto e chi vi lavora o opera, ha quasi sempre vissuto in una sorta di stato d'assedio: la ben nota cappa di ostilità politica che ha intralciato qualunque progetto, grande e piccolo, condizionato masterplan, cacciato investitori, vettori e passeggeri e che tutt'ora condiziona le esasperanti vicende della variante al PIT e della nuova pista, con tutto il corollario di assurdità, tra tecnici rinnegati, studi contestati e progetti non creduti. Un cortocir-

In attesa di conoscere quale sarà il futuro societario degli scali toscani, il gestore del "Vespucci" di Firenze raggiunge nel 2014 il trentesimo anniversario dalla sua costituzione.

cuito istituzionale mai visto in nessun altro posto e che inevitabilmente ha reso quasi ingestibile ogni passaggio della vicenda.

Pubblico o privato, stessa pista

Pubblico o privato che fosse, il gestore del "Vespucci" ha sempre avuto il problema pista quale tema prioritario per il futuro dello scalo e sempre lo stesso è stato il ten-



Sopra: la piccola aerostazione dell'aeroporto di Firenze ristrutturata dalla SAF per la ripresa dei voli di linea nel 1986, con il cantiere per il primo potenziamento concluso nel 1994. Sotto: la prima sezione del progetto per il nuovo terminal inaugurato da ADF nel dicembre 2011.



tativo di risposta: la nuova pista "parallela" all'autostrada A11. Per la precisione, sempre la stessa soluzione tecnica della pista "parallela convergente" 12/30: tale era stato il primo progetto per lo scalo varato 30 anni fa dalla SAF pubblica appena costituita e sostenuto (inutilmente) nella seconda metà degli anni '80; tale era il progetto ipotizzato da vari pretendenti nella gara di privatizzazione di ADF, rilanciato nel 2003 dal soggetto vincitore, Aeroporti Holding, e sostenuto (inutilmente) per dieci anni dalla nuova ADF privatizzata; tale dovrà essere il progetto promosso (e si spera realizzato) dalla prossima ADF diversamente privatizzata che si configurerà al termine dell'assestamento societario in corso.

1984-2003: 19 anni pubblici

Tentato e accantonato il progetto nuova pista, nei 19 anni di gestione pubblica il "Vespucci" si è evoluto adeguando l'assetto esistente: l'area terminale, dall'aerostazione "bomboniera" in pietra serena e cotto del 1986, alla nuova aerostazione arrivi del 1992, alla ristrutturazione e ampliamento dell'edificio principale del 1994 e successivi aggiustamenti; ampliamenti e riconfigurazioni dei piazzali aeromobili e dei raccordi; l'apertura della base Meridiana, nel 1991; il prolungamento parziale della pista (250 metri), nel 1996; la realizzazione del primo parcheggio auto; il varo del primo vero masterplan con relativo iter completo di VIA (Valutazione d'Impatto Ambientale, Decreto Ministeriale del 2003), seppur condizionato dal veto posto dagli enti locali all'opera più importante, il completamento dell'allungamento della pista, e all'espansione del sedime per un adeguato ampliamento dell'area terminale e dei piazzali aeromobili. Tra le opere di quel masterplan rimaste incompiute, la principale resta la bretella di rullaggio, attesa dagli anni '80 e ancora oggi una delle più gravi carenze nell'attuale assetto dello scalo per incidenza negativa sulla funzionalità dei voli e anche sull'aspetto ambientale.

Tra gli obiettivi societari raggiunti dall'ADF pubblica ci sono la quotazione in borsa del 40% di quote, avviato nel giugno 2000; l'ottenimento da ENAC della concessione quarantennale della gestione dello scalo, nel 2003, alla vigilia della gara per la scelta del partner privato; il completamento della privatizzazione con la cessione del 29% da parte dei soci pubblici, conclusa nell'agosto 2003 con la scelta di Aeroporti Holding, società costituitasi proprio in occasione dell'operazione fiorentina (con il gruppo Benetton principale socio di riferimento, tramite la SAGAT di Torino).

2003-2014: 11 anni privati

Entrata in ADF con il 29%, Aeroporti Holding nel 2006 salì al 31,03% con l'acquisizione di quote dal Comune di Prato e fu quindi obbligata al lancio della OPA (Offerta Pubblica d'Acquisto) sul restante delle azioni (al prezzo di 14,70 euro). Operazione che però andò sostanzialmente a vuoto, nel senso che quasi nessuno volle cedere le azioni

1984-2014: 30 anni di gestione

defenute in uno scalo dal grande potenziale, se liberato da vincoli e lacci politici. Assettatosi quindi poco oltre il 30%, Aeroporti Holding proseguì l'avventura in ADF arrivata fino al marzo scorso, quando l'intero pacchetto societario (passato intanto nel dicembre 2012 sotto il controllo della società F2I) è stato ceduto al gruppo argentino Corporacion America.

Sul fronte infrastrutturale, se i primi dieci anni di gestione privata sono stati caratterizzati dalla vicenda della nuova pista parallela all'autostrada rimasta sulle carte, è giusto ricordare che in questo periodo una nuova pista l'ADF di Aeroporti Holding di fatto l'ha realizzata davvero: è il rifacimento totale della pista esistente 05/23, cui la società fu costretta nel 2006 per il deterioramento della pista stessa sostanzialmente poggiata sulle strutture originarie realizzate alla fine degli anni '30 del secolo scorso. In 65 giorni la pista venne totalmente smantellata e ricostruita dalle fondamenta, realizzando la configurazione attuale (1.750 metri). Tra gli altri interventi realizzati in questo periodo da ADF, i principali hanno riguardato vari successivi interventi sull'area terminale (aerostazioni, parcheggi, viabilità), fino all'avvio del progetto del nuovo terminal, definito nell'immagine esterna da un concorso d'idee nel 2008 e ad oggi realizzato in una prima parte; interventi sui raccordi pista-pista; la realizzazione di strutture techni-



MARCO JAROSKI

La pista del "Vespucci" totalmente ricostruita da ADF nel 2006. La questione pista da trent'anni è il principale problema per il gestore dello scalo fiorentino e per la funzionalità dell'aeroporto.

che e di supporto ai servizi aeroportuali.

L'impegno maggiore di ADF targata Aeroporti Holding è stato però ovviamente quello per la nuova pista, accompagnato fin dall'inizio (2003) da una dichiarata disponibilità d'investimento fino a 170 milioni di euro. La chiusura di questa pagina di storia dello scalo e della società di gestione, segnata nel marzo scorso dal disimpegno di Aeroporti Holding dopo dieci anni di inutile attesa di risposte da parte delle istituzioni toscane, al di là di ogni altro risvolto, non ha segnato solo altri dieci anni persi nella soluzione della

questione aeroportuale. Ha rappresentato anche uno dei peggiori esempi di politica regionale verso potenziali investitori, costretti a lasciare la Toscana con un nulla di fatto e rivolgere altrove le proprie risorse. Proprio questo epilogo nell'attuale contesto attorno alla questione pista, con i teorici sviluppi positivi annunciati, solleva più di un dubbio su quello che potrà essere in realtà l'evoluzione della gestione dello scalo fiorentino e dell'aeroporto stesso.

Holding, società unica o cos'altro?

Nel 2014 certamente è iniziata la terza fase nella storia di ADF, sotto il marchio di Corporacion America per ora primo azionista (33,4%) in attesa di vedere se questa volta l'OPA sul restante delle azioni avrà più successo di otto anni fa e se il gruppo argentino riuscirà ad acquisire la maggioranza assoluta della società. Una storia oggi ancor più tutta da capire per la possibile evoluzione o involuzione nella holding con i soci pubblici della SAT di Pisa o nella società unica toscana. Un'evoluzione societaria che comunque dovrà mantenere quale tema prioritario la soluzione della questione pista, oggi come nel 1984, per gli azionisti pubblici come per i privati, per gli argentini come per i toscani, da soli o in holding, se si vorrà mantenere l'obiettivo di far funzionare davvero lo scalo fiorentino e il sistema aeroportuale regionale.

1954-2014: ultima pista toscana, 60 anni fa

Tra i vari anniversari che segnano la vicenda aeroportuale toscana, ricorrono quest'anno anche i sessant'anni dall'attivazione dell'ultima pista realizzata in Toscana, l'attuale pista principale dell'aeroporto di Pisa, attivata nel 1954. Tale pista completò l'assetto delle infrastrutture di volo nella configurazione tuttora esistente, affiancandosi alla pista originaria degli anni '30, ricostruita dalle forze armate americane dopo la distruzione dell'aeroporto (primario obiettivo militare) durante la seconda Guerra Mondiale.

Dalla fine degli anni '40 la pista esistente (attuale pista secondaria e brettella di rullaggio, a sinistra nella foto) era stata allungata per consentire il trasferimento a Pisa da Centocelle del reparto trasporti della nostra Aeronautica Militare (attuale 46ª Brigata Aerea) e l'accoglienza dei nuovi Farchild C-119 che l'USAF stava girando all'Italia. Sempre per esigenze militari, negli stessi anni fu decisa la costruzione di una seconda pista (2.440 metri), finanziata con fondi NATO e completata, come detto, nel 1954 (a destra nella foto). Entrambe le piste furono più volte allungate per agevolare l'operatività dei grandi velivoli da trasporto militare (e poi sfruttate anche dai voli civili) fino a raggiungere la dimensione attuale di 2.993 e 2.448 metri. La "nuova" pista del 1954 è quella su cui sta intervenendo ora la SAT con la riconfigurazione della testata sud che incrementerà le distanze di decollo disponibili in direzione nord.

La realizzazione e il potenziamento delle strutture dell'aeroporto di Pisa sono stati resi attuabili nel tempo da imponenti opere di bonifica dei terreni e di regimentazione idraulica, necessari in aree a carattere alluvionale, da trasformazioni del territorio agricolo, della viabilità storica e degli insediamenti urbani nella periferia sud della città (tuttora in corso) e dall'adeguamento continuo degli strumenti urbanistici alle esigenze dei progetti aeroportuali.



GOOGLE MAPS



Dal 2 maggio Etihad Regional (nuova denominazione di Darwin Airline) vola da Zurigo a Firenze con Saab 2000 (nella foto). Il vettore svizzero, acquisito nel 2013 da Etihad Airways, effettua apporto di traffico agli hub europei dove fanno scalo i voli da Abu Dhabi della compagnia araba. Il nuovo collegamento si aggiunge a quello per Ginevra già operato sul "Vespucci" da Darwin Airline.

Progetti sospesi

Lo stallo della vicenda pista sta rendendo di nuovo surreali le discussioni, gli accordi, le firme che si susseguono su tutto il resto che dovrebbe accadere attorno allo scalo di Firenze. La definizione dei tracciati dei prolungamenti della tramvia a Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio, ad esempio, non possono prescindere da certezze sull'assetto definitivo dello scalo. Ha poco senso procedere con i progetti autostradali sul tratto finale dell'A11 (terza corsia, svincolo di Peretola) se non sono coordinati col progetto della pista. Potrebbe essere nulla la localizzazione dell'ipotetico nuovo stadio nella zona nord ovest, se non è coordinato con i piani di rischio della pista (nuova o vecchia). C'è poi tutta la partita ancora indefinita dell'area Castello, che nel frattempo ha cambiato proprietà (con i rispettivi vecchi piani) e ha un nuovo proprietario (Unipol) che risulta abbia presentato una delle osservazioni più dure alla variante al PIT (contro la pista) per i vincoli sui terreni ora suoi. La chiusura definitiva della questione pista sarebbe quindi opportuna anche per evitare di proseguire con pianificazioni sballate (in contrasto con l'aeroporto), come è avvenuto nella piana tra Firenze e Sesto Fiorentino per decenni (sempre che la pista si voglia fare davvero...).

Prato-Pisa: bizzarra alleanza

Fin dall'inizio dell'attuale fase di contestazione dell'aeroporto di Firenze uno degli aspetti più bizzarri, ma molto significativi, è stata la santa alleanza stretta tra istituzioni e comitati di Prato e Pisa, uniti in una battaglia "disinteressata" contro la nuova pista fiorentina. Tralasciando qui ogni commento in proposito, perché la cosa ovviamente si commenta da sé (per gli argomenti utilizzati e tutti gli annessi e connessi), ci sarebbe una cosa che ci sentiamo di suggerire: alla prossima occasione, dopo essere sfilati in corteo davanti al "Vespucci" o in qualche luogo della piana fiorentina, sarebbe utile e molto istruttivo proseguire il corteo congiunto fino all'aeroporto di Pisa. Qui i rappresentanti locali della contestazione potreb-

bero guidare gli amici pratesi in un tour attorno allo scalo pisano: nei quartieri cittadini sorvolati in continuo dai decolli e spesso dagli atterraggi, con l'area abitata che inizia a meno di 200 metri dallo scalo; tra le case a ridosso delle piste, che stanno per essere spostate con i relativi residenti; nel parco sorvolato da sempre dalle principali procedure di volo e da ogni tipo di aereo, civile e militare. Quindi, tornati a Prato e dintorni, comitati, rappresentanti istituzionali della piana e candidati a sindaco potrebbero riflettere sui toni e i contenuti delle loro contestazioni contro la nuova pista del "Vespucci" e lo scalo fiorentino, forse resettando qualche posizione.

Parco & aeroporto

Lo scorso 27 marzo si è tenuta a Pisa, presso la tenuta di San Rossore, il convegno "Parco protagonista del territorio tra biodiversità e sviluppo sostenibile", dedicato al parco Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli, con la partecipazione di tutti i soggetti coinvolti nella gestione del parco stesso e delle tante attività che vi si svolgono e con tutte le istituzioni locali e regionali. È stata l'occasione per fare il punto sulla situazione e le prospettive della grande area, tutelata come parco dal 1979. Anche in quest'occasione nessun cenno è stato dedicato a problematiche di convivenza tra il parco e l'aeroporto, confinanti nella parte sud del sedi-

me dello scalo e con gli aerei che sorvolano normalmente e in continuazione, con le procedure principali, boschi, oasi WWF, aree protette, aree agricole, ecc.

D'altra parte lo scorso settembre la Commissione "Territorio e Ambiente" del consiglio regionale aveva effettuato una visita al parco e in precedenza il vertice del parco pisano era stato ascoltato in audizione nella stessa Commissione Regionale proprio nell'ambito della procedura della variante al PIT della piana fiorentina e in nessuna occasione era stata segnalata alcuna problematica connessa alla prossimità con l'aeroporto. Il tutto a ulteriore conferma di come parco e aeroporto possano coesistere in un territorio e di quanto sia gratuito e del tutto infondato (e irresponsabile) continuare a dipingere i falsi scenari di una pista fiorentina che cancellerebbe il parco della piana.

Aeroporto: emissioni poco rilevanti

Gli aeroporti contribuiscono in modo non significativo al quadro delle emissioni atmosferiche nell'ambito territoriale in cui sono inseriti. Questo scenario ormai noto e assodato, riscontrato in ogni studio condotto sul tema in qualunque aeroporto, è stato di nuovo confermato dall'esito di un'indagine condotta sullo scalo di Pisa resa nota lo scorso marzo da ARPAT (l'Agenzia Regionale per l'Am-

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.

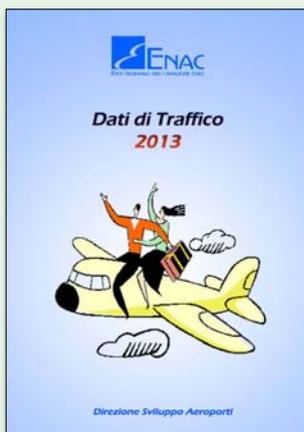
Il vostro aiuto è di vitale importanza in quanto l'attività dell'Associazione si basa sulle quote associative e sul lavoro volontario degli iscritti.

Toscana in Italia: situazione 2013

L'annuale rapporto ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) sul sistema aeroportuale italiano permette di delineare un quadro del traffico aereo toscano nel panorama nazionale. Il rapporto 2013 comprende i numeri registrati sui 47 scali commerciali attivi nel corso dell'anno: in totale i passeggeri movimentati sono stati 143.510.334 (-1,7% sul 2012), 841.843 le tonnellate di merci (-0,3%), 1.322.753 i movimenti aeromobili (-5,6%). Dall'accorpamento dei dati dei singoli aeroporti per regioni, la **Toscana** si è confermata nel 2013 **settimo polo aeroportuale italiano**, con 6.453.086 passeggeri, preceduta da Lazio (40,6 milioni), Lombardia (35,6 milioni), Veneto (13,1 milioni), Sicilia (12,9 milioni), Sardegna (7,1 milioni) e Emilia Romagna (6,9 milioni). Nella media nazionale con segno negativo, la Toscana è stata una delle quattro regioni che è andata in controtendenza (assieme a Sardegna, Sicilia e Umbria), con un incremento di passeggeri (circa 1,8%) trainato dalla crescita dell'aeroporto di Firenze (+7,1%).

Dai dati dei singoli aeroporti il "Galilei" di Pisa, pur a fronte di una lieve flessione (-0,4%) è risultato nel 2013 il 10° scalo per traffico passeggeri, guadagnando una posizione sul 2012. Il "Vespucchi" di Firenze, anche se ha visto uno dei dati più positivi a livello nazionale (+7,1%), si è confermato al 20° posto (dato sempre falsato dal freno costituito dallo stato infrastrutturale e operativo). La scomposizione dei dati passeggeri per tipologie e vettori fornisce conferme dei ruoli dei due scali toscani, rappresentative delle specializzazioni possibili. A Pisa si registra la netta prevalenza della componente di traffico svolto da vettori low cost (80,6%), mentre a Firenze tale tipologia di traffico è risultato basso (23,1%). Entrambi gli scali gestiscono una quota rilevante di traffico internazionale rispetto al nazionale, con un dato superiore al "Vespucchi" di Firenze (83,3%) rispetto al "Galilei" di Pisa (71,36%).

Permane una situazione inadeguata della Toscana nei segmenti del traffico charter (11° polo) e merci (9°), con dati molto bassi rispetto alle altre principali regioni. I voli charter passati nella nostra regione nel 2013 (in gran parte su Pisa) sono stati 1.111, con 84.866 passeggeri, contro - per citare qualche esempio - quasi 790.000 passeggeri in Veneto (tra Venezia e Verona), secondo polo charter nazionale dopo la Lombardia (e prima del Lazio); oltre 605.000 passeggeri charter in Emilia Romagna (quasi 221.000 a Bologna); oltre 402.000 passeggeri in Campania (per ora quasi tutti a Napoli); oltre 129.000 in Piemonte (oltre 124.000 a Torino). Una situazione debole riguarda anche le merci, con 2.084 tonnellate in Toscana nel 2013 (anche in questo caso segmento di traffico quasi esclusivo di Pisa) contro le 34.391 tonnellate in Emilia Romagna (33.557 a Bologna), terzo polo merci nazionale dopo Lombardia e Lazio o le 34.153 del Veneto (con 33.618 tonnellate a Venezia). In entrambi i casi - charter e merci - Bologna si conferma scalo di riferimento per il centro Italia e su tali segmenti di traffico, che manterranno in Pisa la principale struttura di riferimento toscana, dovrebbero essere indirizzati maggiori sforzi per potenziare il ruolo del "Galilei" nel sistema regionale.



biente della Toscana). Lo studio è stato condotto in collaborazione con il Dipartimento Epidemiologico del Servizio Sanitario Regionale della Regione Lazio, il Dipartimento di Chimica dell'Università di Firenze e la società Alitech. Le misurazioni, relative al biennio 2011-2012, sono state eseguite tramite 66 centraline distribuite tra il sedime aeroportuale (11) e l'area urbana di Pisa (55), interessata largamente dai sorvoli e estremamente vicina alle piste. I dati hanno evidenziato come lo scalo non impatti in maniera rilevante sulla qualità dell'aria dell'ambiente urbano e come i valori più bassi di inquinanti si rilevino proprio nei pressi dello scalo.

Nell'occasione, in collaborazione con la 46ª Brigata Aerea, sono state condotte valutazioni anche sulle emissioni di particolato fine, ultrafine e metalli in esso contenuti, andando a effettuare misurazioni in prossimità della pista (punto più critico per l'usura dei pneumatici e dei freni dei velivoli): la ricerca ha evidenziato sulla pista picchi estremamente variabili in coincidenza con atterraggi e decolli, con una percezione di tali particelle apprezzabile entro un ambito limitato a qualche centinaio di metri dalla pista stessa (un effetto simile a quello che interessa i residenti presso plessi scolastici affetti da un intenso traffico di motocicli).

Il quadro delineato per Pisa, con la sua mole di traffico civile e militare (per numero di voli e tipologia di velivoli) e la vicinanza dell'area urbana, avalla ulteriormente i dati rassicuranti degli studi condotti dalla stessa ARPAT (e allegati alla variante al PIT) sullo scalo di Firenze, sia nell'attuale configurazione, sia nello scenario con la nuova pista. Studi che correttamente individuano in altre fonti la causa di inquinamento della piana ben più rilevante e su esse suggeriscono d'intervenire. Un quadro di rassicurazioni, quello inerente anche l'impatto dello scalo fiorentino, che vale per tutto l'intorno aeroportuale della piana ma naturalmente ancora di più per il territorio di Prato, lontano tra i sei e i 14 chilometri dalla nuova pista.



Dallo scorso 14 aprile il corriere DHL Express è tornato a operare in Toscana con il volo Pisa-Lipsia effettuato con Airbus A300F o Boeing 757F (nella foto). Si tratta di un segnale positivo per il traffico merci dello scalo di Pisa, finora attestato su dati piuttosto bassi.

Aeroporto

Anno 18 - Numero 2
N° progressivo 67 - Aprile-Giugno 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-firenze.it
Email assogiannotti@gmail.com

Presidente: Giorgio Morales