



Masterplan in iter

Avevamo chiuso lo scorso numero di Aeroporto mentre stava completandosi (4/11/2015) la seconda fase di "Osservazioni" nell'ambito della procedura VIA sul masterplan 2014-2029 del "Vespucci" (osservazioni alle integrazioni presentate da Toscana Aeroporti il 3/9/2015). Diamo quindi conto di ciò che si è susseguito da allora nell'iter, che ad oggi attende il pronunciamento definitivo di chiusura VIA da parte del Ministero dell'Ambiente, per poi procedere nel corso del 2016 con i successivi passaggi al Ministero delle Infrastrutture e nella Conferenza dei Servizi, propedeutici agli espropri, le gare di appalto e quindi all'apertura di cantieri.

30 sono le "Osservazioni" agli atti inviate a Roma da enti e istituzioni toscane inerenti le integrazioni al masterplan e al relativo SIA (Studio Impatto Ambientale): sei presentate da comuni dell'area (Calenzano, Campi Bisenzio, Carmignano, Firenze, Poggio a Caiano, Sesto Fiorentino); una da un'amministrazione sovracomunale (Città Metropolitana di Firenze); quindi da istituzioni del territorio (tra le quali l'Università di Firenze), comitati della piana, associazioni ambientaliste e di altra natura, soggetti privati (tra i quali il Consorzio Castello). In data 25/11/2015 ENAC ha prodotto un documento di "Controdeduzione" alle osservazioni dell'Università di Firenze, che a sua volta ha replicato con un'ulteriore "Osservazione" (23/12/2015) per reiterare le contestazioni ad ENAC. In data 2/12/2015 sono state poste agli atti le "Inte-

Due delle immagini artistiche esposte nella mostra ospitata nell'aerostazione del "Vespucci" in occasione del "Florence Spotters Photo Exhibition 2016". A pagina 8 riportiamo la notizia relativa all'evento.

Vent'anni

Vent'anni fa nasceva l'Associazione "Valentino Giannotti per lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze". Avevo da poco lasciato la carica di Sindaco. Nei primi anni '90 mi ero impegnato a fondo per lo sviluppo del "Vespucci" ma con scarsi risultati. Avevo ottenuto soltanto l'allungamento della pista per 250 metri, dopo un faticoso compromesso con la Regione. Ma non vidi la realizzazione di quell'intervento, avvenuto qualche anno dopo. Fu Eugenio Giani, che era stato un mio giovane assessore, a darmi il suggerimento. «Perché non ricostituisci il comitato di Bonsi?» L'ingegner Giorgio Bonsi, che era da poco scomparso, era stato un coraggioso sostenitore dello sviluppo dell'aeroporto con il suo combattivo comitato.

Feci così nascere l'Associazione che volli intitolare a Valentino Giannotti, già Presidente appassionato della società di gestione dell'aeroporto, scomparso poco prima. Potei avvalermi della competenza e dell'impegno dei fratelli Marco e Sergio Iarossi, già collaboratori di Bonsi, della figlia Monica e di Luciano Nustrini, architetto e pilota, detentore di numerosi record di volo (purtroppo scomparso alcuni anni dopo per un incidente aereo in Nuova Zelanda, dove aveva scelto di risiedere).

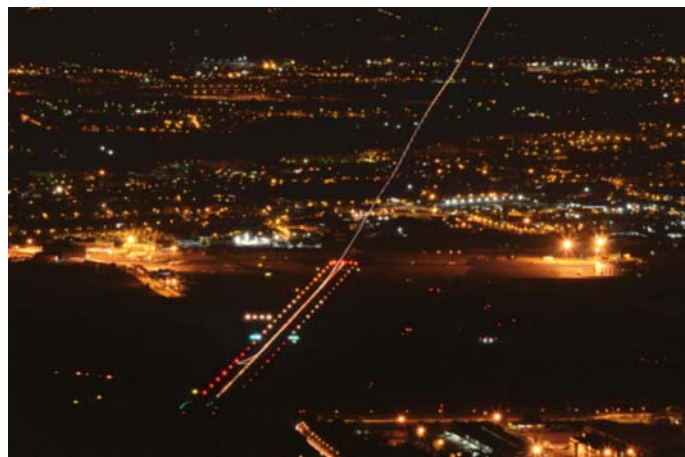
L'Associazione fu subito molto attiva. Nel gennaio del 1997 organizzò, con la collaborazione della Camera di Commercio, presieduta da Alberto Carmi, un convegno "Il Vespucci oltre il 2000" con la partecipazione di rappresentanti delle istituzioni, di politici ed operatori aeroportuali. Nell'occasione venne presentato un documento sull'aeroporto di Firenze "Situazione, problemi e prospettive" ricco di dati, argomentazioni e proposte. Il documento ebbe il pieno consenso delle forze economiche fiorentine e in particolare dell'Associazione Industriali che sollecitarono le amministrazioni locali a realizzare gli interventi indicati.

Nacque poi "Aeroporto" il notiziario dell'Associazione che da allora non ha mai interrotto le pubblicazioni ed è giunto fino ad oggi, sostenuto dagli iscritti all'Associazione. Il notiziario ha sempre tenuto vivo il tema dell'aeroporto con approfondite documentazioni, prese di posizione ben argomentate, polemiche, quando occorreva (e occorreva spesso). Talvolta la stampa cittadina citava le tesi di "Aeroporto", ma più spesso il notiziario influiva, senza essere citato, sui dibattiti pubblici nelle istituzioni e nella politica. Insomma il problema dell'aeroporto ha trovato spazio di discussione sui dati reali e non sulle semplificazioni aprioristiche e sulle avversioni pseudoideologiche (comunque sempre presenti).

Dopo vent'anni (ma in realtà sono molti di più) siamo a un punto di svolta. La società unica fra Pisa e Firenze, la scelta della Regione per la nuova pista parallela all'autostrada, il ruolo strategico riconosciuto all'aeroporto Pisa-Firenze (che i due aeroporti singolarmente non avrebbero avuto) sono risultati ai quali forse un po' abbiamo contribuito.

Certo la scelta del Presidente della Regione Enrico Rossi è stata decisiva (al di là della disputa inutile sui 2.000 o 2.400 metri) e gliene abbiamo dato atto. Oggi il percorso amministrativo procede correttamente, ma la meta non è ancora vicina. Sappiamo che gli ostacoli non mancheranno. Non sappiamo quando il primo aereo decollerà dalla nuova pista. Abbiamo sempre detto che l'aeroporto avrà un ruolo strategico nella crescita di Firenze e della Toscana. Perciò non ci fermiamo. Dopo vent'anni continueremo nel nostro impegno finché il risultato non sarà stato concretamente raggiunto.

Giorgio Morales



grazioni volontarie" (integrazioni alle integrazioni del 3/9/2015) prodotte da Toscana Aeroporti per precisare e ribadire vari aspetti delle valutazioni ambientali (14 documenti). In data 4/12/2015 è stato trasmesso a Roma il parere della Regione Toscana, composto dalla delibera di Giunta (n.1168 del 30/11/2015) e dal parere espresso dal Nucleo di valutazione ambientale (n°110 del 6/11/2015), che ha raccolto a sua volta nove pareri di enti locali e 13 pareri di enti tecnici e settori regionali. In allegato sono stati reinviati a Roma anche il precedente parere del Nucleo di valutazione ambientale (n°106 del 23/6/2015) con annessi i pareri di enti e istituzioni toscane (tutto il materiale è consultabile sul sito del Ministero dell'Ambiente/sezione VIA e, per quanto riguarda il parere regionale, sul sito della Regione Toscana/sezione Leggi, atti e documenti).

Altre opere

Come era stato anticipato nella comunicazione al Consiglio regionale del 25/11/2015 la Giunta Regionale ha posto tra i vincoli per l'espressione di un parere favorevole al masterplan del "Vespucci" di Firenze (ai fini della procedura VIA) la sottoscrizione da parte dei soggetti pubblici e privati coinvolti di un accordo di programma che garantisca la realizzazione di una serie di altre opere. In particolare: «*estensione del sistema tranviario verso Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio; completamento del sistema tranviario fiorentino attualmente in corso di realizzazione e di collegamento anche con l'aeroporto; potenziamento dei collegamenti ferroviari tra Pistoia, Prato e Firenze in funzione delle nuove potenzialità della rete a seguito degli interventi infrastrutturali programmati o in corso; realizzazione di collegamenti tra gli aeroporti di Firenze e Pisa attraverso interventi di velocizzazione ferroviaria, investimenti sulla rete infrastrutturale e sul livello di qualità dei convogli, la realizzazione della linea tranviaria T2 e del people mover tra Pisa stazione e Pisa aeroporto; progettazione e realizzazione della tangenziale nord-est di Pisa; realizzazione della terza corsia autostradale tra Firenze e Pistoia e risoluzione dello svincolo urbano di Peretola e di Ponte a Greve; il potenziamento dei collegamenti stradali nella piana fiorentina e la costruzione di un nuovo ponte sull'Arno a Signa*».

Bilancio 2015, prospettive 2016

Con 2.419.818 passeggeri (+7,5% sul 2014, dati Assaeroporti) il "Vespucci" di Firenze ha proseguito anche nel 2015 una crescita superiore alla media nazionale, anche se con percentuale in frenata rispetto all'incremento a due cifre del 2014. La componente più consistente resta il traffico internazionale (circa 84% del totale, in crescita del 9,9% sul 2014) rispetto a quello nazionale (16%, in calo del 3,6%). Con questi numeri lo scalo fiorentino, nella statistica di Assaeroporti che attualmente raggruppa i gestori di 35 aeroporti, si posiziona al 16° posto, salendo di un gradino rispetto al 2014 (ha superato lo scalo di Lamezia Terme). Numeri che, come ogni anno, vanno interpretati tenendo conto della situazione dello scalo che con le note disfunzioni strutturali e operative della pista esistente frena la normale evoluzione dei voli e del traffico. Ne è testimonianza la chiusura problematica del 2015 con un dicembre caratterizzato pesantemente dagli effetti della scarsa visibilità sull'attuale assetto dello scalo (proseguiti anche nei primi giorni del 2016) che hanno provocato dati mensili molto negativi (-12% nei passeggeri, -10,2% nei movimenti).



MARCO IAROSI

La principale novità del 2015 per il "Vespucci" è stato l'arrivo a Firenze della spagnola Iberia con il volo da Madrid, operato dal 1° aprile con Airbus A319.

Sul fronte dei voli, il 2015 ha visto una prima metà dell'anno molto positivo con l'apertura dei voli di Iberia da Madrid, Swiss Airlines da Ginevra, Blue Air da Bucarest e i voli stagionali per Olbia e Tel Aviv di Vueling. Nel corso dell'anno è stato aperto e poi chiuso il volo da Tirana di Blu Panorama (per la cessione del velivolo turboelica impiegato su Firenze) e l'israeliana Arkia ha effettuato una serie di voli bisettimanali da Tel Aviv. Per il 2016, al momento, è prevista entro marzo la ripresa dei collegamenti sospesi nel periodo invernale (Bruxelles di Brussels Airlines, Vienna di Austrian Airlines e Niki, Dusseldorf e Stoccarda di Air Berlin, Lione di HOP!) e dovrebbero essere riconfermate le rotte stagionali o estive di Vueling (Berlino, Cagliari, Copenhagen, Ibiza, Olbia, Santorini, Spalato, Tel Aviv). Non sono invece previsti ad oggi aperture di nuovi collegamenti. Con questo quadro, salvo variazioni, l'andamento passeggeri per il 2016 si assesterà probabilmente su livelli in linea con la media nazionale.

DATI DI TRAFFICO 2015

	passeggeri	15/14	aerei	15/14	cargo (tons.)	15/14
Firenze	2.419.818	+7,5%	34.269	+0,3%	236,8	-11,9%
Pisa	4.804.774	+2,6%	39.515	+1,7%	8.695,2	+5,9%

Fonte: Assaeroporti.



Lo scorso 23 novembre un Airbus A320 è stato impiegato per la prima volta in un volo di linea sul "Vespucci" di Firenze. Il velivolo, appartenente all'inglese Titan Airways (nella foto), ha effettuato un volo per conto di CityJet sulla tratta Firenze-London City in sostituzione dell'Avro RJ85 abitualmente impiegato e bloccato per un guasto tecnico. Il velivolo ha operato con carico ridotto (circa 80 passeggeri su 150 posti) e in arrivo a Londra ha dirottato su Stansted non potendo utilizzare la pista corta del city airport.



In sostanza, il progetto della nuova pista di Firenze viene vincolato dalla Regione alla certezza realizzativa di opere nell'area fiorentina e in altri ambiti toscani in gran parte da lungo tempo nelle pianificazioni regionali ma non attuate o completate e che andrebbero comunque fatte (o avrebbero dovuto essere state fatte) indipendentemente dalla vicenda aeroportuale. Uno scenario tutto da decifrare negli effetti: se l'attuazione del progetto nuova pista potrà essere in qualche modo un traino per altre opere non si potrà che plaudire al risultato ottenuto. Significherebbe aggiungere un ulteriore elemento positivo alla lunga lista di benefici conseguenti alla realizzazione del masterplan del "Vespucci".

Tutt'altra cosa sarebbe se la costruzione di questo accordo "extra-aeroporto" dovesse diventare motivo di un qualsiasi ulteriore ritardo degli iter in atto per avviare l'adeguamento dello scalo fiorentino, pericolo reale vista anche la miriade di soggetti coinvolti e il fatto che viene chiesto prima della chiusura della fase approvativa del masterplan e della Conferenza dei Servizi. In tal caso sarebbe un'impostazione (e una condizione) da rigettare, tenendo svincolate dal resto procedure e tempistiche del progetto pista il cui grado di urgenza e priorità dovrebbe essere ben chiaro e acquisito da chi voglia risolvere la questione aeroportuale fiorentina e toscana.

Dubbi pareri

Con la delibera del 30/11/2015 la Giunta Regionale ha rimesso alla valutazione dei tecnici romani (Ministero dell'Ambiente) il parere fortemente critico verso il masterplan del "Vespucci" e il relativo studio ambientale espresso

Immagine della nuova pista 12/30 del "Vespucci". Tra i benefici del nuovo assetto dello scalo c'è la diversa incidenza delle condizioni meteorologiche sull'attività aerea, sia per i venti sia per la visibilità, grazie all'assenza di ostacoli dal tratto finale della nuova procedura di atterraggio e alla disponibilità di spazi per installare migliori strumentazioni, con ricadute positive anche sotto l'aspetto ambientale.

dal Nucleo Regionale di Valutazione Ambientale. Un parere che replica nei toni e contenuti quello già espresso in giugno nell'ambito della stessa VIA e coerente con l'atteggiamento critico verso lo scalo fiorentino e i suoi progetti esternato da vari settori dell'amministrazione regionale e di altri enti coinvolti in tutto il percorso di costruzione della variante al PIT e nel lungo percorso partecipativo svolto su parco e aeroporto. Un parere che quindi non meraviglia ma lascia alquanto perplessi.

Se infatti è usuale e inevitabile che in processi di questo tipo, su progetti così importanti, siano avanzate considerazioni e poste all'attenzione criticità di cui tenere conto nel proseguo delle procedure e nell'attuazione dei progetti, non appare per nulla usuale un parere che contesta tutto il materiale prodotto per la procedura di VIA, tanto da ritenere di non poter proprio giudicare i relativi progetti e studi ambientali. Tenderemmo a escludere le possibilità che decine di tecnici specializzati di vari settori, società, laboratori, ecc. di tutta Italia che per oltre un anno hanno lavorato a studi e progetti sul masterplan, in molti casi supportati e validati dai tecnici degli enti responsabili dell'aviazione nazionale (ENAC e ENAV), abbiano potuto tutti sbagliare tutto nello svol-

Con l'entrata in servizio del primo Airbus A320neo (new engine option), lo scorso 25 gennaio sulla tratta Francoforte-Monaco di Lufthansa, ha preso il via la nuova era "ecologica" dell'aviazione. I nuovi Airbus, così come i velivoli di nuova generazione di Boeing (737 MAX), Bombardier (CSeries) ed Embraer (EJet E2), garantiscono una netta riduzione delle emissioni acustiche, delle impronte di rumore sul territorio, dei consumi di carburante e delle emissioni gassose. Anche la nuova pista del "Vespucci" sarà utilizzata in gran parte da questi nuovi velivoli, determinando impatti inferiori a quelli oggi stimati negli studi ambientali.

gimento del proprio lavoro (anche statisticamente non pare possibile). Se quindi fosse da ritenere valida la contestazione generale del Nucleo VIA toscano, non resterebbe che pensare a iter, studi e progetti aeroportuali volutamente costruiti per farsi dire "no". Ma in questo caso più che in una procedura VIA saremmo in una trama degna di un nuovo libro di Dan Brown da ambientare a Firenze. Più plausibile che il parere del nucleo regionale (e altri pareri di enti locali in esso rilanciati) siano da ritenere un tantino esagerati. Anche perché più che l'analisi grammaticale di ogni singola parola utilizzata nelle migliaia di pagine di studi o l'ingaggio di una sorta di disfidata tra tecnici, l'aspetto essenziale di questa vicenda dovrebbe essere l'obiettivo finale da raggiungere, cioè un assetto aeroportuale e del contesto territoriale e ambientale in cui lo scalo è inserito che è inequivocabilmente migliorativo rispetto allo stato attuale e in questo senso dovrebbero remare tutti i settori delle amministrazioni locali.

In concreto quindi, se le cose vanno come devono andare, ci si aspetta che la questione sia mantenuta nei corretti binari, con le osservazioni pertinenti risolte nel pacchetto di prescrizioni che accompagna ogni decreto di VIA di questo tipo, senza altre "drammatizzazioni" (il nuovo masterplan dell'aeroporto di Venezia è stato appena approvato dai Ministeri dell'Ambiente e dei Beni Culturali con un corredo di 21 prescrizioni). Altrimenti saremmo davvero in un altro film.



Piano Nazionale Aeroporti

A sette anni dall'avvio del processo di costruzione del Piano Nazionale Aeroporti con lo studio propedeutico sullo stato e le prospettive del sistema aeroportuale, lo scorso dicembre il lungo percorso si è chiuso con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale (GU n°294 del 18/12/2015) del Decreto 201 del 17/9/2015, in vigore dal 2/1/2016, che stabilisce l'assetto degli scali di interesse nazionale. Il risultato finale è quello che si è andato definendo con le successive modifiche introdotte nelle varie revisioni apportate dai Governi che si sono susseguiti dal 2012 al settembre 2015, quando è stata delineata la versione oggi definitivamente in vigore.

Inclusi e esclusi

I contenuti del Piano sono quelli che abbiamo già illustrato in precedenti numeri del notiziario raccontandone gli step di formazione: sono compresi, come "scali di interesse nazionale", 38 dei 45 aeroporti commerciali attivi in Italia (censiti nelle statistiche ENAC 2014), su un totale di 112 scali in funzione nel paese (contando aeroporti di aviazione generale, aero club e basi militari).

Dei 38 aeroporti di interesse nazionale, suddivisi per il Piano in dieci bacini di traffico omogeneo (Nord Ovest, Nord Est, Centro Nord, Centro, Campania, Mediterraneo-Adriatico, Calabria, Sicilia occidentale, Sicilia orientale, Sardegna), 13 scali sono inseriti nel gruppo degli "strategici" da contare però per 12 per il fatto di dover considerare ai fini di questa specifica sottoclassificazione la realtà Pisa-Firenze come un unico aeroporto. Tra gli aeroporti strategici tre sono riconosciuti con ruolo di "gate intercontinentale" (Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia).

I 25 scali "d'interesse nazionale" non compresi tra gli "strategici" restano nel Piano se in grado di dimostrare il proprio ruolo specifico entro il bacino di riferimento e la sostenibilità economica (sono esclusi da questi requisiti le strutture a servizio di aree periferiche che garantiscono la continuità territoriale di regioni periferiche ed aree in via di sviluppo o particolarmente disagiate). Gli aeroporti oggi esclusi dal gruppo dei 38, cioè non ri-

La Toscana aspetta la nuova pista di Firenze per posizionarsi realmente come sistema strategico nel piano nazionale aeroporti.

compresi nel Piano nazionale (e ora demandati alle competenze degli enti locali), potranno in futuro richiedere la "promozione" se in grado di raggiungere i requisiti suddetti.

Caratteristiche e curiosità

Ricordati i principali numeri del Piano, vediamo qualche caratteristica del sistema che può interessare aspetti ricorrenti nei

principali del bacino Centro Nord, posti a distanze reciproche di 80-100 km, si distinguono tutti e tre per vicinanza ai rispettivi centri cittadini, ponendosi nel gruppo di 16 scali sotto i 10 km dal centro, con Pisa (come visto) a 2 km e gli altri due a distanza simile (5 km per Firenze, 6 km per Bologna).

In varie realtà regionali o sovraregionali troviamo sistemi "allargati", cioè città dotate di propri scali che vedono entro i 50-100 km, in diversi ambiti territoriali, altre città dotate di aeroporto, ossia situazioni assimilabili per distanza alla realtà Firenze-Pisa (80 km) o Bologna-Firenze (100 km): tra questi, da nord a sud, Torino-Cuneo, Bergamo-Brescia, Verona-Brescia, "sistema" Venezia-Verona, Bologna-Parma, Napoli-Salerno, Brindisi-Taranto, Catania-Comiso, Palermo-Trapani. Realtà in vari casi connesse da sistemi ferroviari o viari, in altri da percorsi più tortuosi, che hanno cercato, stanno cercando o si ripromettono di ricercare varie forme di collaborazione e integrazione gestionali o operative (con alterni esiti o prospettive).

Sul fronte dei collegamenti aerei, 37 dei 38 scali (escluso Taranto) di interesse nazionale ospitano o hanno ospitato negli ultimi anni voli regolari, anche se in due casi in modo molto discontinuo (Brescia, in attesa di definire il proprio ruolo; Salerno, in attesa dell'allungamento della pista) e in altri casi con traffico molto limitato (come Cuneo o Parma). In base alle ultime statistiche ENAC disponibili (2014) 37 dei 38 scali gestiscono voli low cost (è escluso solo Salerno in attesa della pista adeguata).

Per 19 aeroporti i vettori low cost raggiungono quote di traffico superiori al 50%. Tra di essi ci sono gli scali specializzati in tale segmento o che hanno nel low cost sostanzialmente l'unica fonte di attività (oltre l'80%, del traffico, come Bergamo, Comiso, Perugia, Pisa, Roma Ciampino, Trapani o Treviso) e scali "normali" che hanno decisamente puntato anche sui vettori a basso costo (come Bari, Bologna, Cagliari, Palermo). Quote importanti di traffico gestite da vettori low cost (30-40%) sono presenti comunque anche negli altri scali "normali", anche quando sono affiancati nella stessa regione da scali



l'eterna discussione della questione aeroportuale toscana. Guardando alla localizzazione dei 38 aeroporti "di interesse nazionale", troviamo una distanza media del centro della principale città di riferimento di 11,5 km (9,9 km considerando per Roma e Milano gli scali più vicini di Ciampino e Linate). Gli aeroporti più vicini al centro (escludendo la realtà particolare di Lampedusa) risultano Catania e Pisa (2 km), seguiti da Brindisi, Comiso, Parma e Treviso (3 km); il più lontano è Palermo Punta Raisi (37 km), seguito da Ronchi dei Legionari (33 km da Trieste, 20 da Gorizia) e Cuneo (21 km). Pisa, Firenze e Bologna, gli scali

Piano Nazionale Aeroporti

specializzati (è il caso ad esempio di Milano Malpensa, Venezia, Catania e anche Firenze). I due principali vettori low cost europei, Ryanair e EasyJet, sono presenti rispettivamente su 25 e 17 scali, con 15 basi operative per Ryanair (comprese Bologna e Pisa) e tre basi per EasyJet. Nel bacino di traffico Centro Nord i due vettori operano su quattro dei cinque scali presenti (escluso Firenze), con Ryanair su Ancona, Bologna, Parma e Pisa, e EasyJet su Bologna e Pisa.

Tra i 38 scali ricompresi nel Piano, quattro ospitano voli di linea intercontinentali: oltre ai due hub di Fiumicino e Malpensa, svolge tale ruolo soprattutto Venezia rispondendo già alla designazione riconosciutagli dal Piano nazionale, con varie destinazioni servite verso Stati Uniti e Canada, quindi troviamo gli scali di Napoli, Palermo e Pisa. Altri scali con piste adeguate, come Bologna e Verona, ospitano regolarmente voli charter a lungo raggio. Attualmente, oltre a Fiumicino e Malpensa, voli di linea con i nuovi hub della penisola arabica sono attivi su Venezia e Bologna e sono in programma su Catania.

In molti casi uno stesso vettore, sia low cost sia tradizionale, opera rotte nazionali o europee su più scali a servizio della stessa città o area metropolitana o appartenenti a una stessa regione (anche in Toscana, tra Firenze e Pisa, sono presenti situazioni simili). Significativo il caso del Veneto che ospita anche due basi operative di uno stesso vettore (Volotea, su Venezia e Verona) e ospita rotte intercontinentali (linea o charter regolari) su due scali (Venezia e Verona).

La Toscana nel Piano

La Toscana è ricompresa nel Piano nazionale aeroporti entro il bacino di traffico omogeneo Centro Nord più volte citato, comprendente gli scali di Pisa, Firenze, Bologna, Parma e Ancona, parte dell'area sovra-

Trans european network

Se nel Piano Nazionale Aeroporti sono ricompresi 38 scali, 32 aeroporti italiani stanno nell'attuale rete trasportistica di rilevanza europea (Trans European Network-Transport o TEN-T): 11 come "core airport", ossia snodi primari nella rete dei collegamenti, 21 come "comprehensive airport", realtà che completano il sistema. Gli 11 "core airport" comprendono 8 dei 13 scali che compongono la rete strategica italiana (sono esclusi Bari, Catania, Firenze, Lamezia Terme e Pisa rientranti nel TEN-T come "comprehensive") e 3 dei non strategici (Bergamo, Genova, Milano Linate); i 21 "comprehensive airport" comprendono 5 scali strategici nel piano italiano e 16 dei 25 scali "di interesse nazionale" non strategici. Otto dei 38 scali inseriti nel Piano nazionale sono esclusi dal TEN-T europeo (Comiso, Crotone, Cuneo, Parma, Perugia, Rimini, Salerno, Taranto), mentre due scali attualmente inseriti nel TEN-T (Forlì e Foggia) sono esclusi dal Piano nazionale aeroporti. La Toscana è presente quindi nel network aeroportuale europeo nella fascia "comprehensive", con Bologna che funge da "core airport" nell'area centrale del paese lungo il corridoio europeo "North Sea-Mediterranean" che interessa la nostra regione.



regionale Centro corrispondente alle regioni Toscana, Emilia Romagna e Marche (individuata per la costruzione del Piano secondo la classificazione europea NUTS-livello 1). La nostra regione contribuisce quindi al sistema nazionale con i due scali maggiori di Pisa e Firenze, mentre gli altri tre scali commerciali (Elba, Grosseto e Siena) figurano tra i sette aeroporti commerciali italiani esclusi.

Gli scali di Pisa e Firenze sono due aeroporti nel totale dei 38 "di interesse nazionale", mentre - come anticipato in precedenza - sono contati come un'unica entità ("aero-

porto Pisa-Firenze") ai fini dell'individuazione degli "scali strategici". Una singolarità certificata nell'apposito dispositivo del decreto (Art.1, comma 6) che ha riconosciuto la strategicità dei due aeroporti toscani a condizione che attuassero la gestione unica (completata nel 2015). Una singolarità indotta dalla situazione del sistema toscano che per il proprio assetto anomalo e le limitazioni che caratterizzano entrambi gli scali (frutto delle note vicende aeroportuali della nostra regione) non avrebbe consentito di considerare strategico nessuno dei due scali preso singolarmente (sarebbero rimasti nel piano come scali "di interesse nazionale").

Pista "strategica"

Al di là di qualunque etichetta o forma gestionale, la strategicità reale del sistema toscano passa comunque naturalmente dall'adeguamento della capacità infrastrutturale e operativa e quindi prima di tutto dalla realizzazione della nuova pista di Firenze. Priorità ben nota, evidenziata anche nei vari documenti di supporto per la formazione dello stesso Piano aeroportuale nazionale.

D'altra parte basta raffrontare l'attuale situazione dell'infrastruttura di volo del "Vespucci" con gli altri 38 scali per misurare l'anomalia fiorentina

(ne abbiamo trattato diffusamente su Aeroporto n°73): una delle realtà nazionali e europee a maggiore attrattiva e domanda di traffico, qual'è l'area tra Firenze, Prato e Pistoia, servita da uno scalo rimasto ad oggi con una delle piste più corte e meno efficienti del paese (36° su 38) generando il maggiore divario tra domanda di voli e capacità di risposta. Attivata la nuova pista e normalizzata l'operatività del "Vespucci" la Toscana potrà posizionarsi correttamente come realtà strategica nel sistema aeroportuale nazionale e europeo.

Voli mancanti

Ogni volta che un dirigente Ryanair passa in Toscana e lancia messaggi su possibili evoluzioni della presenza del vettore nella nostra regione con (o senza) la nuova pista di Firenze, si rinfocolano polemiche istituzionali e giornalistiche sul "rischio" di effetti che potrebbero essere indotti su Pisa da uno scalo efficiente nell'area fiorentina, ossia di possibili riposizionamenti di voli e vettori. Più volte gli stessi vertici regionali hanno inteso vincolare i processi societari e progettuali in atto nel sistema aeroportuale al mantenimento di una sorta di stato di fatto nei collegamenti. Molto meno interesse continuano invece a suscitare gli effetti tangibili in termini di voli mancanti, riposizionamenti, distorsioni delle normali dinamiche evolutive del traffico, del mercato e della concorrenza indotti proprio dalla mancanza di un aeroporto adeguato a servizio dell'area fiorentina.

Qualcuno potrebbe ritenere vecchi e superati questi aspetti della lunga vicenda aeroportuale toscana ma in realtà restano pienamente in essere sotto varie sfaccettature e si stanno prospettando anche per il 2016 che a tutti gli effetti, con il prossimo orario in vigore dal 27 marzo, vedrà la prima stagione di voli nata pienamente sotto l'egida della società unica ma, ovviamente, sempre condizionata dallo stato delle infrastrutture. Una stagione che, ad oggi, vede Firenze in una situazione insolita e surreale, senza nuovi voli programmati, in un sistema aeroportuale nazionale caratterizzato da una pioggia di nuovi collegamenti.

Carenze e dirottamenti

Il "Vespucci" di Firenze ha registrato senza dubbio negli ultimi anni importanti tassi di crescita passeggeri, a due cifre nel 2014, dimezzato nel 2015 ma sempre superiore al dato nazionale, effetto immediato dell'introduzione o meno di ogni nuovo volo o frequenza. Dati significativi, registrati in varia misura anche in anni di crisi generale a testimonianza di un potenziale dello scalo ancora inespresso in funzione di una domanda di voli generata dall'area fiorentina che richiederebbe un'offerta di base molto superiore (vettori, destinazioni, frequenze). Una domanda che riempie subito ogni volo che i vettori riescono a proporre nell'attuale situazione infrastrutturale e operativa dello scalo. Proprio per questo le stime evolutive del traffico del "Vespucci" del masterplan 2014-2029 evidenziano per i primi anni dall'entrata in funzione della nuova pista, ossia appena lo scalo sarà normalizzato nell'operatività, tassi di crescita molto elevati, dovendo colmare le carenze di offerta at-

Le carenze strutturali e operative del "Vespucci" continuano a frenare una normale evoluzione dei voli su Firenze e l'attuazione di una reale integrazione tra gli scali toscani.

tuali, per poi assestarsi su incrementi in linea con i dati nazionali e internazionali (le stesse previsioni erano già contenute negli studi dell'istituto regionale IRPET).

In attesa però della nuova pista il "Vespucci" deve fare i conti con le distorsioni in essere che si traducono in carenze di offerta, sia sul piano nazionale sia internazionale. E' carente l'offerta nazionale sulla Sicilia, anche in conseguenza della sospensione dei voli di Volotea che aveva iniziato a operare in To-



MARCO IAROSSI

scana sul "Vespucci" nel 2013 con i voli da Catania e Palermo (per poi aggiungere Bordeaux e Nantes) ma che nel 2014 si è spostata su Pisa (cancellando le proprie rotte dalla Sicilia alla Toscana). Sono carenti i voli sulla Sardegna, negli ultimi anni offerti all'area fiorentina solo con alcune frequenze estive; sono carenti o mancano connessioni su altre direttrici con il sud Italia come la Puglia (poche frequenze offerte per Bari) o la Calabria (assenti).

Sono certamente forti i servizi per tre (Parigi, Francoforte, Amsterdam) dei quattro maggiori hub europei (manca Londra Heathrow, servito alcuni anni fa) ma mancano molte potenziali destinazioni a breve-medio raggio nel continente europeo e nei paesi del Mediterraneo (capitali o importanti città) che devono essere servite con collegamenti diretti, come avviene nei maggiori scali, e

non indiretti tramite hub (da ricordare in questo caso l'avvio e la chiusura dei voli per Birmingham, Bordeaux, Nantes, Praga, Tirana, tra il 2013 e il 2015, nonostante il successo delle rotte). Dovrebbero mantenere continuità tutto l'anno voli come quelli per Bruxelles e Vienna, com'era stato in passato per molti anni. Mancano naturalmente i voli a medio raggio ancor più dipendenti dalla capacità della pista come quelli per la Russia o la penisola arabica. Da ricordare lo spostamento su Venezia della rotta di Qatar Airways da Doha originariamente pensata per Firenze, ma è lunga la lista di vettori tradizionali (non low cost) sempre più presenti sugli scali regionali italiani (oltre Fiumicino e Malpensa), ma "assenti forzati" dal "Vespucci".

Sistema distorto

Quanto sia ancora distorto l'attuale sistema toscano appare anche dalla programmazione dei voli per il 2016 che, come detto in precedenza, ad oggi non prevede alcun nuovo collegamento su Firenze e una decina di nuovi voli di tutte le tipologie programmati da Pisa.

Tra marzo e l'inizio estate su Pisa rafforza la propria base con nuove destinazioni il vettore low cost di riferimento (Ryanair); si rafforzano con nuove destinazioni altri vettori che solitamente utilizzano scali principali (Easyjet, Germanwings, Transavia); si rafforza la presenza di vettori tradizionali, non low cost, con l'arrivo (per la prima volta in Toscana) del vettore di bandiera irlandese Aer Lingus e di Czech Airlines, vettore di bandiera della Repubblica Ceca, in questo caso spostandosi su Pisa dopo aver operato nel 2013 su Firenze. Verranno rafforzate sul "Galilei" rotte già esistenti, raddoppiando l'offerta o aggiungendo sulla stessa destinazione

offerta tradizionale a quella low cost (Dublino); verranno aperte per la prima volta rotte low cost su destinazioni operative da tempo su Firenze (Ginevra, Lione); sono indirizzati su Pisa voli dal sud Italia in "continuità territoriale" (supportate da finanziamenti pubblici).

Di per sé non ci sarebbe nulla da eccepire. È normale che ogni aeroporto cerchi di rafforzare la propria offerta come e quanto più riesce. Ciò che resta del tutto anormale è che ciò continui ad avvenire in uno stato di distorsione delle normali dinamiche del traffico aereo indotto da infrastrutture inadeguate e che avvenga in un contesto che dovrebbe avere nell'integrazione la propria linea guida. Integrazione che di fatto non esiste finché non ci saranno infrastrutture adeguate che consentano a ogni scalo di fare correttamente il proprio mestiere a servizio del territorio di riferimento.



TOSCANA AEROPORTI

TOSCANA AEROPORTI

Parere regionale (per Pisa)

Lo scorso dicembre la Giunta Regionale ha espresso il proprio parere anche sul masterplan 2014-2028 del "Galilei" di Pisa (delibera n°1204 del 9/12/2015) nell'ambito della procedura di "Verifica di assoggettabilità a VIA" attivata presso il Ministero dell'Ambiente su istanza di ENAC il 28/11/2014 e proseguita con successive integrazioni, inviando allo stesso Ministero anche in questo caso il parere del Nucleo regionale di valutazione ambientale (n.109 del 20 e 21/10/2015). Per lo scalo pisano la procedura riguarda un piano di aggiornamento del precedente masterplan 2002-2010 che contempla principalmente una rimodulazione di interventi già previsti e un notevole incremento del traffico aereo (+233%). Gli interventi più consistenti per effetti sul contesto erano già compresi infatti nel precedente documento (come la delocalizzazione del nucleo abitato di via Cariola e via Carrareccia in corso). Altri importanti interventi invece esulano dalla procedura in atto: il grande ampliamento dello scalo verso sud-est per lo sviluppo dell'area militare, rappresentata nelle carte del masterplan ma non di competenza della società di gestione; la realizzazione della "Cittadella Aeroportuale" (centro congressi, servizi, uffici, albergo, area a parco, ecc.), progetto promosso negli scorsi anni dalla SAT (oggi Toscana Aeroporti) in aree limitrofe allo scalo ma esterne al sedime, su terreni acquisiti dal gestore che attendono il cambio di destinazione con apposita variante urbanistica del Comune di Pisa.

Dibattito per cosa?

Uscito dalla porta, pare rientrare dalla finestra il nuovo dibattito pubblico sulla questione aeroporto che era stata inserita nella variante al PIT approvata dal Consiglio Regionale nel luglio 2014 tra le condizioni per far procedere l'iter del progetto del "Vespucci", ma che la stessa Regione pareva aver escluso con il passaggio in consiglio nello scorso novembre. Era infatti piuttosto bizzarro che nel 2016 si potesse sentir l'esigenza di aprire la discussione su una questione discussa da decenni, sempre con gli stessi argomenti. Invece l'autorità regionale competente per la "Partecipazione", che lo scorso anno aveva escluso una proposta del Comune di Pisa per discutere della questione aeroportuale toscana ritenendola superata dallo stato delle cose, lo scorso dicembre ha accettato la richiesta avanzata dal Comune di Calenzano per avviare, tramite una società specializzata in "percorsi partecipativi", un nuovo dibattito sull'aeroporto di Firenze. Il progetto dovrebbe essere sostenuto da un finanziamento di 25.000 euro da parte della stessa Regione e 10.000 euro da parte di altri enti locali. Aspettando di vedere come evolve la cosa, al momento non si può che esprimere una buona dose di perplessità. Sicuramente è utile e doverosa un'informazione corretta sui progetti che devono essere avviati, ma una discussione sul se, come e perché possa servire l'aeroporto di Firenze proprio no!

Il "Vespucci" nelle strategie UE

Il 7 dicembre scorso la Commissione Europea ha adottato e presentato la "nuova strategia per l'aviazione" comprendente propositi,

Due immagini (simulazioni grafiche) del nuovo assetto dell'area terminale del "Galilei" di Pisa come previsto nel masterplan 2014-2028.

In merito all'iter in corso la Giunta Regionale ha quindi espresso «*orientamento favorevole allo sviluppo dell'aeroporto di Pisa, così come delineato nel progetto "Master Plan 2014-2028"*» (senza porre propri vincoli o condizionamenti). Il parere del Nucleo VIA regionale, che ha raccolto i pareri di una quindicina di enti tecnici, Settori regionali e delle due amministrazioni locali territorialmente coinvolte (Comune di Pisa e Provincia di Pisa), ha posto all'attenzione criticità in merito a vari aspetti connessi agli interventi e allo sviluppo del traffico (rumore, emissioni atmosferiche, assetti idrogeologici, impatto paesaggistico, rapporto col parco "Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli", fasi di cantiere, ecc.). Rilievi che vengono sottoposti all'attenzione del Ministero dell'Ambiente perché ne tenga conto nel quadro prescrittivo del proprio provvedimento conclusivo della procedura (che deve stabilire se è sufficiente quanto svolto o se il masterplan debba essere sottoposto a procedura VIA). Nella procedura fin qui attuata, nel periodo dedicato alle "Osservazioni del pubblico" (3 dicembre 2014-17 gennaio 2015) non risultano pervenuti contributi, osservazioni o contestazioni da parte di altri soggetti pubblici o privati interessati o coinvolti dagli effetti dello scalo e del suo sviluppo.

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.

"Florence Spotters Photo Exhibition 2016"

Dal 14 gennaio al 14 febbraio il primo piano dell'aerostazione del "Vespucci" ha ospitato la prima edizione del "Florence Spotters Photo Exhibition 2016", esposizione di fotografie a tema aeronautico dedicata a velivoli passati dallo scalo fiorentino scattate dai componenti del gruppo "Florence Spotters", appassionati di aviazione che passano il tempo libero seguendo l'attività aeroportuale ("spotter"). Un'attività e un passatempo comune attorno a qualunque importante aeroporto (con traffico interessante da seguire), diffusissimo in Europa ma ormai anche in Italia. Per Firenze l'attuale gruppo "Florence Spotters" rappresenta in realtà la continuazione (e la moderna versione "social") di una lunga tradizione che ha visto anche nei decenni passati appassionati di aviazione e di fotografia testimoniare l'attività dello scalo di Peretola, oggi "Vespucci" (in città ci sono archivi privati con decine di migliaia di immagini del traffico aereo passato da Firenze). L'attività di "spotting" ha assunto però anche un'altra funzione, quella di una sorta di "sentinelle della sicurezza", nel senso che persone che conoscono perfettamente l'aeroporto e la sua attività e "armate" di macchine fotografiche, nel tempo passato presso lo scalo sono in grado di individuare qualunque movimento insolito e segnalarlo in tempo reale alle autorità competenti. Proprio in questo senso appositi accordi esistono da tempo in Europa e in Italia tra gruppi di spotter, enti aeroportuali e forze dell'ordine e ora sono in essere anche a Firenze. Un plauso generale va quindi a tutti i protagonisti di questo aspetto della vicenda aeroportuale, sia per la mostra (promossa da Toscana Aeroporti e "Florence Spotters"), sia per la valenza anche di utilità pubblica svolta dagli appassionati di aviazione e assecondata dalle autorità aeroportuali e di sicurezza.

Per la cronaca, sono state esposte 40 foto, suddivise in quattro categorie ("artistiche", "specials", "liners", "storiche") e le migliori sono state premiate in occasione dell'apertura della mostra da una giuria composta da Marco Carrai, presidente di Toscana Aeroporti; Fabiola Cardea, direttore aeroportuale Toscana; Aldo Crisafulli, responsabile ENAV Firenze; Marco Ghelardi, vicepresidente Aero club "Luigi Gori"; Marco Iarossi, capo redattore della testata specializzata di aviazione "JP4 Mensile di Aeronautica".

A sinistra alcune delle immagini esposte alla mostra (Florence Spotters). Dall'alto in basso: Boeing 727/200 del Governo del Burkina Faso, ospite del "Vespucci" in occasione di una visita fiorentina del presidente del paese africano nell'agosto 2011; Airbus A319 di Alitalia nella speciale colorazione sponsorizzata dalla Regione Friuli Venezia Giulia; Boeing 737/800 della belga Jetairfly che nel settembre 2013 ha operato un charter su Firenze con questo velivolo da 189 posti; Casa C212/300 della statunitense Evergreen Helicopters, transitato da Firenze nel marzo 2013; Airbus A320 della Azerbaijan Airlines a Firenze per un volo charter nel maggio 2014; Airbus A319 dalla Atlantic Airways, vettore delle isole Faroe che ha operato per varie stagioni charter estivi su Firenze; Boeing MD87 privato, appartenente alla statunitense Sunrider Corp., passato dal "Vespucci" nell'ottobre 2014.

azioni e regole per rilanciare tutti gli ambiti del settore, strategico per la vita dell'Unione. Leggendo i documenti (disponibili sul sito della UE, nella sezione trasporti) si può avere un'ennesima conferma di come il progetto di adeguamento del "Vespucci" (nuova pista prima di tutto) risponda proprio alle strategie europee. Sul piano infrastrutturale, infatti, le autorità europee tornano a chiedere con grande fermezza l'attuazione rapida dei masterplan aeroportuali evidenziando come la carenza di capacità infrastrutturale, se non risolta, creerà pesanti danni a tutta la Comunità per il freno allo sviluppo e all'effetto moltiplicatore di posti di lavoro connesso alla disponibilità, per qualunque territorio, di funzionali collegamenti aerei. Sul fronte ambientale viene ribadito come gli stessi adeguamenti strutturali siano essenziali per eliminare o attenuare le pesanti ricadute negative generate da strozzature del sistema, scali poco funzionali, procedure non ottimali e quindi ritardi, dirottamenti, rotte più lunghe e complesse che provocano inutili consumi di carburante e conseguenti inutili carichi di emissioni (acustiche e gassose). Sul fronte dei voli è ribadita la necessità di perseguire una politica che assicuri la corretta coesistenza e concorrenza tra gli attori

del sistema per tutelare prima di tutto gli interessi generali dell'utenza, senza distorsioni forzate del mercato. Tutti concetti perfettamente in linea con le ragioni che hanno sempre sostenuto la necessità dei progetti di adeguamento e sviluppo del "Vespucci".

Aeroporto

Anno 20 - Numero 1
N° progressivo 74 - Gennaio-Marzo 2016

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

