Anno 20 - Numero 2

Aeroporto

Aprile-Giugno 2016

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

www.associazione-aeroporto-firenze.it - assogiannotti@gmail.com

Masterplan in approvazione

Chiudiamo questo numero di "Aeroporto" mentre è stata appena resa nota una prima parte del parere sulla VIA relativa al masterplan 2014-2029 del "Vespucci" di Firenze, espressa in data 6/4/2016 dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MIBACT). Un parere "positivo con prescrizioni", come previsto, cui seguirà il parere del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e quindi il decreto approvativo a chiusura finale della procedura a firma dei ministri dei due dicasteri.

Intanto, riprendendo il racconto dello scorso numero, da gennaio ad oggi sono proseguite le valutazioni delle documentazioni agli atti, i chiarimenti, le riunioni tecniche a Roma e a Firenze. Sono state vagliate e controdedotte la gran mole di osservazioni riversate sui tavoli romani dalla Toscana anche nella seconda tornata di pubblicazione dei materiali, conclusasi lo scorso novembre ma che ha richiesto un tempo lungo data la quantità di questioni reiterate: l'ultima documentazione, resa nota in marzo, contiene circa 540 risposte a altrettante questioni sollevate da una ventina di soggetti (dalla Regione ai Comuni di Firenze e della piana, da soggetti privati interessati a altri enti istituzionali, associazioni e comitati) raccolte in circa 230 pagine. A metà aprile, come detto, è stato reso noto il parere sul masterplan di uno dei due ministeri coinvolti e, al momento, risulta in elaborazione il provvedimento finale. Ottenuto il decreto di VIA, il masterplan del "Vespucci" potrà proseguire negli ulteriori passaggi dell'iter approvativo tra quelli usuali (Conformità urbanistica, Conferenza dei Servizi) e quelli pensati in Toscana per Firenze (creazione di "Osservatori", sottoscrizione di "Accordi di programma" di area e regionali, ecc.).

Amarcord

In attesa che l'iter della nuova pista proceda verso la fase realizzativa e che gli aerei di nuova generazione inizino ad operare sull'aeroporto di Firenze, dedichiamo l'apertura di questo numero a un balzo all'indietro nella storia dell'aviazione vissuto lo scorso 10 aprile, quando è sceso sulla pista fiorentina un Douglas DC-6B costruito nel 1958. Il velivolo, appartenente all'austriaca "Flying Bulls", vero e proprio museo volante basato sull'aeroporto di Salisburgo, è impiegato per voli "vintage" a domanda, come quello che ha portato il gruppo di passeggeri diretti al "Vespucci" per passare una domenica nel capoluogo toscano.

Il DC-6B austriaco vola nei cieli europei dal 2004, dopo essere stato in linea alla fine degli anni '50 con il vettore di bandiera della ex-Jugoslavia, la JAT, e successivamente essere stato impiegato come aereo di Stato jugoslavo dal maresciallo Tito e dal presidente dello Zambia e quindi come aereo per voli a domanda da un operatore della Namibia, per poi essere messo a terra. Flying Bulls ha recuperato in Africa il velivolo nel 2000 e lo ha sottoposto a un lungo lavoro di restauro, riconfigurandolo nell'attuale assetto e inserendolo come ammiraglia nella propria flotta di aerei storici.

Proprio per ospitare questo tipo di velivoli, che negli anni '40 e '50 del secolo scorso rappresentavano gli aerei a maggiore capienza a disposizione e il futuro della rinascente aviazione post bellica (i plurimotori ad elica Douglas, Lockheed, Convair, ecc.), fin dalla fine degli anni '40 si iniziò a pensare e progettare la nuova pista per l'aeroporto di Firenze Peretola, in sostituzione della "vecchia" pista esistente realizzata alla fine degli anni '30, corta, penalizzata da ostacoli e non adatta allo sviluppo della "moderna" aviazione. Esattamente la nuova pista "parallela all'autostrada" che dopo sessant'anni attende il via libera alla realizzazione.

SWISS

Dal prossimo settembre Firenze sarà tra le prima città al mondo a ospitare i voli del Bombardier CS100, uno dei nuovi velivoli di ultimissima generazione che stanno entrando sulla scena del trasporto aereo. Grazie alle innovative tecnologie, dalla motorizzazione alle configurazioni aerodinamiche, il CS100 abbatte nettamente le emissioni acustiche e atmosferiche rispetto a tutti i velivoli della sua categoria e si pone come uno degli aerei più ecologici ad oggi prodotto. Il velivolo sarà messo in servizio sulla linea Firenze-Zurigo da Swiss International Airlines in sostituzione degli Avro RJ100 e degli Embraer 190.

SERGIO IAROSSI

Air Berlin, secondo vettore tedesco e oggi partner del gruppo Etihad-Alitalia, dal 2 maggio incrementa i servizi su Firenze portando da una a tre le frequenze giornaliere sulla rotta per il proprio hub di Dusseldorf, dal quale sono ora offerte anche coincidenze intercontinentali (per sette destinazioni negli Stati Uniti). Air Berlin opera anche il volo giornaliero da Firenze per Stoccarda ripreso, assieme a quello per Dusseldorf, da fine marzo dopo la sospensione invernale.

Aspettando le prescrizioni

Il parere ministeriale su questo tipo di procedure VIA, quando arriva, è sempre "positivo con prescrizioni", ossia un'approvazione del progetto accompagnato da una serie più o meno consistente di indicazioni sugli adempimenti da attuare per arrivare all'avvio dei lavori, in fase di cantiere e poi nell'esercizio dell'infrastruttura. Indicazioni che in gran parte ribadiscono aspetti già affrontati nello stesso masterplan e annessi studi ambientali, in parte possono dettare nuovi adempimenti da ottemperare. Per giudicare quindi compiutamente il provvedimento approvativo e l'iter che ancora si prospetta per il "Vespucci" occorre attendere di conoscere il quadro prescrittivo completo, che comprenderà le prescrizioni già indicate dal MIBACT (nove punti), quelle sicuramente più corpose del Ministero dell'Ambiente e le eventuali prescrizioni regionali recepite nell'atto ministeriale (che non sempre sono presenti ma nel caso della Toscana e di Firenze non mancheranno).

Se le cose vanno come devono andare e il tutto si mantiene sui corretti binari non dovrebbero esserci grandi sorprese rispetto a quanto già messo in conto, dato il gran lavoro che è stato fatto nella predisposizione delle documentazioni, dei progetti, delle soluzioni proposte, delle integrazioni e dei chiarimenti. Il "peso" del parere dipende però anche da quale atteggiamento prevale in una mega-commissione come quella tecnica ministeriale deputata a formulare il documento finale, composta da 50 membri di più settori, varie provenienze e diverse anime e che, nel caso del "Vespucci", si è trovata a gestire e interpretare la marea di osservazioni al progetto fiorentino riversate sui tavoli romani da enti e istituzioni toscane, molte del tutto inusuali per i toni di "contestazione". Compito dei vari uffici ministeriali coinvolti, nei mesi scorsi, era proprio quello di accogliere le osservazioni pertinenti e utili (a migliorare l'attuazione del progetto) e cassare quelle pretestuose, fuori luogo o del tutto sballate. Dal decreto finale, che speriamo di poter raccontare sul prossimo numero del notiziario, si capirà quindi in quale clima ci si muove e come potrà procedere l'iter verso la nuova pista.

Oltre il vertice

Come nel 1996 il vertice dei capi di Stato europei tenutosi a Firenze fu determinante per attuare progetti aeroportuali tenuti fermi da lungo tempo (con l'allungamento della pista e relativo spostamento del Canale di Cinta Orientale sbrigati in poche settimane dopo anni di blocchi artificiosi), il vertice G7 del 2017 doveva servire per dare una marcia in più al percorso verso la nuova pista del "Vespucci". Non che la pista fosse strettamente determinante nella scelta di Firenze, che ha sempre ospitato eventi internazionali anche in condizioni aeroportuali peggiori di oggi. Certamente però il G7 a Firenze sarebbe stato utile anche ai fini aeroportuali e la scelta di un'altra sede è un'occasione persa, per la gioia di chi, di fronte all'ipotesi di ridurre le solite tempistiche italiche aveva subito tirato il freno a mano per annacquare gli auspici di progetti più rapidi. Gioia che per qualcuno, nelle scorse settimane, si è spinta perfino all'idea che... passato il vertice, passata la pista. Nel senso che, non dovendo più ospitare il G7, Firenze potrebbe fare a meno della nuova pista. Un'aberrazione che non ha bisogno di commento ma che la dice lunga su quali pensieri aleggiano ancora sulla questione aeroportuale toscana.

Passato questo vertice, invece, l'urgenza di risolvere i problemi funzionali dello scalo fiorentino resta ovviamente intatta e anzi cresce ogni giorno che passa visto il ritardo infrastrutturale da recuperare rispetto ai sistemi aeroportuali di tutte le principali regioni italiane e europee. Ritardo da recuperare prima di tutto per la vita di ogni giorno, nell'interesse generale (cittadini utenti, residenti, lavoratori, ecc.), per assicurare una normale attività aerea necessaria ben oltre l'esigenza di un vertice. Detto ciò, è evidente quanto la disponibilità di uno scalo efficiente sia importante anche per essere scelti come sede di vertici internazionali, che hanno in Firenze una vetrina mondiale ideale oggi azzoppata proprio nel fattore accessibilità (è facile immaginare la complicazione aggiuntiva nel gestire spostamenti di personalità, con relative bonifiche dei percorsi e scorte, da aeroporti di altre città distanti 80-100 km). E infatti non è un caso che dei cinque vertici G7 o G8 ospitati ad oggi in Italia, due volte sia stata scelta Venezia (1980 e 1987) che abbina l'attrattiva mondiale con una capacità aeroportuale degna del suo ruolo internazionale.

AIR MOLDOVA

Air Moldova collegherà Firenze a Chisinau, capitale della Moldavia, con due voli settimanali (martedì e sabato) dal prossimo 14 giugno, operati con Embraer 190 da 114 posti (nella foto). Per il "Vespucci" si tratta del ritorno di una rotta che era stata offerta in passato da Moldavian Airlines (1999) e Club Air (2006).

Idee e numeri in libertà

Non è solo lo spunto del G7 sfumato a entusiasmare i nostalgici della politica aeroportuale toscana anni '70. Nei "suggerimenti" espressi in vari consessi di discussione sull'aeroporto che si susseguono tra chi vorrebbe ripensare la questione, più si avvicina la possibilità che la nuova pista si concretizzi più riemergono i fantasmi delle follie di pianificazione aeroportuale commesse allora in Toscana: in pratica, l'auspicio che si possa fermare oggi la nuova pista del "Vespucci" come nel 1974 fu fermato il nuovo aeroporto di Firenze S.Giorgio a Colonica.

Tra le elucubrazioni addotte a tal fine viene rilanciata la concezione di "integrazione aeroportuale" come stop a Firenze e sviluppo del traffico aereo toscano solo su Pisa, tante volte tentata in passato, basata su un'idea di politica trasportistica ridotta a operazione aritmetica: spostare a tavolino la quota passeggeri che dovrebbe crescere al "Vespucci" di Firenze sullo scalo di Pisa portato oltre le soglie previste nel rispettivo masterplan e, secondo qualcuno, liberato dal vincolo militare trasferendo altrove la base della 46ª Brigata Aerea per far posto al traffico civile. Così si raggiungerebbe la quota passeggeri prevista in Toscana dal Piano Nazionale Aeroporti senza bisogno di intervenire sull'aeroporto di Firenze.

In teoria, al di là di tante altre considerazioni più serie (territori da servire, bacini di utenza, capacità e criticità reali, aspetti tecnici e ambientali, costi, ecc.), si dovrebbe solo sorridere a sentir delineare ancora oggi simili scenari. Pensare di allontanare da Pisa la 46ª Brigata Aerea sarebbe quasi come voler spostare la torre pendente, dato il legame storico e indissolubile dell'Aeronautica Militare con la realtà pisana. Pianificare altrove il traffico aereo originato dall'area fiorentina tanto per raggiungere dei totali sarebbe come rispondere alle carenze del trasporto ferroviario o viario di un territorio incrementando infrastrutture, mezzi e passeggeri da tutt'altra parte per poi tirare delle somme complessive e concludere che siamo a posto. Non ha ovviamente alcun senso. Non ha senso, ma proposte come queste stanno circolando realmente e sono tesi ben presenti, anche in ambiti istituzionali, tra chi si impegna per rimestare continuamente la questione e intralciare l'iter dei progetti del "Vespucci" e la costruzione di un reale sistema aeroportuale toscano. Tutto ciò non ha senso, ma visti i precedenti storici di questa vicenda è bene vigilare sui fantasmi degli anni '70 che girano per la Toscana.

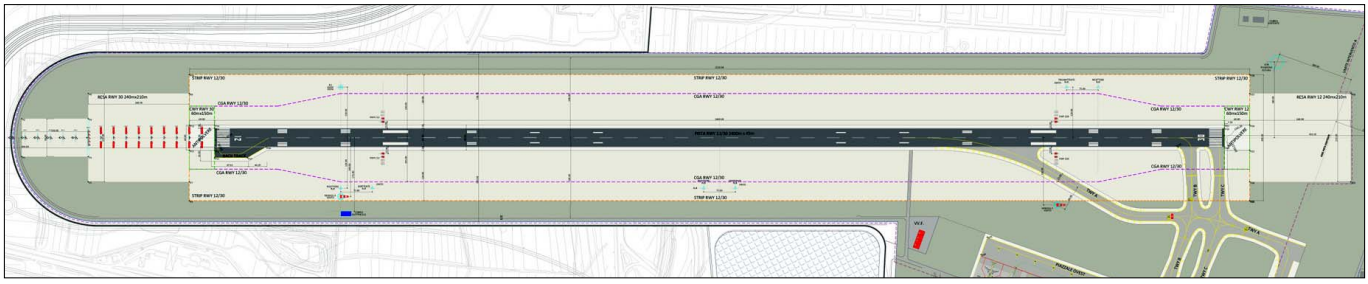
Pista, metri e pesci d'aprile

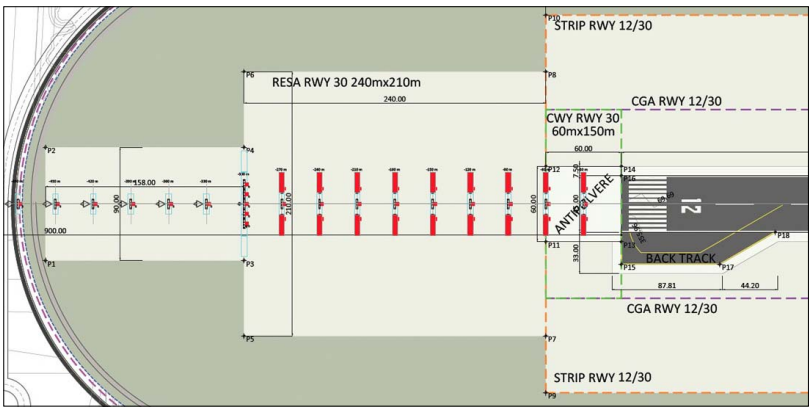
Lo scorso 1° aprile su alcuni blog nazionali di aviazione è stato svelato un vertice governativo segreto che ha deciso l'abbandono dell'aeroporto di Peretola e la costruzione di un nuovo scalo nella zona di Empoli/Montelupo, con pista di 3.300 metri e rotte intercontinentali per ogni dove. Era, appunto, il 1° aprile... anche se qualche "sentinella" anti-aeroporto ci è cascata con tutti e due i piedi e lì per lì ha gridato al nuovo pericolo incombente sull'umanità.

Più o meno negli stessi giorni un altro "scoop" mediatico-politico di tono simile svelava che la nuova pista del "Vespucci" non sarà di 2.400 metri, ma di 2.900 (quasi 3.000) perché - hanno spiegato - se si legge bene il masterplan aeroportuale si vede che ai 2.400 metri dichiarati vanno sommati quasi 500 metri di aree di sicurezza, quindi il totale è presto fatto e si deve aver il coraggio di dire la verità ai cittadini. In questo caso, però, non si è trattato di un pesce d'aprile, ma della ricomparsa sulla scena mediatica di un ex-sindaco (Sesto Fiorentino) e ex-presidente di ex-Provincia (Firenze) che con questa prodezza informativa tornava a parlar di aeroporto in tv con i toni che gli sono stati propri per anni. Non voleva essere un pesce d'aprile ma il significato di una simile "rivelazione" ha ovviamente più un senso ittico che tecnico-aeronautico.

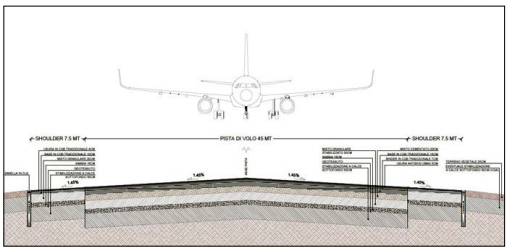
Riportiamo questo piccolo episodio, di per sé poco significativo, perché è emblematico delle "informazioni" più bizzarre che continuano a circolare ogni giorno sulla vicenda aeroportuale, diffusi anche da rappresentanti (o ex-rappresentanti) delle istituzioni, consiglieri, sindaci, assessori o presidenti di qualcosa che su questa materia respingono i dati tecnici reali, non credono alle norme e agli enti nazionali competenti, non leggono le carte ufficiali o non le comprendono (nella fattispecie le carte che spiegano nei dettagli la reale dimensione della pista, ovviamente di 2.400 metri, e delle relative aree di sicurezza, che pista non sono). Disconoscono atti, norme e competenze ufficiali ma sono sempre pronti a cavalcare notizie da pesce d'aprile.

Particolari delle tavole tecniche della nuova pista 12/30 contenute nel masterplan del "Vespucci" 2014-2029. I disegni, liberamente consultabili tra il materiale pubblicato nell'ambito della procedura di VIA in corso, mostrano nei dettagli le dimensioni della pista (2.400x45 m), delle strisce e delle aree di rispetto e delle aree di sicurezza (shoulder, STRIP, CGA, CWY, RESA) che si estendono lateralmente oltre le due testate, con superfici in gran parte naturali (prato) non utilizzabili come pista. La sezione trasversale mostra la struttura della pista, con indicata la stratigrafia dei vari materiali. La tabella descrive le distanze operative ufficiali della nuova pista (TORA, TODA, ASDA, LDA), con TORA, ASDA e LDA che indicano lo spazio effettivamente percorribile dai velivoli per la corsa di decollo e atterraggio (2.400 m).





Pista	THR	QFU	TORA	TODA	ASDA	LDA
1	RWY 12	117°	2400	2460	2400	2400
	RWY 30	297°	2400	2460	2400	2400



TOSCANA AEROPORTI

Toscana in Italia: dati ENAC 2015

L'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) ha rilasciato l'annuale report sulle statistiche del traffico aereo italiano relative al 2015. I dati riguardano i 45 aeroporti aperti al traffico commerciale nel corso dello scorso anno, distribuiti in 18 regioni (il dato può variare di anno in anno in base alla situazione di alcuni scali che per ragioni gestionali perdono tale classificazione, come nei casi recenti di Forlì o Siena). Nel corso del 2015 i 45 scali hanno gestito 156.965.253 passeggeri (+4,5% sul 2014), 1.336.610 movimenti aerei (+0,1%) e 941.107 tonnellate di merce e posta (+4,3%). Nel segmento passeggeri l'incremento maggiore (+10,33%) ha interessato i voli low cost, presenti su tutti gli scali che hanno gestito voli regolari e che si confermano traino per la crescita del settore, mentre i voli tradizionali sono rimasti pressoché stabili (-0,48%). Per i voli di linea, i passeggeri nazionali sono cresciuti dell'1,5%, quelli internazionali del 6,3%. I passeggeri dei voli charter hanno registrato invece un calo del 21,2,%, con un -11,3% nei rispettivi movimenti aerei.

Nelle tabelle di queste due pagine sono leggibili i dati di traffico accorpati per regioni (nostra elaborazione) che mostrano il peso delle varie realtà nel sistema aeroportuale nazionale. Nel complesso, considerando il traffico passeggeri totale, il 2015 ha confermato in gran parte le posizioni dell'anno precedente, con le uniche variazioni che hanno riguardato la Puglia, salita all'ottavo posto superando la Calabria e l'Abruzzo che ha preso il posto delle Marche al 14° posto. Gli incrementi maggiori tra le regioni principali (escludendo quelle dove l'esistenza o meno di un volo può provocare variazioni a due cifre) sono stati registrati in Puglia (+6,6%), Lazio (+6,4%) e Lombardia (+5,8%).

I dati dl traffico 2015 diffusi da ENAC evidenziano una Toscana che conferma la propria posizione nel sistema nazionale in attesa di poter fare il salto di qualità con le nuove infrastrutture aeroportuali in progetto.

Toscana

Nel 2015 la Toscana ha superato per la prima volta la soglia dei 7 milioni di passeggeri (+3,7% sul 2014), gestiti dai due scali di Pisa e Firenze e per una quota minima da Marina di Campo e Grosseto, confermando comunque il settimo posto tra le regioni d'Italia già occupato lo scorso anno. Un dato che rafforza quindi la posizione della nostra regione nel quadro nazionale e conferma per quantità di traffico passeggeri totale la vicinanza con l'Emilia Romagna, che nel 2015 ha sopravanzato la Toscana per meno di 17.000 passeggeri (ma va considerato che il dato emiliano è stato influenzato negativamente dal periodo di chiusura dello scalo di Rimini). Entrando nello specifico degli aeroporti toscani, Pisa, con 4.800.254 passeggeri (+2,6%) si è posta all'undicesimo posto tra i 45 scali commerciali italiani (scendendo di un posto rispetto al 2014, a favore di Palermo); Firenze, con 2.365.334 (+6%) si è posta al 16° posto ed è salita di una posizione, superando Lamezia Terme (il dato di Firenze nel quadro regionale e nazionale è naturalmente sempre da leggere tenendo conto della distorsione indotta dalle carenze strutturali che impediscono la gestione di una importante quota di traffico generato dal suo bacino di utenza). I dati toscani sono completati dagli aeroporti di Marina di Campo, Isola d'Elba, al 37° posto (17.009 passeggeri) e di Grosseto al 39° posto (2.329 passeggeri).

Tornando alla lettura delle statistiche per regioni, è significativo il dato dei movimenti aerei che vede la Toscana salire al quinto posto, ponendosi in cima al terzo gruppo di regioni, differenziandosi dalla posizione per passeggeri principalmente per la tipologia di velivoli (a minore capacità o limitati nel carico) che impiegano l'attuale pista del "Vespucci" di Firenze. Interessante il dato dei passeggeri internazionali, che vede anche in questo caso la nostra regione avanzare al quinto posto, spinta da entrambi gli scali di Pisa e Firenze, staccando nettamente regioni come Sicilia e Sardegna. Quinto posto per la Toscana anche nei passeggeri dei voli low cost, trainata in questo caso soprattutto dall'importante ruolo in ta-

Passeggeri totali

	polo aeroportuale	passeggeri
1	Lazio	46.057.321
2	Lombardia	38.391.622
3	Sicilia	14.197.784
4	Veneto	13.612.895
5	Sardegna	7.659.420
6	Emilia Romagna	7.201.705
7	**Toscana**	**7.184.926**
8	Puglia	6.206.628
9	Campania	6.120.369
10	Piemonte	3.780.678
11	Calabria	3.094.191
12	Liguria	1.354.844
13	Friuli Venezia Giulia	739.519
14	Abruzzo	599.731
15	Marche	518.663
16	Umbria	272.235
17	Trentino Alto Adige	26.632
18	Valle d'Aosta	90

Passeggeri nazionali

	polo aeroportuale	passeggeri
1	Lazio	12.794.820
2	Lombardia	10.702.040
3	Sicilia	10.556.897
4	Sardegna	5.352.511
5	Puglia	4.406.088
6	Veneto	2.768.743
7	Calabria	2.672.589
8	Campania	2.411.176
9	Piemonte	1.918.311
10	**Toscana**	**1.844.593**
11	Emilia Romagna	1.838.058
12	Liguria	774.786
13	Friuli Venezia Giulia	460.165
14	Abruzzo	277.943
15	Marche	201.998
16	Umbria	87.014
17	Trentino Alto Adige	26.632
18	Valle d'Aosta	31

Passeggeri internazionali

	polo aeroportuale	passeggeri
1	Lazio	33.262.501
2	Lombardia	27.689.582
3	Veneto	10.844.152
4	Emilia Romagna	5.363.647
5	**Toscana**	**5.340.333**
6	Campania	3.709.193
7	Sicilia	3.640.887
8	Sardegna	2.306.909
9	Piemonte	1.862.367
10	Puglia	1.800.540
11	Liguria	580.058
12	Calabria	421.602
13	Abruzzo	321.788
14	Marche	316.665
15	Friuli Venezia Giulia	279.354
16	Umbria	185.221
17	Valle d'Aosta	59
18	Trentino Alto Adige	-

Toscana in Italia: dati ENAC 2015

Passeggeri low cost

	polo aeroportuale	passeggeri
1	Lombardia	18.430.070
2	Lazio	16.628.732
3	Sicilia	9.315.106
4	Veneto	6.131.847
5	**Toscana**	**4.621.660**
6	Puglia	4.348.843
7	Sardegna	4.125.102
8	Emilia Romagna	4.068.971
9	Campania	2.896.554
10	Calabria	1.822.198
11	Piemonte	1.735.317
12	Liguria	554.860
13	Abruzzo	495.782
14	Marche	293.680
15	Friuli Venezia Giulia	251.181
16	Umbria	223.521
17	Valle d'Aosta	-
18	Trentino Alto Adige	-

Passeggeri charter

	polo aeroportuale	passeggeri
1	Lombardia	700.400
2	Sicilia	639.187
3	Veneto	573.749
4	Campania	328.252
5	Lazio	298.803
6	Sardegna	287.465
7	Calabria	285.325
8	Emilia Romagna	230.844
9	Piemonte	167.168
10	Puglia	113.419
11	Liguria	56.134
12	**Toscana**	**33.990**
13	Friuli Venezia Giulia	28.399
14	Marche	14.711
15	Trentino Alto Adige	4.268
16	Abruzzo	3.893
17	Umbria	176
18	Valle d'Aosta	-

DARIO RENSO

Movimenti aerei

	polo aeroportuale	movimenti
1	Lazio	362.632
2	Lombardia	330.362
3	Veneto	119.847
4	Sicilia	117.943
5	**Toscana**	**72.693**
6	Emilia Romagna	64.583
7	Sardegna	60.240
8	Campania	52.627
9	Puglia	49.643
10	Piemonte	36.457
11	Calabria	22.865
12	Liguria	14.552
13	Marche	10.285
14	Friuli Venezia Giulia	9.221
15	Abruzzo	7.213
16	Umbria	4.424
17	Trentino Alto Adige	1.007
18	Valle d'Aosta	90

Cargo (merci e posta)

	polo aeroportuale	tonnellate
1	Lombardia	660.728
2	Lazio	160.773
3	Veneto	42.914
4	Emilia Romagna	30.839
5	Puglia	8.755
6	Campana	8.464
7	**Toscana**	**7.904**
8	Sicilia	7.475
9	Marche	6.713
10	Sardegna	3.499
11	Calabria	1.459
12	Piemonte	1.179
13	Liguria	273
14	Friuli Venezia Giulia	90
15	Abruzzo	34
16	Trentino Alto Adige	-
17	Umbria	-
18	Valle d'Aosta	-

le settore dello scalo di Pisa. Bassa invece la posizione nei passeggeri nazionali, con la decima posizione, giustificata in questo caso dalla posizione geografica della regione e dall'accessibilità ferroviaria su distanze contenute (ma anche da una bassa offerta dallo scalo di Firenze su direttrici verso le isole e il sud Italia).

Del tutto inadeguato al ruolo della regione per attrattiva turistica resta il settore charter, da sempre quasi esclusivamente appannaggio dello scalo di Pisa ma soprattutto con un dato numerico (33.990 passeggeri su quattro scali) imbarazzante rispetto a tutte le principali regioni e anche a regioni minori. Un dato solo parzialmente giustificabile con lo sviluppo dei voli low cost, ma da imputare soprattutto alla storica carenza di capacità del sistema aeroportuale toscano (carenza strutturale di Firenze, criticità localizzative rispetto al centro della Toscana e del paese e carenza di spazi su Pisa) che ha lasciato a Bologna lo sviluppo del polo charter dell'Italia centrale (nonostante un traffico low cost simile alla Toscana).

Molto debole resta nella nostra regione anche il dato numerico del traffico cargo, che pur ha avuto un impulso dalla ripresa dei servizi DHL su Pisa nel 2014. Anche in questo caso lo stacco più significativo è con l'Emilia Romagna che con la sola Bologna movimenta una quota cargo quasi quattro volte superiore a quella gestita in Toscana (essenzialmente a Pisa, che ha sempre avuto una sostanziale esclusiva nel settore data la situazione infrastrutturale di Firenze) o con il Veneto che movimenta, soprattutto su Venezia, oltre quattro volte la quota di merci toscane. Una situazione che ha ragioni similari a quelle del charter, ossia le criticità dello scalo deputato a tale ruolo (capacità aeroportuali, localizzazione e accessibilità rispetto all'asse centrale del paese), lasciando all'Emilia Romagna anche il ruolo di principale polo cargo dell'Italia centrale.

Potenzialità

Il quadro toscano che emerge dalla lettura delle statistiche 2015 conferma, tra luci e ombre, l'incidenza sulla Toscana della situazione ancora non adeguata dei suoi aeroporti che ha frenato finora un potenziale rimasto inespresso, con diversa incidenza nei vari segmenti di traffico. Un potenziale che fa però oggi della Toscana la regione con la più elevata prospettiva di crescita, che può essere in larga parte recuperato appena saranno attuati gli interventi di adeguamento e sviluppo infrastrutturale programmati sui due scali principali (su tutti naturalmente la nuova pista di Firenze, ma anche le strutture di Pisa). Quindi la realtà dove risultano più giustificati e interessanti gli investimenti nelle infrastrutture aeroportuali.

Traffico indotto, falsi allarmismi

Quasi 19 milioni di visitatori nel 2015 per il centro commerciale "I Gigli" di Campi Bisenzio, circa 2,4 milioni di passeggeri nello stesso anno per l'aeroporto "Vespucci" di Firenze, che arriveranno a 4,5 milioni nel massimo sviluppo previsto al 2029 dal masterplan aeroportuale. Sono numeri che ben rappresentano il diverso peso delle strutture presenti nella piana tra Firenze e Prato, disseminata di tanti poli commerciali e attrattori di traffico di vario tipo. Traffico che ovviamente incide sul sistema viario e della mobilità di area in base agli utenti che fruiscono delle strutture e alla modalità di accesso ad esse. Entrambi aspetti che vedono l'aeroporto quale fonte minoritaria di impatto: lo è per i numeri, enormemente inferiori anche nel suo massimo sviluppo futuro rispetto al centro commerciale campigiano; lo è per modalità di accesso, dato che l'aeroporto è destinato a evolvere verso quote sempre maggiori di modalità su ferro se e quando queste saranno messe a disposizione dell'utenza (linea 2 della tranvia, ferrovia metropolitana), mentre a un centro commerciale si arriva quasi esclusivamente in auto, per ovvie ragioni logistiche, e così sarà in futuro, generando sempre più traffico indotto in proporzione alla crescita dei visitatori e delle strutture.

Centro Commerciale "I Gigli"
19 milioni di visitatori

Aeroporto "Vespucci"
2,4 milioni di passeggeri

Uno scenario reale e tangibile che attesta quanto siano esagerati gli allarmismi lanciati anche su questi aspetti, strumentalizzati per contestare i progetti dell'aeroporto di Firenze. Aspetti peraltro analizzati approfonditamente nelle documentazioni dell'attuale masterplan in iter approvativo, già trattati in studi (IRPET) allegati ai documenti della variante al PIT e oggetto di valutazione nel precedente masterplan aeroportuale 2000-2010, in tutti i casi con gli stessi esiti: per quanto si possa sviluppare l'aeroporto di Firenze, e quindi crescere anche il traffico indotto sulla mobilità dell'area, la sua incidenza in tal senso si mantiene sempre poco significativa rispetto alla pressione viaria presente nella piana tra Firenze e Prato per gli altri grandi attrattori di traffico e per i tanti assi stradali e autostradali che passano nella zona e intorno all'aeroporto, con quote di traffico minimali imputabili all'esistenza dell'aeroporto stesso.

Costi diversi

"Il nuovo aeroporto di Firenze vale quello che costa?" Con questo interrogativo lo scorso 16 aprile si è chiuso il "percorso partecipativo" sull'aeroporto attivato da alcuni sindaci della piana e supportato dalla Regione, ennesima critica all'investimento da 334,5 milioni previsto nel masterplan al 2029 per poter dare all'area fiorentina uno scalo adeguato atteso da sessant'anni. Mentre a Firenze echeggia di nuovo un simile interrogativo, a Venezia è stato appena dato il via libera al masterplan da 315 milioni di euro al 2021, parte di un investimento a più lungo termine da 630 milioni, che fanno circa un miliardo di euro con il piano da 450 milioni appena avviato nella progettazione per la connessione dello scalo veneziano alla rete di alta velocità ferroviaria. Il tutto per uno scalo che è già il cuore del terzo polo aeroportuale italiano, con un sistema di due piste e un terminal relativamente recente (completato nei primi anni 2000), in un "sistema aeroportuale di Venezia" che vede due scali a circa 30 km di distanza (Venezia e Treviso, 11,1 milioni di passeggeri nel 2015). Il paragone tra le due città, con Roma simbolo mondiale del nostro paese, è solo un esempio degli strani metri di valutazione economica che vengono ancora adottati per contestare lo scalo fiorentino e i suoi progetti.

D'altra parte basta rimanere in Toscana e in particolare nell'area fiorentina per avere un lungo elenco di costi infrastrutturali a cui dovrebbe pensare chi si preoccupa dell'importo destinato all'aeroporto "Vespucci". Su tutti naturalmente il passante TAV, che solo con parte delle opere accessorie supera l'intero costo di tutto il masterplan aeroportuale, ma anche il sistema delle tranvie che con i soli prolungamenti verso Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio (327 milioni stimati) e Bagno a Ripoli sorpassa anch'esso la spesa totale per il "Vespucci". Ma gli esempi sono tanti, dalle ferrovie (ad esempio i 400 milioni per il raddoppio della Pistoia-Lucca) ai porti (circa un miliardo complessivo per i progetti della Piattaforma Europa di Livorno e il progetto infrastrutturale dell'area di Piombino), per passare dalle opere miliardarie su strade e autostrade. Oppure, ancora, per stare in tema di opere connesse agli aeroporti, il people mover tra stazione e aeroporto a Pisa (circa 70 milioni) che costa sostanzialmente quanto l'infrastruttura nuova pista del "Vespucci".

In sostanza, anche in Toscana, gli investimenti richiesti dalle infrastrutture aeroportuali sono molto inferiori ai costi di tutte le altre modalità di trasporto (che oltretutto in molti casi hanno pesanti costi pubblici non solo per la realizzazione ma anche per le fasi di esercizio), a fronte di ricadute positive in termini di benefici pubblici generali (occupazione, sostegno al sistema economico, relazioni internazionali, ecc.) che per gli aeroporti sono le più immediate e significative.

Problema Prato...

Pare essere diventato ormai davvero un problema irrisolvibile a Prato la nuova pista di Firenze. Un problema non per la città, il territorio o i cittadini ma per il suo sindaco che proprio non riesce a capacitarsi del fatto che su Prato e dintorni non possa arrivare qualche impatto della nuova pista del "Vespucci". Non ci arriva, ovviamente, perché il territorio pratese è troppo lontano dall'aeroporto (attuale e futuro), quindi le rotte passeranno da quelle parti troppo alte per generare impatti

JRC

Lo scorso 17 aprile ha fatto scalo al "Vespucci" di Firenze un Airbus A320 appartenente al Dubai Air Wings, la flotta reale del paese arabo. Si tratta del velivolo governativo di maggiori dimensioni ad oggi atterrato sullo scalo fiorentino.

Info-point Toscana Aeroporti a Campi Bisenzio

Immagini dell'info-point sui progetti del "Vespucci" di Firenze allestito da Toscana Aeroporti dal 21 al 24 aprile in piazza Fra' Ristoro nel centro di Campi Bisenzio, replicando la simile iniziativa svolta lo scorso ottobre a Firenze. Nello stand erano disponibili **pannelli informativi** sugli aspetti essenziali del masterplan aeroportuale e dei relativi dati ambientali, il **plastico** della piana tra Firenze e Prato con ricostruite le rotte di atterraggio e decollo e indicate le quote di sorvolo del territorio, un **simulatore di volo** per "provare" le traiettorie dei velivoli (messo a disposizione dall'Aero Club di Firenze), **video** con i tracciati degli atterraggi e decolli dall'attuale pista. Un **filmato** ha illustrato la situazione dello scalo e le caratteristiche tecniche e ambientali della nuova pista, con la spiegazione delle ragioni che hanno portato alle soluzioni scelte per l'elaborazione del progetto. Nei quattro giorni di apertura l'info-point, rivolto questa volta ai cittadini della piana, è stato visitato da 1.200 persone che hanno potuto raccogliere **materiale informativo** sul masterplan e sulla questione aeroportuale fiorentina e toscana e confrontarsi con i **tecnici di Toscana Aeroporti** che per dieci ore al giorno hanno illustrato la nuova pista ai cittadini che si avvicinavano per la prima volta alla questione e a chi era interessato a approfondire aspetti specifici già noti e più dibattuti. Video, materiali e informazioni restano disponibili sul blog ufficiale di Toscana Aeroporti dedicato al progetto della pista (**www.volafirenze.it**) e relativa pagina Facebook.

(acustici o atmosferici, quindi sanitari). Non può esserci impatto sul centro di Prato perché lì le rotte proprio non passeranno, come è stato spiegato infinite volte, com'è descritto nelle carte e nei documenti, com'è tangibilmente verificabile nel plastico che Toscana Aeroporti sta mostrando ai cittadini dallo scorso anno. D'altra parte proprio l'esclusione dei sorvoli sul centro di Prato è stata una delle ragioni alla base della scelta della giacitura della nuova pista 12/30. Ma anche a fronte dell'assenza di impatti ambientali, Toscana Aeroporti ha comunque illustrato nelle carte le rotte sul territorio pratese, con relative quote di sorvolo, ha verificato il territorio sorvolato stimando i livelli acustici prodotti su ricettori presenti (schedati nello Studio di Impatto Ambientale). Eppure il sindaco va avanti per la sua strada e continua a ripetere come un disco incantato che vuol vedere l'inquinamento su Prato. Un problema questa volta davvero irrisolvibile.

Sceneggiate anti-aeroporto

Anni fa, commentando uno dei periodici picchi di polemiche in cui veniva pesantemente contestata qualunque cosa avesse attinenza con l'aeroporto, ci eravamo chiesti se fossimo vicini al rogo in piazza di scritti e immagini a tema aeronautico. Nelle scorse settimane ci siamo quasi arrivati, quando consiglieri del Movimento 5 Stelle in consiglio comunale di Firenze si sono scagliati con toni da inquisizione in un'apposita interrogazione contro Rigo, Pucci e Plano, ossia i poveri fumetti (nel senso di innocui) diffusi da Toscana Aeroporti tra il materiale illustrativo distribuito presso l'info-point allestito lo scorso ottobre nel centro di Firenze (e replicato nei giorni scorsi a Campi Bisenzio), per spiegare simpaticamente il tema aeroporto ai più piccoli. La cosa, evidentemente, non è stata gradita da tali consiglieri e ha scaturito la bizzarra iniziativa sulla quale è meglio evitare qualunque commento.
Ma siccome la fantasia non ha limiti, in occasione dell'info-point informativo di Toscana Aeroporti sui progetti del "Vespucci" a Campi Bisenzio se ne sono viste di tutti i colori: il tendone montato in piazza cinto d'assedio per tutti i quattro giorni dell'iniziativa dai no-aeroporto con striscioni, volantini e bandiere; il plastico di Toscana Aeroporti presidiato per gridare ai visitatori le loro "verità"; il passaggio di qualche facinoroso in cerca di rissa; perfino una cassa acustica piazzata nella via principale di Campi Bisenzio per sparare a tutto volume assurde registrazioni di jet in decollo, inquinando davvero pesantemente per ore i poveri cittadini campigiani con un rumore che neppure a Quaracchi hanno mai immaginato. Spettacoli, si può essere certi, che andranno in replica ancora a lungo per la piana fiorentina.

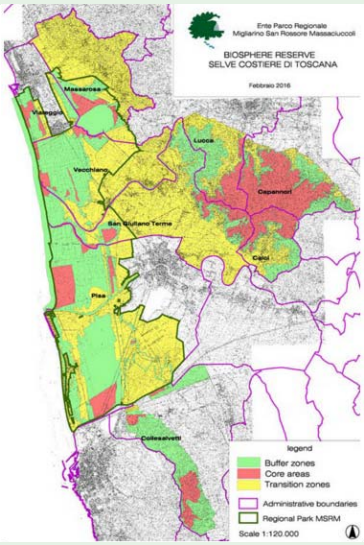
Percorso surreale

Alla fine si è tenuto il percorso partecipativo sull'aeroporto ("Aeroporto parliamone"), come richiesto dai sindaci di Calenzano, Carmignano e Poggio a Caiano e supportato dall'Autorità regionale per la partecipazione con un finanziamento di 25.000 euro (al quale si è aggiunto il contributo economico dei tre comuni): quattro incontri, tra il 5 marzo e il 16

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.

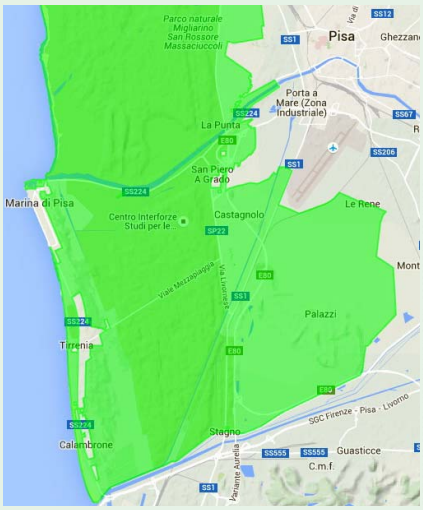
MaB UNESCO, tra parco e aeroporto



ENTE PARCO REGIONALE MIGLIARINO SAN ROSSORE MASSACIUCCOLI

Lo scorso 19 marzo nell'assemblea tenutasi a Lima in Perù, l'UNESCO ha accettato la richiesta di estendere la MaB "Selva pisana" all'intero territorio tra la costa e i monti nei territori di Pisa, Lucca e Livorno, come richiesto da enti e istituzioni della nostra regione. Le MaB, "Man and Biosphere", sono aree (marine e/o terrestri) riconosciute dall'UNESCO quali "Riserve della Biosfera", aree che gli Stati membri s'impegnano a gestire nell'ottica della conservazione delle risorse e dello sviluppo sostenibile, con il coinvolgimento delle comunità locali. Scopo di tali riserve è promuovere e dimostrare una relazione equilibrata fra la comunità umana e gli ecosistemi, creare siti privilegiati per la ricerca, la formazione e l'educazione ambientale, oltre che poli di sperimentazione di politiche mirate di sviluppo e pianificazione territoriale. Attualmente sono istituite a livello mondiale 669 MaB in 120 paesi, delle quali 13 in Italia e tre in Toscana (oltre a quella nel pisano, sono le MaB "Arcipelago Toscano" e "Appennino Tosco-Emiliano").

Dal 2004 l'UNESCO aveva già riconosciuto la qualifica di MaB all'area sostanzialmente coincidente con il Parco di Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli, che si estende per circa 23.000 ettari lungo la costa toscana tra i territori delle province di Pisa e Lucca e, verso l'interno, tra il mare e la città di Pisa. Ora è arrivato l'ulteriore riconoscimento con l'estensione ad un'area di 43.000 ettari, ridenominata MaB "Selve costiere di Toscana", che non vedrà l'imposizione di nuovi vincoli sul territorio ma il fregio di tale realtà quale "Riserve della Biosfera". Un riconoscimento che conferma ulteriormente come sia possibile la coesistenza di un aeroporto presso aree ricomprese in ambiti di pregio naturalistico entro i quali si possono svolgere anche le stesse attività aeree. Coesistenza riconosciuta anche in presenza di uno scalo aereo di notevoli dimensioni utilizzato da ogni tipo di traffico come quello di Pisa che, come noto, confina proprio con il parco e quindi con l'area della MaB istituita nel 2004 ed ha le traiettorie di volo principali che sorvolano il parco stesso per tutto il territorio che separa le piste dal mare, dove si trovano anche oasi naturalistiche del WWF e, a nord, il territorio verso i monti pisani. Più di ogni altro studio, commissione o osservatorio, anche questo riconoscimento UNESCO per la realtà pisana dovrebbe spazzar via tutti i falsi allarmismi alimentati da chi continua a paventare per Firenze un aeroporto che annullerebbe il progetto del parco della piana.



ENTE PARCO REGIONALE MIGLIARINO SAN ROSSORE MASSACIUCCOLI

aprile, svolti a Sesto Fiorentino, Calenzano, Poggio a Caiano e Firenze, curati nell'organizzazione dalla società Cantieri Animati. Un'organizzazione che è stata tutt'altro che facile dato il livello di radicalizzazione delle posizioni e il tono raggiunto nelle contestazioni all'aeroporto, per un'iniziativa che appariva, proprio nella sua proposta, di opportunità quantomeno dubbia. Perché la ragione di base della richiesta era proprio il fatto di non riconoscere la validità di documenti, studi e progetti ufficiali prodotti finora, la competenza dei tecnici che li hanno redatti e la legittimità degli enti nazionali competenti che li hanno validati. Iniziativa surreale perché nel 2016 avrebbe riportato (com'è avvenuto) la questione aeroporto all'anno zero, rilanciando tutti gli interrogativi di quaranta anni fa ("se, dove, come e perché" un aeroporto a Firenze) mentre la questione è ormai avanzata in un percorso prossimo (si spera) al via libera ai cantieri del masterplan del "Vespucci" proiettato al 2029.

Così il percorso partecipativo è stato soprattutto una sorta di "convention" di tutte le vecchie e nuove anime no-aeroporto (di Firenze) che ne contestano ogni progetto rilanciando tutti i temi "vintage" distorsivi della questione: l'uso di aeroporti di altre città, con relative idee sul potenziamento dei treni, l'interpretazione erronea delle distanze città-aeroporto, aspetti ambientali e urbanistici presentati come problemi irrisolvibili (irrisolvibili per l'aeroporto di Firenze), costi sempre improponibili (se finalizzati per lo scalo fiorentino), benefici indotti dall'aeroporto che nessuno avrebbe mai dimostrato, ecc., ecc.

Non hanno partecipato all'iniziativa i tre comuni realmente interessati dalla procedura del masterplan aeroportuale e dagli effetti (territoriali e operativi) dello scalo aereo, ossia Sesto Fiorentino, Firenze e Campi Bisenzio, evidentemente non riconoscendosi oggi in un tale percorso. Non hanno partecipato, declinando l'invito, il soggetto proponente e autore dei progetti e degli studi, ossia Toscana Aeroporti e l'ente responsabile della validazione tecnica dei progetti e dell'attivazione della procedura VIA in corso, ossia ENAC. Soggetti che in un'iniziativa del genere sarebbero necessari per spiegare progetti e documenti, ma che non avrebbero potuto che ribadire spiegazioni che ripetono da tanti mesi, in certi casi da anni, nelle documentazioni agli atti e andarle a ribadire a chi le ha già respinte, non accettate o non credute, spesso anche con delegittimazioni pesanti e accuse molto gravi.

Non hanno partecipato, declinando l'invito, anche altri soggetti favorevoli allo sviluppo dell'aeroporto per l'area fiorentina, come la nostra Associazione, in quanto anche noi non potevamo che ribadire in un consesso poco disposto a ascoltare informazioni e dati che scriviamo e diffondiamo da venti anni (da 35 con il precedente Comitato per l'aeroporto di Firenze-Prato) sulla questione aeroportuale fiorentina e toscana in generale e più recentemente quelli sul nuovo masterplan del "Vespucci" pubblicamente disponibili per chi avesse voglia di leggerli. Informazioni e dati che da altrettanti anni non sono accettati da chi contesta per proprie ragioni l'esistenza stessa dello scalo fiorentino, prima ancora dei suoi progetti di miglioramento. E non potevamo proprio partecipare, nel 2016, a un dibattito che avrebbe resettato la questione sugli anni '70. Il percorso partecipativo, comunque, a suo modo si è tenuto e resta testimonianza di un fronte che ad oggi rimane vivo nella questione aeroportuale toscana.

Aeroporto

Anno 20 - Numero 2
N° progressivo 75 - Aprile-Giugno 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