Anno 26 - Numero 1

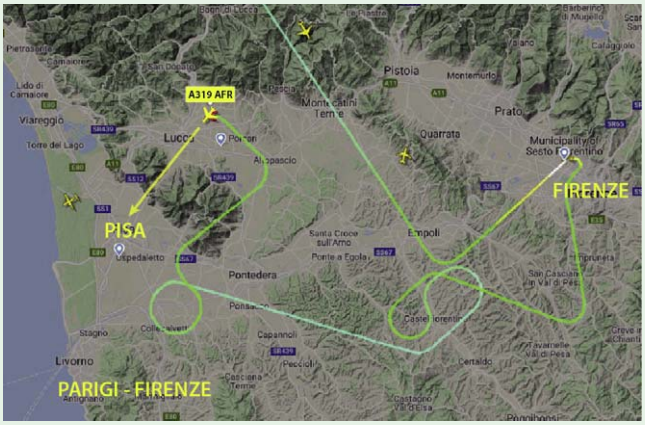
Aeroporto

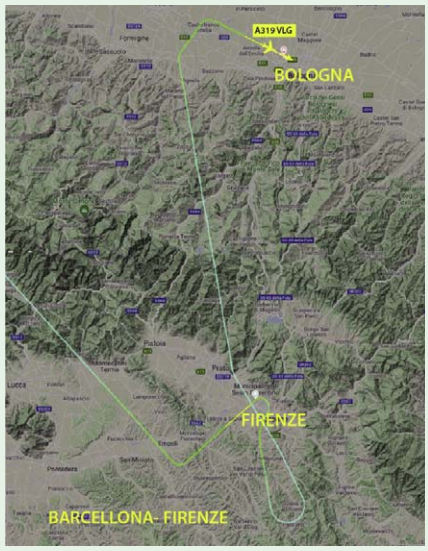
Gennaio - Marzo 2022

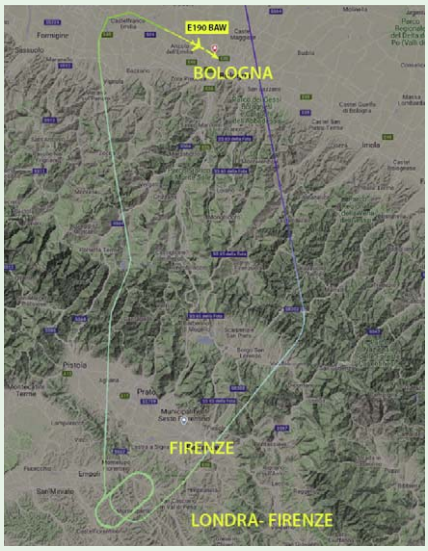
Notiziario dell'Associazione "Valentino Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze

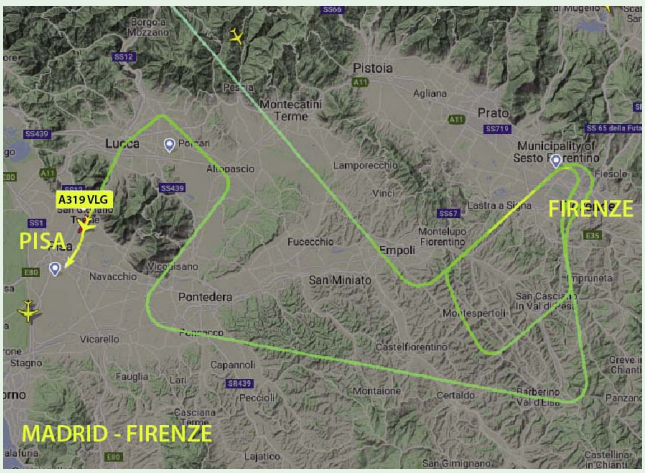
www.associazione-aeroporto-firenze.it - assogiannotti@gmail.com

Farsa politico-aeroportuale toscana (continua)









"Arabeschi" disegnati nel cielo dalle traiettorie dei voli diretti a Firenze ogni volta che girano a vuoto nel cielo e dirottano per lo stato di pista in cui è tenuto l'aeroporto, generando inutili ore di volo e inutili consumi di carburante ed emissioni, oltre a disastrosi disservizi per utenti, operatori e cittadini, destinati a proseguire finché non ci sarà la nuova pista giusta (tracciati da Flightradar24).

Mondo reale

Mentre la politica, dal suo mondo parallelo, sceglie di smantellare e congelare la soluzione della questione pista del "Vespucci", la realtà con cui Firenze, l'area fiorentina e la nostra regione nel 2022 si presentano al mondo è quella rappresentata in queste due pagine di apertura, unica realtà che merita evidenza in quanto sta riaccadendo in questa vicenda.

Nulla di nuovo, ovviamente: lo scenario disastroso di dirottamenti, cancellazioni e ritardi, rappresentato simbolicamente con alcuni delle decine di eventi verificatisi tra Natale e inizio anno è l'ordinaria follia funzionale in cui è costretto da sempre lo scalo di Firenze per lo stato di pista in cui è tenuto "ostaggio" (qui accanto l'operativo di una delle giornate più critiche, con 24 dirottamenti o cancellazioni su 25 voli di linea programmati e un atterraggio dopo un'interminabile "holding" nel cielo).

In questo caso ha inciso la scarsa visibilità per nebbia, comune in questo periodo dell'anno in tanti aeroporti (che continuano quasi sempre ad operare perché dotati di adeguate strumentazioni), e per "foschia in finale", il fenomeno tutto fiorentino proprio dell'attuale orientamento di pista che sotto l'ultimo tratto di avvicinamento ha il corso dell'Arno su cui si forma il muro di foschia (che permane quando si dirada la nebbia vera). Tutto ben noto, ma fa effetto nel 2022 sentire il controllore di volo dover dire al pilota in arrivo dall'Europa o oltre che a Firenze non si atterra per "wall of fog on the river", mentre gira a vuoto nel cielo toscano sperando che la foschia si dissolva. Questa però è la nostra realtà, biglietto da visita internazionale di Firenze e della Toscana.

Un disastro operativo che è naturalmente lo stesso che si ripete durante tutto l'anno anche per l'incidenza sull'attuale assetto dello scalo di minimi venti e/o "pista bagnata", con i numeri vergognosi di voli e passeggeri colpiti che si accumulano ogni anno. Vien da ridere - si fa per dire - sentire le istituzioni indignarsi e gridare allo scandalo quando un treno, qualche volta, si blocca da qualche parte senza riuscire a raggiungere la stazione fiorentina, per eventi meteo eccezionali o guasti, e poi vedere l'indifferenza per ciò che accade ordinariamente ai voli.

Un disastro operativo di cui è vittima, finché resta la pista attuale, ogni tipo di volo e velivolo, dall'Airbus al Cessna, dalla linea all'aerotaxi, compresi i voli di Stato (con relative magre figure in eurovisione o mondovisione) ed anche voli sanitari e umanitari (come purtroppo è accaduto) che hanno nell'area fiorentina una forte domanda, per le eccellenze sanitarie presenti, ma un'accessibilità aerea sempre potenzialmente problematica con cui devono fare i conti.

Un disastro operativo (di fatto "interruzione di pubblico servizio") che colpisce ogni tipo di utenza ed ogni tipo di attività ed evento (fieristico, congressuale, sportivo, politico, ecc.) ospitato nel nostro territorio, compromettendone l'attrattiva e la competitività. Colpisce soprattutto chi si muove per motivi di lavoro, chi ha appuntamenti o coincidenze sugli hub europei minando alla base il ruolo e la tipologia di traffico prevalente riconosciuto da tutti, sulla carta, al "Vespucci" nel sistema aeroportuale regionale e vanificando sforzi e investimenti fatti o previsti sul terminal per creare qualità di offerta in spazi e servizi e sulle connessioni città-aeroporto.

Un disastro operativo che travolge i lavoratori aeroportuali e delle compagnie aeree, costretti a gestire situazioni assurde fronteggiando senza alcuna colpa le sacrosante furiose proteste dei passeggeri (e anche peggio) di fronte a motivazioni dei disservizi non credibili in un aeroporto del XI secolo. Un disastro operativo che genera per tutti (operatori, utenti e cittadini) costi inutili, economici e ambientali, compreso per i "sorvolati": sorvolati da procedure ripetute più volte per uno stesso atterraggio o tentativo di atterraggio con "riattaccate" e da un'inevitabile quota di atterraggi notturni per i ritardi accumulati nella giornata.

"Che c'è di nuovo in tutto questo?", si chiederà qualcuno. Assolutamente nulla, come premesso. Ma di fronte all'impegno che viene messo per rimandare la questione verso il prossimo decennio (anziché risolverla) non si può che ricordare la realtà odierna qui descritta. Ricordarla a chi ancora oggi ha il coraggio di parlare di un "Vespucci" che non ha bisogno di nuova pista perché deve restare un "city airport", non avendo la minima idea di cosa ciò significhi, di cosa sia e di cosa debba essere un aeroporto (qualunque qualifica abbia), della realtà dello scalo fiorentino e delle ragioni della nuova pista. E ricordarla a chi alimenta di nuovo divagazioni di ogni sorta, tra trenini e "shangai" di piste, per non fare quello che si deve fare.

Toscana Aeroporti | FIRENZE

Passeggeri Corporate | Contatti | METEO | Cerca... | PASSEGGERI A RIDOTTA MOBILITÀ (PRM) | IT EN

PARTENZE | ARRIVI | IN AEROPORTO | COVID-19 | TRASPORTI | PARCHEGGIO | NOLEGGIA UN'AUTO | NEWS

Arrivi in tempo reale - Orario generale - Turismo - Airlines

Arrivi in tempo reale

COMPAGNIA	PROVENIENZA	N. VOLO	ORARIO	PREVISTO	STATO
vueling	PARIS (ORY)	VY 01505	29-12-2021 23:30	00:15	DIROTTATO
vueling	BARCELONA (BCN)	VY 06001	08:15	08:10	DIROTTATO
AIRFRANCE	PARIS (CDG)	AF 01066 DL 08335 KL 02124 MU 01697 UU 08066	08:55	08:50	CANCELLATO
vueling	PARIS (ORY)	VY 01511	10:10		CANCELLATO
AIRFRANCE	PARIS (CDG)	AF 01366 DL 08503 DL 08593 G3 05156 KL 02126 KQ 03836 UU 08366	11:00	11:22	DIROTTATO
KLM Royal Dutch Airlines	AMSTERDAM (AMS)	KL 01641	12:05	11:51	DIROTTATO
vueling	MADRID (MAD)	VY 01507	12:05	12:10	DIROTTATO
AirDolomiti	MUNICH (MUC)	EN 08194 LH 09438	12:45	12:28	DIROTTATO
AirDolomiti	FRANKFURT (FRA)	EN 08854 LH 09496	13:45	15:03	DIROTTATO
SWISS	ZURICH (ZRH)	LX 01674	14:05	15:40	ATTERRATO
vueling	PALERMO (PMO)	VY 06923	14:15		CANCELLATO
AIRFRANCE	PARIS (CDG)	AF 01566 DL 08607 G3 05164 KL 02130 KQ 03838	14:20	14:45	DIROTTATO
BRITISH AIRWAYS	LONDON (LCY)	BA 03279	14:30	14:55	DIROTTATO
vueling	LONDON (LGW)	VY 06205	17:45		CANCELLATO
vueling	MUNICH (MUC)	VY 06821	18:15	19:38	DIROTTATO
SWISS	ZURICH (ZRH)	LX 01680	18:55		CANCELLATO
AIRFRANCE	PARIS (CDG)	AF 01766 G3 05172 KL 02132 KQ 03840	19:30		CANCELLATO
IBERIA	MADRID (MAD)	IB 03334 VY 05196	19:45	19:27	DIROTTATO
vueling	BARCELONA (BCN)	VY 06003	20:30	20:45	DIROTTATO
AIRFRANCE	PARIS (CDG)	AF 01266 KL 02134 MU 01695	22:35	22:25	DIROTTATO
AirDolomiti	FRANKFURT (FRA)	EN 08860 LH 09500	22:55	22:34	DIROTTATO
KLM Royal Dutch Airlines	AMSTERDAM (AMS)	KL 01647	22:55		DIROTTATO
AirDolomiti	MUNICH (MUC)	EN 08198 LH 09442	22:55	22:59	DIROTTATO
vueling	PARIS (ORY)	VY 01505	23:00	23:30	CANCELLATO
vueling	AMSTERDAM (AMS)	VY 06815	23:10		CANCELLATO

Farsa politico-aeroportuale toscana (continua)

Manca solo la proposta di riaprire studi e dibattiti sull'ipotesi di individuare un sito per localizzare un nuovo aeroporto nell'area Firenze-Prato-Pistoia (San Giorgio a Colonica?, Sant'Angelo a Lecore? Agliana?, Montale? Fucecchio? Empoli? Calvana?,) per completare il copione della farsa politico-aeroportuale di nuovo pienamente in scena, dopo gli atti della pista "al metro" e della pista "un po' più obliqua" già in replica in questo inizio 2022.

Alla fine degli anni '80, per trovare una via di fuga dalla soluzione necessaria da attuare per far funzionare davvero il "Vespucci" (la pista 12/30 "parallela all'autostrada" riproposta dalla società di gestione allora guidata dagli enti locali) si arrivò anche a ciò, con mega-studi promossi dalla Regione su varie localizzazioni tra Firenze e Pistoia ed indicazione teorico-simbolica finale (in zona S.Giorgio a Colonica) nello "Schema Strutturale dell'Area Metropolitana" 1989 (uno dei tanti tentativi di governo sovracomunale, dai Piani Intercomunali degli anni '50 alla Città Metropolitana di oggi, passando dai sistemi FI-PO o FI-PO-PT, o anche FI-BO.

Forse la fantasia dilatoria ora rimessa in moto non arriverà a tanto, ma non è detto, visto il livello di nuovo raggiunto nella volontà di perder tempo e la reiterazione non soltanto di soluzioni sballate, ma anche delle stesse sequenze di azioni, come da vecchio copione.

"Aerobischeri"

"Aerobischeri", termine che potrebbe far sorridere ma non fa per nulla ridere, è l'appellativo coniato negli anni '70 del secolo scorso nell'ambiente dell'aviazione italiana per fiorentini (e toscani) dopo il rifiuto di progetto e finanziamenti statali (veri) per il nuovo aeroporto di S.Giorgio a Colonica, quasi alla soglia dei cantieri. Da allora Firenze e la Toscana hanno continuato ad essere la barzelletta dell'aviazione civile italiana, incomprensibili a qualunque osservatore esterno del settore (e non solo) per gli atteggiamenti "aeroportuali" autodistruttivi verso l'area fiorentina che per 50 anni hanno rifiutato o ostacolato, limitato, depotenziato qualunque progetto avanzato per adeguare almeno l'aeroporto esistente (entro il sistema possibile con Pisa).

Un atteggiamento che a Roma ha suscitato sempre incomprensione e sgomento nei ministri di turno, e spesso ilarità per le iniziative "contro" lo scalo fiorentino che si vedevano arrivare sui tavoli, in un paese che da ogni regione pressava, naturalmente, per sviluppare gli aeroporti a servizio dei propri territori (non per imbalsamarli o disfarli).

Oggi come 50 anni fa la Toscana è la barzelletta dell'aviazione italiana per l'impegno nel non risolvere la questione aeroportuale.

Ma, ben più seriamente, l'atteggiamento toscano ha sempre segnato negativamente i rapporti tra la nostra regione e gli enti dell'aviazione nazionale (prima Civilavia, poi ENAC ed altri), per il caos creato su questo tema e relative perdite di tempo e di risorse per chi doveva districarsi nei problemi artificiosi posti a ostacolo di atti o procedure attuati normalmente per qualunque altro scalo nazionale.

Nel 2022 siamo esattamente nella stessa situazione, barzelletta dell'aviazione italiana, per tutto quello che è stato fatto accadere per boicottare il masterplan 2014-2029 del "Vespucci"; per tutto quello che non è stato fatto per difendere da tale "attacco" il progetto; per la situazione surreale di nuovo in atto, guardata con sgomento e con sacrosanta insofferenza dagli attuali enti dell'aviazione nazionale e ministeriali.

Tutto già visto e rivisto...

"Decidetevi", "sbrigatevi", "fate presto" sono gli inviti che oggi di nuovo arrivano dal Ministro delle Infrastrutture e dal presidente di ENAC (che conferma la pista da fare), consegnati alle istituzioni toscane e rilanciate nelle interviste. Perché lo scalo fiorentino e la Toscana rischiano (di nuovo) di perdere occasioni, progettualità e finanziamenti che erano (e sarebbero) disponibili per risolvere la principale carenza ed urgenza del sistema aeroportuale regionale, che era e resta la pista di Firenze. Perché ovviamente (ma non per tutti) senza pista adeguata un aeroporto non funziona e con aeroporti che non funzionano il sistema non si fa.

"Se ne parlerà tra anni", con tutta calma, è di nuovo la risposta che arriva dalla Toscana, quando decideremo "di aprire nuovi tavoli di discussione", quando "ci sarà stata la ripresa del traffico post-pandemia". Perché la Toscana ha anche deciso - di nuovo unico caso al mondo - che di fronte alla necessità vitale di sostenere la ripresa post-pandemica con ogni sforzo, in atto ovunque accelerando i progetti infrastrutturali, per l'aeroporto di Firenze (e solo per l'aeroporto di Firenze) si deve andare in direzione opposta.

Si può rimandare, e per esserne certi si riporta la questione indietro tutta rimettendo in discussione una vicenda aeroportuale (fiorentina e toscana) che negli ultimi anni era stata definita e chiusa in ogni aspetto; si gioca (di nuovo) con proposte surreali (variabili secondo chi le presenta) che depotenziano il progetto pista, con accorciamenti degli allungamenti (di nuovo) e giaciture reincastrate tra ostacoli e abitati, per "assicurare" (ancora) il mantenimento di un sufficiente grando di disfunzioni e criticità per lo scalo dell'area fiorentina e di conflittualità con il territorio e i cittadini.

Soluzioni non realizzabili e/o peggiorative rispetto alla pista giusta (12/30), già valutate e scartate, o inutilmente diverse da essa, e che infatti trovano "aperture alla discussione" dei (pochi) sindaci "contro" della piana (e di Pisa), dai quali però le istituzioni toscane e fiorentine vanno col cappello in mano e il capo cosparso di cenere, per avviare una nuova stagione di studi e magari farci su qualche convegno, in una disarmante recita.

Recita cui dovrebbero partecipare le decine di soggetti tecnici coinvolti, a Roma e in Toscana, per rifare daccapo ciò che hanno già fatto, riattivando imponenti risorse (impegni e costi). Il tutto autocondannandosi davvero ad effetti che vanno ben oltre le richieste delle sentenze (già di per se assurde) della "giustizia" amministrativa contro parti di procedura del masterplan 2014-2029, che era da riattivare e riportare a conclusione, salvando il più possibile di quanto fatto su progetti e studi, non toccati dalle sentenze, e non certo da riscrivere. Ma siamo in Toscana e ci fanno rimanere barzelletta d'Italia.

Farsa politico-aeroportuale toscana (continua)

Dal 2004 la nuova pista del "Vespucci" è stata ristudiata tecnicamente in ogni soluzione, dalla più "divergente" rispetto all'autostrada alle "oblique" rispetto alla pista esistente, confermando da allora nei tavoli con Regione ed enti locali quella "parallela" all'A11 quale migliore per rapporto con i venti, gli abitati, gli ostacoli artificiali e i rilevi collinari, identificandola nell'orientamento 12/30, come già risultava nelle ipotesi studiate tra gli anni '40 e '80 del secolo scorso e coincidente con la direttrice di volo originaria usata sul "campo di volo" degli anni '30.
Per approfondire: www.associazione-aeroporto-firenze.it (Aeroporto / Nuova pista / Valutazioni)

Nuova pista: perchè sì

Perché si deve fare la nuova pista, quella più o meno parallela all'autostrada?

La prima ragione, a monte di ogni altro tipo di considerazione, sta nel fatto che la nuova pista serve per **far funzionare il "Vespucci"**, perché qualunque aeroporto - indipendentemente

Sono innumerevoli le ragioni a sostegno di un nuovo assetto del "Vespucci" con la pista più lunga e diversamente orientata.

nali che dovranno poter operare (come gli Embraer 190 e 195 o i Bombardier CSeries).

• Consente **fasce di sicurezza** complete e più estese sulle due testate della pista per la disponibilità di un ampio territorio libero, rispetto all'attuale assetto che vede la pista

Nuova pista: lo studio AdF

Nelle dichiarazioni che hanno accompagnato il recente consiglio regionale sul sistema aeroportuale i vertici dell'amministrazione toscana e di altri enti locali hanno rivolto all'ADF accuse più o meno esplicite perchè i gestori del "Vespucci" non avrebbero mai presentato vere proposte per la nuova

Da anni ADF ha fornito agli enti locali gli elementi necessari per valutare la situazione del "Vespucci" e le possibili ricollocazioni della pista di volo.

piazzali). Lo studio ADF sintetizza queste con-

Soluzione nuova pista

Partendo quindi dall'obiettivo di risolvere tutte le criticità connesse alla localizzazione della pista attuale, ADF ha analizzato i possibili orientamenti che garantiscano un migliore funzionamento dello scalo, l'inaziza-

A - Pista 150/330

Nessuna area residenziale è interessata da rumore superiore a 60 db.
Nessun centro abitato è sorvolato a quote inferiori a 600 piedi (180 metri).
Il primo insediamento sorvolato sulla principale direttrice di volo è a 2 km dalla fine della pista (zona industriale). Il primo insediamento residenziale è a 4 km.
Il piano di avvicinamento e decollo verso nord-ovest è fortemente interessato dall'ostacolo del Poggio Castiglione che ne impedisce l'uso per gli atterraggi.
Il coefficiente di utilizzo (90,7%) non rispetta il limite ICAO (95%).
L'incidenza del vento in coda oltre i 10 nodi è dell'1,54% sulla direttrice 330°, del 2,36% sulla direttrice 150°.

B - Pista 120/300

Nessuna area residenziale è interessata da rumore superiore a 60 db.
Nessun centro abitato è sorvolato a quote inferiori a 600 piedi (180 metri).
Il primo insediamento sorvolato sulla principale direttrice di volo è a circa 6 km oltre la fine della pista (zona residenziale).
I piani di transizione interferiscono con l'edificio di Case Passerini.
La soglia pista 12 è limitata per la presenza dell'edificio dell'Holiday Inn presso lo svincolo autostradale di Firenze Nord.
L'area della pista si sovrappone al laghetto artificiale presente nei pressi dell'attuale scalo.
Il coefficiente di utilizzo (96,1%) rispetta il limite ICAO (95%).
L'incidenza del vento in coda oltre i 10 nodi è dell'3,12% sulla direttrice 120°, del 2,64% sulla direttrice 300°.

C - Pista 135/315

Nessuna area residenziale è interessata da rumore superiore a 60 db.
Nessun centro abitato è sorvolato a quote inferiori a 600 piedi (180 metri).
Il primo insediamento sorvolato sulla principale direttrice di volo è a circa 3,5 km oltre la fine della pista (zona industriale); la prima area residenziale è a circa 7 km.
I piani di transizione interferiscono con la torre di controllo e l'edificio del Reparto Volo della Polizia, interni allo scalo.
La soglia pista 13 è declassata per la presenza dell'edificio dell'Holiday Inn presso lo svincolo autostradale di Firenze Nord.
Il coefficiente di utilizzo (96%) rispetta il limite ICAO (95%).
L'incidenza del vento in coda oltre i 10 nodi è dell'2,57% sulla direttrice 135°, del 1,93% sulla direttrice 315°.

D - Pista 135/315 traslata

Nessuna area residenziale è interessata da rumore superiore a 60 db.
Nessun centro abitato è sorvolato a quote inferiori a 600 piedi (180 metri).
Il primo insediamento sorvolato sulla principale direttrice di volo è a circa 3,5 km oltre la fine della pista (zona industriale); la prima area residenziale è a circa 7 km.
I piani di transizione interferiscono marginalmente con la torre di controllo interna allo scalo. Il piano di avvicinamento da nord-ovest è interessato marginalmente dall'ostacolo del Poggio Castiglione.
La soglia pista 13 è declassata per la presenza dell'edificio dell'Holiday Inn presso lo svincolo autostradale di Firenze Nord.
Il coefficiente di utilizzo (96%) rispetta il limite ICAO (95%).
L'incidenza del vento in coda oltre i 10 nodi è del 2,57% sulla direttrice 135°, dell'1,93% sulla direttrice 315°.

E - Pista 130/310

Nessuna area residenziale è interessata da rumore superiore a 60 db.
Nessun centro abitato è sorvolato a quote inferiori a 600 piedi (180 metri).
Il primo insediamento sorvolato sulla principale direttrice di volo è a circa 3,5 km oltre la fine della pista (zona industriale); la prima area residenziale è a circa 7 km.
I piani di transizione sono limitatamente interessati dalla torre di controllo interna allo scalo.
La soglia pista 13 è declassata per la presenza dell'edificio dell'Holiday Inn presso lo svincolo autostradale di Firenze Nord.
Il coefficiente di utilizzo (96%) rispetta il limite ICAO (95%).
L'incidenza del vento in coda oltre i 10 nodi è del 2,71% sulla direttrice 130° e del 2,19% sulla direttrice 310°.

F - Pista 130/310 traslata

Nessuna area residenziale è interessata da rumore superiore a 60 db.
Nessun centro abitato è sorvolato a quote inferiori a 600 piedi (180 metri).
Il primo insediamento sorvolato sulla principale direttrice di volo è a circa 3,5 km oltre la fine della pista (zona industriale); la prima area residenziale è a circa 7 km.
I piani di transizione sono liberi da ostacoli.
La soglia pista 13 è declassata per la presenza dell'edificio dell'Holiday Inn presso lo svincolo autostradale di Firenze Nord.
L'area di rispetto della pista si sovrappone marginalmente al laghetto artificiale presente nei pressi dell'attuale scalo.
Il coefficiente di utilizzo (96%) rispetta il limite ICAO (95%).
L'incidenza del vento in coda oltre i 10 nodi è del 2,71% sulla direttrice 130° e del 2,19% sulla direttrice 310°.

Nuova pista: i non sensi del no

Dire no alla nuova pista è lecito. Ognuno, per proprie ragioni, è libero di ritenere che una città ed un'area come quella fiorentina debbano rimanere senza un aeroporto funzionale e senza collegamenti aerei efficienti. È una tesi inconcepibile, che non ha riscontri in nessun'altra realtà nazionale o internazionale, ma è legittima. Non

La nuova battaglia scatenata contro l'aeroporto di Firenze ha rinfocolato tutti i luoghi comuni, le insensatezze e le falsità che hanno distorto per decenni il dibattito sulla questione aeroportuale fiorentina e toscana.

Pisa ed il Parco Migliarino-San Rossore.

■ Non ha senso contestare i vincoli di inedificabilità che la pista impone sull'area limitrofa destinata al vero parco, se dietro l'idea di parco ci sono anche alberi e aree verdi.

■ Non ha senso evocare l'integrazione Firenze-Pisa in alternativa alla nuova pista di Firenze perché la necessità di risolvere i problemi

12/30 convergente - 09/27 obliqua

In attesa del parere ENAC (tecnico) e del voto regionale (politico) sul futuro dello scalo di Firenze, ripercorriamo le considerazioni ambientali, urbanistiche e funzionali che indicano come assetto migliore la pista con tracciato lungo l'autostrada A11, con orientamento 12/30 convergente preferibile nel

Ragioni funzionali, ambientali e urbanistiche escludono la validità della pista obliqua (09/27) e confermano migliore soluzione la pista con tracciato al fianco dell'autostrada (12/30).

rie configgenti direttamente con varie strutture esistenti o previste in una situazione addirittura peggiore della pista attuale.

Unidirezionalità e bidirezionalità

La modalità d'uso delle piste, che incide direttamente sull'operatività dello scalo, è

Tra Prato e Quaracchi...

Se l'area di Peretola-Quaracchi dista tra 0,6 e 1,3 km dalla fine dell'attuale pista del "Vespucci" e il territorio pratese che sarà sorvolato dalla futura linea di volo dista tra i 6 e i 14 km dalla fine della nuova pista, potrà mai ricrearsi a Prato la stessa situazione di rumore che adesso interessa Quaracchi, come vanno raccontando ai propri cittadini i vertici delle istituzioni pratesi nella loro strana guerra

L'area pratese, distante tra i 6 ed i 14 chilometri dalla nuova pista, sarà interessata dalla traiettoria di discesa verso la nuova pista ad altezze superiori tra quattro e dieci volte l'attuale sorvolo dell'abitato di Quaracchi.

quisito da (quasi) tutti, il maggiore beneficio ambientale della pista parallela all'autostrada, nello specifico la 12/30, è proprio quello di annullare con questo orientamento la situazione oggi presente nella zona di Peretola e Quaracchi, a ridosso dell'attuale pista, con insediamenti che iniziano già a circa 600 metri da essa e con gli abitati di Quaracchi a circa 1.300 metri di distanza. Situazione che

2.000, 2.400 o nulla?

Più si sentono amministratori e commentatori citare la nuova pista di Firenze come "questione risolta", più si rafforza la convinzione di poter credere a tale opera solo e soltanto di fronte al primo aereo che sulla pista posa le ruote. raggiunge il piazzale di sosta e sbarca i passeggeri. Non certo perché

La nuova pista di Firenze resta la priorità assoluta del sistema aeroportuale toscano ma anche il 2014 si apre nella più totale incertezza sulla sua realizzazione.

parte la nuova girandola di polemiche che caratterizzerà la stagione 2014-2015 della vicenda aeroportuale toscana.

Consiglio tecnico

L'ENAC, pur essendo un soggetto che risponde al Governo che ne nomina il vertice

Piste corte, piste lunghe

Recentemente, in una nota trasmissione televisiva nazionale, è andato in onda un servizio di denuncia dello stato in cui versa l'aeroporto di Crotone (terzo scalo della Calabria, inserito nel Piano Nazionale Aeroporti, circa 66.000 passeggeri nel 2014), che doveva rappresentare il motore per il rilancio di una delle zone più critiche dell'estremo sud

L'inquadramento di Firenze tra i 38 scali inseriti nel Piano Nazionale Aeroporti conferma quanto sia giustificata la costruzione della nuova pista e l'adozione della massima dimensione possibile entro il ruolo previsto per il "Vespucci".

perché a breve la questione dovrà essere affrontata e risolta definitivamente, a questo punto nell'ambito della Conferenza dei Servizi sul masterplan del "Vespucci" al Ministero delle Infrastrutture e tornerà quindi al centro dell'attenzione e di nuove discussioni.

Riproponiamo quindi in questa pagina l'inquadramento della situazione infrastrutti-

Rassicurazioni comune per comune

Toscana Aeroporti ha sintetizzato in uno specifico documento presentato lo scorso 23 marzo il reale coinvolgimento dei sette comuni della piana che hanno presentato ricorso al TAR contro il masterplan del "Vespucci", evidenziandone il rapporto con l'area aeroportuale, i progetti previsti e le traiettorie di volo e chiarendo nuovamente alcuni aspetti della procedura svolta finora.

Nuova pista, nessun ripensamento

Tra ataviche opposizioni localistiche rinvigorite da passaggi elettorali, solite rumorose contestazioni interessate e bizzarri venti di revisionismo infrastrutturale, inevitabilmente in chi cerca certezze sulle sorti dello scalo fiorentino si alimenta il dubbio: siamo davvero prossimi alla conclusione dell'iter del masterplan e in avvicinamento ai cantieri della

Il prolungarsi dell'attesa per l'avanzamento dell'iter del masterplan e le evoluzioni politico-amministrative che si susseguono non modificano in alcun modo validità e necessità del progetto nuova pista.

menti continui. Sulla nuova pista, invece, non ci sarà il problema dei venti in coda per l'entità minima dei venti da est e ovest (quasi mai a livelli critici), quindi sostanzialmente si potrà sempre atterrare e decollare come previsto (atterraggi 12, dalla piana verso Firenze e decolli 30, da Firenze verso la piana), rispettando la monodirezionalità su cui è ba-

Pista 12/30

È dal secondo dopoguerra, quando la rinascente aviazione civile richiedeva alle città migliori strutture aeroportuali (fine anni '40, sindaco Mario Fabiani) che studi e progetti indicano nella pista stesa al fianco dell'autostrada il migliore assetto per l'aeroporto di

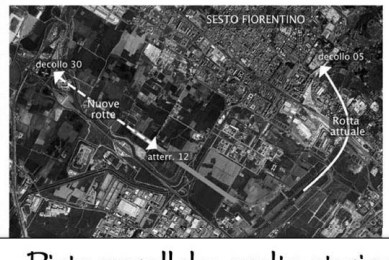
La pista stesa al fianco dell'autostrada rappresenta, oggi come sessanta anni fa, la soluzione più adeguata per il funzionamento dell'aeroporto di Peretola.

Bombardier ed Embraer), gli Airbus della "famiglia A320" ed i Boeing 737 "Next Generation"; raggiungere un elevato coefficiente di utilizzo della pista (97,5%) con le traiettorie di volo sul lato della piana libero da insediamenti (rispetto al 90,2% della pista attuale ed

Pista per Sesto

Una delle esperienze più emblematiche nella vicenda aeroporto è parlare della nuova pista del "Vespucci" con chi abita a Sesto Fiorentino davanti ad una carta o una foto aerea della piana e sentirsi chiedere per quale diavolo di ragione il loro sindaco resta tanto contrario al progetto. Difficile trovare una risposta plausibile soppesando costi e benefici che interesserebbero Sesto Fiorentino, i suoi cittadini, le imprese e le attività insediate sul suo territorio.

A fronte di un sacrificio territoriale limitato, sono molti e consistenti i vantaggi del nuovo assetto aeroportuale per Sesto Fiorentino.



Inserimento territoriale

Sul fronte del parco, se è vero che per fare la nuova pista si deve con-

(per certi aspetti anche di più), seguito a ruota da Campi Bisenzio, Calenzano e quindi le altre realtà dell'area metropolitana.

Benefici ambientali

Sul fronte dell'impatto dei voli sugli abitati arriveranno i maggiori benefici per i cittadini di Sesto Fiorentino dato che, com'è evidente a chiunque ragioni su una cartina della piana, la nuova pista elimina del tutto l'unica direttrice di volo che adesso interessa le aree residenziali sestesi: la procedura di "decollo 05", in direzione di monte Morel-

Pista parallela: svolta storica

La nuova pista con tracciato al fianco dell'autostrada A11 (parallela o convergente) è l'unica che consente di risolvere i problemi operativi del "Vespucci" e contemporaneamente di eliminare l'impatto dello scalo sugli abitati e garantire il migliore inserimento della struttura nella piana e la sua integrazione con le altre funzioni previste a cominciare dal parco. Tale pista è sempre risultata la migliore soluzione in tutti gli studi sull'assetto dell'aeroporto di Peretola condotti dalla fine della seconda guerra mondiale ad oggi.

Pista obliqua: soluzione sbagliata

Il tracciato obliquo rispetto alla pista attuale è la peggiore soluzione per la nuova pista perché lascia pressoché inalterati i problemi operativi del "Vespucci", mantiene le criticità ambientali ed i voli sugli abitati, comporta i maggiori problemi di inserimento del sedime aeroportuale nell'assetto della piana e di compatibilità con il parco e le altre previsioni dell'area. Tale soluzione risponde esclusivamente ad una logica politica volta alla salvaguarda di rapporti di partito e al mantenimento dello scalo fiorentino in una situazione di scarsa operatività e di conflittualità con il territroio e i residenti.

"Pista compatibile"

Mentre i decisori politici prospettano per il 2011 la ripartenza di studi e valutazioni per capire come dovrebbe essere l'aeroporto di Firenze e la relativa pista "compatibile", ricordiamo le caratteristiche del progetto presentato dall'ADF e gli effetti operativi delineati in studi e documenti già agli atti.

La pista parallela all'autostrada proposta dall'ADF è la soluzione necessaria per far funzionare adeguatamente lo scalo ed è la pista compatibile con il contesto ambientale e territoriale.

versione sbagliata, ponendo paletti, riducendone le dimensioni, incastrandola in un contesto territoriale inadeguato sarebbe allo stesso modo una condanna ingiustificata.

Quali aerei

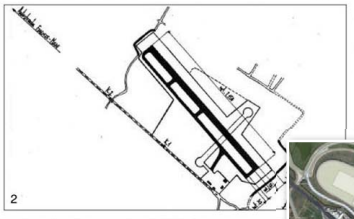
L'obiettivo perseguito con la nuova pista

Pista o farsa?

Dotare il "Vespucci" della pista giusta è una vittoria di tutti ed un merito riconosciuto a chiunque vi contribuisca. Reiterare l'errore di una scelta politica imposta sulle questioni tecniche sarebbe inaccettabile.

Pista parallela, direttrice storica

Nelle discussioni sulle sorti della piana qualcuno ancora etichetta la pista parallela all'autostrada come un'estemporanea invenzione dell'ultima ora, arrivata fuori tempo ed a giochi urbanistici ormai conclusi. Per essi e per coloro che non hanno avuto modo di seguire questo notiziario fin dai primi numeri ricordiamo rapidamente la storicità della direttrice di volo stesa al fianco del tracciato autostradale. Direttrice che in realtà è antica di 80 anni, cioè quanto la stessa origine dell'aeroporto di Peretola; è antecedente ad ogni altro progetto previsto oggi nell'area ed a tanti realizzati attorno allo scalo; antecedente alle pianificazioni degli anni cinquanta, all'impostazione del piano Detti del 1962, alle prime proposte di pianificazione intercomunale (PIF); antecedente al progetto "Amalasunta" precursore dell'attuale polo universitario di Sesto Fiorentino e ad ogni idea di parco della piana; antecedente alla nascita dell'ente Regione Toscana.



Su una direttrice parallela all'autostrada per il mare si volava fin dai primi **anni trenta**, quando l'aeroporto di Peretola entrò in funzione (**Immagine 1**, tratta da una guida del Touring Club Italiano del 1930: lo scalo nacque come un grande prato livellato con la linea di volo indicata da due grandi T).

La pista parallela all'autostrada era prevista con il primo progetto di ampliamento dello scalo, a fini militari, nei **primi anni quaranta** (progetto avviato ma interrotto dalle successive vicende belliche).

Una pista provvisoria in anelle metalliche al fianco del

"Pista parallela" masterplan al 2029

Farsa politico-aeroportuale toscana (continua)

Da 50 anni la questione dell'adeguamento dell'aeroporto di Firenze viene impropriamente mischiata con discussioni e polemiche su opere ferroviarie (regionali e di alta velocità) con altre città o regioni che non hanno nulla a che vedere con l'esigenza di risolvere le criticità del "Vespucci" con la nuova pista e di avere uno scalo efficiente nell'area fiorentina entro un vero sistema aeroportuale toscano.
Per approfondire: www.associazione-aeroporto-firenze.it (Argomenti / Collegamenti ferroviari)

Treni "bluff"

Come un disco incantato degli anni settanta torna ciclicamente a riproporsi il tormentone del treno navetta per l'aeroporto di Pisa in 30 minuti o anche meno come antidoto al potenziamento del "Vespucci" di Firenze. Questa volta gli annunci sono stati tanto insistenti che perfino l'assessore ai trasporti della Regione Riccardo Conti è dovuto intervenire per placare le fantasie: **quella navetta non è realizzabile** per gli alti costi che comporterebbe a fronte di una frequenza stessa di mata la ste mast

Nessun servizio ferroviario per Pisa o Bologna può sopperire alla mancanza di un aeroporto adeguato nell'area fiorentina

Né Pisa né Bologna

Un **people-mover** sopraelevato tra la stazione di Bologna e l'aeroporto

Per ricordare alcuni dati, già proposti in passato su questo notiziario, va detto che in nessuna altra parte del mondo esiste un servizio ferroviario aeroportuale "dedicato" su una distanza simile a quella tra Firenze e Pisa, perché in **nessuna parte del mondo** si ha la pretesa di servire una città, anche di media dimensione e di non grande rilevanza internazionale, con uno scalo tanto lontano. In Europa una media calcolata su circa 40

Treni "bluff"

binario dedicato alla navetta per il "Galilei", previsto dalla SAT; l'interscambio a Pisa Centrale della navetta con i treni che percorrono la direttrice tirrenica, bacino primario di riferimento del "Galilei", quindi con quelli provenienti da Firenze sulle direttrici Empoli-Pontedera e Pistoia-Lucca con tempi compresi tra i 60 minuti e le due ore. In sostanza, il treno Firenze-Pisa, per quanto migliorato, non

COLLEGAMENTI FERROVIARI CITTA'-AEROPORTO IN ITALIA

collegamento	percorrenza (minuti) (1)	distanza (km)	frequenza (minuti)	fermate (2)	stazione partenza	costo (3)	gestore
Pisa - San Giusto	5	1,5	30	0	Centrale	1,10	Trenitalia
Torino - Caselle	19	16	30	4	Dora GTT	3,00	GTT
Roma - Fiumicino	31	34	30	0	Termini	9,50	Trenitalia
Palermo - Punta Raisi	40	35	varia	4	Centrale	4,50	Trenitalia
Milano - Malpensa	40	45	30	3	Cadorna	11,00	Ferr. Nord MI
Firenze - Pisa S. Giusto	83 (4)	80	varia	4	S.M. Novella	5,10	Trenitalia

Fonte: AdR, Ferrovie Nord Milano, GESAP, GTT, SAGAT, SAT, SEA, Trenitalia.

Alta velocità e alta quota

Alta velocità o alta quota? Attorno a questo interrogativo si è scritto e dibattuto a lungo in Europa nella seconda metà degli anni ottanta per valutare l'influenza che lo sviluppo dei treni ad alta velocità avrebbe potuto avere sul trasporto aereo nel momento in cui, intanto, si intensificava la rete dei

Firenze è l'unica città a livello nazionale ed europeo che sembra voler demandare ai collegamenti ferroviari anche lo sviluppo delle proprie relazioni internazionali

cale (cittadina, metropolitana e regionale) e in parte anche a scala nazionale, immaginaria funzionale ai collegamenti a lungo raggio, alle relazioni dell'area fiorentina con l'Europa, appare tanto simile a un atto di malasanità.

Entro un raggio di 300-400 km da Firen-

Pisa: soluzione che non c'è (mai stata)

L'argomento dovrebbe essere da lungo tempo archiviato negli armadi della storia toscana come una delle pagine da dimenticare della vecchia politica regionale: lo sviluppo dello scalo di Pisa quale soluzione per la questione aeroportuale fiorentina. Un tema sul quale avremmo preferito non tornare

Il "Galilei" di Pisa è e resta l'infrastruttura aeroportuale più grande della Toscana ma non è mai stato e non può essere soluzione alternativa ai progetti per l'aeroporto dell'area fiorentina

prefigurato gli stessi scenari: l'Aeronautica Militare aveva ribadito che lo scalo di Pisa avrebbe mantenuto il suo prioritario ruolo militare (via via rafforzato fino al più recente inserimento nella rete delle MOB, Main Operating Base). Attività compatibile con uno sviluppo civile, ma non oltre certi limiti, il ché rendeva necessario prevedere un aeroporto civile adeguato nell'area fiorentina (come veniva appunto sollecitato oltre mezzo secolo fa). La stessa indicazione era stata data con il parere sull'ipotesi di dismissione dello scalo di Peretola (allora anch'esso dipendente dalle autorità militari) legata ai piani urbanistici dell'area fiorentina, ponendo la necessità di prevedere comunque un aeroporto nella piana tra Firenze e Prato, che non poteva rimanere senza adeguati servizi aerei.

Treno

Ma tra tutti questi aspetti, il punto della questione più richiamato in modo improprio resta quello del collegamento ferroviario Firenze-Pisa. Il fatto che una vera navetta aeroportuale non ci sia mai stata, nonostante gli imponenti investimenti sulla linea ferroviaria (centinaia di milioni di attuali euro, avviati in lire dagli anni '80) è perché non si può fare più di quanto (tanto) sia stato già fatto su una distanza di 80 km, su un collegamento regionale tra due città e tra due ambiti regionali importanti (area centrale e costiera), su una delle direttrici ferroviarie principali della regione (per passeggeri e merci) e di connessione tra la costa toscana e la dorsale ferroviaria centrale del paese, con i territori intermedi e l'utenza variegata da servire.

Non si poteva fare una vera navetta aeroportuale negli anni '80, al di là dei terminali in stazione S.M. Novella a Firenze e presso l'aerostazione del "Galilei" a Pisa che erano stati creati, uniti dal tre-

Divagazioni ferroviarie

Come se non ci fossero già abbastanza divagazioni e perdite di tempo, due notizie ferroviarie sono state colte al volo per provare di nuovo a raffreddare l'urgenza delle decisioni sullo scalo fiorentino. La prima riguarda i treni Frecciarossa diretti a Milano che dal 13 settembre, due volte al giorno, dopo la sosta alla stazione centrale proseguono la corsa fino all'hub lombardo, raggiunto così da Firenze in due ore e 39 minuti. Si tratta senza dubbio di un servizio utile per chi ha necessità di raggiunge

Europa, come a Stoccolma o Oslo dove distanze di 45-55 km sono coperte in 20 minuti. Ed altra parte l'Italia ha fatto storicamente l'errore di non connettere la TAV con i due hub di Malpensa e Fiumicino, raggiunti solo da ferrovie tradizionali).

La seconda non-notizia è l'annuncio di un'alta velocità tra Firenze e Pisa in funzione dal 16 dicembre che nei fatti consiste in un treno che in alcune corse salterà qualche fermata e raggiungerà Pisa in circa 50 minuti (gli orari esatti non sono ancora pubblicati). Rispetto alla percorrenza assurda di un'ora e 28 minu-

Sopra: il treno Frecciarossa che dal 13 settembre scorso, terminata la tratta ad alta velocità a Milano Centrale, prosegue su linea tradizionale fino a Malpensa, coprendo il percorso di 45 km città-aeroporto in 42 minuti. Il tempo totale tra Firenze e l'hub lombardo è di due ore e 39 minuti. Sotto: la stazione ferroviaria presso l'aeroporto "Galileo Galilei" dove si attestano i treni provenienti dalla stazione centrale di Pisa e da Firenze. Da dicembre i tempi di percorrenza minimi sulla tratta di 80 km dal capoluogo toscano si assesteranno a circa 50 minuti.

Pisa, adeguati nelle ei due masterplan, l sistema aeroportuale r caratteristiche e da solo la domanda regione.

Tranvie, ferrovie, viabilità

Uno dei punti ricorrenti nelle osservazioni degli enti locali al masterplan del "Vespucci" riguarda la mobilità nell'area metropolitana, con richieste rivolte a Toscana Aeroporti perché assieme ai progetti aeroportuali si pensi anche all'adeguamento di altre infrastrutture del nuovo ma c perch ment

Sul tema della mobilità metropolitana nel quadrante di piana che ospita l'aeroporto restano ancora aspetti da definire di competenza degli enti locali.

rato a nord l'attuale pista, come originariamente previsto. La linea per Campi Bisenzio, col tracciato scelto, passerà lontana dall'aeroporto (linea 4 stazione Leopolda-Campi Bisenzio), non permettendo una connessione *diretta allo scalo da quel quadrante di pia-*

Pisa-Firenze-Bologna

Dopo decenni passati a respingere a colpi di logica e buon senso l'idea di poter considerare il "Galilei" di Pisa scalo del capoluogo toscano, si è ormai aperto il nuovo fronte che per **interessi vari** vorrebbe far volare la nostra città dal capoluogo emiliano raggiungibile *prima o poi in 30 minuti. Qualcuno lo dice apertamente, altri non*

Adesso, all'eccessiva distanza e percorrenza (circa un'ora) ed alle fermate intermedie si è aggiunto il cambio treno a Pisa centrale con l'attesa della navetta aeroportuale (da 11 a 49 minuti) per poi fare gli ultimi 5 minuti di percorso fino al "Galilei".

Ma oltre ai problemi di distanze e percorrenze c'è quello delle

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.

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

re 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-

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-Exupery" 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

Luoghi comuni... aeroportuali

Trent'anni fa, nell'aprile del 1974, la Regione Toscana cancellava dalla carta degli aeroporti italiani Firenze S. Giorgio a Colonica, prossimo alla fase di cantiere, e decretava il "Galilei" di Pisa quale scalo dell'intera regione. Iniziava così la "questione aeroportuale" arrivata irrisolta fino ai nostri giorni: la storia degli scali toscani si distaccò dal normale processo evolutivo del sistema aeroportuale nazionale e internazionale e nacque il **sistema anomalo** che ancora oggi determina la sottodotazione della nostra regione. Un sistema basato sull'errore di poter gestire il traffico aereo della Toscana con un solo aeroporto, di poterlo fare con uno scalo lontano dal centro del principale bacino di utenza e di poter attivare una vera navetta città-aeroporto tra Firenze e Pisa.

Sono **argomentazioni antiche** che dovrebbero essere superate dalla storia e dal buon senso, relegate nelle idee di qualche nostal-

Con la riapertura dei giochi sul futuro dello scalo di Firenze tornano a galla i "luoghi comuni" che hanno distorto per trent'anni la politica aeroportuale toscana

portare" l'esistenza dello scalo fiorentino, convinto che sia stato un errore permetterne lo sviluppo. In realtà, in una regione come la Toscana, con più importanti ambiti territoriali e diversi bacini d'utenza, un solo aeroporto sarebbe stato sbagliato anche se fosse stato lo scalo giusto nel posto giusto, cioè a diretto servizio del principale bacino di traffico (S. Giorgio a Colonica). Figuriamoci uno scalo posto a 80 km da esso qual'è la struttura di Pisa, per di più interessato da un ruolo militare di importanza strategica. D'altra parte nessuna altra regione italiana o europea di rilevanza pari alla Toscana - in molti casi anche inferiore - presenta una simile situazione aeropor-

adeguati interventi infrastrutturali. Un assetto falsato come quello toscano, dove le regole del trasporto aereo sono state sempre forzate dall'assenza di uno scalo adeguato nel principale bacino d'utenza, crea solo un sistema insufficiente a danno di tutta la regione.

La Toscana non può ambire al ruolo di terzo polo italiano (attualmente è l'ottavo) perché altre regioni hanno dotazioni aeroportuali più forti, sia come stato di fatto sia come progetti futuri. Da Pisa difficilmente potranno partire voli di linea intercontinentali, nonostante la capacità infrastrutture, per la sua posizione troppo marginale rispetto all'area centrale della Toscana. Firenze e Pisa, per l'eccessiva distanza, non hanno le caratteristiche per poter formare un vero e proprio "sistema aeroportuale" entro il quale sia attuabile per decreto o altra imposizione una qualche forma di ripartizione dei voli, come da più parti intenderebbero il concetto di integrazione.

di circa **14 km** ed il tempo di percorrenza medio città-aeroporto è di circa **18 minuti**. Per la precisione, tali valori sono di 21 km e 21,6 minuti per gli scali intercontinentali, 13,2 km e 17,8 minuti per gli scali internazionali o regionali, 11,5 km e 15,5 minuti per gli scali minori. Una curiosità: in Europa l'aeroporto più vicino al centro cittadino è il "Galilei" di Pisa (1,5 km e 5 minuti di bus o treno), il più distante è Londra Stansted (55 km e 41 minuti di treno).

NAVETTE

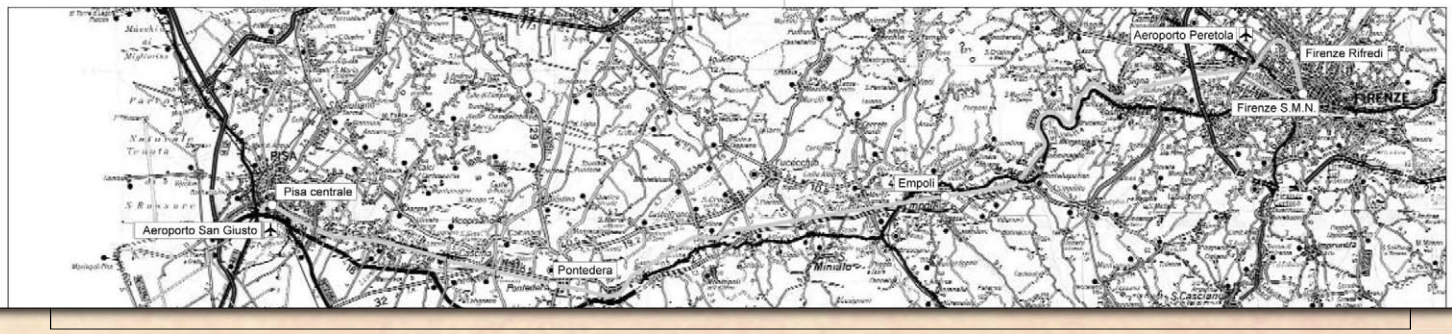
"30 minuti per 'volare' in treno da S.M. Novella all'aeroporto di Pisa"

E' la seconda grande **favola** raccontata dal 1974 ad oggi. Il tempo della corsa in treno

stribuiti tra il capoluogo regionale e la costa, con le insopprimibili fermate a servizio del territorio. In pratica, il treno Firenze-Pisa, per quanto migliorato, non può modificare l'attuale funzionalità del "Galilei" per l'area fiorentina e non ha proprio senso proporlo come alternativa al miglioramento del "Vespucci".

Per la cronaca, in Europa ci sono circa 40 aeroporti serviti da collegamenti ferroviari. Le navette corrono su distanze medie di **20 km**, con percorrenze medie di **20 minuti**. Lo scalo più citato a sproposito nelle discussioni toscane, Londra Heathrow, è collegato al centro città dalla navetta "Heathrow Express" che copre il percorso di 24 km in 15 minuti, con corse ogni 15 minuti. I servizi ferroviari più lunghi esistenti arrivano a 40-50 km coperti in 30-40 minuti nel caso di

roporti. Esistono strutture con aspetti positivi e situazioni più delicate da gestire per costruire il corretto rapporto tra l'attività aerea ed il territorio. Ciò vale anche - e soprattutto - a Pisa, dove lo scalo deve fare i conti con la sua collocazione, ad una decina di km dal mare ma inglobato nel tessuto urbano con l'estremità nord del sedime e delle piste, con l'attività notturna, con la tipologia illimitata di velivoli che vi operano, civili e militari. Lo sanno bene i gestori del "Galilei" che da tempo hanno programmato procedure antirumore in volo e nei movimenti sui piazzali ed hanno istallato barriere isolanti a protezione delle case più vicine (13 metri dal piazzale) per mantenere il rumore nelle zone residenziali entro il livello di legge dei 65 decibel.



Farsa politico-aeroportuale toscana (continua)

La politica toscana sta rispalancando una questione aeroportuale che era stata definitivamente chiusa con la creazione della società unica per gli scali di Firenze e Pisa, l'elaborazione dei due masterplan aeroportuali con le infrastrutture necessarie a far funzionare gli scali, la conferma dei ruoli differenziati dei due aeroporti nel sistema possibile per caratteristiche, status, localizzazioni, potenzialità e criticità delle due strutture e così era definita (anche nel Piano Nazionale Aeroporti) dopo decenni di inutili polemiche e fiumi di parole e di inchiostro.
Per approfondire: www.associazione-aeroporto-firenze.it (Argomenti)

Quale integrazione?

funzione delle rispettive aree metropolitane attuando il grado di integrazione possibile che, per due scali così strutturati e localizzati, è sostanzialmente quello già in essere.
Una specializzazione nei voli low cost per **Pisa**, fermo restando che nessuno può impedire voli "tradizionali" rivolti al traffico business dell'area costiera. Una specializzazione nei voli svolti dai vettori "tradizionali" per **Firenze**, con servizi intercontinentali tramite gli hub e linee dirette per l'Europa ed il bacino del

NO alla guerra

EVOLUZIONE PASSEGGERI

Firenze		Pisa
41.235	**1969**	179.349
46.264	**1970**	276.861
45.727	**1971**	356.996
39.638	**1972**	379.777
41.269	**1973**	393.503

L'aspetto più "inquinante" della questione aeroportuale toscana è quello di continuare a parlare degli scali di Pisa e Firenze in termini di "guerra", cioè ritenere che la vita di uno debba necessariamente implicare la morte dell'altro. Una **visione miope** innescata dalla Regione Toscana nel 1974 cancellando l'aero-

Pisa e Bologna, Bologna e Pisa

Evocare continuamente gli aeroporti di Pisa e Bologna per eludere le decisioni sui progetti per Firenze non è solo un non-senso per le improponibili distanze e percorrenze che separano i due scali dall'area fiorentina.

Il richiamo agli scali di Pisa e Bologna continua ad essere usato in Toscana come alibi per eludere le necessarie scelte per l'aeroporto di Firenze

Ambientale 2009 evidenziano come negli ultimi sei anni, a fronte di un incremento del traffico del 20%, il rumore dello scalo sia diminuito del 50% e del 28% la popolazione esposta. La misura principale che sostiene tali risul-

Politiche di sistema

Se l'obiettivo della Toscana è creare davvero un sistema aeroportuale regionale, oltre agli aspetti societari (in fase di studio) ed a quelli operativi (di per sé già definiti dalla situazione degli scali), un passaggio decisivo *deve essere l'adozione entro lo stesso siste-*

La costruzione di un sistema aeroportuale regionale deve fondarsi su un'unica politica ed un unico metro di valutazione in tutti gli aspetti implicati nella questione.

rovie alle autostrade, strade statali e canali navigabili ed il suo perimetro nell'estremità sud-est coincide per un paio di chilometri con il sedime aeroportuale. Le principali procedure di atterraggio e decollo sorvolano il *porto per i circa 11 Km che separano le pi-*

Sistema o no?

Firme e dichiarazioni d'intenti sulla holding SAT-ADF continuano a caratterizzare le discussioni sul sistema aeroportuale regionale ma, nel 2013, ancora non si sa quale sia la politica aeroportuale valida in Toscana. Per-

In Toscana manca ancora un'unica politica aeroportuale regionale che dovrebbe essere alla base di qualunque logica di sistema

ne convivere in uno stesso territorio (Pisa) o devono per forza essere considerate realtà difficilmente conciliabili (Firenze)?
Per le opere accessorie connesse ai progetti aeroportuali varrà la regola fiorentina

Poli aeroportuali: pista prioritaria

Come avviene ormai da anni, periodicamente qualcuno, di qua o di là dell'Appennino, ripropone una qualche forma d'intesa tra Toscana e Emilia Romagna, o tra l'area fiorentina e quella bolognese, in tema di aeroporti. A volte è per provare a ri-

La realizzazione della nuova pista di Firenze resta l'intervento prioritario rispetto a qualunque altro ragionamento su poli e sistemi aeroportuali.

tari); per dimensione di pista Bologna risulta quarta. Come si sa però il ruolo di un aeroporto non lo fa solo la dimensione di per sé, ma la collocazione più o meno felice rispetto all'origine della maggiore domanda e in questo Bologna (mancando la

Integrazione aeroportuale

Quante volte avete sentito parlare di integrazione aeroportuale tra Pisa e Firenze? Praticamente sempre da vent'anni a questa parte. Quante volte avete sentito dire qualcosa di concreto su cosa si intenda per integrazione aeroportuale? **Sicuramente mai**, perché mai si è andati oltre lo slogan. Mai SAT e SAF (oggi AdF) si sono sedute attorno ad un tavolo per discutere del-

tra il "Marco Polo" come struttura principale (7 km dal centro) e Treviso Sant'Angelo (20 km) come supporto per parte del traffico charter, low cost e merci. Come si vede lo scalo del capoluogo veneto ha fatto sistema con quello trevigiano, unendo aeroporti che possono essere considerati a servizio di una stessa area metropolitana, e non con Verona lontano un centinaio di chilometri

Firenze e Pisa, voli e vettori

Nelle due tabelle sottostanti sono rappresentate le destinazioni offerte con voli di linea diretti dai due maggiori aeroporti toscani nell'operativo attualmente in vigore (estate 2014). Le caratteristiche dei due scali per collocazione, distanza ed entità dei rispettivi bacini di riferimento primari comportano inevitabilmente una parziale sovrapposizione nelle rotte e la possibile presenza di uno stesso vettore su entrambi gli scali.

Nel panorama aeroportuale nazionale Firenze e Pisa si inseriscono attualmente con un'offerta di 63 diverse destinazioni, 52 disponibili solo da Pisa, 11 solo da Firenze, 18 destinazioni comuni offerte da entrambi gli scali.

Firenze "Amerigo Vespucci"

Bari	**Vueling**	Ginevra	Etihad Aw
Cagliari	Vueling	**Ibiza**	Vueling
Catania	Volotea, Vueling	Lione	HOP!

Distanze città-aeroporto

Periodicamente continuano ad essere diffusi numeri e considerazioni errate sulle distanze e percorrenze città-aeroporto per valutare la situazione toscana e la relazione tra Firenze e l'aeroporto di Pisa (80 km, 60-70 minuti d'auto o treno). Ecco quale è la vera situazione in Italia, in Europa e nel resto del mondo.

Distanze medie tra centro città e aeroporto

In Italia	In Europa	Nel mondo
(47 aeroporti commerciali)	(145 principali aeroporti)	(175 principali aeroporti)
10,40 km	**14 km**	**17,21 km**

Bucarest Otopeni	17	20	Dortmund	8	20	Manchester	16	20
Vienna	18	20	Ibiza	8	10	Zagabria	16	20

Piano Nazionale Aeroporti

A sette anni dall'avvio del processo di costruzione del Piano Nazionale Aeroporti con lo studio propedeutico sullo stato e le prospettive del sistema aeroportuale, lo scorso dicembre il lungo percorso si è chiuso con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale (GU n°294 del 18/12/2015) del Decreto 201 del 17/9/2015, in vigore dal 2/1/2016, che stabilisce l'assetto degli scali di interesse nazionale. Il risultato finale è quello che si è andato definendo con le successive modifiche introdotte nelle varie revisioni apportate dai Governi che si sono susseguiti dal 2012 al settembre 2015, quando è stata delineata la versione oggi definitivamente in vigore.

Inclusi e esclusi

I contenuti del Piano sono quelli che abbiamo già illustrato in precedenti numeri del notiziario raccontandone gli step di formazione: sono compresi, come "scali di

La Toscana aspetta la nuova pista di Firenze per posizionarsi realmente come sistema strategico nel piano nazionale aeroporti.

compresi nel Piano nazionale (e ora demandati alle competenze degli enti locali), potranno in futuro richiedere la "promozione" se in grado di raggiungere i requisiti suddetti.

Caratteristiche e curiosità

Ricordati i principali numeri del Piano, vediamo qualche caratteristica del sistema che può interessare aspetti ricorrenti nel-

principali del bacino Centro Nord, posti a distanze reciproche di 80-100 km, si distinguono tutti e tre per vicinanza ai rispettivi centri cittadini, ponendosi nel gruppo di 16 scali sotto i 10 km dal centro, con Pisa (come visto) a 2 km e gli altri due a distanza similare (5 km per Firenze, 6 km per Bologna).
In varie realtà regionali o sovraregionali troviamo sistemi "allargati", cioè città dotate di propri scali che vedono entro i 50-100 km, in diversi ambiti territoriali, altre città dotate di aeroporto, ossia situazioni assimilabili per distanza alla realtà Firenze-Pisa (80 km) o Bologna-Firenze (100 km): tra questi, da nord a sud, Torino-Cuneo, Bergamo-Brescia, Verona-Brescia, "sistema" Venezia-Verona, Bologna-Parma, Napoli-Salerno, Brindisi-Taranto, Catania-Comiso, Palermo-Trapani. Realtà in vari casi connesse da sistemi ferroviari o viari, in altri da percorsi più tortuosi, che hanno cercato, stanno cercan-

Regione-Pisa-Firenze

Un sistema aeroportuale si costruisce prima di tutto realizzando infrastrutture aeroportuali efficienti in grado di accogliere aerei e voli secondo le esigenze dei territori da servire, non con alchimie societarie e gestionali volte ad assecondare posizioni particolari (Pi*sa, piana, partito). Anche questo è un con-*

La Regione deve chiarire le reali intenzioni verso l'aeroporto di Firenze sbloccando la pista ed avviare una vera politica di sistema prima di pensare ad assetti societari e gestioni uniche.

fisico nella piana, ma per scelta fatta fin dall'inizio dalla società di gestione consapevole del contesto nel quale si inserisce lo scalo. Una scelta che - come noto - lascia a Pisa il ruolo di maggiore infrastruttura toscana, la capacità intercontinentale, l'attività cargo, il princi*pale ruolo di base low cost, i velivoli di grandi*

Pisa-Firenze, Firenze-Pisa

Torniamo sul concetto dell'integrazione tra gli aeroporti di Pisa e Firenze perché tale questione continua a tenere banco in documenti e dichiarazioni politiche, con varie interpretazioni e finalità. Proviamo quindi a fare di nuovo chiarezza.

La possibile integrazione operativa tra Firenze e Pisa sta nel rafforzamento delle specializzazioni già in essere dettate dalle caratteristiche, dalle localizzazioni e dai bacini primari dei due scali.

Specializzazioni

Sul fronte operativo (quello che conta veramente) il significato d'integrazione possibile è permettere lo sviluppo di entrambi gli scali resi efficienti con il rafforzamento delle rispettive specializzazioni delineate dalle caratteristiche degli scali (dimensioni, localizzazioni, bacini primari). Per quanto riguarda lo

Criticità pisane

Nelle reiterate discussioni che continuano a bloccare la creazione di un vero sistema aeroportuale regionale torna ciclicamente la tesi anni settanta che la Toscana possa funzionare anche con il solo aeroporto di Pisa e che, se Firenze non riuscirà a fare la nuova pista, lo scalo pisano potrà sopperire con ulteriori sviluppi di strutture e traffico. Una tesi so-

Anche l'aeroporto di Pisa è gravato da varie criticità che ne impediscono un ruolo di unico scalo regionale. Per questo il sistema toscano può funzionare solo se funzionano entrambi i due maggiori aeroporti.

Priorità militare

L'aeroporto di Pisa è quello che è nelle infrastrutture di volo perché fin dalla fine della seconda guerra mondiale si è sviluppato come base militare strategica per l'Aeronautica Militare italiana, per la NATO e l'USAF. Ciò ha comportato il vantaggio di poter disporre di tali strutture per l'attività civile, ma anche

Coesistenza, integrazione e concorrenza naturale

MARCO LABOSO

MARCO LABOSO

Le discussioni in corso sulla vicenda aeroportuale toscana sono caratterizzate ancora da una gran confusione sul concetto di sistema e di integrazione e da più parti viene espresso maggiore interesse non per la creazione dei servizi necessari al sistema toscano ma per il timore che un "Vespucci" più funzionale possa incrementare la concorrenza con Pisa nei segmenti di traffico che entrambi posso-

ai grandi voli cargo che solo il Galilei può e potrà gestire per dimensioni di piste); soprattutto vettori tradizionali per Firenze (ma senza respingere una quota di vettori low cost più assimilabili ai vettori tradizionali e una parte di traffico turistico). È inevitabilmente sulle rotte per gli hub e le maggiori città italiane e del continente potrà permanere una sovrapposizione di offerta, com'è normale che sia e

Fare sistema, evitare pasticci

Nel materiale messo a disposizione degli azionisti di SAT e ADF in vista delle assemblee di febbraio convocate per ratificare l'operazione di fusione delle due società, (consultabile sui rispettivi siti internet) sono riportate le tante valutazioni economiche e societarie *promosse dai vari soggetti coinvolti e sono*

Il sistema aeroportuale toscano dovrà funzionare nel giusto equilibrio tra specializzazioni possibili e concorrenza corretta rispettando le specificità dei due scali.

non si devono replicare pasticci come quello del 1999 quando, con un blitz basato su equivoci e forzature nelle procedure, per i due scali toscani venne inventato il codice unico IATA PSA-FLR (codice che identifica gli aeroporti nei sistemi di prenotazione internazionali), col risultato che chi nel mondo chie-

Pisa-Firenze

Il 16 marzo a Pisa e l'8 aprile a Firenze il presidente della Regione Claudio Martini ha dato pubblicamente notizia della costituzione di una commissione affidata a Confindustria che, nelle intenzioni dei promotori, scriverà le **regole per l'integrazione** degli aeroporti "Galilei" e "Vespucci" e la creazione del sistema aeroportuale regionale. Entro giugno – ha detto Martini con toni un po' di sfida – il presidente degli industriali toscani Sergio Ceccuzzi dovrà dire come raggiungere tale obiettivo nel quale la Regione vede il futuro aeroportuale toscano.

Una commissione istituita dalla Regione dovrebbe stilare entro giugno un documento condiviso sull'integrazione tra gli scali di Pisa e Firenze.

gnie aeree di servire l'area fiorentina e limitano il traffico gestibile rispetto al potenziale di domanda esistente.
Il **"Galilei" di Pisa** gestisce voli di linea in gran parte low cost ma anche tradizionali su rotte nazionali ed europee operati con aerei regionali e velivoli medi (dai Jet 410 da 19

vrebbe poter fare le stesse cose per servire l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia e la Toscana centrale. Nella realtà deve gestire ciò che consentono la pista corta e limitata e le infrastrutture sottodimensionate: linee nazionali ed europee, una piccola quota di charter, legati soprattutto a particolari eventi (fiere, mostre, avvenimenti sportivi, ecc.), e di servizi merci (corrieri aerei), piccoli e medi voli privati e di Stato. Il tutto operato, condizioni meteorologiche permettendo, con aerei fino ai turboelica, i jet regionali ed i velivoli classe Airbus A319 e Boeing 737 impiegati dai vettori che finanziano operativamente

Pisa e Firenze: caratteristiche e criticità

PISA	LOCALIZZAZIONE	FIRENZE
2 km	Distanza centro città (1)	5 km
Pisa, Livorno, Lucca, Massa Carrara, Grosseto	Bacino utenza primario	Firenze, Prato, Pistoia, Arezzo, Siena
15.300 kmq	Bacino utenza territoriale (1)	22.000 kmq
4,12 milioni	Utenti potenziali (territoriali) (1)	5,38 milioni

PISA	DIMENSIONI	FIRENZE
2.993 m, 2.488 m	Lunghezza pista (2)	1.750 m
378 ettari	Sedime totale (1)	120 ettari
30 ettari	Area civile (1)	120 ettari
348 ettari	Area militare (1)	-

PISA	TRAFFICO 2012 (3)	FIRENZE
4.494.915	Passeggeri totali	1.852.619
1.325.616	Passeggeri totali nazionali	354.380
3.155.173	Passeggeri totali internazionali	1.486.398
6.631	Passeggeri in transito	114
7.495	Passeggeri aviazione generale	11.727
41.194	Movimenti totali	31.769
3.838	Movimenti aviazione generale	6.618
7.377	Traffico merci (ton.)	358

PISA	CRITICITÀ	FIRENZE
Vincoli militari		Limiti dimensionali
Vincoli ambientali		Disfunzioni operative (5)
Vicinanza abitati		Vincoli ambientali
Voli su aree residenziali (4)		Vicinanza abitati
Distanza da maggiore bacino regionale		Voli su aree residenziali (6)
Limiti spazi area civile		

PISA	AEROPORTO - PARCO	FIRENZE
Coesistenza con Parco Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli sorvolato per 12 km dalle principali traiettorie di volo		Coesistenza con futuro Parco della Piana parzialmente sorvolato dalle principali traiettorie di volo

Note: 1. Dati indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, KPMG, OneWorks, Nomisma per Ministero dei Trasporti, 2010. 2. Dati AIP/ENAV. 3. Dati Assaeroporti. 4. Criticità attenuata con allungamento pista principale in corso. 5. Disfunzioni in gran parte risolte con la nuova pista 12/30 in progetto. 6. Criticità annullata con nuova pista 12/30 in progetto.

Aeroporto di Pisa

Aeroporto di Firenze

Farsa politico-aeroportuale toscana (continua)

Negli oltre 15 anni inutilmente consumati in Toscana in studi, discussioni, polemiche, progettazioni, procedure, approvazioni (e relativi affossamenti politici) che hanno preceduto e accompagnato l'iter del masterplan 2014-2029 dell'aeroporto di Firenze, nel resto d'Italia sono state potenziate piste di volo su aeroporti grandi e piccoli, "variamente" necessari, con e senza traffico, da nord a sud.

2004 - Bologna. Completato l'allungamento della pista da 2.450 a 2.800 metri, per adeguare lo scalo ai velivoli wide-body ed alla capacità intercontinentale ed innalzare la quota di sorvolo dei velivoli sulla città. Per l'intervento è stata interrata per 3,6 km una linea ferroviaria, tra rampe, trincea e tunnel di 990 metri sotto la nuova area aeroportuale (per un investimento di 150 milioni di euro). L'allungamento della pista ha beneficiato di un finanziamento europeo per la progettazione in quanto riconosciuto utile al miglioramento ambientale dello scalo.

2006 - Parma. Completato l'allungamento della pista da 1.950 a 2.150 metri. L'intervento è stato attuato (e finanziato) in vista dell'insediamento in città dell'EFSA (agenzia europea per la sicurezza alimentare).

2006 - Perugia. Completato l'allungamento della pista da 1.865 a 2.200 metri. Il nuovo allungamento segue quelli a 1.530, 1.700 e 1.850 metri attuati in precedenza.

2007 - Comiso. Concluso il rifacimento completo e allungamento della pista (oggi di 2.518 metri) nell'ambito della trasformazione dell'ex-base missilistica NATO in scalo civile, quale secondo perno del sistema aeroportuale della Sicilia orientale (Catania-Comiso, 86 km).

2007 - Taranto. Completato l'allungamento della pista da 1.710 a 3.200 metri (con tombamento di un corso d'acqua), per adeguare lo scalo ai voli cargo intercontinentali in supporto dell'insediamento di Leonardo realizzato nell'area di Taranto e in prospettiva dello sviluppo di un polo merci e - oggi - del primo "spazioporto" italiano.

2008 - Tortolì. Attuato l'allungamento della pista di 250 metri, portando la superficie pavimentata a circa 1.500 metri con ampliamento sulle due testate, finalizzato ad accogliere traffico regionale per le strutture turistiche della zona (lo scalo, ex pista privata delle cartiere di Arbatax, attualmente chiuso, dovrebbe riaprire nel 2022).

2009 - Forlì. Ripristinata la testata 12 della pista di 2.561 metri, interessata dalla costruzione del sottopasso in tunnel di un tratto della tangenziale cittadina.

2011 - Reggio Calabria. Completato l'intervento di ampliamento del sedime aeroportuale in testata 33 della pista principale per estendere l'area di sicurezza senza penalizzare la pista esistente, leggermente allungata al termine dell'intervento (pista di 1.998 metri, con distanze di corsa di decollo di 1.998 e 2.061 metri). L'intervento ha comportato il tombamento di un corso d'acqua sotto la nuova area aeroportuale.

2016 - Lamezia Terme. Completato l'allungamento della pista da 2.416 a 3.015 metri, finalizzato ad accogliere sullo scalo velivoli wide-body e voli intercontinentali (dimensione diventata interamente usabile nei mesi scorsi dopo l'abbattimento di alcuni ostacoli esterni).

2020 - Bari. Completato l'allungamento della pista da 2.400 a 3.000 metri, finalizzato all'accoglimento sullo scalo di velivoli wide-body e voli intercontinentali.

2020 - Venezia. Completato il potenziamento delle due piste di volo (150 milioni di euro) comprendente l'allungamento della pista secondaria da 2.780 a 3.300, dimensione della pista principale che è stata contemporaneamente allargata a 60 metri e migliorata nelle aree di sicurezza in testata con ampliamento del sedime aeroportuale.

2021 - Olbia. Completato l'allungamento della pista da 2.445 a 2.740 metri, per accogliere senza penalizzazioni velivoli wide-body ed eliminare l'ostacolo (una collinetta) che gravava sulla precedente configurazione. Per l'intervento è stata deviata una strada statale attorno al nuovo sedime aeroportuale.

2021 - Foggia. Completato l'allungamento della pista da 1.438 a 1.735 metri usabili per atterraggio e corse di decollo), su una superficie pavimentata portata a circa 2.000 metri.

2021 - Bolzano. Completato l'allungamento della pista da 1.293 a 1.526 metri, su una superficie pavimentata portata a circa 1.900 metri.

2021 - Catania. In attesa di completare la procedura VIA in corso sul masterplan aeroportuale, sono state avviate le procedure per l'interramento della ferrovia Catania-Siracusa e lo spostamento delle strutture della stazione merci Bicocca, opera da 235 milioni di euro (inserita nel PNRR per garantirne la realizzazione rapida) propedeutica alla costruzione della nuova pista di 3.200 metri e all'allungamento della pista esistente (ora di 2.436 metri) che diverrà bretella di rullaggio a servizio della nuova pista.

2022 - Parma, Pescara, Salerno. Proseguono gli iter verso il nuovo allungamento della pista di Parma da 2.124 a 2.880 previsto nel masterplan che nel 2021 ha concluso la procedura di VIA con l'approvazione del Ministero della Transizione Ecologica e confermato nel piano regionale dei trasporti. Nel 2019 intanto è stata ristrutturata la pista esistente adeguandola alle caratteristiche dei velivoli wide-body che opereranno sulla pista allungata per sviluppare il polo cargo previsto sullo scalo. Prosegue l'iter della gara di appalto per l'allungamento della pista di Pescara da 2.419 a 2.800 metri, finalizzata all'operatività di velivoli wide-body su tratte intercontinentali. Sono iniziati i primi lavori per l'attuazione del masterplan di Salerno (riabilitato dal Consiglio di Stato che ha annullato le sentenze del TAR contro il decreto VIA), con l'allungamento della pista da 1.665 a 2.200 metri, opera cardine per la costituzione del sistema aeroportuale campano Napoli-Salerno (70 km).

Anche il "Vespucci" di Firenze ha effettuato importanti interventi sulla pista esistente, nel 2006 ricostruita dalle fondamenta, nel 2021 rifatta nel manto e negli impianti, ma con una dimensione ufficiale (AIP ENAV) passata da 1.750 a 1.560 metri per l'adeguamento delle aree di sicurezza entro il sedime esistente incastrato tra autostrada e fosso, e mantenendo sostanzialmente invariate le distanze operative e le criticità del suo dimensionamento e orientamento.

ARCHIVIO IAROSSI

10 anni di Vueling

Compie dieci anni la presenza di Vueling a Firenze: il vettore spagnolo, nato nel 2004 e divenuto uno dei maggiori protagonisti del trasporto aereo europeo (dal 2012 entro il gruppo IAG che comprende Iberia e British Airways), ha avviato i primi voli sul "Vespucci" il 25 marzo 2012 con le rotte per Barcellona e Parigi Orly, seguite il 31 dello stesso mese dal volo per Madrid. Nel 2013 Firenze diviene base operativa, con un aereo dedicato e nuove rotte per Amburgo, Berlino, Catania, Copenaghen e Londra Heathrow. Da allora Vueling si consolida ogni anno come primo vettore dello scalo fiorentino per collegamenti, posti offerti e passeggeri movimentati, arrivando a dedicare a Firenze fino a tre velivoli ed un'offerta di 18 destinazioni nella stagione estiva 2018. Nel corso degli anni, oltre a quelli già citati, sono stati aperti voli per Amsterdam, Bari, Cagliari, Ibiza, Londra Gatwick e Luton, Monaco, Palermo, Praga, Spalato, Tel Aviv, Vienna (alcuni per brevi periodi o qualche stagione). Per il 2022 le destinazioni attive saranno 11 (vedi box a destra).

La presenza e le prospettive di sviluppo della base fiorentina sono state sempre legate alla situazione operativa dello scalo (pista e piazzali di sosta). L'aereo impiegato, fin dall'inizio, è l'Airbus A319 che il vettore mantiene per ora in alcuni esemplari (attualmente 5) in una flotta complessiva di un centinaio di Airbus della "famiglia A320". Il rinnovo della flotta in atto da alcuni anni è basata sui nuovi "ecologici" A320neo, per il momento non impiegabili su Firenze, dove continua ad operare con i più piccoli A319 (non ordinati nella nuova versione "neo").

Bilancio 2021, prospettive 2022

Com'è stato nel 2020, anche per il 2021 non ha granché senso guardare i numeri del traffico aereo, a Firenze come ovunque nel mondo, data l'incidenza ancora della crisi pandemica su spostamenti e viaggi, con gli alti e bassi nel trend di ripartenza seguenti le restrizioni da varianti Covid. I dati del "Vespucci" dello scorso anno (838.025 passeggeri, con un +25,2% sul 2020 e un - 62,9% sul 2019) sono peraltro falsati in negativo dai due mesi di chiusura per lavori (febbraio e marzo), dai soliti disservizi (dirottamenti e cancellazioni) per le criticità della pista attuale e per la riduzione di offerta nei voli nazionali, segmento che ha invece sostenuto il traffico di gran parte degli scali italiani per l'incremento della richiesta di spostamenti interni al paese, soprattutto verso il sud e le isole.

Sul fronte dei voli nel corso del 2021 è mancata la ripresa di Alitalia (diventata ITA Airways da ottobre), si è avuta la cancellazione dei voli nazionali di Air Dolomiti ed il mancato avvio della programmazione di Ego Airways, che ha sospeso tutte le proprie attività (dal "Vespucci" ha effettuato solo pochi voli su Catania e qualche charter rispetto all'operativo annunciato con 8 destinazioni nazionali). Sospesi, nel periodo invernale, anche i voli Air Portugal da Lisbona e Albawings da Tirana.

Al momento di chiudere il notiziario le novità previste per il "Vespucci" nel 2022 sono il ritorno di Volotea, da maggio, con il volo stagionale bisettimanale da Bordeaux (già operato tra il 2013 e 2014 assieme ad altre rotte) con Airbus A319 ed il nuovo volo stagionale bisettimanale da Southampton di British Airways da fine aprile, con Embraer E-Jet, già previsto nel 2021 ma non avviato. La programmazione della ripresa dei voli sospesi nel periodo invernale prevede il ritorno di Blueair da Bucarest (inizio marzo); Austrian Airlines da Vienna, Brussels Airlines da Bruxelles, Air Portugal da Lisbona, Luxair da Lussemburgo (fine marzo), SAS da Copenaghen (aprile), ITA Airways da Roma Fiumicino e Swiss da Ginevra (giugno), Albawings da Tirana (luglio). Vueling prevede la ripresa tra marzo e giugno dei voli per Bilbao, Copenaghen, Myconos, Olbia, Santorini, in aggiunta a quelli operati tutto l'anno reincrementati in alcune frequenze (Amsterdam, Barcellona, Catania, Londra Gatwick, Palermo, Parigi Orly). Le prospettive del traffico 2022 restano naturalmente legate all'evoluzione della pandemia, ma sicuramente ci sarà di nuovo il classico effetto rimbalzo, con crescite superiori alle aspettative appena si allenteranno le restrizioni agli spostamenti, sempre proporzionato alle capacità degli scali di supportare la domanda di voli ed assicurare offerte adeguate.

TOSCANA AEROPORTI

ARCHIVIO IAROSSI

Aeroporto

Anno 26 - Numero 1
N° progressivo 98 - Gennaio-Marzo 2022

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

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