



Variante al PIT approvata

Con la votazione del Consiglio Regionale dello scorso 16 luglio è stata approvata la delibera inerente la variante al PIT (Piano d'Indirizzo Territoriale) per "la realizzazione del parco della piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze", dopo circa 11 mesi dall'adozione (26/7/2014), tre anni e cinque mesi dal varo della proposta di delibera in Giunta Regionale (14/2/2011) e cinque anni dall'avvio di questo percorso urbanistico entro cui la Regione ha scelto di ricondurre la gestione della vicenda dell'aeroporto di Firenze. Tempi lunghi, segnati dall'estenuante susseguirsi di scadenze annunciate e saltate; un'approvazione accelerata rispetto a evoluzioni della vicenda che facevano prospettare slittamenti alla nuova legislatura post-elezioni regionali 2015, dopo la definizione della questione dimensionale della pista e del contrastato rapporto con ENAC (e la ridefinizione degli equilibri politici toscani).

Il 16 luglio è stato approvato quindi l'atto urbanistico che riguarda la creazione di un grande "contenitore", il parco agricolo della piana (esteso su 7.000 ettari tra Firenze e Prato in due province e otto comuni), entro il quale sono comprese tante diverse funzioni e attività (agricole, archeologiche, sportive, ecc.), infrastrutture esistenti e in progetto (come le tranvie, il rafforzamento delle tratte autostradali e ferroviarie, l'attuale aeroporto) e l'indicazione di una porzione di territorio entro la quale potrebbe essere collocata la nuova pista per lo scalo fiorentino, alle condizioni dettate al gestore dello scalo con lo stesso atto approvato.

Pista... se, come, quando?

Per realizzare davvero la nuova pista dell'aeroporto di Firenze (dopo gli iter politico-burocratico-urbanistici toscani) occorrono tre-

"Sblocca Italia", sblocca pista?

Mentre era in chiusura questo numero del notiziario, ai primi di agosto, il presidente del Consiglio, insieme ai ministri dell'Economia e Finanze, dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture e Trasporti, ha presentato in conferenza stampa a Palazzo Chigi le linee guida dello "Sblocca Italia" il piano che, grazie alla sburocratizzazione delle pratiche in corso, dovrebbe dare nuova spinta alle principali opere pubbliche nazionali: far partire o ripartire cantieri per 30 miliardi e 402 milioni di euro (il 57% dei quali, per 17 miliardi, da risorse private) e attivare nuove risorse che dovrebbero sbloccare ulteriori cantieri per altri 13 miliardi e 236 milioni di euro.

Tra le "opere più esemplificative tra quelle che verranno sbloccate" contenute nella documentazione presentata sono compresi, per il settore trasporti (strade, ferrovie, porti e aeroporti), cinque scali aerei, per i quali viene indicato il valore dell'intervento comprensivo sia del finanziamento pubblico sia di quello privato: Milano Malpensa (890 milioni), Venezia (360 milioni), Roma Fiumicino (2,1 miliardi), Firenze (280 milioni) e Genova (20 milioni).

L'aeroporto di Firenze, il suo nuovo masterplan e la nuova pista 12/30 parallela all'autostrada potrebbe quindi ricevere a questo punto davvero una spinta decisiva dal Governo negli iter e - forse - anche nei co-finanziamenti verso la reale realizzazione. Una spinta che dovrebbe permettere di superare ogni ulteriore lungaggine procedurale, dagli studi, dibattiti e vincoli ancora previsti negli stessi atti toscani approvati (PIT), alle resistenze sempre vive in Toscana (e non solo) all'idea di uno scalo efficiente nell'area fiorentina.

Lo "sblocca Italia" - se rispondente alle premesse e promesse - dovrebbe consentire di spianare tutto questo, permettendo davvero di realizzare un'infrastruttura attesa da decenni (e colmare una delle più gravi e incomprensibili carenze nel sistema dei trasporti nazionale e europeo). Un'infrastruttura che più di ogni altra giustificerebbe iter accelerati (legati a eventi speciali o meno che siano) e potenziali finanziamenti di supporto (come e quanto consentito dalle norme europee).

Qualcuno, nei mesi scorsi, aveva prefigurato la nuova pista in funzione entro il 2017, magari legata all'ipotesi che Firenze sia sede del vertice G7, altri si sono subito preoccupati di smontare ogni illusione di vedere l'opera in tempi "così brevi". Tra i due fronti ancora contrapposti non si può che appoggiare in pieno la sfida dello "sblocca Italia" e del 2017, confidando nella spinta innovatrice che sta cercando di cambiare il sistema politico italiano (e toscano). Fermo restando che, come ribadiamo da dieci anni, in una vicenda come quella dell'aeroporto di Firenze non si potrà essere certi della realizzazione della nuova pista finché il primo aereo non avrà posato le ruote.



Due Airbus A320 hanno operato negli scorsi mesi sul "Vespucci" di Firenze. Un esemplare della Azerbaijan Airlines (foto a sinistra) ha effettuato in maggio un volo charter da Baku, capitale del paese caucasico. Un ACJ320 (versione "corporate" da 26 posti, foto a destra) della portoghese Masterjet ha effettuato una serie voli privati su Firenze in occasione di eventi ospitati nel capoluogo toscano. L'A320 è il velivolo commerciale più grande che abbia operato a Firenze: sull'attuale pista non può essere impiegato per voli regolari, con la nuova pista potrà essere il nuovo velivolo di riferimento dello scalo.



Il Gulfstream G550 della Inter-Americas Transport utilizzato dal presidente di Corporación América. Il velivolo negli ultimi anni ha fatto scalo più volte al "Vespucci" di Firenze.

quattro anni tra procedure concrete del masterplan aeroportuale, realizzazione delle opere accessorie e della pista vera propria. Tale ordine di tempo era stato annunciato già una decina di anni fa dal precedente proponente la nuova pista (Aeroporti Holding appena divenuto maggiore azionista di ADF) quando prefigurava l'opera pronta nel 2009. Tre-quattro anni sono stati indicati negli scorsi anni da ADF e ENAC e ribaditi ora dal nuovo maggiore azionista Corporacion America. Il problema è però sapere da quando decorre davvero il contatore dei tempi. Avevamo sperato che fosse già partito, perlomeno dallo scorso gennaio con la consegna del masterplan al ministero dopo l'approvazione nel CDA di ADF, non sappiamo se può essere fatto decorrere dal 16 luglio. Anche perché lo stesso presidente della Regione, il giorno dell'approvazione del PIT, ha subito invitato a scordarsi la pista in tempi brevi e men che meno entro il 2017...

Dubbi tempistici (e non solo) sulla realizzazione della pista del "Vespucci", purtroppo, ancora restano: lo stesso atto urbanistico approvato mantiene anche la soluzione nulla, ossia che lo scalo fiorentino resti così com'è; con l'approvazione della variante al PIT sono stati confermati vincoli, condizionamenti e ulteriori iter frapposti alla realizzabilità dell'opera presenti al momento dell'adozione; resta in atto il balletto tra ENAC/ADF e Regione sulla dimensione della pista; per ora non si sa cosa pensi in realtà di vincoli e condizionamenti il nuovo maggiore azionista di ADF, Corporacion America (che eventualmente dovrà realizzare l'opera e sottostare a tali condizioni). Insomma, pur riconoscendo che ora (dal 16 luglio) per la prima volta esiste un atto urbanistico approvato che contempla l'ipotesi di una nuova pista per lo scalo fiorentino, al momento mancano ancora atti chiari che indichino la vera partenza del percorso verso la realizzazione dell'opera.

Sistema (ancora) negato

Se la nuova pista di Firenze mantiene ancora un suo alone d'incertezza, una sicurezza in questa vicenda è che per ora il sistema aeroportuale toscano non c'è, al di là di firme e carteggi. Il sistema non può esserci finché non ci saranno le infrastrutture che tale sistema devono far funzionare, quindi finché non sarà operativa la nuova pista di Firenze e con essa normalizzato il traffico aereo toscano.

Il sistema non può esserci finché in Toscana non varrà un'unica politica aeroportuale regionale per tutti gli scali, per tutti i territori e per tutti gli aspetti della vicenda. Politica purtroppo ancora negata proprio dai condizionamenti confermati per lo scalo di Firenze - e solo per esso - con l'adozione e poi l'approvazione della variante al PIT. Per fare un sistema aeroportuale non basta "cedere le chiavi" degli scali a un unico gestore: è una condizione possibile (anche se non necessaria) che però resta nulla finché non saranno colmate le carenze strutturali del sistema e corrette le storture politiche e gestionali attuate finora.

Il nuovo Gulfstream G550 gestito dalla Sirio ed utilizzato dalla famiglia Della Valle. I velivoli della flotta del gruppo industriale marchigiano (ed in particolare l'AgustaWestland AW139 del presidente della Fiorentina) sono frequenti ospiti dell'aeroporto di Firenze.



ADF & SAT

Il 4 luglio, con il comunicato dei dati definitivi dell'ultima riapertura della OPA (Offerta Pubblica d'Acquisto) sulla SAT di Pisa è arrivata a fine la tumultuosa operazione di sbarco di Corporacion America in Toscana, iniziata formalmente il 4 marzo con l'acquisto del 27,392% di SAT e del 33,402% di ADF. Con la successiva OPA, chiusa per Firenze il 17 giugno e per Pisa il 1° luglio, il gruppo argentino si è assestato come azionista di maggioranza a Pisa (53,039%) e come maggiore azionista a Firenze (48,983%), rafforzando poi il controllo nello scalo fiorentino fino al 61,293% con il patto siglato con SO.G.IM, già detentore del 12,310% di ADF.

Per la scalata alla SAT di Pisa il maggiore contributo all'OPA, che ha riguardato in totale quasi il 25% di azioni, è arrivato dalla Regione Toscana, che ha ceduto l'11,899% delle proprie azioni mantenendo il 5%. Le altre quote sono arrivate da ADF (2,001%) e da azionisti minori (inferiori al 2%). Per l'ADF l'OPA ha avuto un'incidenza minore (circa 15,5%), con la Camera di Commercio di Firenze (5,875%) e l'Ente CRF (3,5%) come maggiori aderenti.

La novità più rilevante di tutta l'operazione, per ora, ha riguardato lo scalo pisano che ha visto per la prima volta passare la maggioranza a un partner industriale privato e l'uscita della Regione dallo storico ruolo di maggiore azionista (equilibrando la presenza nella gestione dello scalo pisano con la stessa quota detenuta in ADF di Firenze, in attesa di uscire da entrambi cedendo le azioni ai Comuni di Pisa e Firenze). Per Firenze si è avuto uno scambio di consegne tra partner industriali, da Aeroporti Holding (presente dal 2003) a Corporacion America. Per gli effetti concreti sulla funzionalità del sistema aeroportuale toscano (realizzazione infrastrutture) si attendono sviluppi.

Aeroporti e piste d'interesse nazionale

In attesa della definitiva approvazione del Piano Nazionale Aeroporti da parte del Governo Renzi, ripercorriamo in queste pagine la distribuzione nelle diverse regioni italiane dei 38 aeroporti riconosciuti d'interesse nazionale secondo l'ultima proposta di piano, elaborata dal Governo Letta.

Ripercorriamo, regione per regione, la distribuzione dei 38 scali definiti "d'interesse nazionale" nell'attuale versione del Piano Nazionale Aeroporti (presentata dal governo Letta nel gennaio 2014) rappresentando negli schemi a fianco il posizionamento degli scali nelle 16 regioni che ospitano tali strutture (Trentino Alto Adige e Valle d'Aosta non sono rappresentate nel piano, Basilicata e Molise non hanno aeroporti). Per ogni scalo sono evidenziate distanza dal centro e dimensione di pista e, nei molti casi in cui in una stessa regione sono presenti più scali, la relativa distanza tra strutture assimilabile o inferiore a quella tra Firenze e Pisa. Riteniamo utile tornare a inquadrare la situazione toscana e fiorentina nel panorama aeroportuale nazionale e riproporre questi aspetti, ben noti ai lettori del nostro notiziario e gli addetti ai lavori, vista la perseveranza della disinformazione, anche istituzionale, che purtroppo contraddistingue ancora il dibattito sulla questione aeroportuale della nostra regione. Una carrellata di dati che dovrebbero aiutare a leggere meglio la vicenda toscana e a far capire quanto siano surreali le polemiche ancora in corso sul numero di scali e dimensioni delle piste.

Una regione, più aeroporti

Delle 16 regioni rappresentate nel piano, 11 hanno più di un aeroporto d'interesse nazionale: 6 in Sicilia (compresi Lampedusa e Pantelleria); 4 in Lombardia; 3 in Calabria, Emilia Romagna, Puglia, Sardegna e Veneto; 2 in Campania, Lazio, Piemonte e Toscana, uno ciascuno nelle altre cinque regioni.

Sette dei 38 scali fanno parte delle tre realtà italiane che rappresentano veri "sistemi aeroportuali", con più strutture a servizio di una stessa città o uno stesso ambito territoriale: Ciampino e Fiumicino per Roma, Linate, Malpensa e Bergamo per l'area milanese, Tesserà e Treviso per Venezia. In nove regioni si hanno situazioni in qualche modo assimilabili per distanza tra strutture a quella toscana, ossia la presenza di più città dotate di propri scali a distanze fino a circa 100 km (leggibili negli schemi a fianco), potenzialmente associabili in una forma di sistema allargato con ruoli e funzioni conseguenti alle rispettive localizzazioni territoriali.

In tutte le principali regioni (tranne la Toscana) l'infrastruttura aeroportuale primaria, per ruolo e traffico gestito, è quella a servizio del maggiore bacino d'utenza regionale, che origina la maggiore domanda di traffico, identificato nell'area della città capoluogo di regione (fa eccezione l'Abruzzo dove l'unico scalo commerciale è a Pescara e il Friuli Venezia Giulia dove lo scalo principale è collo-

LAZIO (40.684.633 passeggeri 2013)



ROMA Ciampino, pista 2.207 m, 15 km da centro
ROMA Fiumicino, pista 3.900 m (1) (3), 32 km da centro

ROMA Fiumicino ← 32 km → ROMA Ciampino

Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: 0

LOMBARDIA (35.654.612 passeggeri 2013)



MILANO Linate, pista 2.442 m, 8 km da centro
MILANO Malpensa, pista 3.920 m (1) (3), 48 km da centro
Bergamo Orio al serio, pista 2.934 m, 5 km da centro
Brescia Montichiari, pista 2.990 m, 20 km da centro

MILANO Linate ← 63 km → MILANO Malpensa

MILANO Linate ← 51 km → Bergamo Orio al Serio

MILANO Linate ← 116 km → Brescia Montichiari

Bergamo Orio ← 68 km → Brescia Maontichiari

Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: 0

VENETO (13.169.716 passeggeri 2013)



VENEZIA Tesserà, pista 3.300 m (1) (3), 12 km da centro
Verona Villafranca, pista 3.068 m, 10 km da centro
Treviso S. Angelo, pista 2.420 m, 3 km da centro

VENEZIA Tesserà ← 34 km → Treviso S. Angelo

VENEZIA Tesserà ← 128 km → Verona Villafranca

Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: 0

SICILIA (12.908.313 passeggeri 2013)



PALERMO Punta Raisi, pista 3.326 m, 37 km da centro
Catania Fontanarossa, pista 2.436 m (3), 2 km da centro
Trapani Birgi, pista 2.695 m, 13 km da centro
Comiso (RG), pista 2.460 m, 5 km da Ragusa
Lampedusa (AG), pista 1.800 m, 0,5 km da centro
Pantelleria (TP), pista 1.675 m (1), 5 km da centro

PALERMO Punta Raisi ← 88 km → Trapani Birgi

Catania Fontanarossa ← 86 km → Comiso (RG)

Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: 0

SARDEGNA (7.105.025 passeggeri 2013)



CAGLIARI Elmas, pista 2.840 m, 9 km da centro
Olbia Costa Smeralda (SS), pista 2.445 m (2), 4 km da centro
Alghero Fertilia (SS), pista 3.000 m, 10 km da centro

Olbia Costa Smeralda (SS) ← 128 km → Alghero Fertilia (SS)

Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: 0

Aeroporti e piste d'interesse nazionale

EMILIA ROMAGNA (6.920.635 passeggeri 2013)



BOLOGNA B.go Panigale, pista 2.803 m, 6 km da centro
Parma, pista 2.122 m, 3 km da centro
Rimini, pista 2.963 m, 8 km da centro

BOLOGNA Borgo P. ← 95 km → Parma
 BOLOGNA Borgo P. ← 125 km → Rimini

Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: Forlì (82 km da Bologna, pista 2.560 m)

TOSCANA (6.453.086 passeggeri 2013)



FIRENZE Peretola, pista 1.750 m (3), 5 km da centro
Pisa S.Giusto, pista 2.993 m (1), 2 km da centro

FIRENZE Peretola ← 80 km → Pisa S.Giusto

Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: Siena (94 km da Firenze, pista 1.390 m), Grosseto (157 km da Pisa, pista 2.349 m), Marina di Campo (pista 949 m).

PUGLIA (5.586.443 passeggeri 2013)



BARI Palese, pista 2.820 m, 12 km da centro
Brindisi Papola Casale, pista 3.048 m (1), 3 km da centro
Taranto Grottaglie, 4 km da centro, pista 3.x00 m

Bari Palese ← 125 km → Brindisi P. C.
 Brindisi P. C. ← 61 km → Taranto Grottaglie

Scali commerciali (esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: Foggia (136 km da Bari, pista 1.438 m)

CAMPANIA (5.402.089 passeggeri 2013)



NAPOLI Capodichino, pista 2.628 m, 5,5 km da centro
Salerno Pontecagnano, pista 1.655 m (2), 14 km da centro

NAPOLI Capodichino ← 83 km → Salerno Pontecagnano

Scali commerciali (esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: 0

PIEMONTE (3.441.384 passeggeri 2013)



TORINO Caselle, pista 3.300 m, 15 km da centro
Cuneo Levaldigi, pista 2.100 m (1), 21 km da centro

TORINO Caselle ← 112 km → Cuneo Levaldigi

Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: Biella (74 km da Torino, pista 1.330 m).

CALABRIA (2.758.772 passeggeri 2013)



Lamezia Terme (CZ), pista 2.416 m (2), 12 km da Catanzaro
Crotona S.Anna, pista 2.000 m, 15 km da centro
Reggio Calabria, pista 1.998 m (1), 5 km da centro

Lamezia T.me (CZ) ← 89 km → Crotona S.Anna

Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: 0

cato in posizione più baricentrica nella regione, nel territorio di Gorizia e a 33 km da Trieste). Tra i 38 scali d'interesse nazionale, due sono i casi di aeroporti ospitati su una base militare strategica, Pisa San Giusto e Trapani Birgi, con relative servitù e vincoli connessi per l'attività aerea e le potenzialità di espansione del traffico civile. Altre strutture, come Rimini Miramare, Treviso Sant'Angelo, Verona Villafranca, Napoli Capodichino, Cagliari Elmas, ecc. hanno dismesso gran parte di tali funzioni, spostate su altre basi, mantenendo in alcuni casi presidi militari minori.

La presenza in una stessa regione di più scali oggi con traffico relativo e un ruolo minore, in funzione di una domanda di traffico non elevata, ma ben strutturati (per dimensione di piste) rappresenta soprattutto una riserva di capacità futura e per questo sono riconosciuti nel piano nazionale. Nessuno scalo maggiore, infatti, ha potenzialità di sviluppo infinito e ancor meno facile in Italia è portare avanti la previsione di nuovi aeroporti (nel nostro paese non si fa un nuovo scalo o una nuova pista dagli anni '70 del secolo scorso, quando in Europa anche solo dagli anni '90 si sono moltiplicate nuove piste e nuovi terminal su aeroporti esistenti e sono stati realizzati diversi nuovi aeroporti). Gli scali ora secondari e più distanti dalle maggiori aree di attrazione sono quindi capacità da salvaguardare per alleggerire in futuro la pressione sulle strutture principali nei segmenti di traffico gestibili su aeroporti più lontani.

Distanze dal centro

La distanza media centro città-aeroporto dei 38 scali inseriti nel piano nazionale risulta di 11,5 km. Escludendo i due hub intercontinentali di Fiumicino e Malpensa (considerando quindi per Roma e Milano solo gli scali più "cittadini") per incentrare la misura su realtà regionali come quelle toscane, la distanza media è di 9,9 km. Evidenziamo questo aspetto dimensionale, descritto tante volte nel nostro materiale informativo, per inquadrare il dato dei principali scali italiani e perché ancora oggi tale aspetto rappresenta una delle più insopportabili falsità ripetute (da decenni) per raccontare come "normali" distanze città-aeroporti di 80-100 km (tabelle complete sono disponibili sul nostro sito internet alla sezione Argomenti). Distanze totalmente fuori scala rispetto a qualunque realtà nazionale e internazionale.

Per curiosità, tra i 38 scali del piano nazionale i più vicini al centro città, escludendo le realtà particolari di Lampedusa e Pantelleria, sono a Pisa e Catania (2 Km), Brindisi, Parma e Treviso (3 km). Gli aeroporti più distanti sono Palermo Punta Raisi (37 km), Ronchi dei Legionari (33 km da Trieste), Cuneo (21 km) e Brescia (20 km). Distanze di 80-100 km (dal centro di importanti bacini d'utenza) possono rientrare nelle logiche low cost "stile Rya-

Aeroporti e piste d'interesse nazionale

nair", cioè di scali lontani preferiti dai vettori a basso costo per le condizioni ottenibili negli accordi con i gestori aeroportuali e che possono svolgere per tale funzione ruoli di maggiore valenza regionale (sono tali attualmente le realtà Pisa-Firenze e Trapani-Palermo, quella in sviluppo Comiso-Catania e prossimamente Salerno-Napoli).

Dimensione piste

Tra i 38 aeroporti d'interesse nazionale oggi il "Vespucchi" di Firenze si pone per dimensione di pista (1.750 m) al 36° posto, seguito solo da Salerno (che sta per allungare oltre i 2.000 m) e Pantelleria; con la pista di 2.000 m lo scalo fiorentino andrebbe al 37° posto, al pari di Crotone e superato da Salerno; con la pista di 2.400 m si porrebbe al 29° posto. Negli schemi di queste pagine sono evidenti le caratteristiche dimensionali delle piste, sostanzialmente tutte superiori ai 2.000 metri anche per più scali di una stessa regione o di uno stesso "sistema aeroportuale". Piste che, per gli scali a servizio di bacini d'utenza più consistenti, in gran parte hanno raggiunto misure simili a quelle discusse oggi per Firenze fin dagli anni '50 e '60 del secolo scorso, in conseguenza delle esigenze operative dei "nuovi" velivoli che venivano introdotti in servizio 50 anni fa e dell'evoluzione del traffico aereo di allora; per molti scali minori (per domanda di traffico) le piste hanno raggiunto le dimensioni attuali con gli allungamenti o i rifacimenti degli anni '90 e 2000 (da Cuneo a Comiso, da Parma a Crotone o Perugia), attuati nella speranza di inserirsi nella rete dei voli low cost, o derivano da originarie esigenze militari.

19 sono gli scali dotati di piste che si possono considerare a capacità intercontinentale, considerando tali quelle dai 2.800 metri in su (capaci di ospitare voli a lungo raggio di linea e charter passeggeri o merci con velivoli wide-body): tre in Lombardia (Milano Malpensa, Bergamo, Brescia) e Puglia (Bari, Brindisi, Taranto), due in Emilia Romagna (Bologna, Rimini), Sardegna (Cagliari, Alghero), e Veneto (Venezia, Verona), uno ciascuno in Friuli Venezia Giulia, Lazio, Liguria, Marche, Piemonte, Sicilia e Toscana. La pista di tali dimensioni non è però sufficiente ad avere un ruolo intercontinentale, ruolo che infatti lo stesso piano nazionale aeroporti, al di là dei due hub di Fiumicino e Malpensa, riconosce solo a Venezia (dove effettivamente sono svolte stabilmente numerose tratte di linea e charter regolari a lungo raggio). Altri scali, tra i quali Pisa, Napoli o Palermo, ospitano linee intercontinentali stagionali, oltre a voli charter e merci a lungo raggio. Bari, Bologna e Taranto hanno allungato le piste più di recente per accogliere voli intercontinentali occasionali (charter o merci), Olbia e Lamezia Terme sono in procinto di attuare lo stesso intervento.

LIGURIA (1.296.042 passeggeri 2013)



GENOVA Sestri, pista 2.916 m, 7 km da centro

Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: Albenga (90 km da Genova, pista 1.492 m).

FRIULI VENEZIA GIULIA (849.086 passeggeri 2013)



Ronchi dei Legionari (GO), pista 3.000 m, 29 km da Gorizia, 33 km da TRIESTE

Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: 0

MARCHE (498.229 passeggeri 2013)



ANCONA Falconara, pista 2.965 m, 13 km dal centro

Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: 0

ABRUZZO (542.963 passeggeri 2013)



Pescara, pista 2.416 m, 4 km dal centro, 97 km da L'AQUILA

Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: 0

UMBRIA (214.025 passeggeri 2013)



PERUGIA S.Egidio, pista 2.199 m, 11 km dal centro

Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: 0



Aeroporti strategici (Firenze e Pisa sono considerati nell'attuale versione di piano nazionale un solo aeroporto strategico condizionato alla creazione di una società di gestione unica.

Note: (1) Aeroporti dotati di più piste (è indicata la maggiore); (2) allungamento pista in corso o in progetto; (3) nuova pista in progetto. Le distanze tra aeroporti indicano km in percorsi stradali.

Fonte: ENAV/AIP (dimensioni piste); società di gestione, ENAC (distanze città-aeroporto).

Ruoli, voli e gestioni

Tra i 38 scali d'interesse nazionale, come detto, tre sono gli hub intercontinentali, Fiumicino, Malpensa e Venezia (quest'ultimo in realtà più che un vero hub è un terminale di tratte intercontinentali giustificate dalla grande attrattiva mondiale della città). Ad oggi solo Venezia, oltre a Roma e Milano, ospita collegamenti diretti con la penisola arabica. 35 aeroporti ospitano voli di linea internazionali (entro Europa, bacino Mediterraneo, repubbliche ex-sovietiche). Sostanzialmente tutti (tranne Salerno in attesa della pista più lunga, Brescia e Taranto che al momento non hanno linee regolari passeggeri) gestiscono voli low cost, ormai presenti su qualunque scalo; tra questi, 23 aeroporti in 15 regioni sono serviti da Ryanair (Crotone lo sarà da settembre, Salerno appena allungata la pista); su 16 scali in 11 regioni opera EasyJet, il secondo vettore a basso costo europeo, che predilige però l'utilizzo degli scali principali e più vicini alle città (ad esempio nel "sistema di Venezia", Ryanair utilizza Treviso, EasyJet scende direttamente su Tesserà). In vari casi uno stesso vettore opera su più scali all'interno di una stessa regione

(ad esempio tra Venezia e Verona in Veneto) o di uno stesso sistema (Linate e Malpensa a Milano, Ciampino e Fiumicino a Roma), tre scali (Crotone, Lampedusa e Pantelleria) hanno solo voli di linea in ambito nazionale.

In una sola regione, la Puglia, esiste un'unica società di gestione per tutti gli scali commerciali. Un'unica società c'è nel sistema di Roma (ADR) e per Linate e Malpensa nel sistema di Milano (SEA). Due società di gestione strettamente interconnesse controllano il sistema di Venezia (SAVE e AerTre). Forme di collaborazione tra scali sono allo studio in tutte le regioni dotate di più scali - e in qualche caso anche tra scali di diverse regioni - sollecitate dalle indicazioni del piano nazionale aeroporti. In nessuna regione però, come abbiamo evidenziato tante volte, l'aspetto gestionale è anteposto a quello infrastrutturale e condiziona tanto pesantemente la predisposizione e l'attuazione di piani e progetti concreti come avviene in Toscana. Un handicap doppio dato che la nostra regione è l'unica che deve ancora dotarsi di opere essenziali (pista di Firenze) per la vera creazione di un sistema aeroportuale.

Firenze e Pisa, voli e vettori

Nelle due tabelle sottostanti sono rappresentate le destinazioni offerte con voli di linea diretti dai due maggiori aeroporti toscani nell'operativo attualmente in vigore (estate 2014). Le caratteristiche dei due scali per collocazione, distanza ed entità dei rispettivi bacini di riferimento primari comportano inevitabilmente una parziale sovrapposizione nelle rotte e la possibile presenza di uno stesso vettore su entrambi gli scali.

Nel panorama aeroportuale nazionale Firenze e Pisa si inseriscono attualmente con un'offerta di 63 diverse destinazioni, 52 disponibili solo da Pisa, 11 solo da Firenze, 18 destinazioni comuni offerte da entrambi gli scali. 32 sono le compagnie aeree che gestiscono tali voli, con quattro vettori che operano sia su Pisa sia su Firenze.

Situazione

Il quadro della situazione, leggibile nelle tabelle a fianco, evidenzia già bene i ruoli e le specializzazioni di massima possibili, oggi e in futuro, per due scali come quelli toscani (indipendentemente dalla forma di gestione), ma anche le storture presenti attualmente per la situazione di carenza strutturale dello scalo di Firenze. Sullo scalo fiorentino (29 destinazioni) prevalgono i voli per gli hub e importanti città italiane (da raggiungere col mezzo aereo) e europee, gestiti prevalentemente da vettori tradizionali, alcuni vettori low fare (a tariffe basse, ma che prediligono gli scali principali, più vicini alle aree da servire) e qualche volo estivo più turistico. L'offerta dal "Vespucci", pur importante in relazione alla situazione dello scalo, resta ben al di sotto delle potenzialità e della domanda reale dell'area fiorentina, sia per le destinazioni sia per i vettori che, come noto, in molti casi sono respinti dalle disfunzioni operative della pista attuale.

Al "Galilei" di Pisa (70 destinazioni) prevale nettamente il traffico low cost vero e proprio, gestito in gran parte da Ryanair (48 destinazioni) che ha nello scalo pisano una delle maggiori basi europee. Molti sono i voli tipici del vettore irlandese: voli da aeroporti secondari e più lontani usati per servire grandi città (come Beauvais, Charleroi, Hahn, Modlin, Torp o, in Italia, Trapani e Comiso); voli da cittadine meno note nella rete dei collegamenti aerei (come Bournemouth o Cork) e che generano soprattutto traffico turistico verso la Toscana o invogliano nuovo traffico principalmente turistico in uscita. Al fianco di Ryanair e delle altre low cost, operano a Pisa anche alcuni vettori tradizionali con voli per gli hub e grandi città, in parte in risposta alla domanda del bacino d'utenza primario del "Galilei" incentrato sull'area della costa toscana, che è anch'esso di rilievo, in parte per "posare le ruote" comunque in Toscana a fronte dell'impossibilità di scendere direttamente su Firenze. Quest'ultima situazione è quella che genera le situazioni più improprie in ottica di sistema (oltre che di scarsa funzionalità per l'utenza), con destinazioni servite da Pisa sia con voli low cost sia tradizionali, con scalo sia negli aeroporti se-

Firenze "Amerigo Vespucci"

Bari	Vueling	Ginevra	Ethiad Aw
Cagliari	Vueling	Ibiza	Vueling
Catania	Volotea, Vueling	Lione	HOP!
Olbia	Meridiana	Londra City Airport	British Aw/BA CityFl.
Palermo	Volotea, Vueling	Londra Gatwick	Vueling
Roma Fiumicino	Alitalia	Madrid	Vueling
		Mikonos	Vueling
Amsterdam	KLM	Monaco	Air Dolomiti
Barcellona	Vueling	Nantes	Volotea
Berlino Tegel	Vueling	Parigi CDG	Air France
Birmingham	FlyBe	Parigi Orly	Vueling
Bordeaux	Volotea	Santorini	Vueling
Bruxelles	Brussels Al	Spalato	Vueling
Copenaghen	Vueling	Stoccarda	Air Berlin
Dusseldorf	Air Berlin	Vienna	Austrian Al, Fly Niki
Francoforte	Lufthansa	Zurigo	Ethiad Aw, Swiss

PISA "Galileo Galilei"

Alghero	Ryanair	Hahn (Francoforte)	Ryanair
Bari	Ryanair	Haugesund	Ryanair
Brindisi	Ryanair	Helsinki	Finnair
Cagliari	Ryanair	Ibiza	Ryanair
Catania	AirOne	Istanbul	Turkish Al
Comiso	Ryanair	Kos	Ryanair
Lamezia Terme	Ryanair	Leeds-Bradford	Jet2
Olbia	Air One	Lisbona	Ryanair
Palermo	Ryanair	Liverpool	Ryanair
Roma Fiumicino	Alitalia	Londra Gatwick	British Aw, EasyJet
Trapani	Ryanair	Londra Heathrow	British Aw
		Londra Luton	EasyJet
Amsterdam	Transavia	Londra Stansted	Ryanair
Barcellona	Vueling	Lubecca (Amburgo)	Ryanair
Beauvais (Parigi)	Ryanair	Madrid	Ryanair
Belfast	Jet2	Malta	Ryanair
Berlino Shoenefeld	EasyJet	Manchester	Ryanair
Berlino Tegel	AirOne	Marrakesh	Ryanair
Billund	Ryanair	Modlin (Varsavia)	Ryanair
Bournemouth	Ryanair	Monaco	Air Dolomiti/LH
Bristol	Ryanair	Mosca Sheremetyevo	AirOne
Bucarest Otopeni	WizzAir	New York JFK	Delta Al
Budapest	Ryanair	Newcastle	Jet2
Cefalonia	Ryanair	Oslo	Norwegian, SAS
Colonia	Germanwings	Palma di Maiorca	Ryanair
Charleroi (Bruxelles)	Ryanair	Parigi Orly	Transavia F., EasyJet
Copenaghen	Norwegian, SAS	Praga	AirOne
Cork	Ryanair	Prestwich (Glasgow)	Ryanair
Cracovia	Ryanair	Rodi	Ryanair
Creta	Ryanair	Salonico	Ryanair
Danzica	Ryanair	San Pietroburgo	AirOne
Dublino	Ryanair	Siviglia	Ryanair
East Midlands	Ryanair, Jet2	Skavsta (Stoccolma)	Ryanair
Edimburgo	Ryanair	Stoccolma	Norwegian, SAS
Eindhoven	Ryanair	Tenerife Sud	Ryanair
Fez	Ryanair	Tirana	AirOne, Blue Panorama, New Livingston
Fuerteventura	Ryanair		
Girona (Barcellona)	Ryanair	Torp (Oslo)	Ryanair
Goteborg City Airport	Ryanair	Valencia	Ryanair
Gran Canaria	Ryanair	Weeze (Dusseldorf)	Ryanair

Note: in grassetto sono evidenziate le destinazioni offerte sia su Firenze, sia su Pisa e i vettori che operano su entrambi gli scali. Fonte: Orari in vigore (estate 2014) ADF e SAT.

Firenze e Pisa, voli e vettori

condari, sia su strutture principali: è il caso, ad esempio, di Oslo (Ryanair per Torp, SAS e Norwegian per Oslo Gardermoen) o di Stoccolma (Ryanair per Skavsta, SAS per Stoccolma Arlanda), o di collegamenti effettuati da vettori tradizionali per importanti città (Finnair per Helsinki, Turkish per Istanbul, British Airways per Londra Heathrow e Gatwick), vettori che in ogni altra regione dove sono presenti operano tali rotte sugli scali principali a servizio del maggiore polo attrattivo.

Nell'operativo di Pisa è presente anche questa estate la linea intercontinentale stagionale per New York JFK di Delta Air Lines, anche se offerta per il 2014 con un velivolo a minore capienza (Boeing 757 da 167 posti al posto del Boeing 767 da 214 posti).

Evoluzione

Finché il "Vespucchi" di Firenze manterrà l'attuale assetto infrastrutturale, con il conseguente fardello di disfunzioni operative (ossia finché non sarà operativa la nuova pista), la situazione rimarrà pressoché invariata nelle sue distorsioni, con l'offerta depotenziata rispetto alle reali necessità dell'area fiorentina e vettori respinti e i dirottati su altri scali, soprattutto nelle altre regioni meglio attrezzate. Con il nuovo assetto del "Vespucchi" (nuova pista) potrà esserci un normalizzazione del traffico aereo toscano, con un'inevitabile quota di riassetto dei voli tra i due scali. Un riassetto che comunque, pur ipotizzando uno spostamento di qualche vettore da Pisa a Firenze, interesserebbe una quota minimale dei voli dello scalo pisano, compensabile con il consolidamento del suo ruolo primario nell'attività low cost (e auspicabilmente con un maggior impegno nel charter e nelle merci).

Firenze, accogliendo i vettori finora respinti (in molti casi scesi a Bologna) potrà attivare nuovi voli per gli hub, le maggiori città europee e del bacino del Mediterraneo, in parte anche già servite con low cost da Pisa (come Budapest, Bucarest, Lisbona, Varsavia, Valencia, ecc.), arrivando fino a qualche linea di medio raggio come quella per Mosca e qualche collegamento con gli hub della penisola arabica (Doha) servito da vettori che impiegano velivoli "narrow body" (come la famiglia Airbus A320). Servizi - quest'ultimi - che in quanto voli per gli hub non avrebbero senso se offerti all'area fiorentina da Pisa. Lo scalo fiorentino, arrivando a saturare così la propria capacità, potrà eventualmente rinunciare a voli prettamente turistici come quelli per le tipiche mete estive.

Pisa, come detto, è logico che mantenga (e sviluppi) soprattutto le destinazioni tipiche low cost, come quelle di Ryanair, per gli scali più distanti dalle grandi città e per mete meno note sulle quali sviluppare nuovi flussi di traffico da/per la Toscana (si consideri

che in una rete di quasi 150 destinazioni internazionali toccate dal vettore irlandese per ora da Pisa sono attivate 40). Non avrebbe senso, come qualcuno paventa, un trasferimento di Ryanair a Firenze. Fermo restando che il vettore irlandese potrebbe decidere di offrire qualche rotta anche dal "Vespucchi" (e nessuno potrebbe impedirglielo), sarebbe un errore inserire la "logica Ryanair" (e accordi conseguenti) su uno scalo come il "Vespucchi" a forte attrattiva per i vettori tradizionali e in ogni caso sullo scalo fiorentino non ci sarebbe lo spazio che Ryanair trova su un aeroporto come Pisa, dove occupa da sola gran parte della capacità con i suoi sette (attuali) aerei di base.

In sostanza, è corretto e doveroso che voli e vettori finora impropriamente portati a Pisa o gestiti solo a Pisa facendo leva sulle criticità operative di Firenze e sulla conseguente artificiosa distorsione della concorrenza, tornino sullo scalo corretto (o partano anche da esso); sarebbe improprio che Firenze sviluppasse logiche da low cost estremo, al di là di una quota minima di voli a basso costo che ormai è gestita da qualunque scalo commerciale. Sarebbe di una gravità assoluta, oltre che non attuabile, se qualcuno - gestore unico o meno che sia - intendesse manipolare ancora l'evoluzione del traffico aereo toscano ostacolando il necessario processo di riassetto e normalizzazione.



ROBERTO GENTILI

Sopra: il Boeing 737-800 è il velivolo più utilizzato per i voli di linea sullo scalo di Pisa. Nella foto: un esemplare della Ryanair, maggiore operatore del "Galilei", che opera sull'aeroporto con sette velivoli di base. Sotto: l'Airbus A319 è l'attuale aereo di riferimento per l'aeroporto di Firenze. Nella foto: uno degli esemplari di Vueling impiegati per la base fiorentina.



MARCO IAROSI

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.

Norme europee, interpretazioni toscane

Tra le stravaganti teorie che ricorrono tra chi continua a remare contro la nuova pista del "Vespucci" c'è anche la bizzarra idea che lo scalo fiorentino non abbia diritto d'esistenza e men che meno di beneficiare di eventuali fonti di finanziamenti pubblici perché ciò violerebbe norme europee. A parte il fatto che l'aeroporto di Firenze esiste da prima che nascesse la Comunità Europea e fa voli commerciali da prima che venissero emanate norme europee in materia, ovviamente l'interpretazione anti-pista delle attuali regole fatta in Toscana non ha alcun fondamento.

L'Unione Europea lo scorso febbraio ha effettivamente emanato una nuova direttiva (2014/C 99/03) inerente la regolamentazione della possibile concessione di aiuti di Stato a aeroporti e compagnie aeree, anche per evitare il proliferare di scali e la sovrapposizione di offerta di voli, ma ciò non ha nulla a che vedere con la realtà fiorentina. La norma, che sostituisce le precedenti in materia (del 1994 e 2005), è stata pensata per regolamentare il settore in conseguenza del grande sviluppo dei voli low cost che, se da una parte hanno reso il mezzo aereo accessibile a tutti incentivando la mobilità dei cittadini europei, dall'altra hanno creato le condizioni perché qualunque scalo possa inserirsi nella rete dei collegamenti aerei tramite accordi con i vettori (co-marketing), indipendentemente dall'entità reale della domanda nel proprio bacino d'utenza. L'obiettivo è evitare che aiuti di Stato possano incentivare queste situazioni, distorcendo le normali regole del mercato e della regolare concorrenza sviluppando offerta da aeroporti secondari e di per sé non supportati da reali esigenze. Ovviamente questo non è il caso dell'aeroporto di Firenze che serve uno dei bacini d'utenza potenzialmente più importanti d'Italia (ma anche a livello europeo) per domanda di voli e interesse dei vettori. Eventuali forme di finanziamento che si rendessero accessibili per il "Vespucci" sarebbero quindi più che giustificate, in un'entità che la stessa norma europea indica in base al traffico dello scalo e quindi alla capacità del gestore di autofinanziare l'investimento (50% dell'importo per scali fino a tre milioni di passeggeri annui, quindi anche per lo scalo fiorentino). Ma il progetto fiorentino è ancora più giustificato anche in ottica di norme europee in quanto finalizzato alla drastica riduzione dell'impatto ambientale di uno scalo esistente (effetto della nuova pista, per tutte le note ragioni) e all'eliminazione di "colli di bottiglia" nella gestione del traffico aereo causati oggi dalla scarsa funzionalità di pista e procedure di volo.



Nell'immagine le rotte (in tratteggio) dell'attuale pista che sorvolano a bassa quota la zona di Quaracchi, a ridosso dello scalo, e l'abitato di Sesto Fiorentino e quelle (linea continua) della nuova pista che passano sugli svincoli autostradali, lontano da Sesto e a grande distanza da Prato.

Prato fuori pista...

Passate le baruffe elettorali non accennano a passare le strane teorie anti-aeroporto (di Firenze) sostenute da gran parte del sistema politico pratese. Teorie tanto strane che a volte si ha l'impressione che neppure chi le inventa possa credere davvero a ciò che dice. Il copione è noto: l'impatto dei voli oggi su Quaracchi (700 m dall'attuale pista) che si sposterebbe sul Duomo di Prato (9 km dalla nuova pista e fuori traiettoria), come se il centro pratese si fosse spostato tra i campi campigiani, all'intersezione tra le autostrade A1 e A11; le ricadute positive di un aeroporto efficiente sul territorio, universalmente riconosciute, sarebbero arginate entro la cinta muraria di Firenze (magari con tanto di armigeri sul confine); devastanti conseguenze ambientali e sanitarie, mai scritte né pensate in alcuno studio, colpirebbero Prato e la piana con effetti catastrofici che se fossero minimamente veri prefigurerebbero l'esistenza di scenari da "day after" attorno a tanti altri aeroporti, a cominciare da Pisa, dove gli aerei (ben più grandi di quelli previsti a Firenze) da decenni vanno e vengono, volando tranquillamente anche su abitati e parchi, senza che risulti notizia di territori desertificati o popolazioni decimate. E così via...

Ferma restando tutta la comprensione per il risentimento degli amministratori pratesi (e di altri comuni) che con il parco della piana si sono visti vincolare dalla Regione un'area enorme di territorio, in parte destinata dai propri piani urbanistici all'edificazione, sarebbe auspicabile che vengano calibrati meglio gli argomenti e i bersagli delle polemiche, dato che in tutto questo pista e aerei c'entrano di per sé poco o nulla.

Svolta sestese?

Se da Prato e altri comuni della piana proseguono i toni bellicosi, con il nuovo sindaco sembra

essere arrivata finalmente una svolta storica nell'atteggiamento dell'amministrazione di Sesto Fiorentino verso la questione aeroporto dopo decenni di muro di gomma. Una svolta verso il buon senso nell'affrontare l'argomento, ma anche nella considerazione per la propria città e i propri cittadini che da una pista parallela all'autostrada A11 avranno soprattutto benefici, dato che vedranno sparire i decolli dall'attuale pista che da sempre girano e salgono proprio sull'abitato di Sesto (con la pista 12/30 il territorio sestese sarà sorvolato per un piccolo tratto al fianco dell'autostrada, ben lontano dalle aree abitate). Più consistente il contributo sestese alla nuova pista per territorio fisicamente interessato dall'opera. Ma anche in questo caso va considerato che il sedime di una pista è soprattutto una grande area verde vincolata a rimanere tale per sempre (niente a che vedere con le vere cementificazioni della piana) e che tale sedime resta comunque inserito nella vasta area della piana di Sesto che rimane destinata a parco.

Aeroporto

Anno 18 - Numero 3
N° progressivo 68 - Luglio-Settembre 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 associogiannotti@gmail.com

Presidente: Giorgio Morales