Anno 21 - Numero 2

Aeroporto

Aprile-Giugno 2017

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

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

Nuova pista fattibile, sostenibile, necessaria

Fattibilità, sostenibilità e, ovviamente, necessità: in attesa che siano completati e resi noti gli atti finali ufficiali della VIA sul masterplan del "Vespucci", di fronte al deprimente spettacolo del **circo anti-aeroporto** che continua a andare in scena quasi ogni giorno torniamo a evidenziare i tre concetti che fotografano la realtà vera del progetto aeroportuale (quella di progetti, studi, norme, documenti ufficiali e competenze di settore) al di là di tutte le divagazioni sul tema che alimentano le sparate di turno contro lo scalo fiorentino.

Divagazioni fatte di strumentalizzazioni, falsi allarmismi, studi e valutazioni ufficiali ignorate o rifiutate, documenti non letti, enti regolatori di settore rinnegati, approcci accademici fuori tema e fuori luogo, interpretazioni sballate di norme e regolamenti, studi fai da te di "esperti" di turno, risentimenti personali di ex-qualcosa, battaglie campanilistiche stile secolo scorso, strabismi e doppiopesismi valutativi (per stesse questioni su diversi aeroporti o infrastrutture), rivendicazioni di antichi accordi politici no-aeroporto (e sì a tutto il resto), interessi per tutto il resto a discapito dell'aeroporto, battaglie legali inutili e dannose (per la collettività) e sentenze strumentalizzate a piacimento (e commentate in malo modo).

Divagazioni fatte proprie da chi, per proprie ragioni, nel 2017 ancora non accetta l'idea che l'area fiorentina possa avere un aeroporto normale e servizi aerei adeguati o che in quel territorio ci rimanga un aeroporto. **Se la suonano e se la cantano** costruendo le proprie interpretazioni della realtà per poi montarci sopra dossier, appelli e denunce da rilanciare in conferenze stampa e convegni e in interrogazioni e mozioni negli enti locali e in Parlamento promosse (anche in questi giorni) da politici nostalgici rimasti negli anni 70 del secolo scorso e politici "nuovi" proiettati in quegli anni 70 dalla peggiore disinformazione presa in rete, tra verità virtuali e post verità (stile "Napalm 51" di Maurizio Crozza). A tutto questo, che sembra tanto perché di grande e facile effetto mediatico ma è rappresentativo sempre dei soliti personaggi e delle solite sparate, fa da contraltare la realtà vera degli atti ufficiali e degli enti di settore competenti, raccontata tante volte anche su questo notiziario e che non interessa in alcun modo chi deve portar avanti la propria parte in commedia.

MARCO IAROSSI

La realtà è quella di una nuova **pista fattibile**: una nuova pista (che non è un nuovo aeroporto!) fattibile tecnicamente e migliorativa della situazione attuale per orientamento, dimensione, venti, operatività, traiettorie di volo, ostacoli, valutazione dei rischi, gestione bird strike, ecc. e in quanto tale approvata dall'unico ente nazionale responsabile di tale validazione tecnica, cioè ENAC. È risibile, oltre che grave, che ci sia chi non riconosce l'autorità di tale ente e tenti di delegittimarlo, proponendo studi fai da te o il ricorso a soggetti terzi (terzi da cosa?). ENAC (e prima Civilavia) è sempre stata ed è responsabile (e attendibile) per la validazione tecnica di oltre 100 aeroporti italiani (otto in Toscana), ma non lo sarebbe più per Firenze: una sceneggiata mai vista a livello nazionale e internazionale.

Una nuova pista che è fattibile urbanisticamente, ovviamente con la modifica degli atti urbanistici di area che per decenni hanno (quasi sempre) ignorato l'aeroporto e le sue esigenze strutturali e operative e con l'adeguamento di previsioni fatte attorno all'aeroporto senza considerarne l'esistenza. Anche in questo caso sono surreali le contestazioni (e le cavillosità) basate su tale aspetto: è ovvio che finché le modifiche ai piani non saranno apportate recependo masterplan e vincoli nel nuovo assetto complessivo delineato per l'area, la previsione della pista non può essere trovata negli stessi piani.

La realtà è una **nuova pista sostenibile**, una nuova pista ambientalmente migliorativa della situazione esistente (perché si tratta di un aeroporto esistente e non di nuovo aeroporto!) sotto tutte le componenti interessate, com'è definito in studi e progetti (e in parte evidente per qualunque osservatore): riduzione del rumore sulle aree abitate e della popolazione interessata, emissioni atmosferiche poco significative nel contesto della piana, aree naturali migliorate qualitativamente e quantitativamente nel bilancio complessivo dell'operazione, reale realizzazione di sistemazioni territoriali a parco (che può rimanere la destinazione prevalente per la piana ancora libera da edificati), sicurezza idraulica dell'area innalzata e sistemazione di opere idrauliche obsolete o rimaste sulla carta, ecc. ecc. Una pista che si inserirà in pieno nella fase di evoluzione ecologica che sta vivendo il settore dell'aviazione grazie alle innovative tecnologie: al di là di qualunque studio, per verificare il clima acustico futuro si vada ad ascoltare atterraggi e decolli di aerei come il nuovo Bombardier CS100, che ha provato il "Vespucci" nelle scorse settimane e entrerà a breve in servizio su Firenze con Swiss e che vola silenzioso quasi fosse spinto da motori elettrici.

La realtà è ovviamente quella di una **nuova pista necessaria**: necessaria per avere un vero sistema aeroportuale toscano, che oggi come quarant'anni fa non si crea con etichette o con i treni (come qualcuno continua a proporre) ma con le infrastrutture aeroportuali, carenti in Toscana più che in qualunque altra regione italiana e europea; necessaria per tutte le ragioni che rendono un aeroporto funzionale strategico per qualunque città e territorio del mondo (compresi tutti i comuni della piana fiorentina, comunque la pensi qualche sindaco), ragioni che qui non ribadiamo per non tramortire chi sta leggendo con concetti e numeri ripetuti all'infinito e universalmente noti e riconosciuti (tranne che per qualche spiritoso soggetto che nel 2017 propone convegni e dibattiti per spiegarci che l'aeroporto nell'area fiorentina non serve o non ci deve stare).

In attesa di capire cosa ci riserva realmente il fronte tosco-romano con le prescrizioni annesse al parere positivo sulla VIA (non conta il numero, ma i contenuti), qualunque cosa possa ancora succedere attorno a questa vicenda resta la fattibilità, sostenibilità e necessità di un progetto come la nuova pista del "Vespucci". Un **progetto strategico** per il nostro territorio ma anche simbolico per la capacità o meno del nostro paese (di tutti i suoi organi coinvolti a Roma e in Toscana) di gestire una simile opera a oltre quarant'anni dalla realizzazione dell'ultima nuova pista aeroportuale italiana e quindi di cambiare marcia in un'Europa che ha sempre volato molto più avanti.

VIA: provvedimento in predisposizione

Nel momento in cui chiudiamo questo numero del notiziario (metà aprile) la scaletta ufficiale del Ministero dell'Ambiente per la procedura di VIA sul masterplan del "Vespucci" indica "in predisposizione provvedimento". Al momento quindi l'iter ha superato di nuovo la fase di istruttoria tecnica (dopo il passo indietro di inizio anno) e sta compiendo gli ultimi passi verso la conclusione con il quadro prescrittivo che deve accompagnare il "parere positivo" agli atti dallo scorso 2 dicembre (parere n°2235). Procedure, come più volte ricordato, "normalmente" complesse, tra istruttorie, osservazioni, controdeduzioni, integrazioni, formulazioni di pareri e stesura di decreti, con le tempistiche conseguenti. E come sottolineato anche sul numero scorso, usualmente tra l'emissione del "parere positivo" della commissione tecnica (CTVIA) e l'emissione del decreto conclusivo da parte dei due ministeri interessati (Ambiente e Beni Culturali) passano vari mesi e ciò sta avvenendo anche con l'iter del "Vespucci". Iter in cui, come noto, continua poi a incidere il "clima particolare" che aleggia ancora attorno alla questione fiorentina e toscana che inevitabilmente comporta ulteriori rallentamenti e lavoro aggiuntivo. Ne è esempio lo stop alla procedura di inizio anno, che una nota del Ministero dell'Ambiente ha attribuito a una richiesta di chiarimenti avanzata da ENAC, provocata dalla necessità di riportare nei giusti binari e nelle giuste competenze alcune questioni (valutazione dei rischi, osservatorio ambientale, tema "bird strike") sollevate nelle contestazioni e nei pareri inviati dalla Toscana al tavolo ministeriale.

Indiscrezioni e strumentalizzazioni

Se finora non è stato reso noto alcun contenuto ufficiale del parere VIA (l'unico dato certo è la scaletta dell'iter aggiornata dal Ministero dell'Ambiente e i documenti posti agli atti), sui media e in rete sono imperversate indiscrezioni fatte uscire ad arte da personaggi che continuano a aggirasi attorno alla questione, tra Roma e Toscana, e poi siedono al fianco di comitati e istituzioni "contro" per alimentare contestazioni e strumentalizzazioni. In realtà, finché non ci sarà il decreto firmato che ufficializzerà le prescrizioni allegate al "parere positivo" già espresso, ogni anticipazione è gratuita e più viene strumentalizzata meno risulta attendibile. E ancor meno conta l'agitare la mole dei documenti che concluderanno la VIA e l'alto numero di prescrizioni.
Si sà bene che i documenti allegati al decreto saranno corposi, perché sintetizzano anni di iter e centinaia di documenti già prodotti; si sà altrettanto bene che le prescrizioni saranno numerose, ma il numero di per sé non ha significato. Con le prescrizioni si puntualizzano anche tante cose già previste nello stesso pro-

Mistral Air: base Firenze

ANDREA PINNA

Con la partenza del volo MSA430 per **Marsiglia** del 13 aprile ha preso avvio l'attività della base di Mistral Air sul "Vespucci", scalo scelto dal vettore per iniziare il nuovo progetto di voli regionali che si affiancano alla consolidata attività charter e merci. Dal 14 aprile sono partite anche le altre quattro rotte al momento programmate da Firenze, per **Bari**, **Cagliari**, **Olbia** e **Nizza**, tutte operate con ATR 72-500 (68 posti). Per lo scalo fiorentino le tre rotte nazionali vanno a rimpiazzare voli cancellati da altri vettori, la rotta per Nizza ripropone uno dei primi voli internazionali effettuati dal "Vespucci" trent'anni fa, Marsiglia rappresenta una rotta inedita offerta per la prima vola all'area fiorentina.
L'attuale Mistral Air è l'evoluzione di un vettore nato Roma (base a Ciampino) nel 1981, fondato da Carlo Pedersoli, recentemente scomparso (il "Bud Spencer" noto al grande pubblico per i suoi tanti film di successo assieme all'amico "Terence Hill"), da sempre grande appassionato di aviazione, pilota e quindi imprenditore del settore. Nelle sue varie diversificazioni di attività e modifiche societarie, Mistral Air ha operato principalmente nel settore merci (per molti anni per conto di TNT) e nel charter e ha avuto in flotta varie tipologie di velivoli di piccola e media dimensione, dall'iniziale flotta di turboelica Gulfstream G-159 ai BAe 146, in versione merci e passeggeri, fino all'attuale flotta composta da ATR 72 e Boeing 737. Dal 2002 il vettore è stato acquisito dal gruppo Poste Italiane, adottando la livrea gialla e bianca che caratterizza oggi i propri velivoli.
Mistral Air ha utilizzato lo scalo fiorentino occasionalmente dagli anni 80 per voli charter, con G-159 e BAe 146. Dal luglio 2016 ha operato per la prima volta regolarmente, con il collegamento per Tirana per conto di Ernest effettuato con ATR 72. Per l'occasione ha svolto sul "Vespucci" un periodo di addestramento per familiarizzare gli equipaggi con l'attuale pista fiorentina, compresi gli "atterraggi 23", dalla parte di monte Morello, possibili con velivoli turboelica compatibilmente con le restrizioni che regolano l'utilizzo di tale direttrice. Per Firenze Mistral Air rappresenta il terzo vettore ad aver scelto l'apertura di una base dalla ripresa definitiva dei voli regolari del 1986, dopo la lunga esperienza di Alisarda/Meridiana (1991-2011) e l'insediamento di Vueling (dal 2013).

Dal 15 giugno il vettore rumeno Blue Air incrementa l'attività sull'aeroporto di Firenze attivando il volo trisettimanale da Iasi, in aggiunta al collegamento da Bucarest Otopeni avviato nel marzo 2015, tutti operati con Boeing 737 (nella foto un modello 500).

FILIPPO NOVELLO

getto, ribadendo adempimenti da attuare precisandone le modalità per permettere al proponente di aggiustare quanto previsto e procedere nel modo migliore. E nel caso di Firenze si sà che la VIA sta trattando un'opera importante e consistente che in Italia non si faceva da quaranta anni (una nuova pista aeroportuale) e che in quanto tale di per sé contiene già tante opere collaterali e attenzioni per un'infinità di aspetti. E si conosce bene anche il clima particolare in cui tale opera è maturata, con il contesto territoriale non certo favorevole costruito negli anni, che comporta adempimenti aggiuntivi per rimediare a scelte sbagliate arrivate sostanzialmente fino a oggi.
E infine non sono da escludere neanche eventuali forzature ministeriali, per la propensione di qualche soggetto a assecondare o cavalcare posizioni più ambientaliste-integraliste poste nelle contestazioni inviate dalla Toscana o diverse interpretazioni di norme (per alcuni aspetti avvenne anche in occasione del Decreto VIA 2003 sul precedente masterplan del "Vespucci"). Ma, come detto, il tutto può essere verificato solo leggendo il decreto finale e soppesandone correttamente i contenuti.

"Vespucci" nel DEF 2017

Aspettando la conclusione dell'iter della VIA, i progetti per il "Vespucci" sono stati confermati tra le opere nazionali strategiche inserite dal Governo nel documento "Connettere Italia: fabbisogni e progetti infrastrutturali" allegato al DEF 2017 (Documento Economico e Finanziario) e avviati a nuovo iter previsto in tale ambito. Dal 2016 il Governo ha iniziato un rinnovamento delle politiche infrastrutturali basata sulla centralità della pianificazione strategica e sulla valutazione ex-ante delle opere. Un impianto che ha fondamento normativo nel nuovo Codice degli Appalti (varato lo scorso anno), che individua nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e nel Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) gli strumenti per la pianificazione, programmazione e progettazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, e ha nelle "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" di competenza del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, lo strumento

metodologico di valutazione e selezione delle opere pubbliche, propedeutico alla individuazione delle priorità.
L'allegato infrastrutture al DEF 2017, in continuità col nuovo corso, anticipa le linee di indirizzo strategico per individuare i fabbisogni infrastrutturali al 2030 che costituiranno parte integrante del primo DPP. A tal fine è stato aggiornato lo SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti), che dal 2001 individua le infrastrutture di trasporto esistenti dedicate allo svolgimento di servizi di preminente interesse nazionale ed internazionale, in linea con il TEN-T (Trans European Network-Transport) e le pianificazioni nazionali di settore (Piano Nazionale Aeroporti per quello aereo). Le opere inserite nel DEF sono quelle definite di "primo livello" dallo SNIT 2017. Il documento contraddistingue tali opere in base al grado di avanzamento: progetti invarianti, in corso e con obbligazioni giuridiche vincolanti; progetti/lotti non avviati che rispondono a fabbisogni infrastrutturali del paese ma che sono suscettibili di ottimizzazione e riduzione di tempi e costi (project review); interventi per i quali ci sono solo progetti preliminari o nessuna analisi, da assoggettare a progetti di fattibilità e valutazione ex ante degli interventi nell'ottica di verificarne la fattibilità tecnica, economica, sociale e ambientale e inserirli poi nei successivi atti di programmazione.
Riguardo gli aeroporti, sono individuati i "fabbisogni air side" (tutto ciò che riguarda l'aereo e la capacità di movimentarlo) e i "fabbisogni land side" (tutto ciò che riguarda i passeggeri, dalle modalità di accesso all'aeroporto agli spazi necessari per eseguire le procedure di controllo e imbarco). I progetti aeroportuali del "Vespucci", avendo iter in corso, sono nel gruppo delle opere "non avviate". Nell'Allegato al DEF si ricorda la ragione della necessità della nuova pista (2.400 metri) per superare la limitazione che rende poco utilizzabile l'aeroporto per molti dei velivoli tipicamente usati nei voli intraeuropei e del conseguente adeguamento del terminal. Tra i progetti ricompresi nel DEF (come invarianti) ci sono anche la tranvia di connessione tra il centro città e lo scalo e la fermata ferroviaria "Guidoni" descritta come funzionale all'accessibilità aeroportuale. Le opere per lo scalo fiorentino, come detto, stanno tra quelle assoggettabili a ottimizzazione di tempi e costi. C'è da augurarsi che questo passaggio sia sopratutto occasione per mantenere nei corretti limiti le spese per le opere "collaterali", cioè che si faccia tutto quanto necessario per realizzare bene gli interventi ma nel modo più semplice e meno costoso arginando il peso di eccessive prescrizioni e l'antica usanza italica di caricare di tutto e di più sui progetti infrastrutturali.

MARIO ALBERTO RAVASIO / ORIO SPOTTER

Lo scorso 22 marzo un Boeing 737-800 (appartenente a Blue Panorama) ha operato per la prima volta sul "Vespucci" in un volo di linea. Il velivolo è stato impiegato sulla rotta da Tirana di Albawings in sostituzione del più piccolo Boeing 737-500 usualmente impiegato sull'attuale pista di Firenze.

Pista nuova, aeroporto esistente

A Firenze esiste un aeroporto. La "notizia" è nota da quando fu realizzato il nuovo aeroporto di Firenze Peretola, tra il 1929 e il 1931, in sostituzione del precedente campo di volo al Campo di Marte. Da allora, per 86 anni, si sono susseguiti interventi di adeguamento (vari) e di ampliamento (pochi) dell'aeroporto esistente e tale si configura oggi l'ampliamento e adeguamento dello scalo di Peretola previsto con il masterplan 2014-2029 e la nuova pista, che dovrebbero consentire di fare a Firenze ciò che è stato fatto nel secolo scorso per gran parte degli scali esistenti, in Italia e nel mondo (una pista adeguata e funzionale all'evoluzione dell'aviazione e alle esigenze del territorio).

Ricordiamo la "notizia" del secolo scorso di fronte all'ennesimo bizzarro spunto di polemica montato sull'asserzione che la costruzione della nuova pista del "Vespucci" si configurerebbe come costruzione di un nuovo aeroporto. Asserzione ricorrente da anni nelle posizioni dei vari soggetti che si oppongono ai progetti del "Vespucci" e ripresa nelle scorse settimane dal presidente del TAR della Toscana nelle sue curiose esternazioni ai media sul tema dello scalo fiorentino.

Esercizio lessicale

Di per sé la cosa dovrebbe interessare meno che niente, nell'ambito della vicenda aeroportuale, perché al di là della disquisizione lessicale (più propria dell'Accademia della Crusca), l'essenziale è che si arrivi all'obiettivo di avere la nuova pista per far funzionare meglio lo scalo. E se qualcuno ha piacere di parlare di nuovo aeroporto, nella parlata comune va benissimo, così come si può parlare di casa nuova, nuovo negozio o nuova scuola di fronte al rinnovo e ampliamento di costruzioni o locali esistenti.

Il fatto che, nel caso del "Vespucci", si sia di fronte a un intervento su uno scalo esistente e non alla costruzione di un nuovo aeroporto diviene invece concetto da rimarcare quando anche tale esercizio lessicale diviene motivo per imbastire nuove polemiche inutili e sopratutto perché ogni valutazione sul masterplan e sulla nuova pista non può prescindere dalla comparazione con la situazione attuale dello scalo e delle traiettorie di volo sul territorio, cioè con il soppesare la variazione (migliorativa) dello scalo esistente sotto tutti gli aspetti coinvolti indotti dall'adeguamento dell'assetto della sua pista. Tutt'altra cosa, ovviamente, rispetto all'inserimento ex-novo di un aeroporto in un territorio, con la creazione di impatti e carichi fino ad allora inesistenti.

La realizzazione della nuova pista e del masterplan del "Vespucci" non si configura come costruzione di un nuovo aeroporto ma l'adeguamento e miglioramento di uno scalo esistente.

TOSCANA AEROPORTI

TOSCANA AEROPORTI

Nuove piste o nuovi aeroporti

Confondere la costruzione di una nuova pista con quella di un nuovo aeroporto è un errore grossolano e per evitarlo basterebbe guardarsi attorno. Se infatti in Italia per decenni non si sono realizzate né nuove piste né nuovi aeroporti, in Europa la casistica è ampia e ben differenziata. Molte nuove piste sono state realizzate, dagli anni '90 ad oggi, su scali esistenti (come Amsterdam, Barcellona, Francoforte, Manchester, Stoccolma Arlanda), ampliando anche in modo consistente i sedimi aeroportuali, spesso abbinate a nuovi terminal e piazzali e in nessun caso, ovviamente, tali interventi si sono configurati come realizzazione di nuovi aeroporti. Sono invece a tutti gli effetti nuovi aeroporti, cioè strutture realizzate ex-novo, progetti come quelli attuati ad Atene, Ciudad Real (Spagna), Monaco di Baviera, Istanbul (in costruzione) o Londra City Airport (in questo caso riconvertendo a nuova funzione un ambito urbano) e vari progetti in studio.

Ma d'altra parte, anche per le ipotesi di nuove piste che oggi interessano scali italiani con vari gradi di concretezza, da Roma Fiumicino a Catania o Venezia, si tratta in ogni caso di ampliamenti di scali esistenti. E per guardare in Toscana, nello stesso sistema regionale, quando ogni tanto è riemersa l'idea di una terza pista a Pisa (anni fa anche nei documenti regionali), ci si è riferiti ovviamente all'ampliamento dello scalo esistente e proprio a Pisa, quando fu realizzata la seconda pista (attuale pista principale), fu naturalmente un potenziamento dello scalo e non un nuovo aeroporto.

Pista nuova o pista vecchia

Ma l'aspetto più essenziale della stravagante disquisizione in corso, come detto, sta nel fatto che con la realizzazione della nuova pista per il "Vespucci" non si va ad inserire nella piana tra Firenze e Sesto Fiorentino un qualcosa che non c'è, ma si modifica in meglio una realtà esistente da decenni (e che peraltro già nel 2003 era stata autorizzata ambientalmente, con procedura VIA, ad arrivare a 52.600 movimenti). Puntualizzare ciò è ancor più importante nel caso fiorentino dato il grado di miglioramento che la nuova pista e il diverso assetto dell'infrastruttura apporta al funzionamento dell'aeroporto esistente, sia per la più funzionale gestione del traffico che già opera, sia per consentire i margini di sviluppo previsti e necessari alla connettività aerea dell'area fiorentina. Miglioramenti che, come già accennato, riguardano tutti gli aspetti inerenti la presenza dello scalo nel territorio della piana e il funzionamento dell'infrastruttura aeroportuale, andando in senso esattamente contrario a quello prefigurato da chi alimenta falsi allarmismi non conoscendo la realtà delle cose e il significato del tenere il "Vespucci" con la nuova o vecchia pista.

Aeroporto esistente "senza pista"

Il "Vespucci" senza nuova pista non "resta un city airport" ma conferma nella piana uno scalo gravato da criticità operative e inutili impatti su abitati e territorio.

Che succederebbe se la nuova pista del "Vespucci" non venisse fatta? Per qualcuno, tra le varie anime anti-aeroporto che lavorano a tal fine si dovrebbe fare il passaggio conclusivo chiudendo o ridimensionando più o meno ad aero club lo scalo fiorentino (per completare il disegno del 1974 secondo la concezione di allora del sistema Pisa-Firenze e della società unica). La posizione più comune tra chi contesta la nuova pista è che se ne possa fare a meno sostituendola con una "messa in sicurezza" della pista esistente, per accontentarsi di un city-airport e rinunciare a altri sviluppi. Una posizione contenuta in tutti i documenti di contestazione inviati al Ministero dell'Ambiente dalla Toscana nella procedura di VIA sul masterplan e che continua ad essere reiterata dagli irriducibili "contro", a livello locale e romano (è di qualche settimana fa l'iniziativa parlamentare di una pattuglia di politici toscani rimasti negli anni 70 del secolo scorso).

MARCO IAROSSI

MARCO IAROSSI

Soluzione senza senso

Una posizione in realtà che non ha alcun senso, perché in nessun modo gli aggiustamenti possibili sullo scalo mantenuto nell'attuale assetto di pista possono essere paragonati alla costruzione della nuova pista, per gli effetti (benefici) totalmente differenti. Una posizione senza senso perché la pista attuale non ha bisogno di essere messa in sicurezza, perché sicura lo è già, come qualunque altra pista (che o è sicura o è chiusa). Il problema, come sà chiunque abbia minimamente conoscenza della questione, è che per mantenere l'inderogabile parametro della sicurezza, nel caso dello scalo fiorentino va in tilt la funzionalità per tutte le criticità ben note che incidono sull'operatività dello scalo dovute all'attuale assetto di pista. E una vera funzionalità può essere recuperata solo cambiando l'orientamento e la dimensione della pista, come appunto previsto nel masterplan.

"Vespucci" com'è

Senza nuova pista quindi è ovvio che il "Vespucci" continuerebbe così com'è la sua funzione di scalo per l'area fiorentina: potrebbe avere qualche diversa modifica strutturale, incrementare ancora un po' il traffico, e i voli (ma anche perderne). Forse potrebbe sfruttare nuovi "miracoli" della tecnologia aeronautica che già in passato hanno permesso di raggiungere obiettivi in precedenza non pensabili. Ma il tutto avverrebbe mantenendo invariato l'attuale quadro di criticità dello scalo che, va sempre ricordato, non inficia chissà quale sviluppo futuro o salto di ruolo, ma ostacola pesantemente tutte le tipologie di traffico attuali: le linee regolari e i voli privati e di Stato; Airbus, Boeing, jet regionali, turboelica e velivoli di aviazione generale; le rotte nazionali più brevi e qualunque collegamento europeo.

E le disfunzioni operative causate dall'attuale situazione di pista non significano "solo" i dirottamenti e i passeggeri persi riportati nei report di traffico, che già di per sé sono inaccettabili (1.075 movimenti e 96.000 passeggeri nel 2016, già 180 movimenti e 15.000 passeggeri nei primi due mesi del 2017). I disagi reali sono molto più ampi per tutto il castello di effetti collaterali ai dirottamenti (ritardi concatenati, allungamenti di voli e procedure, migliaia di chilometri di viaggi in bus da/per gli scali alternati, ecc.). E i numeri dei dirottamenti rappresentano solo parzialmente i disagi, perché nelle giornate critiche, per un volo che dirotta ce ne sono sempre altri che a un certo punto riescono ad atterrare o partire, quindi non compaiono tra i dirottamenti, ma prendono terra (o decollano) dopo lunghe attese in volo o a terra accumulando ritardi che scombussolano i programmi dei viaggiatori e l'attività dello scalo e dei vettori, con successive conseguenze a catena.

Una situazione che di per sé va poi a negare la possibilità per il "Vespucci" di svolgere adeguatamente proprio il ruolo prioritario che tutti (sulla carta) gli riconoscono, cioè la specializzazione nei collegamenti con gli hub che hanno nella puntualità dei voli per le connessioni il dato essenziale, mandato invece in tilt dalla perenne incertezza operativa dell'attuale pista. Per questo molti vettori, pur avendo velivoli adatti, preferiscono non avventurarsi sul "Vespucci" con l'attuale pista. Per questo varie realtà imprenditoriali se ne sono già andate dall'area fiorentina e altre se ne andranno a breve se non ci sarà uno scalo normale, che assicuri certezza di arrivare e partire.

Infine, ma non certo ultimo per importanza, c'è il capitolo delle criticità da impatto dei voli su abitati e territorio, con le situazioni che permarrebbero nelle zone di Peretola-Quaracchi e di Quinto Basso-Sesto Fiorentino e i carichi di emissioni inutili generate proprio dalle attuali disfunzioni che verrebbero definitivamente confermate dal permanere della pista esistente.

Responsabilità

Solo chi vive in una propria realtà virtuale, senza conoscere minimamente la realtà dello scalo fiorentino, o se ne disinteressa per perseguire proprio l'obiettivo di ostacolarne il funzionamento, può ignorare il significato del mantenimento della pista attuale rispetto alla nuova o giocare impropriamente col concetto di "city airport". Dopodiché ognuno ormai mantiene la propria posizione, ma se ne assume anche le responsabilità di fronte ai cittadini, agli utenti e ai lavoratori di tutta l'area fiorentina.

Toscana in Italia: dati ENAC 2016

ENAC ha rilasciato l'annuale report sull'andamento del traffico aereo del 2016, relativo a 42 scali in 17 regioni che nell'anno hanno gestito traffico commerciale (rispetto al 2015 sono usciti dalla statistica gli aeroporti di Albenga, Aosta, Biella e la Valle d'Aosta). Nel complesso il sistema italiano ha visto nel 2016 un traffico di 164.368.109 passeggeri (+4,8% sul 2015), 1.332.388 movimenti aerei (+2,4%) e 998.856 tonnellate di merce e posta (+6,1%). Rispetto agli scorsi anni le tabelle generali non conteggiano la voce aerotaxi, riportata poi in altra tabella assieme ai dati di aviazione generale, ma la differenza non influisce sul quadro complessivo in quanto riguarda numeri marginali rispetto al totale. Come gli altri anni, invece, i dati elaborati da ENAC differiscono leggermente rispetto a quelli dei singoli gestori riportati nelle tabelle di Assaeroporti.

Regioni e aeroporti

Accorpando per regioni i dati passeggeri dei 42 scali della statistica ENAC, nel 2016 Emilia Romagna e Campania sono salite di una posizione in classifica ponendosi al 5° e 8° posto, superando rispettivamente Sardegna e Puglia. Le prime cinque regioni per crescita sono state Lombardia, Veneto, Sicilia, con oltre un milione di passeggeri in più, quindi Lazio e Emilia Romagna (che per la prima volta ha superato la soglia degli 8 milioni di passeggeri); numeri in calo sono stati registrati invece in Liguria, Umbria, Marche, Abruzzo, Sardegna, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia. Guardando ai singoli aeroporti, sempre per traffico passeggeri, nei primi dieci posti si confermano le prime nove posizioni con Roma Fiumicino (41,5 milioni), Milano Malpensa (19,3), Bergamo (11), Milano Linate (9,6), Venezia (9,5), Catania (7,8), Bologna (7,6), Napoli (6,7), Roma Ciampino (5,3) mentre Palermo (5,3) entra come 10° scalo al posto di Pisa. Incrementi a due cifre sono stati registrati da Olbia (+13,8%), Bologna (+11,7%), Catania (+11,4%), Treviso (+10,5%), Napoli (10,4%) e Venezia (+10%). Sette aeroporti hanno superato nel 2016 soglie "storiche" di passeggeri: 41 milioni per Fiumicino, 11 per Bergamo, 9 per Venezia, 7 per Bologna, 5 per Palermo e 4 per Bari. Milano Malpensa è tornato dopo quattro anni oltre i 19 milioni di passeggeri.

Nel 2016 la Toscana, con circa 300.000 passeggeri in più sul 2015, si è confermata al 7° posto tra le regioni italiane per traffico passeggeri.

Dati toscani

Con 7.491.034 passeggeri (7.502.026 con i voli aerotaxi), circa 300.000 in più rispetto al 2015, la Toscana nel 2016 si è confermata 7° polo nazionale. Scindendo il dato passeggeri nelle diverse tipologie, la Toscana si è posta all'11° posto per traffico nazionale, 5° per quello internazionale, 5° per il traffico low cost e 8° per quello dei vettori tradizionali. Per movimenti aeromobili è risultata al 6° posto e al 5° per traffico merci e posta. I dati per singoli aeroporti evidenziano per i due maggiori scali toscani qualche perdita di posizione, pur in presenza di dati in crescita: Pisa, con 4.978.280 passeggeri (+3,9%), è scesa all'11° posto nella graduatoria rispetto al 10° del 2015, superata da Palermo (i movimenti sono stati 36.568, in crescita dell'1,3%, 9.915 le tonnellate di merce e posta, in crescita del 26,6%).

Firenze, con 2.503.314 passeggeri (+6,1%), è scesa al 19° posto rispetto al 16° del 2015, superata da Lamezia Terme, Olbia e Treviso (28.806 sono stati i movimenti, in crescita del 5,2% e 71 le tonnellate di merce e posta, in calo dell'1,5%). I numeri toscani nelle statistiche ENAC sono completati dagli aeroporti dell'isola d'Elba (36° posto) con 9.190 passeggeri (-44,6%) e 953 movimenti (-14,4%) e dallo scalo di Grosseto (41° posto) con 250 passeggeri (-59,3%) e 8 movimenti (-42,9%).

Come ogni anno la lettura dei dati toscani deve tener conto della particolarità dell'"Amerigo Vespucci" per le note criticità strutturali che impediscono la normale evoluzione di voli e vettori e penalizzano il traffico esistente con le quote perse per dirottamenti, producendo un quadro regionale di fatto falsato.

Passeggeri totali

(Voli di linea e charter)

1	Lazio	46.935.875
2	Lombardia	40.019.812
3	Sicilia	15.452.852
4	Veneto	14.903.623
5	Emilia Romagna	8.087.382
6	Sardegna	7.572.298
7	**Toscana**	**7.491.034**
8	Campania	6.756.562
9	Puglia	6.627.059
10	Piemonte	4.068.584
11	Calabria	3.210.651
12	Liguria	1.261.669
13	Friuli Venezia Giulia	724.366
14	Abruzzo	554.858
15	Marche	476.941
16	Umbria	218.350
17	Trentino Alto Adige	6.193

Movimenti totali

(Voli di linea e charter)

1	Lazio	344.355
2	Lombardia	341.595
3	Veneto	125.849
4	Sicilia	121.430
5	Emilia Romagna	68.860
6	**Toscana**	**66.335**
7	Sardegna	60.730
8	Campania	55.326
9	Puglia	49.584
10	Piemonte	38.890
11	Calabria	23.241
12	Liguria	12.842
13	Friuli Venezia Giulia	8.418
14	Marche	7.492
15	Abruzzo	5.164
16	Umbria	2.177
17	Trentino Alto Adige	130

Merci e posta (ton.)

(Voli di linea e charter)

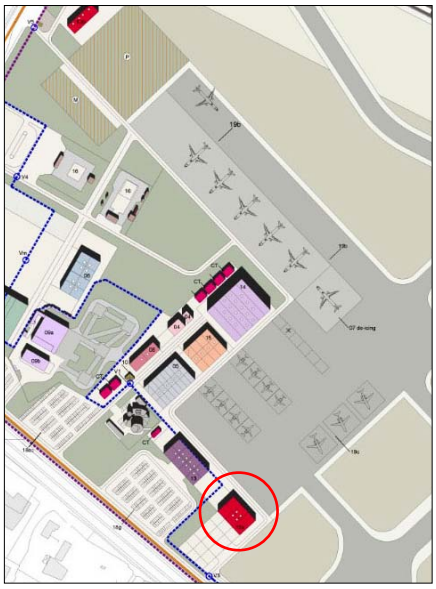
1	Lazio	690.254
2	Lombardia	176.659
3	Veneto	49.403
4	Emilia Romagna	37.475
5	**Toscana**	**9.986**
6	Campania	8.378
7	Puglia	7.572
8	Sicilia	6.839
9	Marche	6.074
10	Sardegna	3.183
11	Piemonte	1.528
12	Calabria	1.218
13	Liguria	207
14	Friuli Venezia Giulia	62
15	Abruzzo	16
16	Umbria	-
17	Trentino Alto Adige	-

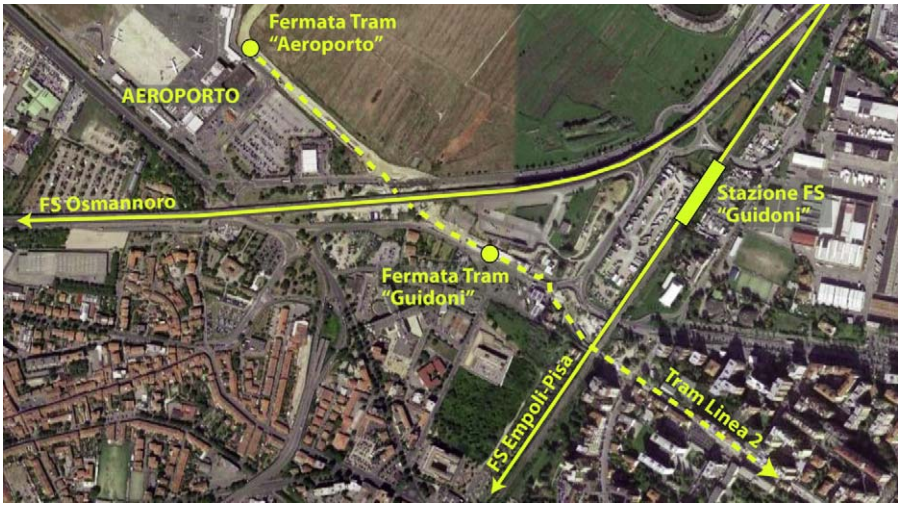
Sceneggiate in Consiglio Comunale

Sul precedente numero del notiziario avevamo riportato notizia dell'illustrazione al Consiglio Comunale del masterplan del "Vespucci" e relativo studio ambientale da parte di Toscana Aeroporti lo scorso 25 novembre. Neanche il tempo di far finire quella seduta e una pattuglia di consiglieri (Movimento 5 Stelle, Firenze riparte a Sinistra, Gruppo Misto) hanno subito reiterato le proprie tesi antiaeroporto, tra allarmismi e accuse di vario tipo, in una lunga serie di mozioni e ordini del giorno che tra passaggi in Commissione e in Consiglio si sono trascinati fino alla fine di marzo. Di per sé nulla di nuovo dato che le contestazioni ai progetti del "Vespucci" sono sempre stati basati sul non credere ai tecnici, agli enti competenti e ai documenti ufficiali, quindi non poteva andare diversamente. Ciò che vale la pena evidenziare è il livello surreale raggiunto in alcuni atti che avevano per oggetto il presidio aeroportuale dei Vigili del Fuoco e le valutazioni dei rischi aeroportuali. Atti tutti respinti, ma emblematici del modo di affrontare la questione.

Sul primo tema veniva chiesto che nell'ambito del masterplan, se mai si arrivasse a realizzazione, fosse prevista la costruzione di una nuova caserma VF e la bocciatura della mozione ha provocato accuse ancora più forti contro chi si oppone a un'opera necessaria per la sicurezza. Ma se qualcuno dei proponenti avesse letto i documenti del masterplan, o anche solo guardato una planimetria avrebbe potuto "scoprire" che la nuova caserma dei Vigili del Fuoco è già prevista tra i progetti in iter (punto 12 nel planivolumetrico, area ovest dello scalo) ed è descritta nelle caratteristiche dimensionali e costruttive, nel costo e nei tempi di realizzazione.

Particolare del planivolumetrico del masterplan del "Vespucci" presentato in Palazzo Vecchio il 5 novembre 2014, con evidenziata nel cerchio rosso la nuova sede dei Vigili del Fuoco prevista nell'area ovest dello scalo.





Nell'immagine, la stazione "Guidoni" prevista sulla linea ferroviaria per Empoli-Pisa e le fermate "Guidoni" e "Aeroporto" sulla linea 2 della tranvia. La stazione "Guidoni" si troverà (in linea d'aria) a circa 900 m dall'aerostazione del "Vespucci" e a circa 400 m dalla fermata "Guidoni" della tranvia.

Con l'atto inerente la valutazione dei rischi aeroportuali si è invece assistito a una bizzarra lezione sul come si dovrebbero fare tali atti e su quanto sarebbero sbagliati i metodi adottati per il "Vespucci", lezione che voleva essere impartita dai banchi di Palazzo Vecchio ad ENAC (cioè all'ente che tali metodi li crea adottando norme internazionali, li applica e li valida per tutti gli aeroporti italiani). Ma al di là di questo, che sarebbe già abbastanza, se prima di avventurarsi in una simile iniziativa ci si fosse guardati attorno si sarebbe visto, ad esempio, che il metodo applicato a Firenze è quello usato nel sistema toscano per l'aeroporto di Pisa (con il suo traffico attuale e i suoi obiettivi di sviluppo), dove lo stesso iter di valutazione dei rischi è stato completato con l'approvazione del relativo Piano (da Comune di Pisa e ENAC), senza che nessuno abbia sollevato alcuna polemica (peraltro con zone di rischio che prendono ampie porzioni della città).

Ma, al solito, se non si leggono i documenti reali o se ne rifiutano i contenuti, si va per sentito dire o per letture sul web e non si guarda oltre il proprio orticello, non si possono che inanellare prodezze come queste che farebbero anche sorridere se non fosse che comportano comunque l'impiego di tempo e risorse pubbliche per gestirne gli iter nelle macchine amministrative e alimentano confusione grazie all'eco che ogni sparata trova sui media.

Stazione "Guidoni"?

La presentazione del progetto stadio in Palazzo Vecchio, lo scorso 10 marzo, è stata anche occasione per vedere la sistemazione prevista per l'area con la posizione di varie nuove infrastrutture. Tra queste c'è la stazione ferroviaria "Guidoni", posta sulla linea Firenze-Empoli-Pisa che, secondo le intenzioni, dovrebbe fungere anche da stazione aeroporto (sostituendo altre localizzazioni previste in passato). Tale stazione però si trova in realtà (in linea d'aria) a circa 900 metri dall'aerostazione del "Vespucci" che, secondo quanto prospettato, dovrebbe essere raggiunta tramite interscambio con la linea due della tranvia. In più la stazione si trova posizionata, come detto, sulla linea ferroviaria da/per la costa toscana e non su binari di connessione con la direttrice Pistoia-Prato, la più importante per il bacino di utenza metropolitano del "Vespucci".

In sostanza tale stazione sarà rivolta ai passeggeri della direttrice Empoli-Pisa (in quanto da Firenze verrà utilizzata direttamente la tranvia)

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.

People mover a Pisa

MARCO IAROSSI

Più o meno nei tempi preventivati, lo scorso 17 marzo è entrato in funzione il PisaMover, il collegamento automatizzato (people mover) tra la stazione centrale di Pisa e l'aerostazione del "Galilei". Come già descritto più volte, si tratta di una navetta che corre sui 1.760 metri stazione-aeroporto ricalcando il tracciato del precedente raccordo ferroviario attivo dal 1983 fino al dicembre 2013, quando è stato smantellato per far posto al nuovo sistema di collegamento; copre la tratta in cinque minuti (come il treno), con frequenze di cinque minuti (rispetto ai 30 minuti del treno); ha un costo (corsa singola) di 2,70 euro (rispetto ai 1,10 del treno); effettua una fermata intermedia presso i parcheggi scambiatori da 1.330 posti auto (rispetto alla corsa diretta del treno). L'opera è costata 72 milioni di euro, 21 pubblici (finanziamento europeo tramite la Regione) e il resto a carico del costruttore/gestore (che ha realizzato il progetto in project financing e lo gestirà per 36 anni); il gestore potrà ricevere fino a 800.00 euro l'anno dalla Regione come contributo (come era assicurato al servizio ferroviario).
Come previsto, la realizzazione del people mover rappresenta essenzialmente un intervento di riassetto urbanistico della zona sud di Pisa, con l'eliminazione di barriere ferroviarie costituite dai precedenti binari, la risistemazione di viabilità e sopratutto la creazione di due parcheggi scambiatori che dovrebbero ridurre drasticamente il traffico viario verso il centro città, da raggiungere ora tramite la navetta. La funzionalità ai fini aeroportuali resta invece abbastanza relativa, in quanto replica il servizio ferroviario che esisteva e sostituisce le corse in bus stazione-aeroporto (LAM Rossa, cinque minuti di percorrenza). In relazione all'area fiorentina, viene definitivamente introdotta la necessità della rottura di tratta (cambio di mezzo alla stazione centrale di Pisa), rispetto al vecchio servizio ferroviario che poteva attestarsi direttamente presso l'aeroporto, con percorrenze che restano sostanzialmente invariate (con un minimo di circa un'ora), in funzione del collegamento su una distanza elevata come quella Firenze-Pisa (80 km) non propria di una navetta città-aeroporto e su una linea tra due città della regione funzionale a vare tipologie di utenze e di traffico. In ottica aeroportuale si prospetta inoltre un peggioramento del servizio per quanto riguarda l'accessibilità tramite bus (sia dall'area fiorentina, sia da altre direttrici regionali) in quanto, per apportare passeggeri al people mover (e rendere profittevole il servizio) si prospetta il dirottamento delle corse dirette attestate finora presso l'aerostazione verso i parcheggi scambiatori (introducendo anche in questo caso la rottura di tratta), con gli utenti poi indirizzati sulla navetta per fare l'ultimo tratto fino all'aerostazione (sul blog dell'Associazione è pubblicata una prova del percorso Firenze-Pisa con treno+people mover e varie fotografie).

GOOGLE MAPS ELABORAZIONE ASS. GIANNOTTI

e comporterà peraltro una complessa rottura di tratta per raggiungere lo scalo, con necessità di cambio di mezzo e un lungo percorso a piedi per spostarsi tra la stazione "Guidoni" (posta su rilevato ferroviario) e l'omonima stazione della tramvia, distanti circa 400 metri. Con questa impostazione resterà invece inutilizzato a fini aeroportuali il raccordo ferroviario che passa davanti al "Vespucci" (per raggiungere le officine dell'Osmannoro), contrariamente ai progetti previsti in passato che ne prevedevano un prolungamento verso Campi Bisenzio e Prato e la creazione di una vera fermata "Aeroporto".

"Super-pista" per Prato

Se i collegamenti su ferro dall'area metropolitana verso il "Vespucci" restano problematici, da un po' di tempo nelle pianificazioni della piana è apparso il progetto di una "super-pista" Prato-Firenze (che non ha niente a che vedere con aerei e aeroporti). Si tratta una lunga pista ciclabile inserita negli accordi col Governo per l'aerea fiorentina (con finanziamento di 5 milioni di euro) che collegherà Firenze (zona aeroporto) con Prato attraversando i territori di Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio.
Un progetto indubbiamente bello, che peraltro si potrà integrare con il sistema di piste ciclabili previsto attorno allo scalo nell'ambito del masterplan aeroportuale e nella pianificazione locale, entro il parco della piana. Rimane però un po' curioso che dall'area pratese si potrà raggiungere direttamente l'aeroporto con la super-pista ciclabile ma non con un adeguato servizio su ferro. Considerando l'atteggiamento ostile di certi ambienti di Prato verso l'aeroporto, potrebbe anche apparire giusto che da quelle parti, per prendere un aereo, qualcuno se la faccia in bici con le valige sulle spalle. Ma guardando seriamente alle politiche di mobilità dell'area metropolitana il quadro che si prospetta lascia qualche perplessità.

Aeroporto

Anno 21 - Numero 2
N° progressivo 79 - Aprile-Giugno 2017

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