Anno 24 - Numero 1

Aeroporto

Gennaio - Marzo 2020

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

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

Base tecnica Air Dolomiti

Dalla prossima primavera Firenze ospiterà nuovamente la base tecnica di un prestigioso vettore, Air Dolomiti, a nove anni dalla chiusura della base Meridiana, riutilizzandone strutture e spazi, messi a disposizione da Toscana Aeroporti. Il vettore veronese si è infatti aggiudicato il bando promosso dal gestore degli scali toscani nel 2019 per assegnare l'hangar ex Meridiana presente al "Vespucci". La nuova base avrà a disposizione 2.300 mq di superficie operativa interna all'hangar (più 265 mq per uffici e servizi) e 2.700 mq di superficie operativa esterna nell'area antistante (parte del piazzale ovest dello scalo). L'iniziativa rafforzerà la presenza di Air Dolomiti in Toscana, dove è attualmente presente con i voli per Monaco (da Firenze e Pisa) e Francoforte (da Firenze) e sarà occasione di nuova occupazione per il personale che sarà basato sullo scalo fiorentino, debitamente formato in collaborazione con enti e istituti del territorio, per il quale, di nuovo, l'aeroporto diviene occasione di crescita e occupazione.

Air Dolomiti, nata a Trieste nel 1991, è oggi il più solido vettore italiano e nella sua storia ha raccolto numerosi riconoscimenti per la qualità dei servizi offerti. Dal 2003 fa parte del Gruppo Lufthansa (con cui collaborava già dal 1994) e attualmente ha in atto un importante piano di crescita da 100 milioni di euro per il potenziamento della flotta (che entro il 2023 arriverà a 26 Embraer 195), per nuovo personale e per le nuove strutture al di fuori della "casa madre" sull'aeroporto di Verona, con la prima scelta ricaduta su Firenze grazie all'opportunità che si è presentata, concretizzando un'interesse per lo scalo del capoluogo toscano espresso da sempre.

La presenza di Air Dolomiti sul "Vespucci" di Firenze iniziò già nel 1992, con i voli nazio-

ARCHIVIO IAROSSI

Alla fine degli anni venti del secolo scorso il "nuovo" aeroporto di Peretola si insediava nella piana tra Firenze e Sesto Fiorentino, con la sua direttrice di volo originaria parallela alla nuova strada per il mare (oggi A11). Entriamo negli anni venti del 21° secolo con la nuova pista parallela all'autostrada per il mare (la vera pista adeguata per lo scalo, attesa da 70 anni) pronta per essere realizzata, dopo aver ottenuto ogni tipo di approvazione e autorizzazione su ogni sorta di studio e valutazione, ma ancora congelata, da otto mesi, per le note inconcepibili vicende politico-giustizialiste dello scorso anno che hanno di nuovo bloccato il tutto e tuttora in attesa di soluzione (e rinsavimento).

Nel momento in cui chiudiamo questo numero siamo quindi sempre in attesa: in attesa del pronunciamento del Consiglio di Stato sui ricorsi contro le sentenze del TAR toscano contro l'iter del masterplan, a due mesi dalla relativa udienza (28 novembre); in attesa di conoscere come e quando potrà riprendere il percorso verso la realizzazione della nuova pista (e delle opere connesse, territoriali e di miglioramento ambientale generale della piana, previste nel masterplan); in attesa anche che un po' tutti escano dalla sorta di stato di narcosi in cui è stata riposta la vicenda dal maggio dello scorso anno, ribadendo il sì senza se e senza ma alla nuova pista e al masterplan senza tentennare dietro l'attesa di sentenze (che, va ricordato sempre, non riguardano fattibilità, sostenibilità e necessità della nuova pista!).

Aspettando quindi il prossimo atto della vicenda, probabilmente (si spera!) in scena quando questo numero del notiziario sarà in giro, evitiamo qualunque altro commento (rimandandolo al prossimo numero) e dedichiamo questo primo "Aeroporto" del 2020 alla buona notizia che ha comunque aperto l'anno (il "radicamento" di Air Dolomiti in Toscana con la nuova base di Firenze) e all'evoluzione del "Vespucci"nei primi venti anni di questo secolo.

AIRLINES / ARTHURC

APPLE MAPPE

L'hangar ex Meridiana adesso assegnato ad Air Dolomiti per la nuova base tecnica.

nali per Bari e Torino operati con turboelica Dash 8/300. Negli anni successivi il vettore ha operato voli charter su molte direttrici, compreso il volo stagionale per Tortolì, nella breve parentesi di apertura al traffico commerciale del piccolo scalo sardo, e per molti anni è stato vettore di riferimento per i charter della Fiorentina. Dopo i Dash 8 ha operato sul "Vespucci" con ATR 42, ATR 72, BAe.146/300, quindi con gli Embraer 195 da 120 posti, oggi in servizio sulle rotte per Monaco e Francoforte.

Destinazione Firenze

Dal 23 gennaio è operativo un nuovo accordo di codeshare tra **American Airlines** e **Vueling** per la connessione sull'hub di Madrid tra i voli provenienti dagli Stati Uniti e le prosecuzioni su rotte europee, con la scelta di Firenze e Siviglia quali prime destinazioni (la direttrice inizialmente interessata è quella da New York, cui si aggiungeranno in estate altre città USA quali Charleston, Chicago e Filadelfia). La cosa in sé non sarebbe poi una grande novità per il capoluogo toscano, dato il che traffico intercontinentale effettuato tramite scalo intermedio su un hub (italiano o europeo) è uno degli assi portanti del "Vespucci" e uno dei flussi maggiori. Diventa notizia da evidenziare per il fatto che l'iniziativa di American Airlines segue la decisione di cancellare il volo diretto dagli Stati Uniti (Filadelfia) a Bologna che era stato provato nella stagione estiva 2019. Volo non confermato in quanto - ha spiegato il vettore statunitense alla testata USA Today - era nato con l'idea di servire anche (e forse soprattutto) l'area di Firenze, ma i passeggeri hanno dimostrato di preferire l'atterraggio direttamente al "Vespucci", tramite connessione in un hub. Soluzione evidentemente più funzionale piuttosto che scendere su uno scalo distante, in altra città, e farsi l'ultimo tratto di viaggio via terra (auto, bus o treno) per arrivare a destinazione, tra spostamenti aggiuntivi e cambi mezzi. Un'ennesima dimostrazione - ce ne fosse bisogno - che chi deve arrivare a Firenze (e relativa area) chiede di atterrare a Firenze.

Vettori: evoluzione "ecologica"

L'evoluzione ecologica delle flotte aeree raccontata tante volte come previsione futura è ormai entrata pienamente nella fase attuativa con l'ingresso in linea in molti casi già avvenuta degli aerei di nuovissima generazione

DATI DI TRAFFICO 2019

	passeggeri	19/18	movimenti	19/18	cargo (ton)	19/18
Firenze	2.874.233	+5,7%	36.137	+5,6%	178,70	-28,1%
Pisa	5.387.558	-1,4%	42.815	-0,7%	13.005,16	+11,7%

Fonte: Assaeroporti.

Bilancio 2019, prospettive 2020

Con 2.874.233 passeggeri (+5,7%) nel 2019 il "Vespucci" ha registrato un incremento di traffico superiore alla media nazionale (+4,0%), ottenuto con 36.137 movimenti (+5,6%). Completa il quadro il traffico merci, anche se per ora marginale, con 178,70 tonnellate (-28,1%).

Nel corso dell'anno passato le principali novità sono state l'arrivo al "Vespucci" di Scandinavian Airlines con il volo da Copenaghen, con Airbus A319, operato tra aprile e ottobre, e il rafforzamento della base Vueling, a settembre, con il distaccamento sullo scalo fiorentino di un terzo A319 e l'avvio dei voli per Bilbao, Monaco, Praga, Vienna. Nel 2019 è ripreso il volo da Dusseldorf di Eurowings, con Bombardier Q400, proseguito anche nel periodo invernale, mentre si è avuta la cessazione del volo di Air Moldova da Chisinau. L'incremento di traffico, oltre alle nuove destinazioni, è stato ottenuto con incrementi di offerta sulle rotte esistenti, sia con l'introduzione di velivoli a maggiore capacità (A319 Air France) sia con aumenti di frequenze su alcune rotte (in particolare il Madrid di Iberia), con il mantenimento di rotte stagionali nel periodo invernale (Eurowings da Dusseldorf, Vueling per Londra Luton) e con la riduzione rispetto al 2018 del numero di dirottamenti e cancellazioni, sia per condizioni meteo sia per altre ragioni.

Per il 2020 le novità al momento ufficializzate sono il ritorno dopo nove anni di Luxair da **Lussemburgo**, con due frequenze settimanali (lunedì e venerdì) operate dal 30 marzo con Bombardier Q400; la riapertura dal 29 marzo della rotta da **Stoccarda** di Eurowings quattro volte la settimana (lunedì, mercoledì, venerdì, domenica) con Bombardier Q400. A breve dovrebbe riprendere anche la rotta in continuità territoriale dall'**isola d'Elba**, operata da Silver Air con Let 410, in base al bando di gara ENAC aggiudicato a fine gennaio. Da febbraio riprende il volo Brussels Airlines da Bruxelles, quindi tra marzo e aprile i voli Austrian Airlines da Vienna, Vueling per Copenaghen e Tel Aviv, Swiss da Ginevra, Scandinavian Airlines da Copenaghen, da maggio le rotte di British Airways da Edimburgo, Londra Stansted e Manchester e da giugno i voli estivi di Vueling per Mikonos e Santorini. Aumenti di capacità sono previsti con l'introduzione dell'Airbus A319 sulla rotta da Vienna di Austrian Airlines e l'incremento di frequenze di Blue Air sul volo da Bucarest. Per il 2020 è quindi prevedibile la prosecuzione del trend di crescita che, salvo situazioni internazionali contingenti, probabilmente porterà il "Vespucci" oltre della soglia dei 3 milioni di passeggeri.

Airbus A319 Vueling.

AIRLINES / T. LAURENT

Boeing 767 American Airlines.

AIRWAYS / ENRIQUE PERRELLA

Assaeroporti: passeggeri 2019

1	Roma Fiumicino	43.532.537
2	Milano Malpensa	28.846.299
3	Bergamo	13.857.257
4	Venezia	11.561.594
5	Napoli	10.860.068
6	Catania	10.223.113
7	Bologna	9.405.920
8	Palermo	7.018.087
9	Milano Linate	6.570.984
10	Roma Ciampino	5.879.496
11	Bari	5.545.588
12	**Pisa**	**5.387.558**
13	Cagliari	4.747.806
14	Torino	3.952.158
15	Verona	3.638.088
16	Treviso	3.254.731
17	Olbia	2.978.769
18	Lamezia Terme	2.978.110
19	**Firenze**	**2.874.233**
20	Brindisi	2.697.749
21	Genova	1.536.136
22	Alghero	1.390.379
23	Trieste	783.179
24	Pescara	703.386
25	Ancona	489.835
26	Trapani	411.437
27	Rimini	395.194
28	Reggio Calabria	365.391
29	Comiso	352.095
30	Lampedusa	276.972
31	Perugia	219.183
32	Crotone	169.780
33	Cuneo	92.401
34	Parma	75.007
35	Brescia	17.003
36	Bolzano	10.780
37	**Grosseto**	**3.035**
38	Taranto	899
39	Foggia	387

In Pista! per l'aeroporto

ASSOCIAZIONE IN PISTA! PER LA NUOVA PISTA DELL'AEROPORTO DI FIRENZE

Con due iniziative strategicamente localizzate, si è presentata ufficialmente l'Associazione In Pista!, nuova iniziativa a sostegno dello scalo fiorentino e della nuova pista promossa da cittadini di Firenze e della piana già attivi da tempo sui social, con l'obiettivo di dare un ulteriore contribuito a una corretta informazione sulla questione.
Il primo appuntamento, per la presentazione dell'Associazione, si è tenuta il 21 novembre in un locale su via Pratese, esattamente sotto la rotta di volo dell'attuale pista sorvolato in quel punto a circa 50 metri di altezza, in prossimità delle abitazioni di Peretola più vicine allo scalo. La seconda iniziativa, il 7 dicembre, è stata una passeggiata sotto le rotte della nuova pista, per poter apprezzare sul campo il differente impatto che ci sarà in un territorio pressoché libero da insediamenti e soprattutto da abitazioni sotto i tratti di volo più bassi, oggi corrispondenti alle aree di Peretola, Quaracchi e Brozzi. Quindi, partendo dall'abitato di Capalle (Campi Bisenzio), il primo nucleo abitato che sarà sorvolato dalle nuove rotte (a distanza dalla pista e quota di volo quattro volte superiore rispetto ai primi insediamenti di Peretola con la pista attuale), la passeggiata ha proseguito verso la futura pista attraverso i campi al fianco dell'autostrada A11, dove finirà l'impronta acustica dei 60 decibel che determina l'intorno aeroportuale (poco oltre l'area di Villa Montalvo a Campi Bisenzio), interessando sull'asse pista pochi insediamenti, fino a raggiungere il limite dell'impronta dei 65 decibel (limite di compatibilità con la residenza), che si fermerà all'altezza del casello di Peretola. Con l'occasione sono stati ricordati i numeri della drastica riduzione della popolazione interessata da rumore (oltre il 90% in meno entro l'impronta acustica dei 60 decibel), e distribuito materiale esplicativo (tratto anche dal nostro notiziario) con i dati reali di distanze e altezze di sorvolo, attuali e future.

(Airbus, Embraer, Boeing) o comunque con gli ordini dei nuovi aerei. In questo processo sono coinvolti gran parte dei vettori che già operano al "Vespucci", anche se per Firenze questa innovazione ecologica si potrà compiere pienamente solo con la nuova pista.
Lufthansa ha introdotto in flotta gli Airbus A320neo già dal gennaio 2016 e successivamente gli A321neo (su Firenze per ora impiega gli Embraer E-Jets). **Vueling** ha iniziato a volare con gli A320neo dal 2018 ed ha in ordine anche gli A321neo (su Firenze per ora impiega gli A319ceo). **Swiss** ha messo in linea gli Airbus A220-100 (impiegato subito anche a Firenze) e A220-300, mentre **Helvetic Airways**, che vola per Swiss anche su Firenze, ha iniziato a ricevere i nuovi Embraer E-Jet E2. **Air France** ha appena ordinato 60 Airbus A220-300 per sostituire la flotta di A318 e A319 (attualmente impiegati su Firenze). **KLM** ha ordinato gli Embraer E-Jets E2 che sostituiranno gli attuali E-Jets (impiegati anche a Firenze). **Scandinavian Airlines** ha messo in linea i primi A320neo e A321neo (su Firenze ha iniziato a operare nel 2019 con gli A319ceo). **British Airways** rinnova la flotta di corto-medio raggio con gli A320neo (su Firenze viene con gli Embraer E-Jets dal London City Airport). **TAP Air Portugal** ha gli A320neo e A321neo (a Firenze viene con Embraer E-Jets), così come **Iberia** (che opera al "Vespucci" con l'A319ceo). **Blue Air** rinnoverà la flotta di Boeing 737 con i 737 MAX 8 (a Firenze impiega i 737 tradizionali).
Il pieno utilizzo di questi nuovi aerei con la nuova pista - va sempre ricordato - significherà anche per Firenze un ulteriore riduzione degli effetti ambientali sul territorio, con rumorosità nettamente inferiore e impronte acustiche più contenute e minori emissioni in atmosfera. Miglioramenti ambientali che, come evidenziato più volte su queste pagine, vanno oltre quelli - già nettamente positivi - delineati negli studi ambientali sul masterplan e approvati nella VIA, dove per principio di precauzione, non erano stati considerati i miglioramenti connessi al rinnovo delle flotte ormai in atto.

Dallo scorso novembre Blue Air ha impiegato varie volte, con limitazioni di carico, il Boeing 737-800 (nella foto uno dei velivoli in flotta) sulla rotta da Bucarest, finora operata con i modelli più piccoli (soprattutto i 500). Entro la prossima estate il vettore romeno prevede l'eliminazione dalla flotta dei 737-300, 400 e 500, per mantenere gli 800 (e appena possibile i nuovi MAX 8).

LUIGI OLDANI (VITA DA SPOTTER)

"Vespucci": traffico 2000-2019

Aspettando la pista 12/30, i primi vent'anni del 21° secolo hanno segnato comunque una trasformazione del "Vespucci" che è cresciuto nonostante la zavorra di criticità, vincoli e ostacoli.

Aspettando dal secolo scorso una pista adeguata (al contesto, alla sostenibilità ambientale, al bacino di traffico, all'aviazione moderna, al sistema toscano, ecc. ecc.), nei primi vent'anni del 21° secolo l'aeroporto di Firenze ha vissuto significative evoluzioni, crescendo per quanto possibile nell'assetto esistente entro gli spazi disponibili e nel noto quadro di criticità connesso alla pista esistente.

ARCHIVIO IAROSSI

Parallelamente all'aumento dei passeggeri, nei primi venti anni del 2000 il "Vespucci" di Firenze ha visto numerosi interventi di miglioramento delle infrastrutture esistenti, compatibilmente con gli spazi disponibili nell'attuale assetto. Tra essi il più importante, nel 2006, è stata la completa ricostruzione della pista di volo esistente, realizzata originariamente a fine anni '30 del secolo scorso. Nella foto: la pista smantellata e in fase iniziale di ricostruzione.

Traffico

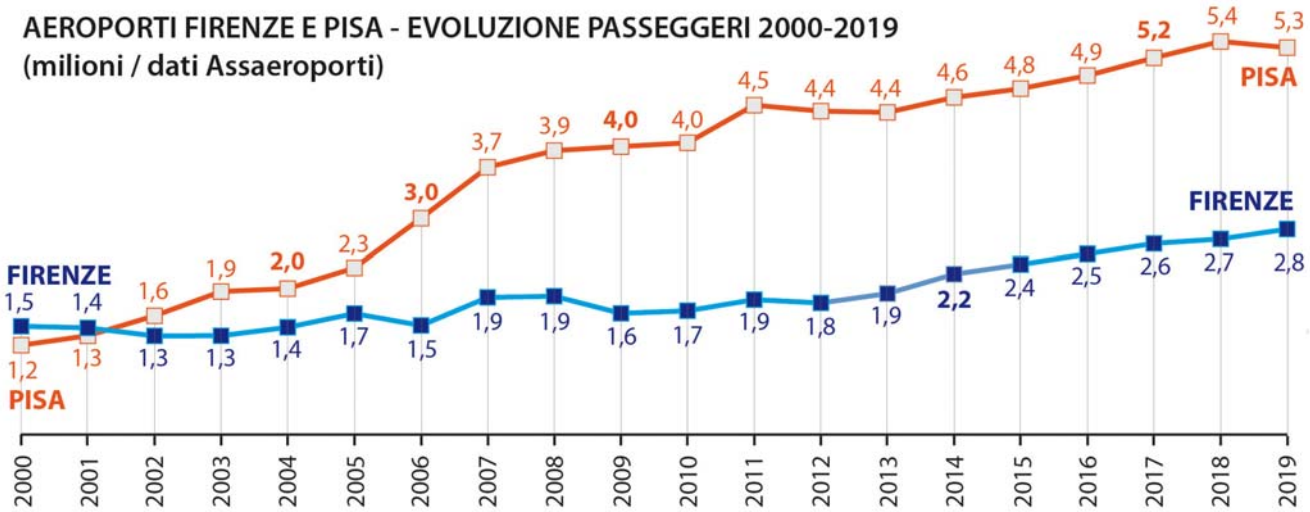
Il dato più significativo nell'evoluzione del traffico del "Vespucci' tra il 2000 e il 2019 è la differenza tra movimenti aerei e passeggeri, rappresentata nei due grafici di queste pagine: lo scalo fiorentino entra nel nuovo secolo con 1,5 milioni di passeggeri (nel 2000) e procede per venti anni con una crescita abbastanza costante, tra qualche flessione e ripresa (dovute in gran parte a fattori esterni dettati da eventi internazionali) superando nel 2019 i 2,8 milioni. Nello stesso periodo i movimenti aerei partono da poco più di 35.000 nel 2000 e si mantengono per vent'anni quasi costanti, con temporanee flessioni e riprese intermedie, per registrare una leggera crescita poco oltre i 36.000 solo nel 2019 (il dato 2018 era stato quasi coincidente con quello del 2000). In pratica in venti anni, a fronte di una crescita di passeggeri di circa il 90% i movimenti aerei sono cresciuti dell'1,3%.

Aerei

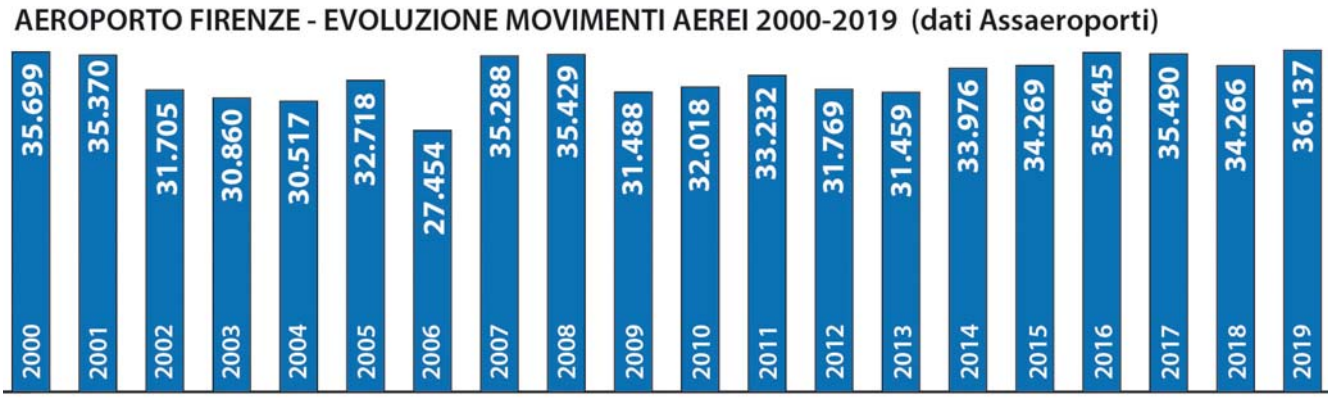
Tale drastica differenza è dipesa dall'incremento di offerta di posti ottenuta, a parità di voli o addirittura con minori movimenti, con la graduale sostituzione dei velivoli impiegati: dall'era dei turboelica (ATR, Dash 8, Saab, Dornier) e del "Jumbolino" (BAe.146 e poi Avro RJ) che fino ai primi anni 2000 effettuavano tutti i voli, a quella degli Airbus A319 (e in parte dei Boeing 737) e degli Embraer E-Jet (dall'Embraer 170 al 195) che, pur con le note problematiche operative, sono stati via via introdotti quasi da tutti i vettori nei collegamenti su Firenze.

Una transizione resa possibile dall'evoluzione della tecnologia aeronautica, con velivoli sempre più performanti; dall'interesse dei vettori a operare comunque sull'attuale scalo fiorentino (per poter servire uno dei bacini europei a maggiore domanda di traffico aereo) e quindi a sostenerne i costi aggiuntivi, investendo in tal senso, a volte anche con apposite modifiche ai velivoli e comunque con specifici addestramenti di familiarizzazione sulla pista esistente per i piloti; all'impegno del gestore dello scalo (SAF, quindi ADF e oggi Toscana Aeroporti) e degli altri enti aeroportuali (ENAC e ENAV) per apportare tutti i miglioramenti possibili pur nel contesto strutturale e di contorno della pista 05/23. Il tutto consentendo quindi di accrescere l'offerta contenendo la crescita dei numero di voli.

Un principio che sta anche alla base della nuova pista 12/30 e delle relative previsioni di traffico, che crescerà di nuovo più nei passeggeri che nei movimenti grazie al passaggio, entro le stesse famiglie Airbus A320 e Boeing 737, dalle versioni più



"Vespucci": traffico 2000-2019



BAE SYSTEMS

AIRBUS

Il "Jumbolino" (foto a sinistra, nella versione Avro RJ85), aereo che ha consentito la crescita del "Vespucci' di Firenze per tutti gli anni '90 del secolo scorso (assieme ai turboelica) ha lasciato il posto all'Airbus A319 (foto a destra) come velivolo di riferimento dello scalo dai primi anni del 2000, consentendo la crescita di passeggeri a fronte di un numero di movimenti rimasto in venti anni pressoché invariato.

piccole a quelle a maggiore capienza, oltre che all'eliminazione delle penalizzazioni attualmente in essere per le condizioni operative della pista esistente.

Voli e vettori

Per completare il quadro dell'evoluzione del traffico 2000-2019 del "Vespucci" da evidenziare, nel periodo, l'uscita di scena di Meridiana, con la chiusura della base fiorentina che era stata operativa per venti anni (1991-2011) e l'arrivo, come vettore di base e principale operatore, della spagnola Vueling (con voli dal 2012 e base operativa dal 2013). Nel periodo si è arricchito il numero dei vettori di bandiera che hanno scelto Firenze, con Brussels Airlines che dal 2002 ha sostituito la precedente Sabena (presente dal 1989), la nuova Swiss (2002), KLM (2013), British Airways (2014), Iberia 2015), TAP Air Portugal (2018), Scandinavian Airlines (2019). Tra varie aperture e chiusure, da ricordare la parentesi "scandinava" con i voli Sterling e poi Cimber da Danimarca, Svezia e Norvegia (2006-2011); Volotea, scesa a Firenze nel 2013 e poi trasferita a Pisa; Tarom (2000), LOT (2012) e Czech Airlines (2013) che hanno operato per una stagione.

Firenze e Pisa 2000-2019

Leggendo i venti anni di evoluzione dei passeggeri del "Vespucci' di Firenze, è significativo guardare al contemporaneo andamento del dato sul "Galilei" di Pisa (grafico della pagina precedente). Un andamento più "movimentato", che parte da un dato 2000 (1,2 milioni) leggermente inferiore a Firenze (1,5 milioni) per poi invertire la posizione nel 2002), fare il picco di crescita legato all'avvio della base Ryanair (2004) e al successivo incremento di aerei dedicati e rotte, per poi riassumere un andamento di crescita più normalizzato, con gli usuali alti e bassi (come nel 2012, 2013 e 2019), passando le varie soglie "milionarie" dei 2, 3, 4 e 5 milioni di passeggeri annui. A fronte quindi di un +90% di passeggeri di Firenze (condizionato dallo stato infrastrutturale e operativo), nello stesso periodo Pisa (spinto dal low cost) ha registrato un +340%.

ARCHIVIO IAROSSI

ARCHIVIO IAROSSI

Piste "in corso"

La costruzione della nuova pista di Firenze rappresenta l'opera aeroportuale più importante e necessaria nel panorama aeroportuale italiano e non solo, per tutte le sue valenze funzionali, operative, di miglioramento ambientale, oltreché per buon senso: basti ricordare l'inquadramento del "Vespucci" tra gli scali nazionali (qui a fianco la tabella aggiornata al gennaio 2020 relativa agli aeroporti che hanno, o hanno avuto, traffico commerciale) per rendersi conto dell'inconcepibile situazione fiorentina da sanare.

L'inquadramento dell'attuale pista di Firenze nel panorama aeroportuale nazionale attesta sempre più la necessità di realizzare la nuova pista, adeguata per dimensioni e assetto

Ma intanto, in attesa che riprenda il percorso verso la nuova pista di Firenze, ad evolvere sono le piste di altri aeroporti che potenziano infrastrutture già rilevanti per aprire nuovi orizzonti di sviluppo o allungano piste corte per poi cercare traffico interessato a utilizzarle.

Foggia

Attualmente sono in corso i lavori per l'allungamento della pista del "Gino Lisa" a circa 2.000 metri (partiti lo scorso dicembre).

Salerno

È in corso la gara di appalto per l'allungamento della pista dello scalo "Costa di Amalfi" a 2.200 metri (posta come precondizione per la creazione del sistema aeroportuale campano con Napoli Capodichino).

Venezia

Nel 2019 si sono conclusi i principali lavori di potenziamento delle due piste del "Marco Polo", compreso l'allungamento da 2.737 a 3.300 metri della pista secondaria.

Olbia

Dal 2 febbraio al 13 marzo l'aeroporto "Costa Smeralda" chiude per i lavori di allungamento della pista a 2.740 metri (intanto si sono concluse le opere propedeutiche necessarie, compreso lo sbancamento di una collinetta e lo spostamento di una strada statale);

Pescara

Nel 2019 è stato approvato e finanziato il prolungamento della pista dell'"Aeroporto d'Abruzzo" a 2.707 metri (per consentire migliore operatività ai voli a lungo raggio).

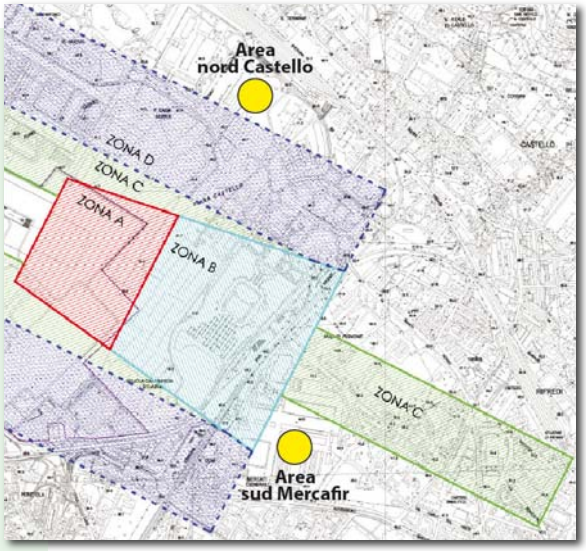
Lunghezza piste

	Aeroporto	pista (m)
1	Milano Malp. (1) (3)	3.920
2	Roma Fium. (1) (3)	3.902
3	Palermo (1)	3.326
4	Torino	3.300
5	Venezia (1) (3)	3.300
6	Taranto	3.200
7	Verona	3.068
8	Brindisi (1)	3.048
9	Lamezia Terme	3.017
10	Alghero	3.000
11	Trieste	3.000
12	Grosseto	2.994
13	Pisa (1)	2.992
14	Brescia	2.990
15	Ancona	2.965
16	Rimini	2.962
17	Genova	2.916
18	Bergamo	2.874
19	Bari	2.820
20	Cagliari	2.804
21	Bologna	2.803
22	Trapani	2.695
23	Napoli	2.628
24	Forlì (4)	2.561
25	Comiso	2.538
26	Olbia (2)	2.445
27	Milano Linate (1)	2.442
28	Catania (3)	2.436
29	Treviso	2.420
30	Pescara (2)	2.419
31	Roma Ciampino	2.203
32	Perugia	2.199
33	Parma (2)	2.124
34	Cuneo (1)	2.100
35	Crotone	2.000
36	Reggio Calabria (1)	1.998
37	Lampedusa	1.795
38	Pantelleria (1)	1.735
39	Salerno (2)	1.655
40	**Firenze (3)**	**1.560**
41	Aosta	1.499
42	Albenga	1.492
43	Foggia (2)	1.438
44	Siena	1.393
45	Biella	1.320
46	Bolzano (1)	1.293
47	Tortolì (4)	1.194
48	Elba	949

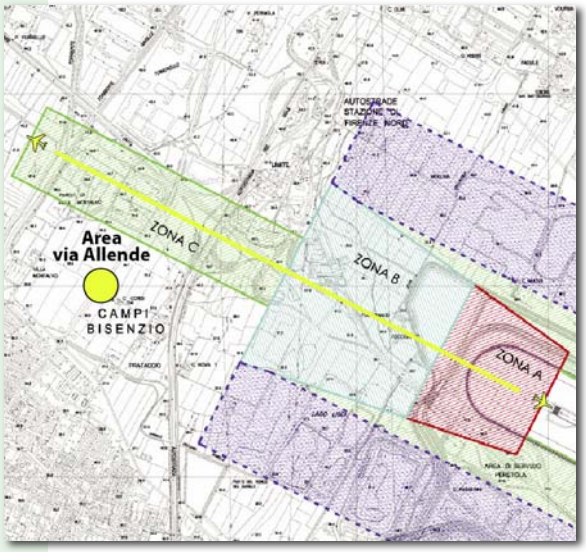
Note: (1) Aeroporti dotati di più piste (è indicata la più lunga). (2) Allungamento pista in corso o in progetto. (3) Previsione nuova pista. (4) Aeroporto chiuso - **Dati AIP ENAV "Caratteristiche fisiche delle piste"**.

Stadio e nuova pista

Mentre vanno avanti gli atti amministrativi del Comune di Firenze in supporto alla soluzione Mercafir per la costruzione del nuovo stadio, continuano a ricorrere nelle discussioni le altre due ipotesi che si aggirano attorno all'aeroporto e che - per forza di cose - devono tenere conto di esso (nell'attuale e futura configurazione) e della nuova pista. Nuova pista che per ora non c'è, ma per la quale si conosce il quadro di vincoli che ci sarà. Nelle due immagini qui accanto le tre ipotesi più o meno ricorrenti - sud Mercafir, nord Castello e area di via Allende a Campi Bisenzio (con grado di realizzabilità e credibilità molto diverso...) - sono indicate in relazione a quelle che saranno le aree ricomprese nel Piano di rischio della nuova pista. Piano di rischio che - è bene ripeterlo sempre di fronte a strumentalizzazioni e falsi allarmismi frequenti anche su questo aspetto - non decreta l'insorgere improvviso di chissà quali pericoli (ci sono città che, da quando sono stati introdotti questi Piani, si ritrovano con larghe porzioni di abitati ricompresi nelle aree di rischio, come a Pisa o Napoli e in parte anche Firenze con l'attuale pista, tanto per fare tre esempi). Tale atto introduce una regolamentazione urbanistica specifica per l'uso futuro del territorio limitrofo allo scalo, in asse pista e lateralmente, con vari gradi di vincolo (prendendo invece atto "pacificamente" di quel che già c'è). Venendo quindi al caso fiorentino, in tutte e tre le opzioni l'infrastruttura stadio di per sé si porrebbe vicina ai limiti delle aree di rischio ma potrebbe rimanere esterna ad essa (sarebbe poi da vedere come ricadrebbero le opere collaterali). In relazione invece alla posizione rispetto all'asse pista e alle traiettorie di volo, la soluzione migliore risulterebbe l'area nord Castello, l'unica laterale (soluzione che però ovviamente è vincolata alla realizzazione della nuova pista per liberare dal vincolo della pista attuale la porzione di territorio interessata). Sud Mercafir e area di via Allende a Campi Bisenzio (ben differenti per altri fattori di concretezza) si trovano invece entrambe limitrofe al prolungamento dell'asse pista: Mercafir un po' più vicina (circa 1,8 km) ma dalla parte dove non ci saranno traiettorie di volo; via Allende un po' più distante (circa 2,3 km) ma dal lato dove passeranno tutte le traiettorie di volo e che quindi dovrebbe essere soppesata anche per altri aspetti di opportunità localizzativa su quei terreni, che adesso sono nella condizione migliore in relazione all'aeroporto, in gran parte liberi, non edificabili e destinati a parco e uso agricolo e quindi sarebbe più opportuno che venissero lasciati stare in tale status (peraltro trovandosi anche nell'ambito del parco della piana).
Su Castello vale la pena ricordare come tale localizzazione per un eventuale nuovo stadio fosse ritenuta la più valida da sempre: una quindicina di anni fa Christophe Girot, paesaggista svizzero che si era interessato all'area di Castello, delineava il nuovo stadio nella parte nord dell'area, appena girata la pista dell'aeroporto. Da ricordare anche che per l'area sud Mercafir già negli anni scorsi è stata affrontata la questione dei vincoli aeroportuali della nuova pista (anche con un aggiustamento di localizzazione dello stadio) e nell'ultimo progetto ufficiale presentato dalla Fiorentina (precedente proprietà) era allegato uno specifico studio aeronautico.



ELABORAZIONE ASSOGIANNOTI SU BASE MASTERPLAN TOSCANA AEROPORTI



Veduta dell'area "Palagio degli Spini", dedicata ai servizi di autonoleggio, e del terminal dell'aeroporto, oltre l'autostrada A11. In basso nella foto i binari della ferrovia dove doveva essere realizzata la stazione "Aeroporto" a servizio dello scalo.

APPLE MAPPE

Area "Palagio degli Spini"

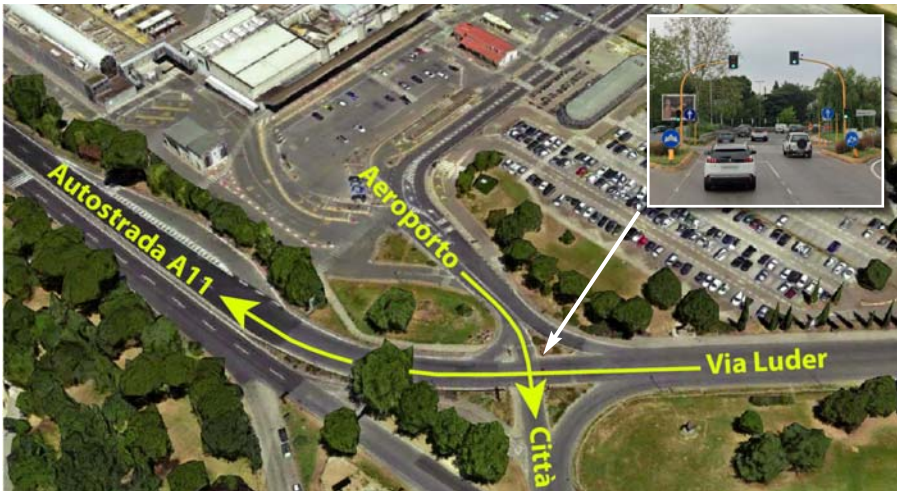
Lo scorso 21 novembre è stata presentata la rinnovata area autonoleggi a servizio dell'aeroporto ricavata nella struttura "Palagio degli Spini", sul lato opposto dell'autostrada A11 rispetto allo scalo. Il nuovo assetto comprende la palazzina ex meeting point, dove sono stati ricavati gli uffici delle ditte di autonoleggio presenti, servizi, bar-caffetteria e il piazzale di sosta ampliato a 460 stalli per autovetture, 150 posti di stoccaggio auto, 5 postazioni taxi. Nei pressi della palazzina c'è la fermata del bus navetta che connette l'area con il terminal aeroportuale. Con la sistemazione completata è stata attuata anche una riqualificazione ambientale generale, comprese sistemazioni a verde e piantumazione di nuove alberature, recuperando le zone che negli anni erano andate in abbandono e degrado.
La vicenda della struttura di Palagio degli Spini è quasi una storica incompiuta, partita alla fine degli anni '90 tra i progetti per il Giubileo del 2000 (quando furono realizzate le originarie strutture) e passata dal progetto di un grande polo di interscambio aereo-treno-tranvia-bus-auto-bicicletta. All'epoca si ipotizzava anche una sorta di prolungamento verso questa zona dell'area terminale dell'aeroporto. Poi via via sono stati smontati i vari pezzi (come raccon-

tato negli anni su questo notiziario): la linea 2 del tram è stata spostata nell'attuale localizzazione; il progetto di prolungamento della ferrovia verso Campi Bisenzio (e potenzialmente verso la zona sud di Prato) è stato stoppato; la previsione della stazione ferroviaria è stata spostata (e allontanata) in zona Guidoni; il collegamento con l'area aeroportuale non è stato mai fatto (nei primi anni 2000 era stato finanziato e annunciato da Palazzo Vecchio).
Adesso l'area trova quindi la sua prevalente destinazione definitiva come polo per gli autonoleggi, in attesa di essere integrata nel nuovo snodo di Peretola, con la nuova area di sosta che consentirà a chi proviene dall'A11 di parcheggiare senza infilarsi nella viabilità verso Guidoni e viale XI Agosto. La connessione tra l'area del Palagio degli Spini e l'area aeroportuale è adesso prevista, entro il masterplan del "Vespucci", da un sottopasso ciclopedonale sotto le corsie autostradali, servito da scale e ascensori.

GOOGLE MAPS

Il semaforo che (per ora) serve

Tra i tormentoni nelle discussioni sulle vicende viarie fiorentine continua ad esserci il semaforo su via Luder all'imbocco dell'A11 e spesso, tra i commenti, c'è chi chiede a cosa mai serva e perché sia ancora lì, dato che la sua eliminazione è stata annunciata infinite volte. Domande legittime per chi guarda la cosa un po' distrattamente, perché quel semaforo, per quanto inusuale all'ingresso di un'autostrada, con conseguente "stop and go", per ora è indispensabile per consentire di andare dall'aeroporto verso la città di Firenze. Non serve per l'ingresso in aeroporto, che avviene con svolta libera da via Luder, non serve granché per chi dall'aeroporto deve entrare in A11, nel senso che potrebbe essere sostituito anche subito da una corsia di accelerazione che si immette su via Luder, ma per uscire dall'aeroporto e andare verso Firenze (via degli Astronauti e viale Guidoni) non se ne può fare a meno. Serve, per ora, finché non ci sarà una soluzione alternativa che non sia l'attraversamento a raso più o meno in diagonale di via Luder e del flusso a doppia corsia che corre verso l'autostrada.



APPLE MAPPE

Vicini "d'aeroporto"

Un'altra presenza sta per "atterrare" accanto alla pista dell'aeroporto di Firenze (attuale e futura): si tratta del nuovo Polo Archivistico dell'Archivio di Stato di Firenze che si insedierà nelle strutture della ex Caserma Quarlieri a Sesto Fiorentino, deposito militare abbandonato da tanti anni. L'iniziativa nasce da un bando promosso dalla Direzione Toscana e Umbria dell'Agenzia del Demanio, volto alla riqualificazione della struttura, che ricade entro l'area del Polo Universitario di Sesto Fiorentino, nella porzione per ora pressoché libera più vicina all'aeroporto. Il nuovo Polo Archivistico si pone entro l'intorno aeroportuale (della pista attuale e di quella nuova), in entrambi i casi lateralmente alle infrastrutture di volo (circa 500 metri dalla pista attuale e 400 metri dalla nuova). Formalmente è compatibile, sotto i vari aspetti, con la vicinanza allo scalo aereo e, con la nuova pista, sarà protetto acusticamente dalla collinetta antirumore prevista sul nuovo confine nord dello scalo, che garantirà in quella zona il rispetto dei più bassi livelli acustici da mantenere su ricettori particolarmente sensibili.

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 24 - Numero 1
N° progressivo 90 - Gennaio - Marzo 2020
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