





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

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



Dopo due numeri speciali per ricordare studi e progetti del masterplan 2014-2029 del "Vespucci" di Firenze che aveva completato tutti gli iter approvativi e autorizzativi (Aeroporto n°91 e Aeroporto n°92), torniamo con questo notiziario alla veste tradizionale di otto pagine che prosegue da 24 anni col racconto e commento di ciò che accade e non accade (al di là dell'emergenza Covid-19) attorno a questa vicenda senza fine. Per la verità eravamo (e siamo) in dubbio su quanto proseguire ancora questo racconto: il proposito - ripetuto più volte - era di arrivare ad un ultimo numero del notiziario da aprire con la foto del primo aereo che posa le ruote sulla nuova pista 12/30.

Le sciagurate involuzioni (pre Covid-19) subite dalla vicenda, la situazione di stallo in cui è stato riportato il tutto, questa volta a colpi di "giustizia" amministrativa, le reazioni deboli, quasi passive, che ne sono seguite a fronte dell'assurdità, unicità e gravità di quanto è stato fatto accadere di nuovo attorno alla vicenda aeroportuale fiorentina, di nuovo quasi alla vigilia dei cantieri, fanno presagire che quel numero conclusivo sarà piuttosto lontano (e non certo per l'emergenza Covid-19).

Ma è difficile poter riempire ancora queste pagine ripetendo sempre le stesse cose trite e ritrite, tra progetti e studi spiegati tante volte e ovvietà ormai quasi offensive per chi legge: la validità del progetto nuova pista, i relativi benefici indotti per il territorio, l'ambiente, l'occupazione, la necessità di un aeroporto normalmente funzionante e collegamenti aerei regolari e di un vero sistema aeroportuale (fatto anche in Toscana di infrastrutture aeroportuali). Realtà e ovvietà che si scontrano con il muro di gomma delle solite

insensatezze reiterate dai "contro" l'aeroporto dell'area fiorentina (contro cittadini, lavoratori, ambiente, territori), sempre le stesse da mezzo secolo, ciecamente contro a prescindere da qualunque cosa venga proposta, progettata, spiegata e approvata.

Per adesso chiudiamo l'anno con questo numero interlocutorio di poche notizie e qualche commento, aspettando qualcosa di positivo: la ripresa dell'aviazione dagli effetti della pandemia globale (più o meno posticipata che sia) sarà cosa certa; la conclusione della questione aeroportuale fiorentina molto meno finché non prevarrà, dalla Toscana a Roma e da Roma alla Toscana, una volontà vera di arrivare concretamente a qualcosa, di far diventare l'aeroporto di Firenze una questione normale e non più un caso unico in ogni cosa che viene fatta accadere o non accadere, aggiungendo sempre ai danni le beffe, tra sentenze imbarazzanti e vicende surreali.

In questo 2020 il Governo, tramite ENAC, ha trovato il tempo di elaborare il "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Spazioporti" (approvato il 21/10), per prepararsi a un futuro spaziale nei trasporti globali (con Taranto primo scalo italiano strategico per velivoli suborbitali). Forse, prima di partire per le stelle, tutti (dal Governo in giù) dovrebbero ricordarsi che a Firenze e in Toscana abbiamo l'unico aeroporto al mondo che attende una pista adeguata dall'entrata in scena dei primi plurimotori a elica negli anni '40 del secolo scorso e capire quanto la soluzione (o meno) di un caso come quello di Firenze sia esemplificativo della serietà di un paese e di un governo (centrale o locale), prima, durante e dopo l'emergenza Covid.

Un Consiglio, due sentenze

Avevamo aperto l'ultimo numero "tradizionale" del notiziario (il primo del 2020) con l'attesa per la sentenza del Consiglio di Stato sui ricorsi contro il blocco del TAR della Toscana posto al masterplan dell'aeroporto di Firenze, che di lì a poco (13 febbraio) sarebbe stata pubblicata con l'incomprensibile conferma della bocciatura delle procedure svolte. Apriamo quest'ultimo numero dell'anno con la sentenza del Consiglio di Stato appena emanata (9 novembre) sui ricorsi contro il blocco del TAR della Campania posto al masterplan



dell'aeroporto di Salerno, con l'annullamento della bocciatura del TAR e il ripristinato della piena validità delle procedure svolte.

Sentenze opposte su vicende del tutto similari, che riguardano due scali trovatisi assimilati nell'assurdità di sentenze di annullamento delle relative procedure ambientali per cavilli e interpretazioni (discutibili) di norme da parte della giustizia amministrativa, innescate da ricorsi di minoranze e soggetti variamente interessati a fronte delle approvazioni di tutti gli enti tecnici responsabili e competenti coinvolti su usuali procedure normalmente svolte, prima e dopo i casi Firenze e Salerno, per ogni altro aeroporto

italiano, e del consenso prevalente delle istituzioni locali e dei cittadini per i relativi progetti. Due vicende curiosamente "gemellate" anche nell'assistenza legale ai ricorrenti al TAR, curata dallo stesso studio legale di Prato che ha colpito prima Firenze e poi Salerno.

Due vicende che erano similari pure per gli effetti nefasti del blocco dei masterplan sulle rispettive pianificazioni (e prospettive) regionali, in quanto in entrambi casi (pur nelle nette differenze di importanza, urgenza, necessità dei progetti e dei ruoli e assetti degli scali), gli adeguamenti delle piste di Firenze e Salerno, opere centrali dei masterplan, sono basilari per la creazione dei sistemi aeroportuali regionali, Firenze-Pisa (80 km) e Napoli-Salerno (70 km), nelle due regioni italiane più carenti di capacità aeroportuale per progetti mancati nel passato.

I casi di Firenze (per prima) e Salerno (a seguire) avevano fatto assieme notizia a livello nazionale perché rischiavano di diventare un pericoloso precedente in grado di minare l'intero sistema aeroportuale nazionale, perché le stesse "attenzioni" riservate ai due casi estese a tutti i masterplan aeroportuali avrebbero bloccato i progetti di qualunque scalo. Adesso invece le due vicende si sono separate negli opposti giudizi del Consiglio di Stato sulle interpretazioni dei TAR per questioni del tutto similari: Salerno ha visto ripristinare la validità di quanto fatto e può riprendere subito dalla fase realizzativa del masterplan; Firenze, a questo punto, resta l'unico caso italiano ad essere stato sottoposto a un simile trattamento e ad avere (ad oggi) una procedura annullata. Annullata a fronte di una mole di progettazioni, studi e approfondimenti difficilmente riscontrabili in altre procedure su masterplan aeroportuali attuate o in corso (a cominciare da quella di Salerno).



Il 5 giugno Air Dolomiti ha inaugurato l'attività della nuova base aperta sul "Vespucci" di Firenze con il lancio dei collegamenti per Catania e Palermo, seguiti il 19 da quelli per Bari e Cagliari, operati nel periodo estivo. I nuovi voli nazionali si sono aggiunti ai voli con Francoforte e Monaco. Nella foto uno degli Embraer 195 in flotta.

Crisi in corso

Aspettando di sapere come e quando anche a Firenze potrà riprendere il percorso verso la nuova pista, superando i problemi patologici che qui attanagliano da sempre la questione, anche la Toscana naturalmente ha vissuto e sta vivendo la crisi globale del settore aviazione, la peggiore che mai abbia colpito il comparto nella sua storia. I numeri negativi indotti dalle limitazioni degli spostamenti sono impietosi e ha poco senso elencarli (qualche numero generale è rappresentato nell'immagine a pagina 3), mentre è significativo evidenziare come gli effetti disastrosi abbiano colpito e stiano colpendo allo stesso modo tutto il sistema aeroportuale nazionale e internazionale.

Per l'Italia, se confrontiamo la classifica degli scali per numero di passeggeri relativi al 2019 e al periodo gennaio-settembre 2020 (gli ultimi forniti da Assaeroporti, comprensivi dei primi due mesi normali e dei successivi travolti dall'effetto dell'emergenza sanitaria) troviamo sostanzialmente le stesse posizioni, a conferma di come, proporzionalmente a importanza, ruolo e traffico normalmente gestito, ogni aeroporto sia stato colpito dalla riduzione dei flussi, sia che sia rimasto sempre formalmente attivo (ma quasi senza voli), sia che abbia subito il periodo di sospensione delle attività nella fase critica della scorsa primavera (per Firenze dal 14 marzo al 4 maggio).

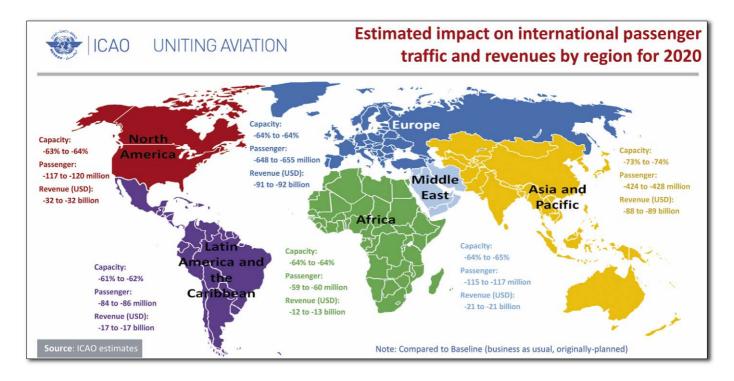
Qualcuno ha dato poi momentanei segnali di ripresa più consistenti, appena allentate chiusure e limitazioni, per l'interesse dei principali vettori ad operarvi (tra questi anche Firenze), altri con maggiore fatica, ma la situazione resta e resterà ancora critica finché saremo in balia degli alti e bassi dell'emergenza sanitaria e delle limitazioni agli spostamenti. Criticità che colpiscono prima di tutto l'occupazione del settore aeroportuale, con i dipendenti diretti delle società di gestione (circa 900 per Toscana Aeroporti tra Firenze e Pisa) e di tutti gli enti e soggetti che ruotano attorno al mondo aeroporto (ed anche in quest'occasione si dimostra una volta di più, per chi ne avesse ancora bisogno, quanta occupazione, in aeroporto e sul territorio, sia legata a questo comparto).

Intanto il "Vespucci" di Firenze aveva iniziato questo difficile periodo invernale con un buon numero di vettori, inseriti nell'orario entrato in vigore il 25 ottobre (Air Dolomiti, Air France, Albawings, Alitalia, Blue Air, British Airways, KLM, TAP Air Portugal, Silverair, Swiss, Vueling), con collegamenti nazionali per Elba, Catania, Palermo e Roma Fiumicino e internazionali per Amsterdam, Barcellona, Bucarest, Francoforte, Madrid, Monaco, Lisbona, Londra (Gatwick e London City), Parigi (C. de Gaulle e Orly), Tirana, Zurigo, anche se con operativi molto ridotti. Poi le nuove chiusure agli spostamenti hanno provocato e stanno provocando anche qui continui cambi di programma e drastiche nuove riduzioni, con previsioni di un'operatività ripristinata e più stabile al momento (si spera) spostata al prossimo marzo.





I due numeri speciali del notiziario pubblicati nel 2020 per ricordare documenti e contenuti del **masterplan 2014-2029** che aveva concluso tutti gli iter approvativi e autorizzativi. A sinistra: **Aeroporto n. 92**, con una carrellata di immagini di studi e progetti inerenti ogni aspetto della questione che era stato affrontato e risolto nelle procedure svolte. A destra: **Aeroporto n. 91**, contenente l'elenco di oltre 2.000 documenti prodotti dall'inizio della procedura VIA nel 2015 alla conclusione della Conferenza dei Servizi nel 2019. I numeri sono disponibili sul sito dell'Associazione.



Prospettive (globali e toscane)

Se qualunque previsione a breve termine è ovunque impossibile da assicurare, la ripresa del settore aviazione è invece certa a medio e lungo termine: come in ogni altra crisi contingente, meno impattante dell'attuale ma presentatasi più volte (11/9, SARS, aviaria, crisi economica, ecc.), il trend del traffico aereo riprenderà la sua usuale linea di crescita, probabilmente incrementandola, perché con la ripresa degli spostamenti e delle attività (di ogni tipo) il ruolo delle connessioni aeree tra città, regioni e stati riprenderà la sua naturale strategicità ed anzi avrà un ruolo determinante proprio nella capacità di ripresa delle più svariate attività, delle economie e dell'occupazione.

Il problema è però in quali condizioni le varie realtà si presenteranno al momento della ripresa, chi avrà potuto superare l'attuale fase critica, chi ha o avrà strutture adeguate per ripartire con forza. Per questo occorre che anche il settore aereo (vettori) e aeroportuale (gestori e operatori), anche in Italia, siano supportati, nell'immediato per salvaguardare la forza lavoro e

assicurarne la sopravvivenza, a breve, media e lunga scadenza comprendendo il comparto aeroportuale nel piano di rilancio del paese (come avviene a livello internazionale).

Inutile dire che anche la Toscana, per stare in questa prospettiva, debba sostenere, difendere e promuovere il proprio sistema aeroportuale: assicurarsi che dal Governo arrivino anche qui sostegni al settore, che siano confermati (e semmai rafforzati) gli investimenti già previsti per le infrastrutture aeroportuali, con priorità per le opere che non hanno solo o tanto finalità di sviluppo di capacità, comprensibilmente posticipabili nelle programmazioni, ma che devono sanare carenze e criticità operative e ambientali (com'è proprio il caso della nuova pista di Firenze); che le relative procedure siano più semplici, chiare e veloci e sopratutto "scudate", ossia salvaguardate da azioni di disturbo, da guastatori, rispondenti a giochi e interessi che poco o nulla hanno a che fare con i progetti in sé.

Ma per salvaguardare e far ripartire il settore la Toscana, ora più che mai, deve anche difendersi da se stessa: dal "fuoco amico" che

troppo volte in questa vicenda è stato responsabile del blocco o intralcio a progetti e iter, anche da parte di enti e istituzioni, dagli antichi errori del secolo scorso alle vicende uniche che oggi hanno portato all'ingiustificabile stop al masterplan del "Vespucci" e, di riflesso, agli investimenti su tutto il sistema aeroportuale. Stop che era già grave di per sé, ma lo è ancor più nella situazione di crisi che stiamo vivendo, perché proprio adesso va a caricare enti e soggetti promotori dei progetti e le macchine amministrative coinvolte di nuovi impegni e costi inutili per rifare passaggi burocratici-amministrativi già abbondantemente fatti in tanti anni di iter svolti. Ed è inutile evidenziare quanto sarebbe stato invece utile proprio in questo momento avere masterplan in fase attuativa (come avrebbe potuto e dovuto essere) o opere cantierabili, per avere infrastrutture pronte e adeguate quando il traffico avrà ripreso il suo normale trend evolutivo, piuttosto che ritrovarsi in quel momento con la solita Toscana aeroportuale, con gli stessi problemi di sempre rispetto a ogni altra realtà nazionale e internazionale.

In questi mesi difficili anche per lo scalo fiorentino, il "Vespucci" ha visto un picco di movimenti di velivoli privati e aerotaxi in occasione del Gran Premio di Formula Uno svoltosi sull'autodromo del Mugello il 13 settembre. Nelle foto sotto: a sinistra il BAe. 146/100 del Formula One Management che ha effettuato numerosi voli tra l'11 ed il 15 settembre; a destra l'HondaJet HA-420 utilizzato della Scuderia AlfaTauri.





Ottobre - Dicembre 2020 Aeroporto / 3

Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis Montréal, Canada 4 November 2020 Air Transport Bureau













ICAO, IATA, ACI, ATAG, Eurocontrol, ecc.

Tutti gli organismi internazionali dell'aviazione a livello globale seguono l'evoluzione della pandemia da Covid-19 ed i suoi effetti sul mondo dell'aviazione fin dall'insorgere dei primi segnali di impatto, in Cina nel febbraio scorso. Quindi con continui aggiornamenti e approfondimenti; con periodiche analisi della situazione, previsioni e stime; con linee guida per vettori, aeroporti e passeggeri; indirizzi per le azioni di sostegno del settore da sollecitare a livello di singoli paesi; studi specifici per le verifiche sul potenziale di diffusione del virus sugli aerei, per il suo controllo e contenimento nel trasporto di persone e cose; indicazioni per la gestione di quella che sarà la fase post-pandemia; raccomandazioni per assicurare la capacità di trasporto dei vaccini che si renderanno disponibili (adeguando i metodi normalmente usati per questo tipo particolare di merce) per raggiungere rapidamente ogni angolo del globo, con un ruolo fondamentale proprio dell'aviazione.

Ruolo guida in queste azioni è svolto fin dall'inizio dall'ICAO (International Civil Aviation Organization), in collaborazione con tanti altri attori operanti a livello mondiale, continentale o di singoli stati (quali IATA, ACI World, ATAG; ACI Europe e Eurocontrol in Europa; ENAC e Assaeroporti in Italia), ma ogni ente e associazione ha elaborato e continua ad elaborare documenti sui tanti aspetti coinvolti (qui a fianco alcuni di essi). Il punto comune è per tutti il richiamo alla strategicità del settore aereo per ogni aspetto nella vita di città, territori, regioni e stati. Su tutti vale il dato generale ricordato da ICAO che se l'aviazione fosse una nazione, il suo contributo all'economia mondiale sarebbe stimabile nel 3,6%, paragonabile a quello di un paese come la Gran Bretagna, con 65,5 milioni di posti di lavoro sostenuti tra occupazione diretta, indiretta, indotta e catalizzata.

Rinnovamento flotte

Anche le industrie aeronautiche stanno ricalibrando le previsioni degli scenari periodicamente delineati per gli sviluppi dell'aviazione, aggiornandoli in base all'evoluzione dell'emergenza sanitaria globale. Tra questi uno dei documenti più noti è il "Commercial Market Outlook" di Boeing, pubblicato da sessant'anni per analizzare e stimare l'andamento delle flotte aeree mondiali e la domanda di nuovi aerei. In ot-



tobre è stata resa nota l'ultima edizione, per il periodo 2020-2039.

Nell'incertezza della situazione, le previsioni delle richieste di velivoli riflettono quelle fatte per il traffico aereo, con la flessione contingente in corso in un trend che a medio e lungo termine riprenderà il suo andamento di crescita. La domanda di nuovi aerei al momento prevista al 2039 a livello mondiale è di 43.110 esemplari, con una netta prevalenza (32.270) per il segmento dei "narrow body" e una crescita di domanda per tali velivoli nel breve periodo per la ripresa maggiore attesa per i collegamenti domestici e di corto raggio.

Ma un aspetto particolarmente rilevante evidenziato nel report è l'accelerazione prevista nel processo di rinnovo delle flotte delle compagnie aeree (verificatasi anche in occasione di precedenti crisi). Negli anni più recenti, infatti, una larga parte di domanda di aerei riguardava nuovi velivoli che andavano ad aggiungersi a flotte esistenti anche datate ma mantenute in servizio (ritardando l'alienazione di vecchi modelli) per poter far fronte agli elevati incrementi di traffico in atto. La situazione attuale di momentaneo drastico crollo del traffico e il conseguente fermo di gran parte delle flotte attuato dai vettori ha invece accelerato l'uscita di scena dei velivoli più vecchi, che non torneranno

più in servizio, e quando il traffico riprenderà il suo trend il parco velivoli sarà molto rinnovato. Un processo che darà un importante contributo all'evoluzione ecologica dell'aviazione, dato che i modelli attualmente in produzione ed oggetto di ordinativi appartengono nella quasi totalità alla nuova generazione, con livelli di consumi ed emissioni nettamente inferiori ai modelli precedenti ed evidenti benefici per l'ambiente.

Cities,
Airports
& Aircraft
2019-2038

Anche Airbus sta adeguando i propri scenari in base all'evoluzione della situazione pandemica ed i suoi effetti sul settore aviazione. Attualmente è previsto un incremento della produzione di Airbus A320 da 40 a 47 aerei al mese (rispetto ai 60 pre-pandemia) per il prossimo luglio 2021. Nell'immagine a destra uno dei documenti periodicamente pubblicati.



La decisione della Federazione Italiana Gioco Calcio di spostare a Firenze varie partite della nazionale per limitare gli spostamenti (vista la chiusura degli stadi al pubblico) ha portato l'arrivo al "Vespucci" di vari charter con nazionali estere. Nella foto l'Airbus A319 della FlyOne che in ottobre ha portato da Chisinau la nazionale della Moldavia.

Governo?

Ali di là dell'emergenza Covid-19, l'anno che sta per chiudersi è stato caratterizzato anche dall'attesa di altri segnali dal Governo direttamente o indirettamente inerenti la guestione fiorentina. Da una parte le decisioni nazionali sul piano di rilancio del paese tramite le infrastrutture strategiche, con il nuovo slancio e soprattutto la nuova capacità di portare davvero a realizzazione (quando possibile sul modello adottato per ricostruire il ponte di Genova) progetti spesso pronti e finanziati ma bloccati da ogni tipo di intralcio. Un piano annunciato già prima dell'esplosione dell'emergenza sanitaria e divenuto ancora più attuale e necessario dopo (e adesso), anche alla luce delle risorse straordinarie che saranno disponibili.

Dall'altra parte si attendeva un qualche segnale concreto di volontà e capacità di porre rimedio a quanto accaduto attorno alla vicenda del masterplan di Firenze. Segnale che si sperava potesse portare a qualche disposizione speciale che rimediasse a quanto di assolutamente speciale e unico è stato fatto accadere per bloccare i progetti dello scalo fiorentino. E da Roma sarebbe stata gradita anche qualche parola di spiegazione su quanto avvenuto, dato che - è bene ricordarlo - le sentenze che hanno impallinato le procedure del masterplan del "Vespucci" hanno colpito formalmente prima di tutto i tre ministeri coinvolti e anche l'Avvocatura Generale dello Stato che aveva provato a difenderli evidenziando la correttezza di tutto quanto fatto (spiegazione peraltro ancora più opportuna, magari anche dal ministro della Giustizia, dopo la sentenza del Consiglio di Stato per Salerno).

Quando il Presidente del Consiglio Giuseppe Conte, lo scorso 7 luglio, aprì la videoconferenza sul decreto Semplificazioni con le disposizioni per rilanciare le infrastrutture, esprimendo la volontà di attuare dispositivi che disinnescassero gli intralci più assurdi nella realizzazione delle opere, dipingeva un quadro che poteva essere ritagliato proprio sulla vicenda fiorentina. Al momento però pare che il "Vespucci' non sarà tra le opere beneficiarie di

particolari attenzioni che possano recuperare l'involuzione subita e l'unico elemento prospettato che possa riguardarlo potrebbe essere una semplificazione nelle procedure di valutazione ambientale, tra la VAS (Valutazione Ambientale Strategica) e la VIA (Valutazione Impatto Ambientle): il che, se sarà, sarà certamente un'evoluzione positiva per il sistema Italia, come qualunque atto che semplificando e chiarendo norme possa bonificare una palude procedurale spesso cervellotica e ridondante, habitat ideale dove sguazzano guastatori, azzeccagarbugli e simili. Tra avere e non avere questa norma, è meglio averla, ma da Roma si sperava (si spererebbe) in qualcosina di più data l'urgenza, importanza e valenza del progetto nuova pista di Firenze e tutto quello che era stato già fatto, autorizzato e approvato che in un paese civile non può essere butattato al macero.

Piano aeroporti?

Il 2020 probabilmente si chiuderà ancora con l'attesa della famigerata revisione del Piano Nazionale Aeroporti annunciata più volte dal Ministero delle Infrastrutture (e da ENAC, incaricata di attuarla), ma al momento sconosciuta ai più, compresi gli organismi di settore. In questo caso però si spera che in Toscana, da tale atto, non arrivino né notizie né novità.

Nel senso che in Toscana - come noto - il sistema aeroportuale è ben definito (assetto, ruoli, cose da fare per farlo funzionare) e tale è ricompreso nel Piano Aeroporti vigente varato a fine 2015 dopo circa dieci anni di preparazione e concertazione.

Quindi per la Toscana la prospettiva di revisione continuamente richiamata appare più una mina vagante che non si sa a cosa possa portare. E in tal senso non rassicurano le dichiarazioni (molto generiche) rilasciate dalla ministra De Micheli nelle sue recenti visite in Toscana, quando parla di tavoli a cui sedersi per discutere nell'ambito del nuovo piano dei ruoli degli aeroporti di Pisa e Firenze: l'ultima cosa che serve alla Toscana sono simili tavoli sul sistema aeroportuale, che è da lasciare in pace nel suo assetto delineato e semmai "solo" da accelerare nella realizzazione, attuando i masterplan previsti a Firenze e Pisa.

La perplessità sulla revisione del piano aeroporti, promossa dal precedente ministro e raccolta dall'attuale, vale comunque a livello nazionale, perché gli obiettivi che si dice di voler raggiungere (logiche di sistema, intermodalità con le ferrovie, definizione di ruoli) sono proprio quelli su cui è stato basato il piano vigente, che contiene anche le condizioni per modificare il quadro degli scali ricompresi, e a volte viene il dubbio che si voglia cambiare tanto per cambiare ciò che è stato fatto in precedenza, nella peggiore tradizione italica.

ENAC?

Mentre il sistema aeroportuale italiano attende misure concrete per uscire vivi dagli effetti della pandemia, l'ente nazionale regolatore del settore continua ad essere interessato da continui sommovimenti, al vertice e nelle strutture, che stanno preoccupando non poco gli operatori italiani dell'aviazione, per l'uscita di scena di personale di lunga esperienza e competenza e l'ingresso, anche in ruoli specifici, di figure aeronauticamente "alle prime armi" o con esperienze in tutt'altri settori.

Una rivoluzione che era iniziata subito, nel 2018, con il cambio alla presidenza tra Vito Riggio, che aveva guidato l'ente dal 2003 (inizialmente come Commissario) e la nomina da parte del primo Governo Conte di Nicola Zaccheo, neofita del settore aeroportuale e in tal



L'ATR72 della Danish Air Transport che in ottobre ha portato da Copenaghen a Firenze la nazionale di calcio femminile danese impegnata a Empoli nella partita con l'Italia.

Ottobre - Dicembre 2020 Aeroporto / 5

senso tutto da formare. Ma il neo presidente non ha fatto in tempo ad ambientarsi, perché a sua volta ha appena lasciato la carica, lo scorso ottobre (mentre chiudiamo questo notiziario si attende di conoscere chi sarà nominato alla nuova presidenza).

In ottica fiorentina è da evidenziare come con l'avvicendamento del presidente Riggio era uscita di scena una persona particolarmente legata alla nostra città: Riggio infatti era Sottosegretario all'Interno con delega alla Protezione Civile nel Governo Ciampi quando ci fu l'attentato di via dei Georgofili e collaborò preziosamente con l'allora sindaco Giorgio Morales nella gestione di quel difficile periodo. Amarcord a parte, negli anni più recenti Riggio si era particolarmente impegnato per supportare il progetto della nuova pista del "Vespucci", spiegandone in tante occasioni di visita in Toscana l'esigenza e la validità. Da ricordare il suo intervento in Palazzo Vecchio nel novembre 2014, alla prima presentazione pubblica del masterplan 2014-2029 appena approvato tecnicamente da ENAC, quando rivolse un caloroso appello a enti e istituzioni toscane perché supportassero il progetto uniti con volontà e convinzione, unico modo per arrivare a realizzazione, e poi, negli anni successivi, di fronte agli intralci creati attorno allo scalo fiorentino, parlò della scesa in campo degli "ossificatori".

Ma tornando all'oggi, mentre chiudiamo questo numero arriva la notizia che ha lasciato il proprio incarico in ENAC anche l'ing. Alessandro Cardi (vicedirettore generale dal 2016), altra persona legata alla vicenda fiorentina, più volte impegnato a spiegare la validità del progetto della nuova pista del "Vespucci". Tra le varie occasioni, l'incontro pubblico tenutosi in Regione nel giugno 2012 quando, da direttore centrale infrastrutture aeroporti, illustrò l'ennesimo studio che era stato chiesto per valutare varie ipotesi di nuova pista, confermando come assolutamente valida la 12/30.

Come detto comunque, al di là del vertice, le rivoluzioni stanno interessando varie strutture dell'ente. Rinnovamenti e avvicendamenti sono ovviamente naturali e necessari in ogni realtà, ma garantendo continuità e semmai miglioramenti a macchine amministrative rodate e non vuoti o incertezze, soprattutto in un momento in cui il settore dell'aviazione avrebbe bisogno più che mai di guida certa, competente e d'esperienza e di essere rappresentato con forza nei confronti del Governo.



Altri charter legati a eventi sportivi che hanno operato al "Vespucci': sopra, il Fokker 100 della Tradeair utilizzato dalla nazionale di calcio della Bosnia (impegnata al "Franchi" nella partita con l'Italia), dall'Udinese (partita di campionato con la Fiorentina) e dalla stessa Fiorentina (trasferta a Udine); sotto, il Fokker 100 della Carpatair utilizzato per le trasferte della Fiorentina a Bari e Torino.



Per la Toscana e Firenze comunque, anche in questo caso, la buona notizia sarebbe che da questi avvicendamenti ai vertici dell'aviazione nazionale non ci fossero notizie, ossia che nulla cambi nel lavoro impostato. Il presidente Zaccheo, nella sua pur breve esperienza, aveva girato in lungo e in largo l'Italia assieme agli ultimi due ministri delle infrastrutture per confermare impegni, supporti e (quando previsti) finanziamenti per gli aeroporti (grandi e piccoli) in quasi tutte le regioni, ma non si era ancora visto in Toscana. Una visita che adesso aspettiamo da parte del nuovo presidente (quando ci sarà), con le stesse assicurazioni, supporti e finanziamenti delineati negli anni passati.

Regione?

Con il nuovo governo toscano uscito dalle elezioni di settembre e insediatosi a fine ottobre siamo entrati nella quarta legislatura regionale da quando, a metà del primo decennio del 2000, ripartì la fase più recente dello "storico"

progetto di nuova pista per lo scalo dell'area fiorentina. Da quando cioè fu superato il precedente masterplan, che non affrontando la questione pista non risolveva le principali criticità dell'attuale scalo e venne ripresa e rilanciata la soluzione del riorientamento della pista con tracciato al fianco dell'autostrada A11, unica soluzione valida; su tale base iniziarono, allora, i nuovi confronti tra enti aeronautici ed enti locali (dalla Regione ai comuni del territorio), l'elaborazione di valutazioni e studi di ogni sorta e quindi di percorsi partecipativi e del masterplan 2014-2029 con la pista 12/30, che aveva completato tutti gli iter approvativi e autorizzativi tra il 2014 (approvazione tecnica) e il 2019 (conformità urbanistica).

Un processo in cui la Regione per anni, con i propri organi politici e tecnici, ha avuto un ruolo primario, nel bene e nel male, con l'evoluzione e maturazione della posizione sullo scalo dell'area fiorentina, l'atteggiamento tenuto in passaggi politici e tecnici, il ruolo negli iter svolti, in Toscana e a Roma, dal PIT alla Conferenza dei Servizi, passando per la VIA, la formulazione del relativo quadro prescrittivo ed il lavoro dell'Osservatorio ambientale sulle prescrizioni.

Se le cose per il masterplan e lo scalo fiorentino fossero andate come dovevano (come erano state approvate) il nuovo governo regionale 2020-2025 non avrebbe dovuto proprio avere motivo di occuparsi nuovamente della que-



L'Embraer 145 della JetNetherlands impiegato dalla squadra del Cagliari per la trasferta a Firenze in occasione della partita di campionato nel luglio scorso.

stione, così come tale questione non avrebbe dovuto essere proprio toccata dall'ultima campagna elettorale. Invece le involuzioni impropriamente subite dal masterplan hanno riaperto, altrettanto impropriamente, i peggiori fronti di polemica su una vicenda che doveva essere chiusa, hanno riportato il tema aeroporto al centro della campagna elettorale, con posizioni disarmanti per quello che si è sentito reiterare sulla questione da diversi esponenti politici e delle istituzioni o aspiranti tali (tra campanilismi, localismi, riesumazione delle peggiori argomentazioni anti-aeroporto degli anni '70 del secolo scorso).

E proprio la questione aeroporto ha avuto un ruolo rilevante nell'esito delle elezioni, per l'orientamento del voto soprattutto nell'area fiorentina, determinante per la vittoria della regione. Voto che ha premiato l'unico candidato che aveva la nuova pista nel programma elettorale e negli impegni di governo, in uno scenario surreale di altri sei candidati più o meno apertamente "contro" nella loro totale mancanza di conoscenza della questione evidenziata in ogni esternazione elettorale, ma anche di voci "contro" similmente senza senso in componenti della stessa maggioranza vincitrice.

Adesso la questione nuova pista dovrà probabilmente essere di nuovo affrontata anche dall'ente regionale, nelle forme che si renderanno necessarie in base a come ripartirà il relativo iter. Si spera che ciò sia necessario il meno possibile, ossia che le nuove procedure sul masterplan siano il più possibile velocizzate e semplificate, per limitare più possibile, soprattutto in questo momento, sprechi di tempo e risorse nel rifare cose già fatte negli iter svolti (peraltro ben conosciuti negli organi della macchina regionale che vi aveva partecipato).

Aeroporti, cantieri, masterplan e VIA

Anche in questo 2020, pur tra tante difficoltà, il sistema aeroportuale italiano ha proseguito nell'evoluzione di cantieri, progetti e procedure in attuazione o in iter. Tra gli avanzamenti più significativi, i potenziamenti delle piste a **Foggia e Olbia**: il quarto scalo pugliese ha realizzato i lavori di prolungamento della pista da 1.438 a circa 2.000 metri, avviati nel dicembre 2019, interrotti nel marzo scorso e conclusi in settembre; il secondo scalo sardo (per traffico) ha realizzato tra febbraio e marzo la prima fase del progetto di rifacimento e allungamento della pista (2.445 a 2.740 metri), attualmente in fase di completamento. Intanto, in ottobre, la maggioranza della GEASAR, gestore di Olbia, è passata da Alisarda a F2i sgr, principale fondo infrastrutturale italiano, tramite F2I Aeroporti 2, che già deteneva la maggioranza della SOGEAAL di Alghero, andando a formare il sistema aeroportuale del nord Sardegna con i due scali della provincia di Sassari, distanti 107 km.

In febbraio è diventata operativa la pista di 3.000 metri dell'aeroporto di Bari, dopo i lavori di allungamento che erano stati completati nel 2019. Il 28 ottobre è stato riaperto al traffico commerciale il quarto aeroporto dell'Emilia Romagna, Forlì, rimasto chiuso per sette anni, rilanciato dalla volontà (e il sostegno finanziario) di imprenditori e istituzioni locali. L'aeroporto di **Bologna** ha approfittato della fase di calo del traffico per anticipare una serie di opere di riqualificazione delle infrastrutture di volo previste nel 2022, accorpandole con gli interventi previsti nel settembre scorso ed evitare disagi quando il traffico sarà ripreso. In agosto ENAC ha approvato il progetto definitivo per il progetto di ampliamento e ammodernamento dell'aerostazione di **Genova** che prevede un investimento di 20 milioni di euro e la conclusione dei lavori nel 2023. L'aeroporto di **Taranto** ha in corso una serie di interventi per l'adequamento e potenziamento di raccordi, piazzali, hangar e terminal passeggeri in attuazione del masterplan approvato nel maggio 2019. A Salerno, dopo il nuovo via libera al masterplan sancito dal Consiglio di Stato, può ripartire il progetto di allungamento della pista da 1.650 a 2.200 metri e gli altri interventi previsti per il secondo scalo della regione. Un piccolo intervento è stato avviato anche in Toscana, lo scorso luglio, sull'aeroporto di **Grosseto**, per l'ampliamento del piazzale civile con la creazione di una nuova piazzola di lunga sosta, dimensionata per velivoli classe Boeing 737-800.

Sul fronte dei masterplan e relative procedure, in gennaio è stato approvato in Conferenza dei Servizi l'aggiornamento del nuovo piano al 2030 dell'aeroporto di **Bologna**; in febbraio è stata avviata la procedura VIA per l'aeroporto di **Catania**, con il progetto per la nuova pista di 3.100 metri; in aprile la commissione tecnica del ministero dell'ambiente ha emanato il parere positivo per l'aeroporto di **Parma** e in maggio ha confermato il parere positivo per il masterplan di **Treviso** (entrambi in attesa di decreto ministeriale). In giugno è stata avviata le procedura VIA del nuovo masterplan di **Milano Malpensa**, con investimenti per 2,45 miliardi di euro. In ago-

sto il Ministro dell'Ambiente ha dato parere negativo sul masterplan di Roma Fiumicino, in iter dal 2017, per la contestazione della parte inerente la costruzione in aree esterne allo scalo della nuova area terminale nord. Il piano è in fase di rielaborazione, con la conferma della nuova pista (la quarta) per la quale lo stesso parere ambientale ha riconosciuto la valenza per migliorare la gestione dell'impatto acustico sul territorio (resta in attuazione il completamento del precedente piano Fiumicino Sud).



TAL

- 7T-VCP

Tassili Airlines

Ma l'aeroporto sarà comunque di nuovo un banco di prova per l'amministrazione regionale, per la capacità di tenere tutti "in pista", su posizioni di buon senso, evitare ogni divagazione e perdita di tempo ed arginare quanto possibile i danni fatti a cittadini e territori, anche dalla politica, con i ricorsi al TAR.

Lo scorso giugno la compagnia algerina Tassili Airlines ha effettuato due voli da Algeri e Annaba a Firenze, per poi proseguire per Norimberga, operati con Dash-8/200 (nella foto a fianco) e Dash-8/400. In alto: il Dash-8/400 della Olympic, sussidiaria di Aegean Airlines, che lo scorso 10 ottobre ha fatto scalo a Firenze per un volo sanitario.

Ottobre - Dicembre 2020 Aeroporto / 7

Toscana in Italia: dati ENAC 2019

Recuperiamo su questo notiziario i dati di traffico 2019 pubblicati da ENAC lo scorso giugno che non avevamo potuto inserire nell'ultimo numero speciale. Non ha gran senso, nella fase di crisi che sta vivendo l'aviazione, leggere questi numeri del tutto lontani dall'attuale realtà, ma i dati 2019 saranno il vero riferimento quando il traffico aereo avrà ripreso la sua normale consistenza e il suo trend evolutivo.

Riportiamo comunque solo i dati dei 45 aeroporti ricompresi nella statistica per il 2019 accorpati per poli regionali, nostra elaborazione dei dati dei singoli aeroporti riportati da ENAC per passeggeri, movimenti, merci e posta (voli di linea e charter). La Toscana lo scorso anno, pur registrando incrementi (passeggeri +3,5%, movimenti +0,8%, cargo +11%), aveva confermato le posizioni del 2018.

Passeggeri

polo aeroportuale		passeggeri
1	Lazio	49.206.708
2	Lombardia	48.051.355
3	Sicilia	18.381.402
4	Veneto	18.338.653
5	Campania	10.796.594
6	Emilia Romagna	9.929.065
7	Sardegna	9.080.795
8	Toscana	8.202.955
9	Puglia	8.065.035
10	Piemonte	3.784.959
11	Calabria	3.657.174
12	Liguria	1.533.363
13	Friuli Venezia Giulia	779.802
14	Abruzzo	696.327
15	Marche	483.892
16	Umbria	218.172
17	Trentino Alto Adige	765
18	Valle d'Aosta	0
	Totale Italia	191.207.014

Movimenti

polo aeroportuale		movimenti
1	Lombardia	387.312
2	Lazio	341.400
3	Sicilia	137.945
4	Veneto	136.884
5	Campania	77.810
6	Emilia Romagna	76.022
7	Toscana	66.877
8	Sardegna	66.724
9	Puglia	56.416
10	Piemonte	32.961
11	Calabria	25.930
12	Liguria	14.962
13	Friuli Venezia Giulia	8.477
14	Marche	5.817
15	Abruzzo	5.010
16	Umbria	1.512
17	Trentino Alto Adige	25
18	Valle d'Aosta	0
	Totale Italia	1.442.084

Merci e posta (ton.)

polo aeroportuale		merci e posta
1	Lombardia	698.296,5
2	Lazio	212.887,0
3	Veneto	59.537,3
4	Emilia Romagna	38.054,5
5	Toscana	12.412,5
6	Puglia	10.925,9
7	Campania	9.951,8
8	Sicilia	6.996,6
9	Marche	6.929,8
10	Sardegna	4.352,8
11	Piemonte	155,1
12	Liguria	149,7
13	Calabria	83,1
14	Friuli Venezia Giulia	68,1
15	Abruzzo	1,2
16	Umbria	0
17	Trentino Alto Adige	0
18	Valle d'Aosta	0
	Totale Italia	1.060.802,1



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.

Ego Airways, nuovo vettore italiano nato nel luglio 2019, intende far base su vari scali italiani tra i quali Firenze da dove sono ipotizzati voli per Bari, Catania, Lamezia Terme e Milano Malpensa. Al momento l'inizio delle operazioni è sospeso per l'emergenza Covid-19 e il progetto dovrebbe ripartire in marzo. Intanto il 22 ottobre Ego ha ricevuto il primo degli Embraer E-Jet che andranno a comporre la flotta (un Embraer 190, nella foto ripreso a Malpensa).

Aeroporto

Anno 24 - Numero 4 N° progressivo 93 - Ottobre - Dicembre 2020

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

Direttore responsabile: Marco larossi Redazione: Marco larossi, Sergio larossi 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