

Con l'entrata in vigore del nuovo operativo (31/3-26/10) è ripresa a pieno l'attività di linea 2024 del "Vespucci", con 39 destinazioni gestite da 19 vettori (41 destinazioni e 20 vettori nello stesso periodo del 2023). Ma in attesa di poter attuare anche qui un masterplan (per realizzare le opere necessarie come avviene in qualunque altro aeroporto del mondo), voli, vettori, cittadini (sorvolati e dirottati) ed operatori (stravolti nel proprio lavoro) restano per ora costretti a convivere col solito quadro di criticità connesse alla pista attuale, condannati a subire ancora le conseguenze di impatti e disfunzioni operative del tutto inutili volute da chi ha finora fermato o frenato la naturale soluzione della nuova pista.





## Aspettando la valutazione ambientale

Al momento di chiudere questo numero (fine aprile) prosegue l'attesa per l'avvio presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) della procedura approvativa del masterplan al 2035, nella forma inedita adottata per l'aeroporto di Firenze (procedura VIA-VAS mai applicata ad altro piano aeroportuale italiano). Avvio che avverrà quando sarà pronta l'infinita documentazione di nuovo richiesta in seguito alla ripartenza con un nuovo masterplan, alla complessa procedura imboccata ed alla risultanza della fase preliminare di VAS conclusa alla fine dello scorso anno.

Si attende quindi questa riattivazione, formalmente su richiesta di ENAC al MASE, con la pubblicazione delle relative documentazioni, perché possa ripartire e riconcludersi il periodo di osservazioni e controdeduzioni, integrazioni, valutazioni, pareri, prescrizioni e approvazioni dei tanti soggetti locali e nazionali richiamati a esprimersi e riarrivare alla casella finale del decreto conclusivo dei due Ministeri dell'Ambiente e dei Beni Culturali. Sperando di non rivedere il "fuoco amico" toscano contro e dentro la procedura e di veder un po' di "entusiasmo" governativo/ministeriale, esternato nello sbloccare e far procedere altre opere infrastrutturali, dedicato anche al masterplan e alla nuova pista del "Vespucci".

### Sottocommissione VAS: parere surreale

Propedeutica all'avvio della VIA-VAS, come accennato sopra, si è conclusa lo scorso dicembre la fase preliminare di VAS, avviata nella fase consultiva nel settembre 2023 con la pubblicazione di 70 documenti sui quali hanno inviato pareri 13 tra enti e istituzioni (individuati come "Soggetti Competenti in materia Ambientale"). Fase finalizzata a raccogliere suggerimenti per la predisposizione della documentazione per la successiva VIA-VAS. Il parere su questa fase preliminare emanato dalla sottocommissione VAS del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica il 29/12/2023 (pubblicato a fi-



LUDO K. HAARE / AIRLINERS.NET

*Eurowings è attualmente l'unica nuova compagnia prevista al "Vespucci" nel 2024, tornata sullo scalo fiorentino con la riproposta del volo da Dusseldorf, attivo dal 30 aprile ed operato con Airbus A319 (nella foto). Il vettore tedesco aveva già operato a Firenze in passato con turboelica Dash 8-Q400 gestiti da LUVG.*

ne gennaio 2024), ha proposto quindi 32 "raccomandazioni e condizioni ambientali" inerenti sette tematiche elencate in 18 pagine, molte riguardanti adempimenti formali o già previsti, alcune più cervelotiche e discutibili, in buona parte originate da osservazioni e richieste contenute nei pareri arrivati da enti toscani (in particolare ARPAT e NURV).

Un parere che però, al di là delle 32 raccomandazioni suggerite alle quali sarà data risposta nelle documentazioni della VIA-VAS, è risultato alquanto surreale per i toni con cui è stato diffuso (e strumentalizzato dai soliti soggetti "contro"), per richieste che riguardano aspetti che erano stati tutti affrontati e risolti fin nei minimi particolari nell'infinita documentazione del precedente masterplan e per una serie di considerazioni annesse che sono lo specchio della situazione cui è stata riportata la questione decidendo di ripartire da zero. Da una parte ridando inevitabilmente il via a discussioni e polemiche sui "massimi sistemi", fuori luogo, fuori tempo e fuori tema nel 2024 e nella fase di valutazione che si dovrebbe svolgere sul nuovo masterplan: disquisizioni sul grado di interesse pubblico

dei progetti per il "Vespucci", ridiscussioni sulle logiche di sistema aeroportuale, riesumazioni di inesistenti alternative negli scali di Pisa e Bologna e in soluzioni ferroviarie, rivalutazioni delle "opzioni zero" (non far nulla per lo scalo dell'area fiorentina), rimessa in discussione anche dell'ultimo Dibattito Pubblico dello scorso anno, ecc.

Dall'altra parte chiamando in causa nelle valutazioni nuovi soggetti (come la suddetta sottocommissione VAS) che, anche comprensibilmente, conoscono poco o nulla della questione, come se fosse iniziata adesso, e con le proprie considerazioni (come quelle in oggetto) attestano la propria disinformazione per tutto ciò che è stato fatto finora (anche solo negli ultimi dieci anni per il precedente masterplan), come d'altra parte essi stessi ammettono dichiarando di non essere tenuti a conoscere, e quindi richiedendo di rifare tutto daccapo (studi e valutazioni).

Da tutto questo sono scaturiti i tempi inevitabilmente lunghi per reimpostare le documentazioni, che vanno in direzione esattamente opposta all'urgenza di risolvere le criticità dello scalo fiorentino.



VOLOTEA



TOSCANA AEROPORTI

*Volotea per Praga e British Airways per Londra Stansted sono gli altri due collegamenti riattivati dal "Vespucci" nel 2024. Il volo con la capitale ceca è la tredicesima destinazione di Volotea dalla base di Firenze ed è operato con Airbus A319 (a sinistra). La rotta dallo scalo londinese di Stansted è gestita da BA Cityflyer con Embraer 190 (a destra) in aggiunta ai collegamenti con il London City Airport della stessa BA Cityflyer, con Heathrow gestiti in proprio da British Airways con A320neo e con Londra Gatwick effettuati con A319 da Vueling, appartenente allo stesso gruppo (IAG) del maggiore vettore inglese.*

# Turisti, passeggeri e falsi allarmismi

**Lo sviluppo previsto per il “Vespucci” con la realizzazione della nuova pista non ha niente a che vedere con il fenomeno dell’over tourism e la pressione del turismo di massa che interessa il centro di Firenze, ma anche questo tema viene distorto e strumentalizzato per cercare alibi contro i progetti e le prospettive dello scalo dell’area fiorentina o per tentare accordicchi politici elettorali.**

Tra le argomentazioni del tutto fuori luogo usate contro l’aeroporto di Firenze sta tornando in auge negli ultimi periodi la falsa tesi (e relativo falso allarmismo) di un legame tra lo sviluppo di passeggeri previsto per il “Vespucci” nel masterplan in attesa di attuazione ed il fenomeno dell’over tourism che interessa Firenze.

Finora tale connessione era propria degli approcci ideologici alla questione, ossia di chi di fronte ai progetti per lo scalo dell’area fiorentina (in particolare la nuova pista), non sapendo più a cosa attaccarsi per andar contro, finiva per appellarsi a disquisizioni sull’idea di città, connessa al fenomeno dell’eccessiva pressione turistica, non comprendendo (facendo finta di non comprendere) la realtà e le problematiche dello scalo con la pista attuale e le reali ragioni della nuova pista, che naturalmente nulla hanno a che vedere con l’incentivare masse di turisti “mordi e fuggi” su Firenze.

Oggi purtroppo, nel clima elettorale che stiamo vivendo e proprio per esso, sentiamo evocare simili falsi allarmismi anche tra chi, pur dichiarandosi favorevole alla nuova pista, cerca spunti per inventare qualche ulteriore paletto da porre allo scalo dell’area fiorentina, tipo bizzarri tetti al numero di passeggeri previsti. Il tutto per tentare di tener su inguardabili accordicchi politici con i soliti soggetti anti-aeroporto, invece di impegnarsi per spiegare loro gentilmente quanto sia infondata la loro contrarietà, compreso il riferimento improprio all’over tourism, per innumerevoli ragioni.

- I numeri del “Vespucci” anche con il massimo sviluppo previsto nel masterplan al 2035 (5,8 milioni rispetto ai 3 attuali), sono sempre numeri limitati: enormemente limitati se paragonati alle masse di arrivi a Firenze da altri mezzi di trasporto, a cominciare dai treni (la sola stazione di S.M. Novella gestisce circa 60 milioni di passeggeri annui); limitati rispetto alle reali potenzialità dello scalo che serve una delle aree a maggiore domanda di traffico aereo in Italia ma che è già frenato dalla limitatezza dei progetti previsti. È bene ricordare che il “Vespucci” riassetato con nuova pista e nuovo terminal resterà dimensionalmente comunque uno scalo di piccole dimensioni, con una delle piste più corte in Italia (ulteriormente accorciata col nuovo masterplan).

- I milioni di passeggeri che arrivano al “Vespucci” non vanno certo tutti nel centro di Firenze, ma si distribuiscono nell’area metropolitana ed oltre, soprattutto in considerazione della tipologia di passeggeri propria dello scalo, in prevalenza legati al mondo del lavoro e delle imprese, e quindi movimentati in una buona quota nei territori della provincia, del pratese, pistoiese, empolese, aretino, senese.

- La disponibilità di un “Vespucci” efficiente (dove si riesca a arrivare e partire con regolarità), com’è stato evidenziato infinite volte in dibattiti, studi e progetti, serve a supportare proprio quel turismo che tutti indicano come da incentivare, legato a eventi, mostre, iniziative culturali, congressi, fiere, ecc., che si ferma e porta risorse, non

certo al turismo “mordi e fuggi”. Turismo di massa che invece, se proprio si vuol collegare al trasporto aereo, si rivolge soprattutto al low cost estremo stile Ryanair, quindi, per l’area fiorentina, agli scali di Pisa e Bologna, entrambi importanti basi del vettore irlandese. E quindi, paradossalmente, chi si appella a preoccupazioni da over tourism, dovrebbe ipotizzare limitazioni all’uso di tali scali ed ai flussi che da lì provengono, non certo al “Vespucci”.

- Preoccuparsi per futuri 5,8 milioni di passeggeri dello scalo dell’area fiorentina (2,8 in più di ora) perché la città “non li regge” appare alquanto fuori luogo, quando scali di altre città simili o minori di Firenze, anche con simili problemi di pressione turistica, o con scali cittadini come e più di Firenze, fanno numeri ben maggiori e prevedono ulteriori grandi crescite senza che alcuno sollevi problematiche o preoccupazioni.

L’esempio più classico è Venezia, città più delicata del mondo, che con il suo aeroporto (7 km da piazza San Marco), peraltro a capacità intercontinentale ufficialmente riconosciuta e attiva, gestisce 11,3 milioni di passeggeri con obiettivo a 20 milioni (più i 3 milioni del secondo scalo dell’area veneziana, a Treviso). Ma basta guardare anche più vicino: Pisa, città di 90.000 abitanti, gestisce sul proprio territorio oltre 5 milioni di passeggeri con obiettivo a 7-8 milioni; o Bologna, 388.000 abitanti, con oltre 10 milioni di passeggeri al “Marconi” ed obiettivi ben più ambiziosi.

- Se si fa riferimento al vago e abusato termine di “city airport” per giustificare tetti al traffico, è da ricordare che, per vicinanza agli abitati e ai centri città, sono city airport i citati scali di Pisa e Bologna (pur essendo a capacità intercontinentale), ma anche Napoli (12,3 milioni), Catania (10,7 milioni), Milano Linate (9,4 milioni), tanto per citarne qualcuno. O,

per andare in Europa, il “London City Airport” nel cuore della capitale inglese, con capacità fino a 6,5 milioni di passeggeri, con 5 milioni raggiunti nel 2019 ed obiettivo a 9 milioni (gestiti con un numero enorme di movimenti - 111.000 quelli autorizzati - data la limitatezza della pista che comporta l’uso di aerei a piccola-media capacità).

- Se infine si vuole ragionare di numeri in termini di pressioni sul territorio, come spesso viene fatto, vale la pena raffrontare i 5,8 milioni di passeggeri previsti al “Vespucci” con i numeri generati da altri attrattori della piana, su tutti i tanti centri commerciali, a cominciare da “I Gigli” di Campi Bisenzio che già ora attrae circa 20 milioni di visitatori all’anno, peraltro tutti movimentati in auto sul sistema viario metropolitano.

Tutto questo per ribadire quanto sarebbe del tutto ingiustificato e inaccettabile, sulla scia di soliti strabismi, doppiopesismi e tesi infondate e per interessi campanilistici o elettorali, qualunque altro ulteriore accorpamento delle prospettive del “piccolo” scalo che ci ritroviamo nell’area fiorentina, già autolimitato nelle dimensioni e nel traffico rispetto alle potenzialità ed all’effettiva domanda del bacino di riferimento.



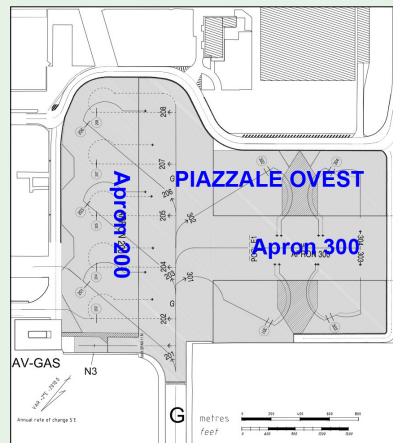
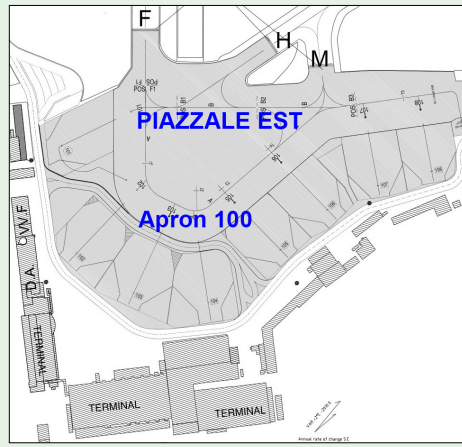


## Piazzali aeromobili "ridisegnati"

Come da antica tradizione aeroportuale fiorentina, in mancanza per ora dei nuovi progetti necessari e previsti nel masterplan, si deve ottimizzare quel che c'è. Nelle scorse settimane è stata la volta della risistemazione dei piazzali di sosta aeromobili, da tempo insufficienti e nella parte principale, il piazzale est (lato aerostazione) ancora con la conformazione bizzarra determinata dall'andamento dell'antica via del Termine, come quasi cento anni fa, per i veti finora posti ad ogni progetto di regolarizzazione (della forma) ed ampliamento oltre tale strada, verso l'area libera di Castello.

I due piazzali esistenti, entro l'attuale sedime aeroportuale, sono stati quindi in parte risagomati e ridisegnati nelle piazzole, con un intervento, già apparso nella sua definizione lo scorso anno sulle carte aeronautiche (AIP ENAV, nelle immagini a fianco), che ha riguardato tutte e tre le aree di sosta, "apron 100", "apron 200" e "apron 300", con l'obiettivo di predisporre un maggior numero di stand adeguati ad ospitare i nuovi velivoli A320neo e Embraer 195 E2, finora accettabili per spazi di manovra solo su poche piazzole e quindi limitati nell'uso sul "Vespucchi".

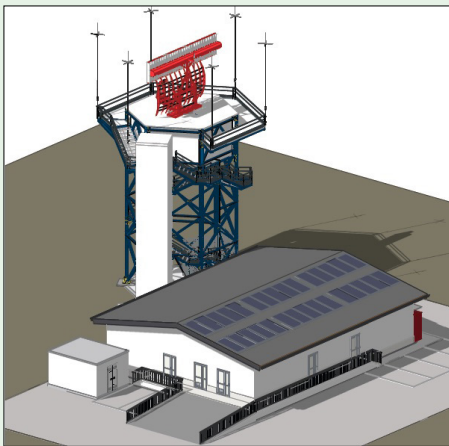
Il piazzale est, dalla parte del terminal, ha visto una risagomatura per ricavare una nuova piazzola di sosta, verso l'area che ospitava i velivoli dell'aeroclub di Firenze,



portando da sette e otto le piazzole disponibili per i velivoli di linea, e il ridisegno delle piazzole esistenti. Il piazzale ovest, in origine destinato all'aviazione generale ma sempre più usato anche per i voli di linea data la scarsità di spazi sul piazzale est, ha visto il ridisegno delle piazzole, con la configurazione massima per l'apron 300 portata da sei a quattro stand e la risagomatura degli stand apron 200.

Nel complesso le piazzole disponibili sul "Vespucchi" sono diminuite di un'unità, ma adesso sono in gran parte fruibili per i nuovi velivoli citati, favorendo l'impiego al "Vespucchi" di questi nuovi aerei ecologici che i vettori intendano utilizzare, nelle versioni compatibili con la pista attuale, in attesa che la nuova pista consenta anche a Firenze la completa transizione ecologica verso le nuove flotte di velivoli. Ed in attesa che l'attuazione del masterplan permetta il necessario ampliamento delle aree di sosta e la nuova configurazione, con l'area est dedicata all'aviazione commerciale e l'area ovest all'aviazione generale, oggi pesantemente limitata nella capacità di parcheggio costringendo ogni giorno velivoli a scaricare i passeggeri a Firenze e andare a parcheggiare in altri scali

(Bologna, Genova, Pisa, Perugia, ecc.), con tutte le disfunzioni, costi e impatti conseguenti.

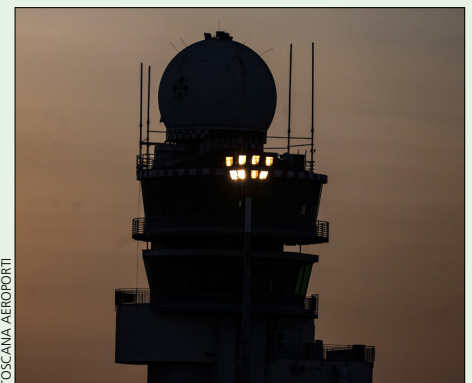


## Nuovo apparato radar

Tra le opere programmate per migliorare la funzionalità del "Vespucchi" rientra il riposizionamento dell'apparato radar entro l'attuale sedime dello scalo, in sostituzione della vistosa struttura sferica bianca posta sopra la torre di controllo. Il progetto, promosso da ENAV (ente nazionale responsabile della gestione del traffico aereo) nell'ambito dei propri investimenti per la rete aeroportuale italiana, prevede la realizzazione di un nuovo impianto a traliccio e di un edificio tecnico e di servizio annesso di circa 300 mq, che saranno collocati lungo il perimetro est del sedime aeroportuale, con posizione e dimensionamento in altezza compatibile con i vincoli della pista (attuale e nuova). L'intervento è riportato nelle relazioni e cartografie del nuovo masterplan, ma segue un procedimento separato, già avviato per le verifiche ambientali presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, non collegato all'iter del piano generale.

## Stop ai ritardi notturni

Dallo scorso 31 marzo è entrato in vigore il notam concordato tra enti locali e autorità aeroportuali che impone orari più rigidi allo scalo fiorentino, con voli normalmente schedabili fino alle 23:00 (tranne tre voli programmati entro le 24:00 al momento mantenuti), atterraggi in ritardo accettati non oltre le 00:15 e divieto di atterraggio e decollo tra le 00:15 e le 6:00 (salvo le deroghe di legge). Il provvedimento è stato disposto per attenuare i disagi sugli abitati a ridosso della pista attualmente sorvolati, ma va ad acuire i disagi per i passeggeri dei voli in ritardo (in gran parte a Firenze forzosamente causati dalle disfunzioni della pista attuale), di notte dirottati altrove (fuori regione) o costretti a rimanere a terra sullo scalo di partenza. Una situazione che in realtà potrà trovare soluzione solo con la realizzazione della nuova pista.



## “Guidoni”: stazione poco “aeroportuale”

Si è conclusa lo scorso febbraio la procedura ambientale sul progetto di RFI, concordato con gli enti locali, della nuova stazione “Guidoni”, una procedura di “verifica di assoggettabilità a VIA” avviata nel luglio 2023 e terminata con tale adempimento, chiuso con esito positivo con prescrizioni (senza necessità di vera e propria VIA). Il progetto riguarda la nuova stazione posizionata sul rilevato della ferrovia per Empoli-Pisa, funzionale principalmente ad integrarsi con l’hub intermodale “Guidoni” dove già fermano la tranvia (linea 2), bus urbani ed extraurbani e dove si trova un’area di parcheggio auto che verrà notevolmente potenziata.

Rispetto alla struttura che era stata presentata in precedenza, prevista all’inizio di viale XI Agosto sul tratto di ferrovia più vicino all’esistente parcheggio “Guidoni”, la stazione è stata leggermente spostata, posizionata sullo stesso rilevato ferroviario ma vicino all’imbocco del tunnel della tranvia che arriva da via di Novoli, risultando adesso in posizione intermedia tra le fermate della tranvia “Montegrappa” e “Guidoni”. Questo riposizionamento ha allontanato un po’ la stazione dall’area intermodale, allungando il percorso pedonale che già era previsto per raggiungerlo, adesso di 250 metri, configurato come una passerella in quota che dal terrapieno ferroviario passa sopra viale Guidoni e poi, girando di 90 gradi, sopra viale XI Agosto, per poi scendere nell’area del parcheggio (con scala e ascensore).

La stazione ferroviaria “Guidoni” risulterà di fatto la più vicina all’aeroporto “Vespucci” e per questo viene indicata anche come stazione “aeroportuale”. In realtà però in tale ottica la funzionalità non sarà proprio ottimale (come evidenziato in passato su questo notiziario commentando il progetto che veniva delineato), per il posizionamento su una linea ferroviaria (Empoli-Pisa) che non serve la principale direttrice metropolitana del bacino del “Vespucci” (Prato-Pistoia), per l’effettiva distanza dall’area terminale del “Vespucci” (circa un chilometro), per la rottura di tratta con cambio mezzi e per il percorso tortuoso necessario per raggiungere il terminal aeroportuale: discesa dal treno in quota sul terrapieno, percorso sopraelevato di circa 250 metri, discesa nell’area del parcheggio, discesa verso la stazione in-

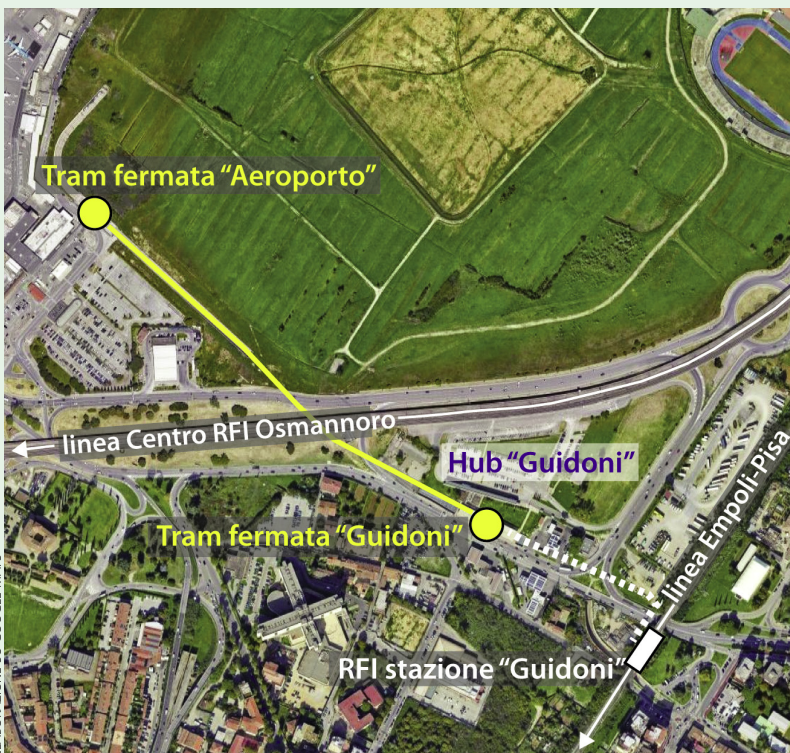


terrata “Guidoni” della tranvia, salita sul tram per fare il tratto fino alla successiva fermata “Vespucci” e quindi raggiungere con un ultimo tratto a piedi il terminal aeroportuale.

Mentre prende corpo questo progetto, senza dubbio ottimale come hub per tram, treno regionale (direzione Empoli-Pisa-Livorno), auto, bus, ma poco “aeroportuale”, vale la pena ricordare quella che in passato doveva essere la vera stazione “Aeroporto”, prevista (e disegnata sulle carte) sulla linea giusta, ossia sui binari che dagli anni ‘80 passano a pochi metri dall’aeroporto (il raccordo ferroviario in sopraelevata che per ora finisce al centro tecnico di RFI dell’Osmannoro) e che avrebbero dovuto proseguire sulla direttrice Prato-Pistoia costituendo un importante asse metropolitano su ferro, con stazione pas-

sante proprio presso il “Vespucci” a disposizione dell’utenza proveniente da tale direttrice. Inizialmente la stazione era prevista in corrispondenza del parcheggio scambiatore Palagio degli Spini a fine autostrada A11, dove allora era stato localizzato il grande hub tra tutte le modalità di trasporto (aereo compreso), successivamente venne ipotizzata spostata sulla stessa linea in corrispondenza del parcheggio “Guidoni”, dove sarebbe risultata a pochi metri dal nuovo terminal adesso previsto al “Vespucci”, raggiungibile con un percorso pedonale molto più breve e senza cambio di mezzi.

Questa possibilità resta sempre fattibile e potrebbe essere supportata dall’idea attuale di recuperare il progetto della tratta su ferro Peretola-Prato con un metro-treno. Al momento però è un’ipotesi futuribile e per ora, anche in questo aspetto, Firenze si distingue da ogni altra realtà, dove gli aeroporti vengono connessi alle ferrovie sfruttando sempre i binari esistenti più prossimi allo scalo o realizzando appositi raccordi per avvicinare più possibile la fermata “Aeroporto” ai terminal aeroportuali ed evitare rotture di tratta e percorsi troppo lunghi e complessi che azzoppino la funzionalità del servizio.



ELABORAZIONE SU GOOGLE MAPS



## Uscita aeroporto: com'era, com'è, come sarà

Come noto a chiunque abbia a che fare col "Vespucci", dallo scorso 13 ottobre l'uscita dall'aeroporto verso la città è stata resa più difficoltosa dall'eliminazione del semaforo che regolava l'attraversamento di viale Luder. Semaforo che era indubbiamente una stranezza in ottica di immissione in autostrada A11, ma che era lì proprio in funzione della viabilità aeroportuale (ed anche per l'accessibilità pedonale e ciclabile allo scalo), data l'assenza di soluzioni viarie più adeguate da/per lo scalo che sarebbero state logiche in situazioni come queste (sottopassi o sovrappassi di viale Luder o interrimento dello stesso viale Luder con passaggio sopra a raso) ma qui mai realizzate e via via rese più complesse o irrealizzabili per altre opere fatte nell'area (viadotto ferroviario, tunnel tram). Così come non ha avuto seguito l'ipotesi che era stata fatta anni fa, quando erano in discussione diversi assetti viari e funzionali per l'area Mercafir, di indirizzare l'uscita dal "Vespucci" su una nuova viabilità collegata direttamente al viale XI Agosto ed alla direttrice verso Novoli evitando attraversamenti ed immissioni su viale Luder e sullo snodo di fine autostrada.

L'attuale situazione viaria in uscita dallo scalo verso Firenze, con la difficoltà (e potenziale pericolosità) di dover attraversare in diagonale, in poco spazio (circa 150 metri) le tre corsie di viale Luder immettendosi quasi sempre da fermo nei flussi di mezzi ora lanciati verso l'autostrada, è una soluzione provvisoria, in attesa dell'assetto definitivo che sarà realizzato con l'attuazione del progetto complessivo dello snodo di Peretola. Assetto che allevierà il disagio/pericolo dell'attraversamento dei flussi viari (dovrà comunque essere effettuato per spostarsi da sinistra a destra, ma in uno spazio maggiore), ma allungherà notevolmente il tragitto da fare tra uscita del "Vespucci" e l'imbocco della viabilità in direzione centro città, con un percorso di circa 1,5 km rispetto ai 70 metri da percorrere quando c'era il semaforo e i circa 200 metri attuali.

Nelle tre immagini a fianco com'era, com'è e come sarà la connessione tra l'uscita dal "Vespucci" e la viabilità in ingresso alla città.



## Terminal, vigne e battute fuori luogo

Lo scorso febbraio ha fatto il giro sui media di tutto il mondo il progetto del nuovo terminal previsto all'aeroporto di Firenze



per la particolarità del grande vigneto (7,6 ettari, 38 filari) che sorgerà sulla copertura e che caratterizzerà l'immagine dello scalo. Diffusa a livello internazionale dai progettisti - lo studio Rafael Viñoly Architect - l'anticipazione grafica del progetto, qui già ben nota, è rimbalzata ovunque su giornali e siti informativi, generici e specializzati in aviazione, urbanistica, architettura, ecc.

Inevitabilmente non sono mancati commenti di vario tipo, compreso chi, dalle nostre parti, ha preso spunto per dar conto anche per questo, denigrando la stessa idea di poter pensare ad una produzione vinicola in un sito aeroportuale per ciò che ne uscirebbe, dando per scontato una contaminazione inaccettabile del prodotto. Ad essi vale la pena ricordare che da sempre attorno agli aeroporti sono presenti coltivazioni e attività agrarie e di allevamento di vario tipo, anche di qualità o biologiche (ad esempio, in Toscana, nel parco limitrofo allo scalo di Pisa). Ed esistono da tempo esempi di produzioni anche in aeroporto, come quella del miele (ne abbiamo parlato più volte su queste pagine), ricavato da alveari insediati in aeroporto come sentinelle per il monitoraggio degli inquinanti nell'aria e, a fronte degli ottimi risultati riscontrati, divenuti fonte di un prodotto di qualità messo in vendita dai gestori aeroportuali.



# Toscana in Italia: dati ENAC

È stato pubblicato da ENAC l'annuale report sul traffico aereo nazionale relativo al 2023, primo anno di piena ripresa del traffico post-pandemia che aveva falsato i dati 2020, 2021 e 2022 e che quindi torna ad essere significativo rispetto alla normale evoluzione che si era fermata nel 2019. I dati riguardano i 45 aeroporti che hanno ospitato voli commerciali (gli stessi del 2019) che, nel complesso, nel 2023 hanno gestito 196.793.157 passeggeri su linea, charter e aerotaxi (erano stati circa 191 milioni nel 2019) e 1.061.343 tonnellate di merce (1,06 milioni nel 2019) su 1.473.198 movimenti (1,52 milioni nel 2019).

## Traffico per Regioni

Le tabelle nella pagina mostrano i dati di traffico accorpati per regioni (nostra elaborazione), relativi a passeggeri, movimenti e merci (linea, charter, aerotaxi). Rispetto al 2019, nel traffico passeggeri, spiccano le crescite di Lombardia (nel 2023 primo polo aeroportuale superando il Lazio), Sicilia, Campania, Emilia Romagna, Piemonte e Puglia (che sale dal 9° all'8° posto). Tra i poli aeroportuali minori si distinguono, pur con numeri contenuti, le crescite di Umbria e Trentino, per lo sviluppo dei voli sugli scali di Perugia e Bolzano.

Considerando i singoli aeroporti, tra i primi dieci per passeggeri è uscito Roma Ciampino ed è entrato Bari. Queste le posizioni: Roma Fiumicino (40,2 milioni), Milano Malpensa (25,8), Bergamo (15,9), Napoli (12,3), Venezia (11,3), Catania (10,7), Bologna (10), Milano Linate (9,3), Palermo (8,1), Bari (6,4). Nel corso del 2023 crescite a due cifre sul 2019 fra gli scali maggiori sono state registrate a Olbia (+12,6%), Brindisi (+11,1%)

**Nel 2023 la Toscana è tornata a superare gli 8 milioni di passeggeri, come nel 2019, posizionandosi al 9° posto tra le regioni italiane.**



e Palermo (+10,2%). Nuove soglie "milionarie" sono state superate da Bergamo (14 e 15), Napoli (11 e 12), Bologna (10), Palermo (8) e Firenze (3).

## Toscana

Nel 2023 la Toscana ha superato di nuovo la soglia degli 8 milioni di passeggeri, che era stata passata la prima volta nel 2019, anche se il totale (8.150.080) è stato leggermente inferiore e la posizione tra i poli regionali è scesa dall'ottavo al nono posto (sorpassata dalla Puglia). Sceso di una posizione anche il dato dei movimenti (dal 7° all'8°

posto), pur a fronte di un incremento numerico (per il superamento da parte della Sardegna), mentre si è confermata la posizione per le merci (5° posto).

I dati per singoli aeroporti relativi ai due maggiori scali toscani, sempre in rapporto al 2019, evidenziano la salita di Pisa dal 12° all'11° posto per passeggeri, nel 2023 di nuovo oltre la soglia dei 5 milioni (5.076.436), e nei movimenti (38.906), confermandosi 8° per le merci (12.570,5 tonnellate). Firenze, come accennato in precedenza, ha superato per la prima volta la soglia dei tre milioni di passeggeri (3.063.282), salendo dal 19° al 18° posto tra gli scali commerciali e salendo dal 15° al 12° posto per movimenti (35.017), mentre resta sempre marginale la posizione per le merci (24°, con 20 tonnellate) indotta dalla situazione infrastrutturale dello scalo e dal ruolo regionale in questo segmento demandato in prevalenza a Pisa.

Nel documento ENAC sono presenti tante tabelle e analisi su vari aspetti, con varie informazioni. Tra queste troviamo che nel 2023 la tratta internazionale più trafficata della Toscana si è confermata quella tra Firenze e Parigi di Air France, con 448.121 passeggeri, mentre a livello nazionale la prima tratta è stata quella tra Pisa e Palermo di Ryanair, con 274.510 passeggeri. Nei numeri totali di traffico dei due scali, i passeggeri internazionali sono risultati l'86% a Firenze ed il 75% a Pisa (25% a Pisa e 14% a Firenze i nazionali).

I numeri toscani nelle statistiche ENAC comprendono anche l'aeroporto di Marina di Campo al 40° posto con 4.297 passeggeri (su 834 movimenti) e Grosseto al 41° posto con 3.065 passeggeri (su 1.414 movimenti).

## Passeggeri

polo aeroportuale	passeggeri
1 Lombardia	51.282.935
2 Lazio	44.165.863
3 Sicilia	21.017.715
4 Veneto	17.770.947
5 Campania	12.380.580
6 Emilia Romagna	10.589.165
7 Puglia	9.719.490
8 Sardegna	9.653.060
<b>9 Toscana</b>	<b>8.150.080</b>
10 Piemonte	4.671.200
11 Calabria	3.384.293
12 Marche	1.492.566
13 Liguria	1.287.274
14 Friuli Venezia Giulia	930.219
15 Abruzzo	854.253
16 Umbria	537.653
17 Trentino Alto Adige	79.647
18 Valle d'Aosta	170

## Movimenti

polo aeroportuale	movimenti
1 Lombardia	394.975
2 Lazio	296.624
3 Sicilia	148.244
4 Veneto	130.110
5 Campania xxx	88.331
6 Emilia Romagna	83.483
7 Sardegna	79.102
<b>8 Toscana</b>	<b>76.171</b>
9 Puglia	70.543
10 Piemonte	37.262
11 Calabria	25.659
12 Liguria	12.647
13 Friuli Venezia Giulia	8.476
14 Abruzzo	7.166
15 Umbria	5.526
16 Marche	5.377
17 Trentino Alto Adige	3.401
18 Valle d'Aosta	90

## Merchi e posta (ton.)

polo aeroportuale	merci e posta
1 Lombardia	721.552,0
2 Lazio	203.584,0
3 Veneto	43.896,2
4 Emilia Romagna	41.174,8
<b>5 Toscana</b>	<b>12.589,8</b>
6 Campania	10.102,8
7 Sicilia	8.242,9
8 Marche	6.957,1
9 Sardegna	6.636,4
10 Puglia	4.612,0
11 Calabria	1.683,5
12 Friuli Venezia Giulia	177,0
13 Piemonte	70,0
14 Liguria	43,3
15 Trentino Alto Adige	2,2
16 Abruzzo	0,5
17 Umbria	0
18 Valle d'Aosta	0

# 1974-2024: 50 anni di "questione aeroportuale"

Se l'attesa della nuova pista per l'aeroporto di Peretola ha origini ancora più antiche (secondo dopoguerra), con il 2024 siamo arrivati al mezzo secolo esatto dall'atto regionale toscano (9 aprile 1974) che cancellò il nuovo aeroporto di Firenze San Giorgio a Colonica quasi in costruzione e dette inizio alla "questione aeroportuale" fiorentina e toscana arrivata irrisolta fino ad oggi. Per l'occasione rimettiamo in evidenza lo stesso testo dedicato nel 2014 ai 40 anni dall'infelice riorrenza (Aeroporto n. 67) a fronte delle resistenze presenti anche allora alla costruzione del sistema aeroportuale toscano ancora

**50 anni fa veniva cancellato il nuovo aeroporto di San Giorgio a Colonica. L'errore epocale di allora deve essere di monito nelle decisioni per il sistema aeroportuale toscano oggi ancora possibile.**

procedono (masterplan e relative attuazioni) indipendentemente dal colore dell'amministrazione di turno.

Da nessuna parte naturalmente mancano spunti di polemica, spiriti campanilistici, immancabili comitati contro, ma da nessun'altra parte arrivano alla deriva auto-

(Lega, Fratelli d'Italia e Forza Italia) che anch'essi, per campanilismi, localismi o personalismi, mostrano gli stessi sconcertanti atteggiamenti anti-aeroporto di Firenze (dal deprimente spettacolo della politica pratese a vari ambiti della piana e del pisano).

Da sinistra a destra e da destra a sinistra tutte le forze politiche in cariche amministrative o aspiranti tali con le prossime elezioni dovrebbero riflettere su questa situazione tutta Toscana, che da 50 anni fa della nostra regione una vera e propria "barzelletta" del settore aeroportuale nazionale, ma che non fa per niente ridere.

## 1974-2014: 40 anni di "questione aeroporto"

«Ritendo noto che da fronte dell'esplicito pronunciamento della Regione Toscana competente per insediamenti territoriali decise l'attuale impegno per l'aeroporto di Firenze e procedendo nel senso da via usciacolo (...)». Con questo telegramma, inviato ai primi di maggio del 1974 dal ministro dei Trasporti Luigi Billi al presidente della Regione Toscana Lello Lapoglia, il Governo prendeva atto della decisione di rifiutare la costruzione della nuova pista di Firenze San Giorgio a Colonica, sanata con voto del consiglio regionale il 9 aprile 1974, e della richiesta di direttore gli otto miliardi di lire stanziati per lo scalo fiorentino al racconto ferroviario tra stazione e operazione di Pisa (il bilancio ora in smantellamento).

**40 anni fa veniva cancellato il nuovo aeroporto di San Giorgio a Colonica. L'errore epocale di allora deve essere di monito nelle decisioni per il sistema aeroportuale toscano oggi ancora possibile.**

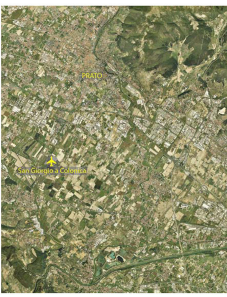
re conferma di come tale tipo di decisione sia sempre risultata quella preferibile per una struttura di volo inserita nel territorio della piana tra Firenze e Prato in ragione di orografia e di venti, oltre che (oggi) per il migliore rapporto (minore impatto) con gli abitati.

Vale invece la pena ricordare bene il fatto grande nelle pianificazioni infrastrutturali toscane (e nella pianificazione aerona-

zionale Firenze San Giorgio a Colonica (datata data per fatto dalle autorità nazionali) come pieno principio, connotatamente posizionale in ragione di principi di bacino di utenza regionale: Pisa San Giusto, scalo di primaria importanza militare, con ruolo civile a servizio dell'area costiera e di supporto per l'intero della regione; Firenze Peretola, mantenuto con un ruolo minore, per l'aviazione generale e turistica. Tale assetto avrebbe creato un sistema coerente, secondo le normali regole della domanda di traffico e dei bacini di utenza. Un sistema molto simile, ad esempio, a quello esistente in Veneto, regione per molti aspetti assimilabile alla Toscana e indiscusso terzo polo aeroportuale nazionale, con il sistema di Venezia e l'aeroporto di Verona e circa cento km dal capoluogo regionale (peraltro affiancati entrambi da altri scali turistici e militari nei rispettivi territori).

### Sistema possibile

Il sistema ottimale negativo 40 anni fa, ovviamente, non è più recuperabile per il venti meno dei pieno principio e con esso dello scalo di Pisa non avrebbe potuto avere la Toscana. Ma le funzioni dei due scali "rimasti" in base alle rispettive localizzazioni rispetto al bacino di utenza sono le stesse di allora. Incrementale, nel caso di Pisa dall'evento del fenomeno low cost che ha accentuato il potenziale ruolo regionale; in caso dello scalo di Firenze (passato a servizio della centralità di San Giorgio a Colonica) dalla necessità di sopporre con l'assegnamento di una struttura esistente (nuova pista) alla mancanza di una



La localizzazione nella piana dove doveva sorgere negli anni '70 l'aeroporto di San Giorgio a Colonica, circa 12 km dal centro di Firenze, 6 km dal centro di Prato e 7 km dallo scalo di Peretola. La pista progettata allora sarebbe andata in orientamento previsto per la nuova pista del "Vespucci". Lo scalo si sarebbe trovato oggi al centro del futuro parco della piana.

### 2014 o 1974?

Ricordiamo il 40° anniversario del rifiuto di San Giorgio a Colonica non per ripercorrere lo storia, raccontata infinite volte e ripetibile per chi fosse interessato a un'analisi in tanti articoli e pubblicazioni: dai primi studi degli anni '50 nell'ambito della pianificazione urbanistica di Firenze e del territorio provinciale alla concezione dello scalo di San Giorgio a Colonica, affossato quando il progetto, oltre che finanziato da apposita legge statale, era già stato approvato dai competenti ministeri e reso esecutivo ed era stato già redatto il primo particolare per l'aeroporto delle aeree (come ricordava il sindaco di Firenze Buzzi, contestando la decisione della Regione, in una nota alla Commissione del Senato che ratificò le decisioni toscane).

Di questa vicenda richiamiamo qui solo un particolare tecnico, significativo in ottica attuale: la pista progettata a San Giorgio a Colonica aveva orientamento 114/294°, ossia sostanzialmente lo stesso della nuova pista prevista per lo scalo di Peretola, cui l'ufficiale ministero dell'Aeroporto n. 67

**Sistema perso**  
Il sistema aeroportuale toscano che doveva nascere quaranta anni fa era imperniato su tre scali, secondo lo schema delineato negli anni '50 da "Rapporto Linea": studio ministeriale sull'assetto aeroportuale no-

struttura più adeguato nell'area fiorentina in questo assetto al sistema possibile oggi in Toscana, un assetto che in 18 anni abbiamo dell'indole tante volte su questo notiziario ma che proprio nell'anniversario del errore epocale del 1974 vale la pena ricordare come le evoluzioni della vicenda in corso.

Il "Galle" di Pisa scalo principale, in grado di accogliere ogni tipologia di traffico che possono mantenere in grado di funzionalità a fronte dell'estesa distanza (80 km e un'ora di percorrenza) dal principale bacino di traffico regionale, ossia voli low cost, merci, charter turistici, intercontinentali. Il "Vi-

## 1974-2014: 40 anni di "questione aeroporto"

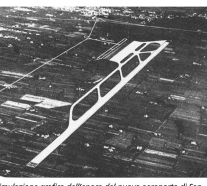
spuoc" di Firenze scalo principale per l'area metropolitana Firenze-Prato-Pollina e la Toscana centrale con specializzazioni nei voli per i grandi hub (vecchi e nuovi) e le maggiori città del continente europeo e del bacino del Mediterraneo, con un'inevitabile quota di traffico low cost e charter, pur minoritaria per ragioni di capacità che in ogni caso porterebbe a dare preferenza ai voli di linea e a vetture localizzate.

Il concetto è sempre il solito: per scali localizzati e distanti come Pisa e Firenze non è attuabile una suddivisione più netta tra tipologie di voli e di utenti, peraltro quasi mai attuata sostanzialmente neppure nel caso di veri "sistemi", cioè dove convolvono due o più scali a servizio di una stessa città o area metropolitana. La relazione realistica per gli scali di Pisa e Firenze resta quindi sempre quella di un rafforzamento delle specializzazioni esistenti gli ben definite e descritte sopra.

### Normalizzazione e risesto

Un rafforzamento del sistema che passa però ineluttabilmente dalla soluzione delle criticità strutturali e dai conseguenti adeguamenti delle distorsioni di traffico e di mercato indotte per decenni proprio dallo stato di carenza infrastrutturale. Per Firenze ciò significa in primo luogo la realizzazione della nuova pista, con la ormai nota finalità: innanzi tutto la regolarizzazione operativa dei voli, ossia una funzionalità operativa non più in balia di ogni minimo fenomeno meteorologico e una conseguente normale evoluzione del traffico aereo; quindi, la piena valorizzazione delle capacità dei vetoli di trattamento (carico, raggio d'azione) con l'affollazione dei voli di corto-medio raggio che molti vettori attendono di poter offrire dal "Vespucci" in risposta a un'esistente elevata domanda di traffico del bacino d'utenza (dall'area fiorentina si origina gran parte della domanda inversa di traffico verso della Toscana).

Per Pisa, in ottica regionale e di sistema,



Simulazione grafica dell'epoca del nuovo aeroporto di San Giorgio a Colonica nella piana tra Firenze e Prato. La pista aveva orientamento simile alla nuova pista prevista a Peretola.

rafforzamento significa innanzi tutto il consolidamento del ruolo primario nel low cost, ossia nella capacità di generare nuovo traffico incoming verso la Toscana da ogni area europea e mediterranea che si inserisce con i propri scali nella rete dei vettori a basso costo (identificati soprattutto in Ryanair, Quid, il recupero di un ruolo più canonico nei segmenti di traffico che un tempo erano gestiti da voli charter turistico, ancora oggi con numeri assolutamente inadeguati alla rilevanza della nostra regione, e il traffico merci, anch'esso con numeri molto bassi rispetto ad altri scali e altre regioni).

In entrambi i casi - merci e charter - attualmente lo scalo di trattamento dell'Italia centrale è di gran lunga Bologna. Infine, il potenziale ruolo intercontinentale operato con grandi velivoli (wide body), ruolo che lo scalo di Pisa manteneva in esclusiva in Toscana (per dimensione di pista ma che di "Galle" realmente non è prevedibile che possa avere grandi sviluppi sul fronte della linea diretta alla localizzazione dello scalo in relazione al principale bacino d'utenza regionale e dell'Italia centrale (il traffico intercontinentale toscano continuava a svolgersi prevalentemente tramite scalo intermedio nei grandi

hub). Lo stesso piano nazionale degli aeroporti riconosce solo Venezia come scalo di riferimento per voli di linea intercontinentali ai di fuori di Roma e Milano. Per Pisa sarebbe auspicabile invece un incremento nella gestione di voli a lungo raggio nelle merci e nel charter, compatibilmente con la capacità dello scalo (spazi per la sosta di grandi velivoli).

In queste specializzazioni di massima, Pisa e Firenze manterrebbero inevitabili parziali sovrapposizioni di offerta in alcuni segmenti di traffico che possono a dispetto svolgersi entrambi in funzione dei propri bacini primari e che non sono demandabili a scali lontani (voli nazionali, voli per le maggiori città europee e gli hub). In questo segmento potrà essere un riassetto di traffico, conseguente della normalizzazione infrastrutturale e della coerenza delle istituzioni (Vespa, Prato, etc.), inevitabilmente, anche il distacco verso Firenze di qualche vettore finora bloccato dallo stato del "Vespucci" (sia da Pisa, sia da Bologna), ma a fronte di adeguata domanda di traffico uno stesso vettore potrà anche rimanere ad operare su più scali, come già avviene oggi e come avviene normalmente in altri contesti dove convolvono più aeroporti.

### Premomoria

In sostanza, come già detto, non c'è assolutamente nulla di nuovo rispetto a quanto delineato infinite volte per il sistema toscano, scalo che non può proprio essere il nuovo né da inventare in una questione aeroportuale che è sempre la stessa e da decenni attende "toto" che siano attuate le stesse possibili risposte (infrastrutturali e di mercato) indipendenti da chi e come gestisce il tutto. Ma è utile ricordare questi concetti, come premomoria, finché la Toscana continua ad atteggiare l'arfanima di pianificatori a tavolino di voli e vettori, piuttosto che concretizzarli in necessarie infrastrutture aeroportuali nell'interesse pubblico generale.

## Nustrini, cinquant'anni fa

La fotografia della situazione aeroportuale fiorentina riproposta qui accanto, che potrebbe sintetizzare qualunque studio attuale sulla questione, apriva un articolo scritto nel 1964 sulla rivista specializzata Alata Internazionale del compianto Luciano Nustrini, uno dei principali protagonisti della vicenda aviatrice fiorentina (e co-fondatore della nostra Associazione). Nustrini, oltre ad occuparsi del progetto per il nuovo aeroporto di San Giorgio a Colonica assieme all'ing. Carra, come noto elaborò anche varie proposte per lo scalo di Peretola con la nuova pista "parallela" all'autostrada e nell'articolo di 50 anni fa soffermava tali progetti con considerazioni del tutto attuali: l'assoluta urgenza (nel 1964!) di decisioni per uno scalo adeguato nell'area fiorentina; l'impossibilità in tal senso della soluzione Pisa (scalo militare e troppo lontano), le ragioni a favore della localizzazione "parallela" all'autostrada A11 per la nuova pista di Peretola. Il testo integrale dell'articolo è disponibile sul sito della nostra Associazione, nella sezione Documenti/Rassegna Stampa/Articoli Storici.

possibile (dieci anni fa come oggi) adeguando nelle infrastrutture e nell'operatività gli scali esistenti di Firenze e Pisa. Testo da rileggere naturalmente aggiornando i riferimenti temporali, slittati di altri dieci anni, ma tutt'oggi purtroppo del tutto valido nelle considerazioni per il punto cui è stata riportata la questione nel continuo gioco dell'oca imbastito sullo scalo dell'area fiorentina e per le assurde resistenze variamente interessate che ancora permangono in pezzi di istituzioni, partiti ed esponenti politici nel dare soluzione alle criticità del "Vespucci" con la nuova pista ed alla creazione del sistema toscano.

Posizioni autolesionistiche che continuano a rendere la Toscana un caso unico in Italia (ed oltre) in una questione che in ogni altra regione vede impegno bipartisan sostanzialmente di tutte le formazioni politiche nel supportare i progetti per i propri scali, che

struttiva toscana. Perfino le formazioni politiche che storicamente o "patologicamente" anti-aeroporto, dalle sinistre più fedeli ai "niet" del PCI anni '70 al Movimento Cinque Stelle, che solo a Firenze si è fatto paladino del peggior anti-aeroporismo, altrove si comportano in modo ben diverso, senza intracciare alcun piano aeroportuale. Ciò anche a fronte di aspetti connessi ai progetti o alla presenza dell'infrastruttura simili (a volte anche più problematici o discutibili) ed anche quando si tratta di supportare lo sviluppo (anche nelle piste di volo) di un secondo, terzo o quarto scalo della regione, anche a distanze inferiori di quanto siano i due scali di Firenze e Pisa (basti pensare a Campania, Puglia, Sardegna, Sicilia, Veneto, Lombardia, Abruzzo, Emilia Romagna, ecc.).

Ma stesso discorso vale per quelle componenti di centro-sinistra (PD) e centro destra

# Aeroporto

Numero 28 - Numero 2  
N° progressivo 107 - Aprile - Giugno 2024  
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: assogianotti@gmail.com