



Mentre chiudiamo questo numero la questione aeroportuale fiorentina e toscana sta vivendo di nuovo una delle sue fasi più surreali. Da una parte ci sono gli iter che sono andati avanti (e vanno avanti) per quanto possibile, in attesa della seconda seduta della Conferenza dei servizi sul masterplan del "Vespucchi" del 9 novembre (dopo la prima seduta del 7 settembre e il rinvio di un mese della seduta prevista il 12 ottobre) e del primo pronunciamento del TAR (7 novembre) sugli assurdi ricorsi contro il masterplan e la nuova pista. Assurdi perché mirati non a mettere in discussione la validità dell'opera, non discutibile nella sua necessità, fattibilità e sostenibilità e nelle sue ricadute

generalmente positive, ma a intralciarne l'iter con cavillosità da "azzecagarbugli" e perché autolesionistici per chi li ha promossi, per i danni del "non fare" che ricadrebbero anche sui territori dei comuni ricorrenti.

Dall'altra parte assistiamo al rinfocolarsi delle solite polemiche, stile anni '70 del secolo scorso, per le sparate fuori luogo e fuori tema di vari esponenti governativi e neo-politici locali totalmente

### Promemoria aeroportuale...



MARCO IAROSI

ignari della questione, portati in giro dai soliti oppositori dello scalo dell'area fiorentina, e di pezzi di partiti improvvisamente iscritti ai "comitati del no" in nome del peggior modo di far politica e del più retrogrado campanilismo.

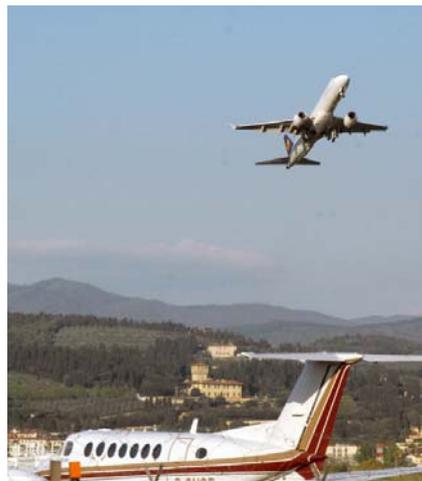
Ma vediamo anche alzarsi sempre più forte e convinta la voce largamente prevalente del fronte positivo che dice "sì", che sta unendo sempre più cittadini, imprese, politici e sindacati favorevoli, da ogni settore della società e ogni ambito territoriale coinvolto, per un'opera strategica d'interesse generale per Firenze, la piana e l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia, la Toscana centrale e l'intera regione.

Proprio in considerazione dei due appuntamenti di novembre, che si terranno quando questo numero sarà già uscito, proponiamo qui di seguito una sorta di promemoria della questione aeroportuale: per supportare la comprensione della questione di chi, magari da lontano, la affronta davvero per la prima volta e per ricordare come le ragioni della nuova pista del "Vespucchi" restino sempre valide ed evidenti, qualunque cosa possa succedere in questo fine 2018.

## Questione aeroporto Firenze

La questione aeroportuale fiorentina è aperta e in attesa di adeguata soluzione dal secondo dopoguerra del secolo scorso, quando ogni città (in Italia e nel mondo) ha adeguato i propri aeroporti, originariamente nati come campi di volo con piste in erba, poi dotati delle prime piste "in duro" e serviti in gran parte come infrastrutture militari e quindi, con la rinascita post-bellica dell'aviazione civile, attrezzati con piste via via adeguate per accogliere i nuovi velivoli che entravano in produzione e in servizio (prima i plurimotori ad elica quindi i primi jet). In questo scenario Firenze può essere considerata l'unica realtà a livello nazionale e internazionale che ancora non ha compiuto tale processo, rimanendo con uno scalo inadeguato e poco funzionale.

Per circa settant'anni la questione fiorentina si è mossa alternativamente su **tre livelli di ipotesi tecniche** risolutive (senza completarne alcuna), totalmente differenti per adeguatezza e capacità di risposta alla domanda di traffico aereo, che nell'area fiorentina e nella Toscana centrale ha sempre avuto uno dei



MARCO IAROSI

maggiori poli attrattori nazionali ed europei: miglioramento possibile dell'aeroporto di Peretola con la pista esistente; adeguamento dell'aeroporto di Peretola con la nuova pista parallela all'autostrada A11; costruzione di un nuovo aeroporto nella piana tra Firenze e Prato.

La migliore soluzione per l'area fiorentina e

la Toscana sarebbe stata la **costruzione del nuovo aeroporto**, nell'area individuata a San Giorgio a Colonica, come risultato dagli studi più volte effettuati negli anni '60 e ripetuti negli anni '80. Tale soluzione avrebbe permesso di rispondere pienamente alla domanda di traffico della regione con la struttura giusta nel posto giusto (al centro del principale bacino di traffico toscano e in posizione baricentrica per l'area centrale del paese) ed avrebbe creato in Toscana il terzo polo aeroportuale italiano. È la soluzione che doveva essere realizzata nei primi anni '70, finanziata da apposita legge dello Stato, e che venne però cancellata dalla Regione Toscana nel 1974 con il progetto quasi in fase attuativa e da allora l'ipotesi nuovo aeroporto è una pagina chiusa della storia toscana.

La migliore soluzione per l'esistente aeroporto di Peretola è sempre stata individuata nella **costruzione di una nuova pista** diversamente orientata rispetto all'esistente, con tracciato al fianco dell'autostrada A11, svincolata dalla presenza di ostacoli naturali e artificiali e con traiettorie impattanti (a bassa quota) allonta-

# Questione aeroporto Firenze

nate dagli abitati e con una lunghezza maggiore della pista esistente (fisicamente impedita ad essere sufficientemente allungata). Non è una soluzione paragonabile per potenzialità a quello che sarebbe stato il nuovo aeroporto di San Giorgio a Colonica, ma consente di dotare lo scalo esistente di un'operatività normale (regolarità dei voli), di perseguire un buon margine di sviluppo del traffico e assicura un impatto ambientale nettamente minore dell'attività aerea sul territorio rispetto all'assetto con la pista esistente.

Il miglioramento possibile dell'aeroporto di Peretola con la pista esistente è l'unica soluzione che nel corso di quasi mezzo secolo è stata parzialmente attuata, con successivi sostanziali **allungamenti della pista** (tra gli anni '70 e '80 e metà anni '90) e miglioramenti di varie infrastrutture aeroportuali nei ridotti spazi disponibili del sedime esistente. Interventi importanti che hanno permesso perlomeno lo sviluppo del traffico ai livelli attuali, ma che non hanno risolto le criticità di fondo dello scalo legate alla pista comunque limitata (per lunghezza e ostacoli) e hanno mantenuto tutto il quadro di criticità connesso al suo orientamento, sia per l'operatività dei voli sia per l'impatto sulle aree abitate a ridosso della pista esistente. Situazione destinata a rimanere invariata finché rimane l'attuale pista.

Sono sempre state **non-soluzioni** della questione aeroportuale fiorentina le ipotesi "politiche" di rinuncia a progetti per lo scalo dell'area Firenze-Prato-Pistoia e la Toscana centrale per ricorrere ad **aeroporti di altre città o regioni** quali Pisa o Bologna. Il ricorso a Pisa e Bologna non sono mai state soluzio-



ni in quanto scali troppo lontani, rispettivamente 80 e 100 km (nessuna città del mondo è servita da strutture a simili distanze) e quindi con accessibilità troppo lunga (tempi di percorrenza) e scomoda (rottura di tratta e cambi di mezzi); perché si tratta di scali già gravati di proprio traffico consistente; perché entrambi hanno limiti di crescita per spazi disponibili ed entrambi hanno proprie criticità ambientali per la vicinanza con centri città (2 km per Pisa, 6 km per Bologna, rispetto ai 5 km per Firenze), la prossimità con aree abitate e il loro sorvolo; perché, nel caso di Pisa, sussistono condizionamenti operativi e di sviluppo conseguenti anche allo status di scalo prevalentemente militare, compatibile con un'attività civile ma non oltre certi limiti. Inoltre ha sempre rappresentato un grave errore di fondo l'idea di poter servire con strutture così distanti, di altre città e altre aree metropolitane o regioni, un bacino di traffico a domanda elevata come quello dell'area fiorentina, ipotizzando lunghi spostamenti via terra per milioni di persone, andando a gra-

vare sui sistemi trasportistici locali (regionali o interregionali) già pressati da altre tipologie di utenze. Ipotesi che contraddice le regole basilari delle politiche infrastrutturali e trasportistiche che prevedono una corretta localizzazione delle infrastrutture più prossime possibili ai centri delle aree che originano la maggiore domanda di spostamento.

La soluzione dell'adeguamento dell'esistente aeroporto di Peretola con la **nuova pista** parallela all'autostrada A11 è confermata quindi oggi **l'unica opzione valida e attuabile** per dotare l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia e la Toscana centrale di uno scalo funzionale e efficienti collegamenti aerei entro il sistema aeroportuale toscano (Firenze e Pisa), risolvendo contemporaneamente le criticità ambientali esistenti sulle aree residenziali. Una soluzione che rappresenta una scelta di compromesso in uno scenario di sostenibilità tra la domanda potenziale da servire e lo sviluppo possibile nel contesto territoriale e ambientale della piana entro cui è inserito lo scalo, frutto di lunghe fasi di studi e valutazioni che hanno portato al masterplan 2014-2029 in attesa di attuazione e agli iter svolti su di esso. Masterplan che contempla interventi su tutte le infrastrutture dello scalo, come la realizzazione di un terminal adeguato al ruolo dello scalo e del bacino d'utenza servito (lo scalo fiorentino è uno dei pochi in Italia a non aver mai visto la realizzazione di una nuova aerostazione), ed opere di risistemazione ambientale e di innalzamento della sicurezza idraulica di tutta l'area, ma che ha nella **soluzione del problema pista il perno centrale e inderogabile**.



## Pista vecchia

L'**attuale pista 05/23** del "Vespucchi" di Firenze fu realizzata nell'attuale orientamento alla fine degli anni '30 del secolo scorso con dimensione di 1.000 metri per 60 di larghezza (poi passata a 30 metri effettivi); fu allungata a 1.400 metri tra gli anni '70 e '80 ed a 1.650 metri nel 1996; è stata totalmente ricostruita nel 2006 entro lo spazio disponibile tra gli ostacoli dell'autostrada A11 e del Canale di cinta orientale; ha oggi una dimensione ufficiale ("caratteristiche fisiche" AIP/ENAV) di 1.560 metri, su una superficie pavimentata di circa 1.800 metri, per la ridefinizione delle aree di sicurezza delle due testate. Consente una distanza massima di atterraggio di 1.455 metri (per la presenza di ostacoli) sull'unica direttrice praticabile dall'aviazione commerciale (atterraggi verso monte Morello); consente corse di decollo di 1.674 metri verso l'autostrada (principale direttrice di decollo) e 1.605 metri verso monte Morello (direttrice secondaria soggetta a forti limitazioni operative). In questa configurazione, sostanzialmente non modificabile mantenendo l'attuale orientamento, la pista 05/23 esistente **mantiene in essere le principali criticità** dello scalo:

- lunghezza limitata (non allungabile), insufficiente anche per i velivoli di riferimento che già operano o che dovrebbero poter operare e per i voli di corto-medio raggio, obiettivo per il ruolo dello scalo (con conseguenze delle penalizzazioni particolarmente gravi per i voli verso gli hub e le coincidenze con voli di lungo raggio);
- penalizzazioni operative per la presenza di ostacoli naturali (monte Morello, canale) e artificiali (autostrada, viadotto ferroviario, costruzioni);
- penalizzazioni operative per l'incidenza dei venti in coda ai velivoli (le condizioni di vento più penalizzanti), maggiore causa dei frequenti dirottamenti o cancellazioni di voli che incidono su ogni



MARCO IARDISI

- tipo di velivolo commerciale e di collegamento;
- penalizzazioni operative per l'incidenza di altri fattori meteorologici e orografici presenti nell'area sull'attuale assetto di pista;
- criticità ambientali per i sorvoli a bassa quota degli abitati e degli insediamenti presenti a ridosso delle testate pista, lato Firenze (Peretola, Quaracchi, Le Piagge) e Sesto Fiorentino;
- carichi inquinanti "inutili" provocati alle continue disfunzioni nei voli (riattaccate, procedure ripetute, dirottamenti, trasferimenti su strada di passeggeri da/per altri scali) e da lunghi rullaggi a terra per l'attuale disposizione della pista e dei piazzali.

## Nuova pista

La **nuova pista 12/30** di 2.400 metri alla base del masterplan 2014-2029 in fase di definitiva approvazione, ufficialmente validata dall'ente tecnico nazionale responsabile (ENAC) il 3/11/2014, rispecchia l'assetto di pista da sempre ritenuta migliore per l'esistente aeroporto di Firenze (dagli studi e progetti susseguiti da fine anni '40 del secolo scorso); la nuova pista, come prevista, **risolve le principali criticità del "Vespucchi"** consentendone un corretto funzionamento entro il ruolo previsto nel sistema aeroportuale regionale e nazionale:

- consente di avere una dimensione adeguata per gli aerei impiegati nei voli di riferimento per il "Vespucchi", con la possibilità di impiegare modelli di velivoli a capacità più adatta alla domanda esistente e alle caratteristiche operative previste per la pista nel nuovo assetto dello scalo, garantendo maggiore offerta di posti a fronte del contenimento nell'incremento dei movimenti;
- elimina la presenza di ostacoli naturali e artificiali a ridosso delle testate della pista, con maggiori spazi liberi, a disposizione anche per l'installazione di impianti e strumentazioni più funzionali;
- elimina i sorvoli a bassa quota e più impattanti sulle aree residenziali (Firenze e Sesto Fiorentino) e quindi riduce drasticamente la popolazione interessata da livelli di rumore significativi, senza spostare tale situazione su altri abitati, ma su aree libere della piana;
- non comporta il sorvolo della città di Firenze, per l'uso monodirezionale previsto come precondizione di tutti gli studi che hanno condotto alla predisposizione del masterplan e come certificato negli atti approvativi già svolti;
- elimina le quote di impatto "inutili" oggi dovute alle continue disfunzioni operative (procedure ripetute, riattaccate, dirottamenti, trasferimenti su strada di passeggeri da/per altri scali);
- riduce la movimentazione a terra dei velivoli (rullaggi) grazie a una più funzionale disposizione dei piazzali di sosta dei velivoli ri-



TOSCANA AEROPORTI

- spetto alle procedure di decollo e atterraggio, riducendone di conseguenza le emissioni;
- consente lo sviluppo possibile per lo scalo dell'area fiorentina posto nell'attuale localizzazione, assicurandone adeguata funzionalità e regolarità operativa, abbattendo la casistica di possibili dirottamenti a quote non significative rispetto all'ordinarietà attuale;
- chiude un processo di adeguamento e sviluppo infrastrutturale atteso da settant'anni, dotando l'area fiorentina di uno scalo operativamente accettabile e la Toscana di un più sistema aeroportuale più adeguato e in linea con tutte le altre principali regioni.

# Aeroporti e piste regione per regione

L'inquadramento di Firenze tra i 38 scali inseriti nel Piano Nazionale Aeroporti e nel panorama aeroportuale delle altre regioni conferma quanto sia giustificata la nuova pista nella dimensione prevista per il ruolo riconosciuto al "Vespucci" e quanto sia necessario per la Toscana il sistema a due scali delineato tra Firenze e Pisa.

Ripercorriamo, regione per regione, la distribuzione dei 38 scali definiti "d'interesse nazionale" nel Piano Nazionale Aeroporti (DPR 17/9/2015 n.201) rappresentando negli schemi a fianco il posizionamento degli scali nelle 16 regioni che ospitano tali strutture (il Trentino Alto Adige ha uno scalo commerciale, Bolzano, ma non è compreso nel piano, in Valle d'Aosta attualmente lo scalo del capoluogo non rientra tra i commerciali, Basilicata e Molise non hanno aeroporti). Per ogni scalo sono evidenziate distanza dal centro e dimensione di pista e, nei molti casi in cui in una stessa regione sono presenti più scali, la relativa distanza tra strutture assimilabile o inferiore a quella tra Firenze e Pisa.

Riteniamo utile tornare a inquadrare la situazione toscana e fiorentina nel panorama aeroportuale nazionale (aggiornando la stessa panoramica proposta nel 2014) e riproporre questi aspetti noti ai lettori del notiziario e gli addetti ai lavori, vista la perseveranza della disinformazione, anche istituzionale, che purtroppo contraddistingue ancora il dibattito sulla questione aeroportuale della nostra regione. Una carrellata di dati che dovrebbero aiutare a leggere meglio la vicenda toscana e a far capire quanto siano surreali le polemiche ancora in corso sul numero di scali e dimensioni delle piste.

## Una regione, più aeroporti

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

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

In tutte le principali regioni (tranne la Toscana) l'infrastruttura aeroportuale primaria, per ruolo e traffico gestito, è quella a servizio del maggiore bacino d'utenza regionale, che origina la maggiore domanda di traffico, identificato nell'area della città capo-



# Aeroporti e piste regione per regione

luogo di regione (fa eccezione l'Abruzzo dove l'unico scalo commerciale è a Pescara e il Friuli Venezia Giulia dove lo scalo è collocato in posizione più baricentrica nella regione, nel territorio di Gorizia e a 33 km da Trieste). Tra i 38 scali d'interesse nazionale, due sono i casi di aeroporti ospitati su strutture militari, Pisa San Giusto e Trapani Birgi, con relative servitù e vincoli connessi per l'attività aerea e le potenzialità di espansione del traffico civile. Altri scali, come Rimini Miramare, Treviso Sant'Angelo, Verona Villafranca, Napoli Capodichino, Cagliari Elmas, hanno dismesso gran parte di tali funzioni, spostate su altre basi, mantenendo in alcuni casi presidi militari minori.

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

## Distanze dal centro

La distanza media centro città-aeroporto dei 38 scali inseriti nel piano nazionale risulta di 11,5 km. Escludendo i due hub intercontinentali di Fiumicino e Malpensa (considerando quindi per Roma e Milano solo gli scali più "cittadini") per incentrare la misura su realtà regionali come quelle toscane, la distanza media è di 9,9 km. Evidenziamo questo aspetto relativo ai principali scali italiani perché ancora oggi la distanza città-aeroporto rappresenta una delle più insopportabili falsità ripetute per raccontare come "normali" distanze città-aeroporto di 80-100 km (quali sono Pisa e Bologna da Firenze), dimensioni totalmente fuori scala rispetto a qualunque realtà nazionale e internazionale.

Per curiosità, tra i 38 scali del Piano Nazionale Aeroporti i più vicini al centro città, escludendo le realtà particolari di Lampedusa e Pantelleria, sono a Pisa e Catania (2 Km), Brindisi, Parma e Treviso (3 km). Gli aeroporti più distanti sono Palermo Punta Raisi (37 km), Ronchi dei Legionari (33 km da Trieste), Cuneo (21 km) e Brescia (20 km). Distanze di 80-100 km (dal centro di importanti ba-

## CAMPANIA (8.555.251 passeggeri 2017)



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

NAPOLI Capodichino ← 83 km → Salerno Pontecagnano

Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: 0

## SARDEGNA (8.253.058 passeggeri 2017)



**CAGLIARI Elmas**, pista 2.804 m, 9 km da centro  
**Olbia Costa Smeralda (SS)**, pista 2.445 m (2), 4 km da centro  
**Alghero Fertilia (SS)**, pista 3.000 m, 10 km da centro

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

Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: 0

## TOSCANA (7.885.478 passeggeri 2017)



**FIRENZE Peretola**, pista 1.560 m (3), 5 km da centro  
**Pisa S.Giusto**, pista 2.993 m (1), 2 km da centro

FIRENZE Peretola ← 80 km → Pisa S.Giusto

Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: **Grosseto** (157 km da Pisa, pista 2.994 m), **Marina di Campo** (pista 949 m).

## PUGLIA (6.983.966 passeggeri 2017)



**BARI Palese**, pista 2.820 m, 12 km da centro  
**Brindisi Papola Casale**, pista 3.048 m (1), 3 km da centro  
**Taranto Grottaglie**, pista 3.200 m, 4 km da centro

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

Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: **Foggia** (136 km da Bari, pista 1.438 m (2))

## PIEMONTE (4.282.273 passeggeri 2017)



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

TORINO Caselle ← 112 km → Cuneo Levaldigi

Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: 0.

## CALABRIA (2.919.295 passeggeri 2017)



**Lamezia Terme (CZ)**, pista 3.017 m, 12 km da Catanzaro  
**Crotona S. Anna**, pista 2.000 m, 15 km da centro  
**Reggio Calabria**, pista 1.998 m (1), 5 km da centro

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

Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: 0

# Aeroporti e piste regione per regione

cini d'utenza) possono rientrare nelle logiche low cost "stile Ryanair", cioè di scali lontani preferiti dai vettori a basso costo per le condizioni ottenibili negli accordi economici con i gestori aeroportuali e che possono svolgere per tale funzione ruoli di maggiore valenza regionale (sono tali attualmente le realtà Pisa-Firenze e Trapani-Palermo, quella in sviluppo Comiso-Catania e prossimamente dovrebbe esserlo Salerno-Napoli).

## Dimensione piste

Tra i 38 aeroporti di "interesse nazionale" oggi il "Vespucchi" di Firenze si pone per dimensione di pista, con i suoi 1.560 m ("caratteristiche fisiche" della pista, AIP/ENAV) al 38° e ultimo posto (le distanze operative utilizzabili in decollo sono leggermente superiori, quelle in atterraggio inferiori); con la pista di 2.400 m si porrebbe al 29° posto (con 2.000 m al 35° posto, al pari di Crotone e superato da Salerno adeguato secondo il progetto in iter). Negli schemi di queste pagine sono evidenti le caratteristiche dimensionali delle piste, quasi tutte maggiori di 2.000 metri anche per più scali di una stessa regione o di uno stesso "sistema aeroportuale". Piste che, per gli scali a servizio di bacini d'utenza più consistenti, in gran parte hanno raggiunto misure superiori a quelle ipotizzate oggi per Firenze fin dagli anni '50 e '60 del secolo scorso, in conseguenza delle esigenze operative dei "nuovi" velivoli che venivano introdotti in servizio cinquant'anni fa e dell'evoluzione del traffico aereo di allora; per molti scali minori (per domanda di traffico) le piste hanno raggiunto le dimensioni attuali con gli allungamenti o i rifacimenti degli anni '90 e 2000 (da Cuneo a Comiso, da Parma a Crotone o Perugia), attuati nella speranza di inserirsi nella rete dei voli low cost, o derivano da originarie funzioni militari.

19 sono gli scali dotati di piste che si possono considerare a capacità intercontinentale, considerando tali quelle da 2.800 metri in su (capaci di ospitare voli a lungo raggio di linea e charter passeggeri o merci con velivoli wide-body): tre in Lombardia (Milano Malpensa, Bergamo, Brescia) e Puglia (Bari, Brindisi, Taranto), due in Emilia Romagna (Bologna, Rimini, con Parma che prevede di allungare la pista a 2.880 metri con il masterplan in iter), Sardegna (Cagliari, Alghero) e Veneto (Venezia, Verona), uno in Calabria (Lamezia Terme), Friuli Venezia Giulia, Lazio, Liguria, Marche, Piemonte, Sicilia e Toscana. La pista di tali dimensioni non è però sufficiente ad avere un ruolo intercontinentale, ruolo che infatti lo stesso Piano Nazionale Aeroporti, oltre ai due hub di Fiumicino e Malpensa, riconosce solo a Venezia (dove effettivamente sono svolte stabilmente numerose tratte di linea e charter regolari a lungo raggio). Altri scali, tra i quali Bologna, Pisa, Napoli o Palermo, ospitano o hanno



**LIGURIA** (1.241.502 passeggeri 2017)  
**GENOVA Sestri**, pista 2.916 m, 7 km da centro  
Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: 0.



**FRIULI VENEZIA GIULIA** (777.575 passeggeri 2017)  
**Ronchi dei Legionari (GO)**, pista 3.000 m, 29 km da Gorizia, 33 km da TRIESTE  
Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: 0



**ABRUZZO** (658.412 passeggeri 2017)  
**Pescara**, pista 2.419 m, 4 km dal centro, 97 km da L'Aquila  
Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: 0



**MARCHE** (477.472 passeggeri 2017)  
**ANCONA Falconara**, pista 2.965 m, 13 km dal centro  
Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: 0



**UMBRIA** (246.543 passeggeri 2017)  
**PERUGIA S.Egidio**, pista 2.199 m, 11 km dal centro  
Scali commerciali esclusi dal Piano Nazionale Aeroporti: 0

 **Aeroporti strategici** (Firenze e Pisa sono considerati strategici nel Piano Nazionale Aeroporti se uniti in un unico sistema; Torino rientra tra gli strategici in ottica di sinergia con Milano Malpensa nell'ambito del bacino Nord Ovest).

Note: (1) Aeroporti dotati di più piste (è indicata la maggiore); (2) allungamento pista in progetto; (3) nuova pista in progetto. Le distanze tra aeroporti indicano km in percorsi stradali.  
Fonte: ENAV/AIP (dimensioni piste); società di gestione, ENAC (distanze città-aeroporto).

ospitato linee intercontinentali stagionali, oltre a voli charter e merci a lungo raggio. Bari e Lamezia Terme hanno allungato le piste più di recente per accogliere voli intercontinentali occasionali (charter o merci), Olbia prevede lo stesso intervento, Taranto ha allungato la pista a 3 km per supportare l'insediamento del polo industriale che produce componenti aeronautici per la Boeing.

## Altri aeroporti

Nelle cartine di queste pagine, come detto in apertura, sono indicati i 38 aeroporti di "interesse nazionale", ricompresi nel vigente Piano Nazionale Aeroporti, ma gli scali commerciali attivi in Italia, variabili di anno in anno secondo la situazione del traffico gestito, sono di più. Nel 2017 sono stati 41, mentre considerando quelli che hanno ospitato traffico commerciale negli ultimi anni, a volte anche per pochi mesi, si arriva a 48. Tra questi aeroporti non riconosciuti di

"interesse nazionale" nei riquadri delle rispettive regioni sono indicati quelli di Grosseto e Marina di Campo in Toscana, Forlì in Emilia Romagna (in attesa di riattivazione), Foggia in Puglia.

In quasi tutte le regioni, agli scali commerciali si affiancano altri aeroporti minori, utilizzati da aviazione generale, aero club, lavoro aereo, protezione civile, ecc. (non rappresentati negli schemi di queste pagine). Sono distribuiti un po' in tutti i territori (ad esempio Arezzo, Lucca, Massa Cinquale e Siena in Toscana), ma in alcuni casi sono strutture minori a servizio di città o aree metropolitane dotate di uno o più aeroporti commerciali: è il caso di Milano Bresso, Palermo Boccadifalco, Roma Urbe, Torino "Aeritalia", Venezia Lido, Verona Boscomantico. Hanno ruoli marginali nel traffico aereo, ma la loro presenza contribuisce ad alleggerire il lavoro sugli scali principali dello stesso territorio.

# Aeroporti e piste regione per regione

## Aeroporti militari

Nella cartina a fianco sono indicati i principali aeroporti militari (per dimensioni di infrastrutture e piste) presenti sul territorio italiano (basi aeree chiuse al traffico civile di Aeronautica Militare, USAF, US Navy) o scali militari che consentono un uso anche civile, soggetto alle prioritarie esigenze della nostra Aeronautica e di altre forze che vi operano in ambito NATO (MOB, Main Operating Base o DOB, Deployment Operating Base). In alcune regioni sono presenti anche altri scali, più piccoli, militari o militari/civili (come Luni-Sarzana in Liguria, Frosinone, Guidonia, Latina, Viterbo nel Lazio).

Tra le 11 regioni che ospitano importanti basi aeree militari, tutte tranne una hanno almeno un aeroporto principale, di dimensioni medio-grandi (ma quasi tutte ne hanno più di uno), esclusivamente civile o a prevalente funzione civile, a volte con la presenza marginale di qualche presidio militare o sede di un corpo dello Stato. L'unica eccezione è la Toscana, dove finora di fatto non è mai stata sviluppata adeguatamente un'infrastruttura civile e dove i due scali principali per estensione di sedime e dimensione dell'infrastruttura di volo (Grosseto, 317 ettari, pista di 2,9 km e Pisa, 378 ettari, piste di 2,9 e 2,7 km) sono entrambe MOB, ossia principali basi operative militari. In entrambe all'attività civile è dedicata una piccola porzione del sedime e il traffico commerciale è potenzialmente sempre soggetto alle esigenze operative militari: a Pisa la coesistenza è più facilitata per la tipologia di traffico militare (soprattutto reparto trasporti, ma in occasione di crisi internazionali sono state ospitate anche formazioni di velivoli da combattimento); a Grosseto, uno dei cardini della difesa aerea nazionale con i caccia-intercettori Eurofighter, l'attività civile possibile è sempre fortemente limitata.



Anche questa lettura della situazione aeroportuale toscana e della situazione toscana nel panorama nazionale conferma ulteriormente quanto sia necessario e giustificato adeguare e sviluppare per quanto possibile (secondo il masterplan in iter) il "Vespucchi" di Firenze, che di fatto è e resta l'unico aeroporto commerciale "tutto civile" della Toscana (assieme a Marina di Campo), e costruire come previsto il sistema toscano con la parte civile del "Galilei" di Pisa.

## Distanze città-aeroporto

Gli aeroporti di Pisa, Firenze e Bologna, in quest'ordine crescente, sono tra gli scali più vicini ai centri delle rispettive città di riferimento (con il "Galilei" di Pisa che, per tale parametro, si pone in assoluto come il più "cittadino" a livello nazionale ed europeo, al pari di alcune altre realtà, e tenendo conto che Pisa e Bologna, pur in tali localizzazioni, sono scali con piste di capacità intercontinentale). Tutti e tre rientrano comunque in una fascia di distanze città-aeroporto, inferiore ai 10 km, che comprende molte infrastrutture aeroportuali, anche di grandi dimensioni. Risultano invece del tutto fuori scala distanze di 80-100 km come quelle che separano gli aeroporti di Pisa e Bologna da Firenze, non riscontrabili in alcuna città e lontanissime dalle **distanze medie città-aeroporto**, sia a livello nazionale sia internazionale:

- **10,2 km in Italia**, considerando i 41 aeroporti commerciali attivi nel 2017. Escludendo i due hub di Fiumicino e Malpensa (considerando quindi Ciampino e Linate per Roma e Milano) la distanza media italiana è **8,7 km**.

- **17,7 km in Europa** considerando 100 aeroporti principali per movimento passeggeri; considerando gli scali internazionali e regionali, più assimilabili alla realtà toscana, la distanza media europea è di **15,6 km**.

- **22 km nel mondo**, considerando 50 maggiori aeroporti extra-europei per movimento passeggeri (comprendenti quindi i maggior hub internazionali, in aree servite quasi sempre da altri scali più vicini al centro città).



# I non sensi del "NO"

Il "promemoria" sulla questione aeroportuale fiorentina e toscana e l'inquadramento della Toscana nel quadro aeroportuale nazionale riproposta in questo notiziario ricordano tante ragioni alla base del "sì" all'aeroporto dell'area fiorentina, mentre continuano a non avere alcun senso le ragioni reiterate dai fautori del "no".



**Non ha senso** rimettere in discussione il sistema aeroportuale toscano impostato dopo decenni di discussioni, incentrato sui due aeroporti di Firenze e Pisa ad unica gestione ed entrambi necessari per recuperare il ritardo infrastrutturale della regione.

**Non ha senso** sprecare tempo, impegno e risorse pubbliche (governative) per rimettere in discussione masterplan consolidati, che hanno già svolto gran parte degli iter approvativi e autorizzativi, studiati e definiti in anni di studi, con le opere necessarie a far funzionare e sviluppare per quanto possibile i due scali di Firenze e Pisa.

**Non ha senso** riesumare per l'area fiorentina soluzioni di aeroporti lontani 80-100 km, distanze città-aeroporto improponibili che non esistono in alcuna città del mondo, neppure per i grandi hub intercontinentali.

**Non ha senso** rievocare il dirottamento di finanziamenti dall'aeroporto di Firenze alla linea ferroviaria Firenze-Pisa, non aveva senso quarant'anni fa e non ha senso oggi: non risponde alle esigenze di adeguamento della capacità aeroportuale dell'area fiorentina e della Toscana; non potrebbe comunque portare alla creazione di vere navette città-aeroporto, irrealizzabili su distanze come quelle tra Firenze e Pisa (non esistono in alcuna parte del mondo), su una linea che ha tante altre funzioni prioritarie e che comunque è già una delle tratte ferroviarie regionali migliori d'Italia, per gli investimenti già attuati dagli anni '80 ad oggi.

**Non ha senso** contestare la quota di investimenti pubblici sull'aeroporto dell'area fiorentina per evocare opere enormemente più costose e impattanti, come ingiustificabili

TAV tra Firenze e Pisa.

**Non ha senso** proporre in alternativa alla nuova pista dello scalo di Firenze una terza pista all'aeroporto di Pisa, opera che non ha alcuna relazione con le esigenze del "Vespucci" di Firenze e dell'area fiorentina; che comporterebbe effetti ambientali, territoriali e impatti anche superiori al progetto fiorentino; è già stata esclusa in passato dalle autorità militari proprietarie dello scalo; richiederebbe anni di nuovi studi e iter e un nuovo masterplan con tutti i procedimenti connessi; sarebbe comunque insensata per l'assetto funzionale dello scalo pisano.

**Non ha senso** contestare per ragioni ambientali la nuova pista del "Vespucci" per riproporre sviluppi della pista attuale (peraltro non più possibili) o il congelamento dello stato di fatto, mantenendo in essere tutte le criticità esistenti su abitati e cittadini, oltre che tutte le disfunzioni operative connesse al suo orientamento.

**Non ha senso** contestare la nuova pista del "Vespucci" per presunte incompatibilità con il progetto di parco della piana e voler sviluppare tutto il traffico toscano sull'aeroporto di Pisa che divide il territorio con il parco Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli e ci vola sopra con le principali traiettorie.

**Non ha senso** contestare il masterplan del "Vespucci" e la nuova pista per presunti aggravi su Firenze nei flussi del turismo "mordi e fuggi", perché l'accessibilità aerea adeguata e funzionale sullo scalo fiorentino genera esattamente effetti contrari, incentivando il turismo "positivo" che non "consuma" la città, ma porta ricadute positive generali sul territorio.

**Non ha senso** contestare la nuova pista del "Vespucci" per il potenziale traffico indotto sui sistemi di mobilità locali e metropolitani (peraltro non significativi) per proporre il dirottamento di milioni di passeggeri aerei verso scali di altre città o regioni, caricando inutilmente i sistemi trasportistici regionali e interregionali già gravati da proprie pressioni.

**Non ha senso** continuare a sostenere che la Toscana non possa avere due aeroporti, quando tutte le principali regioni ne hanno più di uno e anche fino a tre o quattro, quasi tutti già con piste di dimensioni superiori a quella prevista a Firenze e tutti con piani di sviluppo in atto o in iter, pur avendo spesso traffico inferiore al potenziale dell'area fiorentina e della Toscana.

**Non ha senso** voler colpire uno scalo come quello di Firenze che ha sempre lavorato in attivo, ha sempre generato utili, ha sempre fatto il pieno di passeggeri nei servizi offerti ed è di per sé attrattivo per i vettori senza bisogno di "incentivi".

**Non ha senso** cacciare un investitore come Corporation America venuto in Toscana per far crescere un sistema aeroportuale spiegando proprie ingenti risorse (già spese e programmate per centinaia di milioni).

**Non ha senso** rialimentare atavici e autolesionistici campanilismi in voga nel secolo scorso, che dovrebbero essere archiviati nella storia e nel folclore di questa regione.

## 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.

## Aeroporto

Anno 22 - Numero 4  
N° progressivo 85 - Ottobre-Dicembre 2018

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-fiorenze.it  
Email assogiannotti@gmail.com

Presidente: Giorgio Morales