



Iter 2018

Nell'anno "aeroportuale" toscano (2018) che sarà ricordato come uno dei più surreali per il picco di inutili polemiche politiche che sono riemerse (tra esternazioni governative, riesumazioni campanilistiche e giravolte partitiche), l'iter concreto del masterplan 2014-2029 del "Vespucci" è proseguito, grazie al lavoro dei soggetti e gli enti coinvolti di buona volontà, con tutti gli atti previsti dopo il decreto VIA di fine 2017, afferenti alla fase ante-operam e in preparazione e supporto della Conferenza dei Servizi sul masterplan stesso.

Da inizio anno e per tutto il 2018 è stato portato avanti il lavoro dell'Osservatorio Ambientale sul masterplan, che tra gennaio e dicembre ha tenuto 27 riunioni, seguendo, verificando ed attestando l'ottemperanza di 17 delle 70 prescrizioni allegate al parere positivo espresso col decreto VIA (poste dai Ministeri dell'Ambiente e dei Beni Culturali e dalla Regione Toscana).

In aprile è stato avviato l'iter di verifica della conformità urbanistica del masterplan, con la richiesta di ENAC al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, quindi la richiesta di parere dal MIT alla Regione Toscana e, tramite essa, agli enti locali territorialmente interessati dal progetto. In luglio il MIT ha convocato la prima seduta della Conferenza dei servizi per la definizione degli aspetti da mettere a punto, tenutasi come da programma il 7 settembre con 40 invitati (di 38 enti statali e soggetti locali coinvolti). Il 7 dicembre si è svolta la seconda seduta (dopo i rinvii delle sedute convocate per il 12 ottobre e il 9 novembre).

In funzione dei lavori della Conferenza sono

2019: aspettando l'ultimo sì



MARCO IAROSI

Avevamo posticipato l'uscita di questo notiziario sperando di poter aprire il primo numero del 2019 riportando la notizia della chiusura della Conferenza dei Servizi sul masterplan del "Vespucci" nella terza seduta del 29 gennaio e quindi del via libera alla nuova pista ed a tutte le opere connesse per il territorio e l'ambiente della piana. Il 29 gennaio chiudiamo il numero con l'annuncio appena arrivato da Roma del nuovo rinvio della decisione finale della Conferenza ad una quarta seduta convocata per il 6 febbraio. Rinvio attaccato a un cavillo piccolo piccolo, riguardante un piccolo aspetto lontano dall'aeroporto (l'ipotesi di nuova viabilità a Signa) che di fatto non dovrebbe avere (non avrebbe dovuto avere) nulla a che vedere con il masterplan del "Vespucci". Cavillo formalmente sollevato dal rappresentante "senza penna" del Ministero dei Beni Artistici e Culturali di fronte alla soluzione (risolutiva) portata sul tavolo romano; cavillo che naturalmente non ha niente a che vedere con la validità di tutto il progetto aeroportuale e ambientale e con la sua fattibilità e sostenibilità certificata in ogni forma da tempo (e quindi inattuabile, se non a colpi di genio da azzecagarbugli).

Chiudiamo quindi questo notiziario prima della fine della Conferenza dei Servizi e, comunque sarà andata a finire il prossimo 6 febbraio (e nelle evoluzioni successive), per ora mettiamo agli atti della storia quasi secolare della vicenda aeroportuale fiorentina l'ennesimo atto della farsa che stiamo vivendo in questi mesi ed il "cast" attuale di attori vecchi e nuovi che ne sta recitando ruoli e repliche secondo copioni visti e rivisti (ai quali è dedicato gran parte di questo numero).



Dal prossimo aprile il vettore scandinavo SAS Airlines sbarcherà per la prima volta al "Vespucci" di Firenze con un collegamento da Copenaghen operato con Airbus A319.

BERND BÖRCHERT

stati espressi vari pareri da parte degli enti locali, quasi tutti a conferma di posizioni note e consolidate: i pareri positivi del Comune di Firenze, della Città Metropolitana di Firenze (in rappresentanza dei 42 comuni che la compongono) e della Regione Toscana (che ha valenza su tutti i livelli più locali); i pareri negativi dei comuni di Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino e Prato; il parere maturato in positivo nel corso della Conferenza da parte del comune di Signa, che ha lavorato assieme agli altri soggetti coinvolti alla soluzione di aspetti direttamente e indirettamente connessi al masterplan ricadenti sul proprio comune.

Il 21 dicembre è arrivato un ulteriore atto della Regione Toscana che ha eliminato il motivo di "non decisione" finale sul masterplan scaturita dalla seconda seduta della Conferenza dei Servizi, con il rinvio alla terza seduta al 29 gennaio (è stata definitivamente svincolata dall'iter e dalle decisioni legate al masterplan la previsione della nuova viabilità tra Signa e Campi Bisenzio, assicurando nel contempo la prosecuzione delle procedure per l'adeguata messa a punto di tale opera con diverso tracciato).

Prescrizioni in ottemperanza

Il lavoro fatto per l'ottemperanza delle prescrizioni alla VIA dai soggetti promotori del masterplan (con l'esercito di tecnici specializzati coinvolti) e dagli enti locali e statali partecipanti all'Osservatorio Ambientale hanno prodotto nel corso del 2018 un lavoro imponente, che ha chiuso gran parte delle principali questioni sollevate attorno al masterplan, specificando e certificando scenari di sostenibilità e fattibilità del progetto ben noti a chi ne abbia seguito l'evoluzione: opere ambientali compensative (collocazione, progettazione, gestione aree per nuovi habitat); sistemazioni idrauliche e assetti idrogeologici (aree laminazione, sistema acque basse e acque alte, Fosso Reale, sicurezza idraulica, ecc.); opere di protezione acustica/dune anti-urto (funzionalità, inserimenti territoriale e paesaggistico); studi sui rischi di incidenti aerei e sugli stabilimenti a rischio incidente rilevante (direttiva Seveso); monitoraggi e azioni

La spagnola Vueling, presente al "Vespucci" dal 2012 (dal 2013 con base operativa) nel 2019 rafforzerà l'impegno su Firenze con un terzo Airbus A319 dedicato ai voli dallo scalo fiorentino, quattro nuove rotte (Bilbao, Monaco, Praga, Vienna) e l'assunzione di nuovo personale destinato alla gestione della base toscana.



T. LAURENT



AR. DOLOMITI

Air Dolomiti, vettore italiano appartenente al gruppo Lufthansa, ha preannunciato l'intenzione di aprire una base tecnica al "Vespucci" di Firenze, quando lo scalo potrà garantire gli spazi e l'operatività previsti con l'attuazione del masterplan e la realizzazione della nuova pista. Air Dolomiti ha operato su Firenze fin dal 1992 e oggi gestisce i voli con Monaco e Francoforte.

di tutela e mitigazione per flora e fauna (chiropteri, rettili, anfibi, avifauna, ecc.); analisi e gestione rischio "bird strike"; monitoraggi archeologici (studi, indagini, saggi, scavi).

Gran parte di queste questioni sono quindi definitivamente chiuse (e dovrebbero esserlo anche le relative polemiche inutili); alcune, affidenti anche a fasi successive del progetto, saranno riaffrontate quando necessario, secondo il prestabilito programma, seguendo l'avanzamento delle fasi di cantierizzazione. Per chi fosse interessato, il tutto è liberamente consultabile sul sito dell'Osservatorio Ambientale.

Approvazione "costituzionale"

Lo scorso 15 novembre è stata resa nota la sentenza della Corte Costituzionale che ha respinto il ricorso presentato da sette regioni e due province autonome contro la legittimità del D.Lgs 16/6/2017 n°104, ossia sulla modalità con cui il Governo italiano nel 2016 adottò la nuova norma europea sulle Valutazioni di Impatto Ambientale (Direttiva 2014/52/UE). La notizia della sentenza, passata senza grande risalto, è stata in realtà importante perché a scala nazionale ha sancito la validità di quel decreto, volto a chiarire e semplificare procedure in una

materia a dir poco cervellotica e giocoforza variamente interpretabile, salvaguardando tutte le necessarie garanzie ambientali nella realizzazione di un'opera.

In ottica fiorentina la sentenza è stata importante perché il decreto VIA sul masterplan del "Vespucci" (D.M. 377 del 28/12/2017) era stato il primo atto "aeroporale" italiano emanato in base a tale normativa (oggi tutte sono avviate secondo il nuovo iter) ed un eventuale pronunciamento avverso avrebbe provocato un nuovo effetto da "gioco dell'oca", riportando di qualche casella indietro l'iter (al dicembre 2016) per poi dover rifare l'ultimo tratto di VIA. E la sentenza è stata importante anche perché ha smantellato uno dei fronti di contestazione infondata al masterplan più gettonati, che raccontava una presunta illegittimità del decreto VIA del "Vespucci".

Sul fronte poco edificante dei ricorsi restano attualmente aperti i procedimenti al TAR scatenati da sette comuni della piana e da altri soggetti "contro", che erano stati sospesi proprio in attesa della sentenza della Corte Costituzionale sulla norma VIA e che dovrebbero arrivare a conclusione il prossimo aprile. Vedremo quale sarà l'esito, ricordando come comunque simili atti da azzeccarbugli (dannosi per tutti) siano volti a intralciare le procedure a colpi di cavillosità, che nulla hanno a che fare con la validità in sé del progetto nuova pista (come già era stato per i ricorsi al TAR del 2016 sulla variante al PIT).

Verità contro "Fake"

Tra le evoluzioni positive della questione aeroporale è entrata a pieno titolo la campagna informativa diretta avviata in dicembre da Toscana Aeroporti, con spazi acquistati sui principali giornali locali, per replicare alle periodiche iniziative di disinformazione e attacco verso l'aeroporto fiorentino, la nuova pista e la stessa società di gestione dai vari (soliti) soggetti che persistono ossessivamente nella loro battaglia contro il "Vespucci" a colpi di falsità. Con il format "Verità contro Fake" sono state quindi pubblicate (ad oggi) quattro puntate, dedicate

alla sconcertante conferenza stampa del Movimento Cinque Stelle tenuta in Regione Toscana il 12 dicembre, alle sparate arrivate nei giorni successivi dall'amministrazione di Sesto Fiorentino e alle ripetute uscite dell'ex-generale Battisti, entrato in gioco nella vicenda aeroportuale come consulente della Regione nel 2010 e poi diventato una sorta di "star" dei comitati

della piana e di Pisa e delle forze politiche sintetizzate sulla linea di opposizione alla nuova pista del "Vespucci" (i testi integrali delle informative sono disponibili anche sul blog della nostra Associazione).

Una campagna di verità sacrosanta, utile e - purtroppo - ancora necessaria, visto il cocktail micidiale di falsità e disinformazioni che per

malapolitica, campanilismi, ripicche personali e interessi vari genera ancora resistenza all'idea di uno scalo funzionale nell'area fiorentina. Una resistenza largamente minoritaria, totalmente scollegata dalla realtà (e dalla volontà) prevalente dei territori, dei cittadini, delle imprese, ma sempre presente.

Lagheti, tra Peretola e Signa

La realizzazione del laghetto di Signa in sostituzione di quello di Peretola interferito dalla realizzazione della nuova pista è diventato famoso negli ultimi mesi per l'evidenza data alla questione con la sua emersione all'attenzione generale nell'ambito dei lavori della Conferenza dei Servizi. In realtà si tratta di un aspetto connesso al masterplan noto dalla prima predisposizione del progetto e dall'inizio delle procedure. Fin dalla prima presentazione del SIA (Studio Impatto Ambientale) sul masterplan (marzo 2015) l'area Il Piano in comune di Signa era stata indicata come quella adatta per localizzare il nuovo specchio d'acqua e gli habitat connessi in compensazione all'intervento sull'esistente laghetto di Peretola. E l'intervento in sé, cioè l'eliminazione del laghetto di Peretola che rendeva necessario la creazione della nuova area lacustre, era stato indicato come percorso fattibile dalla Regione quando nell'ambito dell'integrazione al PIT per parco e aeroporto (2013-2014) predispose un areale da destinare all'aeroporto e alla nuova pista comprendente l'area del laghetto esistente. Indicazione che fu

secca, per la scarsa portata dell'unico canale che lo alimenta.

Il laghetto previsto a Signa, affinato durante tutto il procedimento di VIA e della verifica di ottemperanza della relativa prescrizione, anche in base alle indicazioni della Regione Toscana e del MIBAC, risulta quindi migliorativo sotto tutti i punti di vista ed al termine dell'intervento, come riconosciuto in tutti gli atti, si avrà un arricchimento delle aree naturali della piana. Il laghetto di Signa sarà infatti più grande (circa 17 ettari, in un'area compensativa di quasi 70 ettari) rispetto a quello eliminato (9,4 ettari), avrà un maggiore valore ambientale (più habitat specifici, maggiori fasce vegetazionali perimetrali e interne, migliori arginature, migliori accessibilità e fruibilità delle aree naturalistiche, ecc.) e caratteristiche assenti nell'attuale lago di Peretola: fasce perimetrali attrezzate, funzioni didattiche, sociali (orti urbani) e ricreative (parco periurbano, reti di mobilità lenta), vivai sperimentali, interazione con il contesto, connessioni paesaggistiche con la vicina area naturale dei Renai, funzione di sicurezza idraulica per l'area, ecc.



Sopra a sinistra: il lago artificiale di Peretola vicino all'attuale pista del "Vespucci". Sopra a destra: la nuova area naturale e il lago previsti in località Il Piano Manetti (Signa), in continuità con l'esistente area naturale dei Renai (come previsti nell'assetto validato con l'ottemperanza della relativa prescrizione della VIA).

quindi sviluppata subito dai progettisti del masterplan, individuando la soluzione della rilocalizzazione a Signa.

Una rilocalizzazione che, è sempre bene ricordare, riguarda un laghetto creato artificialmente dall'uomo accanto all'aeroporto, in epoca relativamente recente (primi anni '60) e che per tanto tempo e fino a non molti anni fa era un cosiddetto "habitat negativo" (come altri ce ne sono nella piana), ossia un'area di caccia che attirava le specie da abbattere, finché le autorità aeroportuali non imposero la cessazione dell'attività venatoria, poco appropriata con la vicinanza alla pista del "Vespucci", ed il sito venne inserito tra le aree tutelate. Si tratta inoltre di un'area che per molto tempo è stata periodicamente oggetto di svuotature e lavorazioni meccaniche, comportando ogni volta la ripresa vegetativa e la rigenerazione degli habitat (evoluzione che peraltro dimostra la capacità e rapidità con cui le specie si riabitano ai nuovi ambienti, attestando la fattibilità dell'operazione di trasferimento in progetto). L'attuale laghetto è infine uno specchio d'acqua soggetto a variazioni stagionali dei livelli idrici, soggetto a periodi estivi di

Inoltre, la trasformazione della porzione di territorio di Signa interessata dal nuovo lago e dalle sistemazioni nell'intorno, dà l'occasione di rivalutare un tracciato migliore per la nuova strada tra Signa e Campi Bisenzio (vecchia ipotesi progettuale finora su carta), connessa al progetto di nuovo ponte sull'Arno tra Signa e Lastra a Signa, rispetto a quella che prevede il passaggio proprio in prossimità del lago con tutte le questioni che sono arrivate agli onori della cronaca negli ultimi tempi. Tale ipotesi di tracciato stradale infatti, oltre che passare in prossimità del nuovo lago, nel tratto precedente prevederebbe il passaggio dentro l'esistente area naturale dei Renai, sempre in comune di Signa, con un viadotto di 802 metri e undici piloni piantati nello specchio d'acqua. La scelta di un altro tracciato tra i vari ipotizzati anche in passato, oltre che evitare interferenze con l'opera compensativa del masterplan aeroportuale, può consentire quindi di attuare una soluzione meno invasiva per l'area dei Renai, anch'essa area tutelata (SIC-ZPS) entro la Rete Natura 2000 della piana, coordinando (e realizzando davvero) nel modo più adeguato entrambe le opere.

Aeroporti e ferrovie, treni e aerei

Tra i vecchi spunti di polemica rianimati dalla "nuova" politica negli ultimi tempi c'è la via ferroviaria al trasporto aereo, ossia l'idea che un maggiore uso del treno possa rendere meno necessario l'investimento nel settore aeroportuale, in una sorta di scelta di campo modale. Tesi subito declinata in chiave fiorentina da chi ha rivogato anche questa scusa per opporsi ai progetti per il "Vespucci", con proposte improponibili già viste negli anni '70 e '80 del secolo scorso, compresa l'idea di dirottare i finanziamenti destinati al masterplan dello scalo fiorentino alla ferrovia per Pisa (rievocando i peggiori scenari del passato) o i treni AV per volare senza aerei dall'area fiorentina.

In sostanza si tratta di nuovo della distorsione del concetto di per sé giusto e necessario di integrazione tra sistemi trasportistici. Integrazione che in realtà, per come attuabile e nelle forme corrette, sta già da tempo alla base delle pianificazioni dei trasporti nazionali e regionali (compreso il Piano Nazionale Aeroporti) ed attende semmai un'accelerazione degli interventi programmati in entrambe le modalità trasportistiche (e non un freno da ripensamento o rifacimento di piani). D'altra parte i paesi che presentano il maggiore sviluppo delle reti ferroviarie sono anche quelli maggiormente dotati di efficienti sistemi aeroportuali.

TAV distante

Per quanto riguarda la possibilità di integrazione tra alta velocità ferroviaria e hub aeroportuali, l'Italia ha perso il treno dall'inizio, quando fu disegnata la rete nazionale e fu scelto di non far passare la TAV da Fiumicino e Malpensa. Oggi è difficile immaginare che qualcuno voglia realizzare nuove tratte AV dedicate e quindi tali connessioni restano indirette o "zoppe": attuabili con cambio mezzo alle stazioni centrali cittadine o portando convogli AV fino agli aeroporti ma percorrendo linee tradizionali, con normali tempi di percorrenza. Un esempio è il caso di Roma, dove andare da Termini a Fiumicino con la navetta aeroportuale "Leonardo Express" o con un Frecciarossa richiede lo stesso tempo (32 minuti per 32 km). Ossia, contrariamente a quanto annunciato negli ultimi tempi, quelli con i due hub nazionali sono falsi collegamenti AV, fermo restando che far arrivare alcuni convogli, pur lentamente, fino ai terminal aeroportuali è pur sempre un servizio in più disponibile (provato varie volte in passato e su alcune tratte disponibile da tempo).

Ciò rende comunque ancora meno ascoltabile l'opzione del treno AV che in qualche modo arriva a Fiumicino (o Malpensa) come elemento che possa indebolire

Nessuna alternativa ferroviaria, può sopperire alla necessità di garantire uno scalo aereo funzionale all'area fiorentina con la nuova pista del "Vespucci".

le ragioni della necessità di dotare l'area fiorentina (e la Toscana) di adeguate infrastrutture aeroportuali e quindi il "Vespucci" di Firenze della nuova pista. Peraltro già nei primi anni '90 Alitalia e Ferrovie provarono un servizio da Firenze verso Fiumicino, con treni dedicati in livrea Alitalia, ma l'esperimento ebbe breve durata (così come lo stesso servizio provato da Napoli). Il treno resta insosti-



ALITALIA



TRENTALIA

tuibile per spostamenti città-città su brevi-medie distanze, ma per volare continuano a servire aerei e aeroporti, anche nell'area fiorentina.

E infatti, come già accennato, in nessun altro posto si ipotizzano rinunce a progetti aeroportuali per accontentarsi di altre modalità trasportistiche (o pensare di favorirle intralciando progetti aeroportuali). Vale in Italia, dove nessuna città servita dall'alta velocità ha mai ipotizzato simili scelte di campo. È ancor più evidente in Europa, nei maggiori paesi dove è massimo lo sviluppo delle reti ad alta velocità ferroviaria, in molti casi direttamente integrate con i terminal aeroportuali con stazioni passanti, raggiungendo il massimo della funzionalità. In tutti i casi pro-

getti aeroportuali e ferroviari sono andati avanti e vanno di pari passo. Non solo nelle metropoli e nei grandi hub, ma anche in centri di media grandezza (assimilabili alla realtà fiorentina) come ad esempio a Lione, con il suo aeroporto "Saint-Exupéry" da 11 milioni di passeggeri e due piste e la stazione passante del TGV integrata nel terminal con la struttura avveniristica firmata da Santiago Calatrava. E nei casi in cui un collegamento ferroviario AV abbia potuto effettivamente sostituire frequenze su una tratta aerea (ad esempio sulla Parigi-Bruxelles, o sulla Roma-Milano in Italia), ciò non è stato inteso come motivo per ridimensionare il traffico aereo, le infrastrutture o i progetti di un aeroporto, ma per liberare spazi (slot) da destinare ad altri voli.

Integrazione reale

Se le linee ad alta velocità, in Italia, restano distanti dagli aeroporti, scenario diverso riguarda le linee tradizionali, che da tempo si stanno integrando (già in concreto o nei masterplan e nelle pianificazioni locali) con gli aeroporti per le connessioni con i centri dei propri principali bacini di traffico. Attualmente otto aeroporti in Italia sono direttamente serviti da linee ferroviarie con stazioni integrate con i terminal aeroportuali o poste su binari prossimi all'area terminale dello scalo e connesse al terminal con percorsi pedonali.

Ai casi in essere da lungo tempo (Fiumicino, Malpensa, Torino, Palermo) si sono aggiunti in anni più recenti Ancona, Bari, Cagliari e nel 2018 Ronchi dei Legionari, ma tutti i principali aeroporti (o destinati a rivestire ruoli significativi secondo il Piano Nazionale Aeroporti) con linee ferroviarie passanti vicino ai terminal, hanno in progetto simili soluzioni, come Catania, Salerno, Bergamo e Verona. A Venezia, terzo hub intercontinentale nazionale, è in progetto un raccordo ferroviario ad anello, in gran parte interrato, che permetterà il passaggio dei treni, anche di lunga percorrenza, presso il terminal del "Marco Polo" (con un investimento di oltre 400 milioni di euro). Lo scalo di Brescia Montichiari, una delle infrastrutture aeroportuali più grandi d'Italia (ex-base militare) ma scarsamente utilizzato, ha nell'integrazione con la linea ferroviaria il proprio scenario di sviluppo nel settore cargo entro il sistema aeroportuale del nord-ovest.

Integrazione indiretta

Altri aeroporti in cui l'integrazione diretta con la rete ferroviaria non è fisicamente possibile, perché i tracciati dei binari sono più distanti, hanno (o hanno in progetto) connes-

Aeroporti e ferrovie, treni e aerei

sioni indirette e meno funzionali con i treni, comportando interruzione di tratta e necessità di cambio mezzo. Tra questi Reggio Calabria, che ha i binari che lambiscono il sedime aeroportuale ma dalla parte opposta rispetto al terminal, quindi è necessario un ultimo tratto servito da bus per raggiungere l'aerostazione dalla stazione "Aeroporto" recentemente realizzata. L'aeroporto di Genova sarà connesso alla ferrovia e alla nuova stazione "Aeroporto-Erzelli" tramite un sistema automatico (cabinovia). In questa casistica si possono considerare i due scali toscani di Firenze e Pisa, entrambi però con situazioni particolari nel panorama nazionale.

Pisa era stata uno dei primi casi in Italia di stazione ferroviaria integrata nel terminal aeroportuale, attiva tra il 1983 e il 2013, ma pagava lo scotto della concezione sbagliata di stazione di testa terminale di un collegamento rivolto principalmente all'area fiorentina (con tutti i problemi noti connessi all'inefficienza di un collegamento città-aeroporto su eccessiva distanza) piuttosto che integrata in un assetto aerostazione-ferrovia con linea passante, più funzionale per il tipo di scalo e per il bacino d'utenza principale del "Galilei" incentrato nell'area della costa tirrenica (stazioni ferroviarie di testa presso gli aeroporti sono presenti e sostenibili nei grandi hub da decine di milioni di passeggeri). Quindi l'integrazione così concepita non ha mai funzionato ed ha portato allo smantellamento della stazione aeroportuale e del raccordo ferroviario, sostituito dal marzo 2017 dal people-mover, creando l'attuale connessione indiretta alla rete ferroviaria nella stazione centrale di Pisa.

Firenze è ad oggi in Italia un caso più unico che raro di un aeroporto importante (per ruolo, domanda di traffico e prospettive di crescita) che pur disponendo di binari ferroviari che passano nei pressi dello scalo (il raccordo utilizzato per portare i treni al centro tecnico dell'Osmannoro), non ha realizzato la stazione "Aeroporto" e per ora non prevede più di realizzarla. Stazione che avrebbe consentito una connessione diretta del "Vespucchi" alla rete ferroviaria metropolitana e regionale con struttura passante (come era stata ipotizzata nei piani locali e regionali in passato). L'assetto "ferroviario" dello scalo fiorentino delineato oggi è invece la connessione indiretta tramite la tranvia (linea 2) da due stazioni più distanti: quella esistente a Castello (oltre 2 km), sulla linea Firenze-Prato, quando sarà realizzato il prolungamento tranviario verso Sesto Fiorentino, e la nuova stazione "Guidoni" (circa 900 metri), sulla linea Firenze-Empoli-Pisa, quando tale stazione sarà effettivamente costruita. Servi-

zi che potranno essere comunque utili, ma in entrambi i casi penalizzati da rottura di tratta e cambio mezzi e quindi meno funzionali e comodi di una connessione diretta con stazione adeguata.

Integrazione distorta

Se la Toscana si è distinta nel panorama nazionale per le evoluzioni descritte al punto precedente, una situazione ancora più unica per la nostra regione è stato il tentativo di applicare proprio qui il concetto più distorto d'integrazione tra ferrovie e aeroporti ricordato in apertura: l'idea cioè di poter rinunciare ai progetti per gli aeroporti sostituendoli con investimenti sulla rete ferroviaria.



SERGIO IAROSCI



SACAL

Idea effettivamente messa in pratica col noto errore epocale del 1974 (che portò alla cancellazione dell'aeroporto di Firenze S.Giorgio a Colonica), proseguita come "scuola di pensiero" di chi da allora ha continuato ad opporre i treni all'idea di uno scalo funzionale ed efficienti collegamenti aerei per l'area fiorentina e tradotta oggi in scusa per opporsi ancora ai progetti per il "Vespucchi". Idea senza senso nel secolo scorso così come oggi, idea senza senso in generale (da nessuna parte è mai stata attuata né ipotizzata un simile scelta modale) ma ancor più senza senso in Toscana, dove è maggiore la carenza di capacità delle infrastrutture aeroportuali rispetto a ogni altra principale regioni italiana e europea.

In realtà tale distorsione trasportistica doveva essere finalmente superata e dimenticata con gli assetti infrastrutturali aeroportuali e ferroviari ormai pianificati da tempo (facciamo negli ultimi dieci anni) e in attesa di attuazione. È invece utile richiamare ancora questi aspetti perché stanno pericolosamente riaffiorando nelle idee trasportistiche che l'attuale Governo pare avere per la Toscana (indotte da ambienti nostalgici regionali, tra campanilismi e interessi vari). Idee che vorrebbero reiterare proprio l'errore epocale del 1974 dirottando le risorse per il masterplan del "Vespucchi" alle ferrovie, secondo inconcepibili vecchie interpretazioni dell'integrazione tra Pisa e Firenze. Perché ovviamente, mancanza di capacità aeroportuali (piste, piazzali, aerostazioni), emergenze funzionali (dirottamenti), criticità ambientali (voli sugli abitati), come quelle che ci sono in Toscana, soprattutto a Firenze ma anche a Pisa, non si sopperiscono certo rimestando i passeggeri nella situazione infrastrutturale esistente nei due scali né spedendo un po' di passeggeri a Fiumicino su qualche treno AV.

Integrazione toscana

Per una Toscana normale, una corretta politica trasportistica, una reale integrazione modale e un assennato indirizio degli investimenti secondo le esigenze dei territori (e non degli schieramenti politici o dei campanili regionali o interregionali) oggi basterebbe attuare quanto previsto: completare il sistema aeroportuale secondo i due masterplan di Firenze e Pisa; connettere su ferro i due scali con i rispettivi centri cittadini (fatto a Pisa, in attivazione a Firenze); assicurare migliori connessioni ferroviarie non tra i due scali (non ha alcun senso), ma verso i due scali dagli altri ambiti regionali e soprattutto dai rispettivi principali bacini di utenza: area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia e aree aretine e senesi per Firenze; area costiera, grossetano e lucchesia per Pisa. Tenendo conto peraltro che la linea ferroviaria tra Firenze e Pisa, cioè tra le due aree che ospitano i due scali che devono essere i due perni del sistema aeroportuale toscano, è già una delle tratte regionali italiane su cui più si è investito (dagli anni '80 a oggi) e funziona al meglio per quella che può essere la percorrenza su una tratta normale tra due città distanti 80 km.

In pratica, per creare integrazione treno-aereo e aeroporti-ferrovie servirebbe "solo" attuare quanto faticosamente programmato sia per il comparto aeroportuale sia per quello ferroviario e non ributtare tutto all'aria per tornare agli errori (e orrori) del secolo scorso.

Annebbiamenti



YOUTUBE

Inutile fare la nuova pista perché se nella piana c'è nebbia o vento, tale tempo resta e investe l'aeroporto comunque sia messa la pista (vecchia o nuova), a meno che il masterplan non preveda accordi con Eolo o poteri di manipolazione meteorologica...

Nel repertorio delle assurdità inventate per contestare i progetti del "Vespucci" sono riecheggiate anche simili considerazioni "tecniche". Considerazioni che sarebbero da prendere per quello che sono (battute insulse), se non fosse che sono uscite anche da sedi istituzionali (comunali, regionali e, negli ultimi tempi, anche governative), secondo il solito copione di non avere la minima idea di ciò che si dice ma di dirlo forte, ripetendo assurdità sentite dire, lette in rete o in qualche copione da recitare in coro per ordine di scuderia.

È successo recentemente tra commenti e contro-commenti nei giorni di nebbia che hanno bloccato il "Vespucci" tra fine e inizio anno; succede con le battute avventate sull'effetto dei venti sull'aeroporto. In entrambi i casi, ogni volta, viene attestata una voluta ignoranza della materia e di qualsiasi (vero) documento tecnico, non accettabile per chi riveste cariche istituzionali. Perché l'"a,b,c" della questione nuova pista, come ben noto, sta (anche) proprio nella soluzione dell'incidenza dei fenomeni meteorologici sulla pista attuale.

Vale per la questione dei venti, che ovviamente a parità di "modalità di soffio" sulla piana, incidono sull'operatività dello scalo in modo diverso in base all'orientamento della pista. Vale per i problemi di bassa visibilità per foschie o nebbie, che oggi mandano in tilt il "Vespucci" al minimo fenomeno proprio per l'assetto dell'attuale pista, l'incidenza di ostacoli sulle traiettorie di volo e di riattaccata, le distanze "minime" di visibilità accettabili, la presenza dell'Arno sul tratto finale di discesa, l'impossibilità di installare strumentazioni più efficienti (ILS completi e di maggiore categoria). Dopodiché, ovviamente, qualunque aeroporto (da Bologna a Pisa, da Fiumicino a Heathrow) va in tilt per eventi meteorologici più o meno eccezionali. La nuova pista del "Vespucci" serve proprio per far rientrare questi tilt nell'eccezionalità anche per lo scalo fiorentino, rispetto all'ordinarietà attuale. Chi non l'ha ancora capito vive - lui sì - in una nebbia impenetrabile.



ALAMY / TRAVELLER

Idee fuori pista



MARCO IARGESI

Aerei più piccoli, meno traffico, passeggeri e voli solo "d'affari": è la ricetta di chi ancora oggi racconta che si possano risolvere i problemi dell'aeroporto di Firenze senza nuova pista e creare un sistema aeroportuale senza aeroporti, appellandosi ossessivamente a vecchi masterplan superati (peraltro senza conoscerne ragioni e contenuti) o ispirandosi alle "teorie scientifiche" dei dossier "fai da te" che circolano per la piana. Anche in questo caso si tratta di idee surreali che nel 2019, di fronte all'attuale masterplan e alle ragioni della nuova pista, non dovrebbero proprio essere più prese in considerazione. Ma, di nuovo, tali idee sbalate da "decrecita felice" del "Vespucci" girano ancora tra programmi elettorali, posizioni partitiche e (da alcuni mesi) sui tavoli del "nuovo" Governo, con tutte le solite insensatezze e contraddizioni.

Perché, piaccia o no, lo scenario della questione è sempre lo stesso: senza aeroporti non si crea un sistema aeroportuale (qualcuno ancora non se ne fa una ragione); senza pista funzionale non si risolvono i problemi operativi del "Vespucci", legati alla pista esistente che penalizza tutte le tipologie di velivoli e di voli; senza nuova pista si mantengono i voli a bassa quota sugli abitati; teorizzando l'uso di aerei più piccoli si incrementano in realtà i movimenti, perché minore capacità di carico significa dover fare più voli (e sorvoli) per gestire lo stesso numero di passeggeri (come dimostra l'esempio del London City Airport da 80.000 movimenti/anno, continuamente citato a sproposito); perché senza pista efficiente si mina alla base proprio l'idea del "Vespucci" come scalo più rivolto ai "voli d'affari" e per gli hub, perché tenendo la pista attuale resta l'incertezza costante di partire e arrivare, inaccettabile prima di tutto per chi deve rispettare orari, coincidenze e appuntamenti di lavoro.

E ancora più insensata e contraddittoria è l'idea di ridurre gli attuali impatti dei voli sugli abitati attorno al "Vespucci" limitando il traffico su Firenze per spostarlo a Pisa. Perché ovviamente, al di là della follia di pianificazioni a tavolino su "chi deve volare dove", se tale azione ambientale è il metodo, deve essere metodo di sistema regionale. Ossia da applicare anche a Pisa, dove i voli sugli abitati ci sono da sempre, anche con situazioni simili a quelle di Peretola e Quaracchi, nella maggioranza dei decolli (70%) e negli atterraggi quando serve (con vento da sud). Quindi, se la logica deve essere quella di limitare il traffico dove genera criticità invece di fare infrastrutture adeguate, non può essere caricato sui cittadini di Pisa ciò che si toglie a quelli di Firenze, ma anche il "Galilei" dovrebbe veder calare la scure delle limitazioni (dell'attuale traffico e delle prospettive di crescita), arrivando a un ulteriore indebolimento della capacità aeroportuale toscana.

Uscendo da paradossi e contraddizioni e rimettendo la questione in pista, i problemi di capacità, di funzionalità e d'impatto si risolvono gestendo la crescita del traffico toscano su entrambi gli scali e nei due rispettivi territori, come previsto, e facendo le infrastrutture adeguate e necessarie, come in ogni altro paese civile del mondo, non limitando quelle (poche) che abbiamo!

Piste a casaccio

Come se non bastassero le idee confuse di chi racconta l'attuale pista del "Vespucci" migliore della nuova, negli ultimi tempi è tornata in auge l'idea ancora più confusa di fare una terza pista a Pisa al posto di quella in progetto a Firenze, in nome di una "tecnica della pista a casaccio" per la Toscana. Passi per la proposta in sé di rivoluzionare l'assetto dell'aeroporto di Pisa (mentre stanno partendo i lavori per il masterplan appena approvato): ognuno è libero di proporre ciò che crede per il proprio territorio, al di là della fattibilità, sostenibilità, necessità e assennatezza della proposta, degli anni (una decina?) di percorsi partecipativi, dibattiti, valutazioni, studi, osservatori e prescrizioni a cui tale proposta dovrebbe ovviamente essere sottoposta e dalla necessità di trovare un nuovo gestore aeroportuale che si prenda lo scalo e s'imbarchi in una simile impresa...

L'aspetto surreale (quasi divertente) della vicenda è che qualcuno possa davvero pensare (e proporre) che un'altra pista a Pisa possa sostituire l'esigenza di una prima (e unica) pista funzionale attesa al "Vespucci" di Firenze. Il che sarebbe come proporre un nuovo tratto stradale a Arezzo o Grosseto al posto della tangenziale di Pisa; un nuovo ramo ferroviario a Livorno o Siena invece del raddoppio della Pi-stoia-Lucca; qualche linea di bus in più a Prato o Empoli al posto del tram a Firenze e così via delirando... Per poi fare magari una media aritmetica di chilometri di strade, ferrovie, piste, ecc. per stabilire la dotazione infrastrutturale della nostra regione. In mezzo secolo di questione aeroportuale ne abbiamo viste di tutti i colori, ora possiamo mettere agli atti anche questa visione di politica dei trasporti.

Citazioni fasulle

Nella foga d'inventare argomenti da sparare contro la nuova pista di Firenze (senza poter trovare ragioni "contro" sostenibili) arrivano spesso, anche da esponenti istituzionali, richiami imbarazzanti ad altri aeroporti, con esempi del tutto fuori luogo, fuori tema, fuori contesto (dall'area londinese a Pechino, da Francoforte al panorama italiano). L'oscar della citazione fuori luogo degli ultimi mesi va riconosciuto però all'attuale sindaco del comune Abetone-Cutigliano (ex-consigliere comunale di Pisa), che in una trasmissione televisiva (Rassegna Stampa, Italia 7) ha sostenuto che l'aeroporto di Firenze non ha bisogno della nuova pista, perché basta che sia un "city airport" come Linate. Ossia il "Vespucci" attuale... come lo scalo della città di Milano (9 milioni di passeggeri, 115.000 movimenti, pista di 2.442 metri, 550 milioni d'investimenti al 2030). Un piccolo caso di citazione fasulla, un grande esempio di "informazione" esternata contro la nuova pista di Firenze...

Governo... tra Firenze e Salerno

L'ultimo atto ufficiale del 2018 attuato dal Governo in campo aeroportuale (19 dicembre) è stato il via libera del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti al masterplan dell'aeroporto "Costa d'Amalfi" di Salerno, arrivato tre settimane dopo la conclusione della relativa Conferenza dei Servizi (28 novembre). L'atto ha quindi approvato definitivamente il piano di sviluppo dello scalo salernitano, incentrato sull'allungamento della pista da 1.650 metri a 2.200 metri per consentire allo scalo di andare a formare il sistema aeroportuale campano assieme a Napoli Capodichino (circa 60 km di distanza).

La vicenda dello scalo di Salerno è significativa perché, pur con le evidenti nette differenze di contesto, ruolo, importanza, situazione e prospettive di traffico, presenta varie affinità con la vicenda fiorentina. Entrambi gli scali appartengono a regioni orfane di mancate realizzazioni di nuovi aeroporti: Napoli Lago Patria per la Campania e Firenze San Giorgio a Colonica per la Toscana nei primi anni '70 del secolo scorso; Grazzanise (Caserta) ancora per la Campania nei primi anni 2000 (riconversione ad usi civili della base militare). Entrambi gli scali devono rafforzare la dotazione aeroportuale delle due regioni italiane più carenti di infrastrutture in tale settore (proprio per le mancate realizzazioni citate) e devono essere potenziati per andare a fare sistema con gli scali esistenti (Napoli-Salerno e Firenze-Pisa). Entrambi sono stati inseriti nel decreto Sblocca Italia del 2014 con specifici finanziamenti (50 milioni per Firenze, 40 per Salerno), proprio perché essenziali per creare i rispettivi sistemi regionali riconosciuti nel Piano Nazionale Aeroporti. Entrambi gli scali, per dimensione di pista, stanno in fondo alla classifica dei 38 aeroporti di interesse nazionale inseriti nel Piano Nazionale Aeroporti ("Caratteristiche fisiche" AIP/ENAV): 37° Salerno (1.650 metri), 38° Firenze (1.560 metri). Entrambi hanno quindi nell'adeguamento della pista l'intervento basilare da attuare (ovviamente con le debite differenze di caratteristiche, finalità e benefici attesi).

I due scali hanno visto negli ultimi anni svolgersi le procedure di VIA e poi la Conferenza dei Servizi sui rispettivi masterplan, quindi le strade si sono differenziate nell'atteggiamento dell'attuale Governo: Salerno ha completato la Conferenza dei Servizi senza che nessuno sollevasse alcun dubbio (revisioni, costi/benefici, ripensamenti, ecc.); Firenze è finito sotto attacco del Governo a colpi di dichiarazioni ostili al masterplan e alla pista. In questa situazione a dir poco bizzarra qualcuno da Roma dovrà spiegare come si possa ritenere pacificamente necessario l'adeguamento della pista a Salerno (certamente utile) e sollevare tante resistenze per quella di Firenze ("forse" un tantino più giusta, necessaria e urgente...).



L'Airbus A320neo di Air Malta che a inizio gennaio ha portato la Fiorentina nell'isola mediterranea per un mini-ritiro invernale. L'A320, nelle versioni precedenti, ha già fatto scalo più volte al "Vespucci" per voli occasionali, con carico ridotto per adeguarsi alla pista attuale; il charter viola è stato il primo volo su Firenze del nuovissimo jet ecologico di Airbus, che sarà aereo di riferimento per il futuro dello scalo con la nuova pista.



Bilancio 2018, prospettive 2019

Con 2.719.081 passeggeri (+2,3 sul 2017) è proseguita anche lo scorso anno la crescita del "Vespucci", con un calo nei movimenti, che sono stati 34.226 (-3,6%), a conferma di un trend di incremento della capacità dei velivoli impiegati (Airbus, Embraer, Boeing, Bombardier CSeries rispetto a turboelica e BAe 146/Avro RJ) e del riempimento dei voli. In crescita le merci (dato che resta comunque per ora poco significativo per Firenze), con 248,6 tonnellate (+16,2%). Con questi dati il "Vespucci" è risultato il 19° scalo italiano per passeggeri (scendendo di un posto rispetto al 2017), posizione da leggere tenendo sempre conto dei numeri falsati dall'attuale stato infrastrutturale/operativo dello scalo.



MARCO IAROSSI

Sul fronte dei collegamenti il 2018 è stato caratterizzato dallo sbarco a Firenze di TAP Air Portugal con il nuovo volo da Lisbona, dal 10 giugno, con dieci frequenze settimanali. L'inizio anno aveva visto una ripresa, per breve tempo, del volo da Dusseldorf di Eurowings; con l'orario estivo è stato operato per la prima volta il volo da Anversa di TUIfly (bisettimanale, da aprile-ottobre) e i voli da Edimburgo e Manchester di British Airways (settimanali, da maggio a ottobre).

La principale novità per il 2019 sarà l'arrivo a Firenze di SAS con un volo trisettimanale da Copenaghen, operato da aprile con Airbus A319. Dal 31 marzo è prevista la ripresa del volo da Dusseldorf di Eurowings, con Bombardier Q400, offerto questa volta con quattro frequenze settimanali. Con l'orario estivo (marzo-ottobre) riprenderanno come di consueto i collegamenti sospesi nel periodo invernale di Austrian Airlines per Vienna, Bussels Airlines per Bruxelles, Swiss per Ginevra e saranno riproposti i voli stagionali di TUIfly per Anversa, British Airways per Edimburgo, Londra Stansted e Manchester e di Vueling per Copenaghen, Londra Luton, Mikonos, Palma di Maiorca, Santorini, Spalato, Tel Aviv (in aggiunta a quelli operati tutto l'anno). Da settembre Vueling, nell'ambito del potenziamento della propria base fiorentina, incrementerà l'offerta con i nuovi voli per Bilbao, Monaco, Praga e Vienna (la destinazione spagnola è un inedito assoluto per Firenze, la capitale ceca un ritorno, le altre due rafforzano l'offerta su rotte già presenti con altri vettori). Nel 2019 dovrebbe riprendere il collegamento in continuità territoriale con l'isola d'Elba, con tempi legati all'espletamento delle procedure attualmente in corso per l'affidamento del servizio. Con queste prospettive per il 2019 si può prevedere un andamento in linea con quello dello scorso anno, in attesa della nuova pista che normalizzi anche per Firenze la possibilità di evoluzione del traffico.

DATI DI TRAFFICO 2018

	passengeri	18/17	movimenti	18/17	cargo (ton)	18/17
Firenze	2.719.081	+2,3%	34.226	-3,6%	248,6	+16,2%
Pisa	5.463.090	+4,4%	43.109	+3,0%	11.644,4	+9,9%

Fonte: Assaeroporti.

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.

Assaeroporti: passeggeri 2018

1	Roma Fiumicino	42.995.119
2	Milano Malpensa	24.725.490
3	Bergamo	12.938.572
4	Venezia	11.184.608
5	Catania	9.933.318
6	Napoli	9.932.029
7	Milano Linate	9.233.475
8	Bologna	8.506.658
9	Palermo	6.628.558
10	Roma Ciampino	5.839.737
11	Pisa	5.463.090
12	Bari	5.030.760
13	Cagliari	4.370.014
14	Torino	4.084.923
15	Verona	3.459.807
16	Treviso	3.308.955
17	Olbia	2.999.253
18	Lamezia Terme	2.756.211
19	Firenze	2.719.081
20	Brindisi	2.478.856
21	Genova	1.455.627
22	Alghero	1.365.129
23	Trieste	772.517
24	Pescara	666.691
25	Trapani	480.524
26	Ancona	452.567
27	Comiso	424.487
28	Reggio Calabria	358.321
29	Rimini	308.000
30	Lampedusa	269.873
31	Perugia	223.436
32	Cuneo	114.271
33	Crotone	83.854
34	Parma	79.014
35	Bolzano	18.492
36	Grosseto	10.558
37	Brescia	8.589
38	Foggia	522
39	Taranto	365

Aeroporto

Anno 23 - Numero 1
N° progressivo 86 - Gennaio-Marzo 2019

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