



## Notiziario dell'Associazione "V. Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze

### Studiare e Allungare

Nel momento in cui uscirà questo numero di *Aeroporto* potrebbero essere noti i risultati del nuovo studio commissionato dalla Camera di Commercio per valutare i benefici dell'allungamento della pista esistente. L'iniziativa, che prova a smuovere una situazione stagnante, era stata preannunciata alcuni mesi fa dal presidente Mantellassi assieme all'impegno a sostenere **almeno questo progetto** nel momento in cui prendeva atto del tramonto dell'ipotesi nuova pista. L'impegno è stato rispettato e vedremo quindi quanto verranno soppesati questi benefici. A questo punto però va da sé che, qualunque sia la loro entità, rendere funzionale la pista esistente rappresenta una scelta obbligata. Noi lo chiedevamo comunque anche quando si ipotizzava quella nuova perché in attesa che un giorno forse si concretizzasse non si poteva congelare la situazione. Le



ITALIAN SPOTTER

Sopra: atterraggio per pista 05 con, in primo piano, il tracciato autostradale. Sotto: atterraggio per pista 23



MARCO IAROSSI

ragioni le ripetiamo da nove anni e 32 numeri di questo notiziario e soprattutto dal 2001, quando fu annunciata la graduale uscita di scena dei BAe146. Ora che tutti, troppo facilmente, si sono rassegnati all'attuale assetto aeroportuale e che per (quasi) tutti la **necessità di una pista più lunga** è palese, non possono esserci altri tentennamenti. La pista che c'è va allungata (e allargata), vanno ampliate le fasce di sicurezza, eliminati gli ostacoli artificiali che la penalizzano, allontanate le nuove costruzioni in progetto. Ma nello stesso momento in cui veniva annunciato il nuovo studio sull'allungamento, da Comune e Regione ribadivano la chiusura su tutta la linea secondo il solito **disarmante disinteresse** per i problemi del "Vespucio", i disagi provocati dalle carenze strutturali a passeggeri, operatori aeroportuali e vettori e le conseguenze di questa situazione per l'area fiorentina e la Toscana. Come andrà a finire questa volta e cosa succederà dopo lo studio?

## Lavori in corso

In attesa di sapere se, come, dove e quando sarà possibile dotare il "Vespucci" di strutture di volo adeguate, l'AdF sta lavorando su quel che c'è per **ottimizzare spazi e funzioni**. Da alcuni mesi sono in corso i lavori per riorganizzare il sistema della viabilità ed incrementare i posti auto davanti alle aerostazioni (arriveranno a 240, in aggiunta ai 640 dell'esistente parcheggio principale). Per quanto riguarda gli edifici, nell'area partenze la sala di accettazione passeggeri crescerà del 125%, i banchi di accettazione passeranno da 15 a 23, la sala imbarchi sarà ricollocata e dotata di un quarto varco ed i cancelli d'imbarco passeranno da 6 a 10. Per l'area arrivi, che crescerà del 22%, sarà ricollocata la sala riconsegna bagagli ed i nastri di riconsegna passeranno da 2 a 3. Tutto questo, si spera, aspettando la nuova aerostazione prevista nel masterplan approvato.

## Parcheggio e passerella

Secondo quanto riferito dall'assessore Albini al consiglio comunale, la gestione del parcheggio scambiatore di Peretola e dell'annesso "meeting point", nonché la realizzazione della passerella di collegamento con il "Vespucci" saranno **prese in carico dall'AdF**. Ricostruendo la vicenda del parcheggio della Fortezza da Basso, l'assessore ha spiegato come il Comune abbia eliminato dal pacchetto del project financing l'ampliamento del parcheggio di Peretola e la costruzione della passerella sopra l'autostrada necessaria per raggiungere lo scalo. In pratica l'aeroporto è stato una delle vittime sacrificate per rimediare al pasticcio Fortezza. Ora le opere funzionali allo scalo verrebbero realizzate dall'AdF che - ha comunicato l'assessore - trasferirà anche alcuni uffici aeroportuali nelle strutture del meeting point. Speriamo che questa volta i progetti vadano a buon fine e si riesca a dare un senso a quel parcheggio costruito e abbandonato dal 2000.

**Le strutture del "meeting point" annesse al parcheggio scambiatore di Peretola, inutilizzate dal 2000, dovrebbero ospitare nuovi uffici aeroportuali**

## Dov'è finita la bretella?

Bari ha realizzato la bretella nel 2003. A Verona, in attesa di avere quella nuova prevista nel masterplan, hanno adattato ad usi civili l'esistente bretella militare. A Foggia e Catania sarà realizzata nell'ambito dei piani di sviluppo in atto. A questo punto Firenze ha ottime possibilità di guadagnarsi il titolo di unico scalo italiano di qualche rilevanza senza bretella di rullaggio. Negli scorsi anni, quando l'opera veniva data ormai per scontata ma noi, per crederci, volevamo aspettare di vedere il primo aereo percorrerla ci prendevano quasi per matti. **"L'opera è praticamente fatta"**, ci dicevano: c'è il progetto, c'è il finanziamento statale, è inserita da varie legislature in mozioni e atti di Palazzo Vecchio, è contemplata nell'accordo Stato-Regione dal 2000 (Governo D'Alema). Inutile parlarne ancora. Siamo quasi al 2006, della bretella si sono perse le tracce e la sua assenza può essere con-



**Bari Palese è l'ultimo aeroporto italiano ad essersi dotato di bretella di rullaggio. Nella foto un'immagine dello scalo durante i lavori effettuati nel 2003.**

siderata il simbolo della vicenda aeroportuale fiorentina. La bretella di rullaggio è l'**opera mancante più strategica** per il "Vespucci" così come per qualunque scalo che abbia un minimo di traffico, qualunque sia la tipologia di aerei che operano: Airbus, BAe146, ATR, Cessna, Piper o qualunque altra cosa voli.

Per Firenze è l'opera più importante prevista nel masterplan approvato e allo stesso tempo quella di più facile realizzazione visto che ha passato tutti gli iter approvativi e ricade su terreni totalmente liberi. Un apposito studio ambientale, alcuni anni fa, ha analizzato il suo rapporto con i nuovi insediamenti previsti a Castello soppesando tutti gli scenari possibili ed escludendo problemi. Nonostante ciò attorno alla bretella tra Comune, Regione, AdF e Ministero si è imbastito una sorta di gioco delle tre carte che per ora ha fatto sparire il progetto che c'era, c'è, ci sarebbe, potrebbe esserci, non c'è più.

## Nuovo Castello

Il gruppo Fondiaria Ligresti ha affidato allo studio Archa di Firenze l'incarico per la redazione del masterplan per l'area di Castello, 120 ettari confinanti per circa due chilometri con l'aeroporto "Vespucci". Successivamente si procederà alla definizione dei singoli interventi affidati direttamente a professionisti o sottoposti a concorsi di progettazione. Speriamo che questa volta scaturisca un disegno unitario della piana che tenga conto della presenza dello scalo, con le sue esigenze operative presenti e future e le opportunità che offre per vitalizzare e valorizzare questa porzione di città metropolitana.



# Diritti negati

Cosa accadrebbe se qualcuno andasse raccontando che le ferrovie toscane funzionano in modo ottimale perché i treni sono affollati di passeggeri? Bene che vada verrebbe rincorso fino ai confini regionali da utenti, sindaci e assessori, primo tra tutti il responsabile toscano dei trasporti Riccardo Conti che quasi ogni giorno combatte i disservizi che attanagliano i treni toscani. Perché ovviamente se i mezzi fanno il pieno non significa certo che i servizi sono efficienti. **La gente ha bisogno di spostarsi** per lavoro, studio o altro e tra incidenti, comitati di protesta e denunce non può che usare ciò che trova disponibile subendone i disservizi. Eppure l'assurda equazione passeggeri in crescita uguale sistema ottimale è proprio ciò che sta alimentando la nuova politica verso l'aeroporto di Firenze: se i voli si riempio-

## Le carenze strutturali del "Vespucchi" creano disservizi insopportabili per i passeggeri e problemi enormi per i lavoratori aeroportuali e gli equipaggi

no ed i passeggeri sono aumentati significa che tutto va bene, sostengono dai "palazzi" fiorentini. Quindi il "Vespucchi" non ha bisogno di gran ché, soprattutto non ha bisogno di nuove piste, allungamenti e, possibilmente, neppure di bretelle. Poco importa se in aeroporto è costretta ad intervenire la forza pubblica per calmare la **rabbia** dei passeggeri appiedati dai voli ritardati, dirottati o soppressi. Poco importa se gli equipaggi sono sempre più in **difficoltà** nello spiegare perché devono ripiegare su altre

città, spesso in altre regioni, per motivi meteorologici mentre fuori dell'aereo non c'è Katrina, ma un po' di vento o un batuffolo di foschia in una giornata limpida che permette ai passeggeri di ammirare il paesaggio fiorentino e la pista del "Vespucchi" che si allontanano. Poco importa se gli aeroporti di Pisa e Bologna, **già affollati** dal proprio traffico, respingono i dirottamenti fiorentini costringendo i piloti a dirigere su destinazioni lontane ore ed ore di pullman o a tornare al punto di partenza (è successo pure questo!). Poco importa se chi deve partire o arrivare in aereo prima di pensare a biglietti, check-in e impegni di lavoro deve **correre alla finestra** sperando che non piova o tiri vento. Evidentemente nelle strane logiche toscane non tutte le disfunzioni sono uguali e non tutti i cittadini hanno gli stessi diritti.

## Ricordi di un comandante

«Si dovevano pesare passeggeri e bagagli uno ad uno, per avere i pesi esatti al decollo, causa le ridotte dimensioni della pista. Le signore venivano pesate a due a due, una grassa e una magra, e poi si faceva la media, per evitare di far rimanere male qualcuna». Avrete già capito di quale pista e di quale aeroporto si parla. Siamo a Firenze, nei **primi anni settanta**, ed il brano citato è tratto dal racconto di un comandante che per sedici anni ha girato l'Italia con bimotori Fokker F.27 dell'ATI, da Lampedusa ad Alghero, da Comiso a



GIORGIO ADAMO

Pantelleria, da Grottaglie a Reggio Calabria fino a Firenze, l'aeroporto definito più "particolare", abbandonato nel 1973 per eccesso di carenze strutturali. Tutti gli altri scali si sono dotati già da allora di piste più lunghe, oggi tra i 1.800 ed i 3.000 metri. A Firenze, dopo trent'anni, la pista è faticosamente arrivata a 1.688 metri, gli ATR, i BAe146 e qualche A319 hanno sostituito i Fokker ma i problemi operativi restano così come l'imbarazzo di chi deve spiegare ai passeggeri perché sia tanto difficile volare a Firenze.

## Milano-Firenze... via Roma

Decollo da Malpensa, un'oretta di volo, arrivo su Firenze, decine e decine di minuti di inutile attesa nel cielo toscano, quindi prua verso Roma, un'altraoretta di volo, atterraggio a Fiumicino, attesa di un nuovo volo Roma-Firenze o trasferimento nel capoluogo toscano in bus. Risultato: circa mezza giornata di viaggio per andare da Malpensa a Firenze, passando da Roma. E' l'optional offerto ai poveri passeggeri di un volo diretto al "Vespucchi" alla fine dello **scorso settembre**. Il copione è sempre lo stesso: un po' di vento, un po' di pioggia e la pista fiorentina diventa impraticabile. Gli aeroporti di Pisa e Bologna negano al pilota il permesso all'atterraggio perché non hanno più parcheggi disponibili e l'Airbus proveniente da Milano è costretto a ripiegare su Fiumicino per non rimanere fra le nuvole senza carburante.

### Peretola-caos: voli cancellati e dirottati

**I ritardi causati dal forte vento: problemi dalla mattina fino alla fine del pomeriggio**

Un caos di cancellazioni e dirottamenti si è creato in tutta Italia a causa del forte vento che ha colpito l'area fiorentina. I voli diretti da Malpensa a Firenze sono stati cancellati o dirottati su Roma o su altre città. I passeggeri sono stati costretti a lunghe attese in aeroporto o a trasferirsi in treno o in bus. Le compagnie aeree hanno dovuto spiegare ai clienti le cause del problema e le soluzioni adottate.

### Peretola, cancellati 3 voli

**«La pista è troppo corta»**

Circa 700 passeggeri perduti per cancellazione di voli. I piloti: «Nel momento di arrivo il vento era forte e la pista era troppo corta per l'atterraggio sicuro».

### «Ci hanno lasciati a terra all'imbarco»

**Meridiana**

Un volo Meridiana da Roma a Firenze è stato cancellato a causa del forte vento. I passeggeri sono stati lasciati all'imbarco per ore. Le compagnie aeree hanno dovuto spiegare ai clienti le cause del problema e le soluzioni adottate.

## Scendere prego

Succedeva regolarmente ogni estate (e non solo) con i BAe146, si ripete con gli Airbus: passeggeri cortesemente invitati a rimanere a terra per alleggerire il velivolo e consentire il decollo dalla pista del "Vespucchi". Lo **scorso ottobre**, per sbrogliare il siparietto, è dovuta intervenire la Polizia ormai sempre più impegnata nelle operazioni di imbarco dallo scalo fiorentino. Perché non sempre i passeggeri possono essere tanto cortesi da riprendersi armi e bagagli e tornarsene in aerostazione o a casa vedendo sfumare coincidenze e appuntamenti. Perché è difficile per un passeggero, credere a chi gli chiede di rimanere a terra perché altrimenti l'aereo non ce la fa ad alzarsi dalla pista troppo corta. Più facile pensare di essere vittima di chissà quale soprano o altro impiccio. O di stare su "Scherzi a parte".

## Voli mancati

Per una nuova compagnia che ha deciso di provare ad operare sull'attuale pista del "Vespucci" - la Sterling (vedi notizia sotto) - un'altra allunga la lista di chi vorrebbe... ma non può. Lo scorso settembre il presidente della low cost olandese Transavia, ha dichiarato l'interesse per Firenze, destinazione però irraggiungibile - ha spiegato - per la pista troppo corta e limitata. Transavia si accoda agli altri **vettori "respinti"**, dall'Iberia alla Portugalia, dalla EasyJet alla Germawings, alla storica assente British Airways che da almeno vent'anni tiene d'occhio la mini-pista di Firenze sperando in qualche novità. Ma l'elenco dei voli mancati può essere esteso ai tanti vettori che hanno aperto voli sui principali scali italiani, da Bologna a Venezia, da Torino a Napoli, spesso con i nuovi jet regionali, e che scenderebbero anche a Firenze se ce ne fossero le condizioni strutturali (Aer Lingus, CSA, LOT, Malev, Olympic Airways, ecc.). Il fatto è che l'operatività marginale dello scalo fiorentino, come abbiamo sottolineato tante volte, non garantisce regolarità del servizio e chi vi opera deve mettere in conto, oltre a costi aggiuntivi per l'addestramento particolare degli equipaggi o apposite modifiche ai velivoli, dirottamenti e cancellazioni che creano gravi danni economici e mandano in fumo l'immagine del vettore preso di mira dalle proteste dei passeggeri.



*British Airways dispone di un'eterogenea flotta a breve-medio raggio che comprende anche i jet regionali da 50 a 100 posti ed i più grandi Airbus A319 e Boeing 737. I parametri operativi del vettore non hanno però mai permesso di scendere sull'attuale pista di Firenze, considerata troppo critica. Nelle foto, dall'alto in basso: un Embraer 145 da 50 posti, usato per alcuni voli sull'Italia, un BAe146 ed un A319.*

I parametri operativi, poi, variano da nazione a nazione e da vettore a vettore, per cui una situazione come quella fiorentina, a parità di velivolo utilizzato, può essere in qualche modo accettabile per una compagnia mentre per altre è **preclusa**. Anche per questo, ad esempio, solo due vettori - Meridiana e Alitalia - scendono per ora sul "Vespucci" con gli Airbus A319 su una ventina di compagnie europee che utilizzano tale velivolo (tra esse Air France, Lufthansa, SN Brussels, Austrian Airlines, British Airways, Iberia). Per tali ragioni British Airways non è mai scesa a Firenze nonostante la disponibilità di BAe146, Embraer 145, Bombardier CRJ 200 e 700, Airbus A319 e Boeing 737. Al gap della pista si aggiungono poi le **altre carenze** (bretella, piazzali, ecc.) che rendono materialmente difficile accettare nuovi voli.

## Voli

Dovrebbero partire il 6 aprile 2006, sotto il marchio della Sterling, i nuovi voli preannunciati nei mesi scorsi dalla danese Maersk Air. I due vettori scandinavi si sono fusi formando un unico soggetto che ha confermato l'avvio delle operazioni su Firenze da **Copenaghen** ed ha programmato anche la linea da **Oslo**. Tutti i voli verranno operati con Boeing 737-500 (118 posti) o 700 (140

posti), naturalmente condizionati nella capacità di carico e nella regolarità del servizio dalle carenze strutturali del "Vespucci". Dal settembre scorso è stato invece cancellato il volo giornaliero da **Zurigo** operato dalla Denim Air per conto della Swiss. Da dicembre uno dei voli di Meridiana per Amsterdam viene operato con scalo intermedio a **Torino**, aggiungendo una nuova destinazione nazionale all'operativo dello scalo fiorentino.



*Dalla fine di novembre dovrebbero essere finalmente in funzione il radar di Firenze e le nuove procedure di volo. Il traffico aereo del "Vespucci" passa interamente agli operatori fiorentini svicolandosi dalla torre di controllo militare di Pisa.*

## Venezia-Firenze-Roma

In settembre si è tenuto un incontro tra le amministrazioni delle tre principali città d'arte italiane per discutere della situazione dei rispettivi territori in un momento difficile per tutti. Speriamo che la delegazione fiorentina si sia fatta spiegare perché Roma e Venezia pongono i collegamenti aerei e l'efficienza dei propri aeroporti al **centro di ogni strategia**. Della città lagunare, forse la più delicata del mondo, abbiamo parlato tante volte: tre aeroporti in un raggio di 20 km da piazza San Marco, terzo polo aeroportuale italiano con il "Marco Polo", scalo da sei milioni di passeggeri con una nuova aerostazione definita dalle locali autorità la più importante realizzazione della moderna Venezia ed una nuova pista allo studio sostenuto anche dal sindaco.

Roma ha il principale aeroporto italiano ma ciò che è interessante sottolineare è la repentina crescita del secondo scalo cittadino, Ciampino, passato da 829.000 passeggeri del 2000 ai circa quattro milioni del 2005 (8 milioni stimati entro il 2013) e soprattutto l'iniziativa, animata dal **sindaco Veltroni**, per la creazione di una compagnia aerea low cost romana. L'invito è stato raccolto dalla Blue Panorama Airlines, vettore italiano presieduto dal toscano Franco Pecci. In settembre è nata così la Blu-express.com, basata a Fiumicino e dotata di una flotta iniziale di due Boeing 737. Tra Ciampino e Fiumicino, su Roma operavano già una ventina di vettori low cost europei.

## Mistero buffo

Lo scorso anno i vertici di Comune e Regione dovettero barcamenarsi non poco per assecondare un'imbarazzante domanda posta da **Michail Gorbaciov**, ospite in Palazzo Vecchio. L'ultimo leader dell'Unione Sovietica chiese sorpreso perché mai una città come Firenze non fosse dotata di una pista più funzionale, in grado magari di gestire voli diretti per Mosca. Chissà cosa penserebbe adesso "Gorby" sapendo che a Firenze è stata offerta di nuovo la possibilità di dotarsi di tale pista ed i compagni toscani hanno opposto l'ennesimo "niet". Ci è tornato in mente questo episodio dopo aver ascoltato il grido di dolore del responsabile del settore calzature dell'Associazione Industriali di Firenze per l'**assenza di collegamenti diretti** tra Firenze e Mosca: un gap che sta pesando fortemente sulle possibilità di ripresa delle imprese dell'area fiorentina in un settore già in grave crisi. Per la cronaca Firenze è l'unico capoluogo di regione assieme ad Aosta, Bolzano, L'Aquila, Perugia (per ora) e Potenza a non avere voli diretti (linea o charter) per Mosca e le ex-repubbliche sovietiche.



## Non solo "hub"

"Hub", letteralmente, significa mozzo. Il mozzo di una ruota che rappresenta un grande aeroporto al quale si connettono gli "spokes", i raggi della ruota, ossia i voli di apporto all'hub provenienti dai centri minori per interconnettersi con le reti delle principali compagnie sviluppati sui grandi scali. E' la logica del cosiddetto "**hub and spoke**" sviluppatosi in Europa dagli anni ottanta. Poi il crescente congestionamento dei grandi aeroporti, la diffusione dei velivoli "regionali" e lo sviluppo del volare low cost ha dato un impulso decisivo al cosiddetto "**bypassing the hub**", ossia i voli diretti tra centri secondari saltando i grandi scali. Ogni bacino di traffico che genera sufficiente domanda ha la possibilità di connettersi direttamente e con l'aer-



Airbus A319 e A320 di Air France in sosta al "Charles de Gaulle" di Parigi.

reo più adatto con altri centri intensificando e velocizzando le relazioni tra le nazioni e la mobilità delle persone nel continente europeo. Allo stesso tempo si alleggerisce la pressione sui grandi hub che hanno così maggiori margini per sviluppare l'attività intercontinentale per la quale resta in piedi e si rafforza la logica dell'hub alimentata dalle grandi compagnie aeree.

Raccontiamo tutto questo perché qualcuno ha iniziato a parlare della sola logica dell'hub come ruolo da ritagliare per lo scalo fiorentino. Lo hanno fatto, ad esempio, i dirigenti dello scalo di Pisa lanciandosi in avventurose ipotesi di suddivisione del traffico: da Firenze voli diretti per Fiumicino, Malpensa ed alcuni grandi scali europei e da qui coincidenze per le altre destinazioni, cioè la situazione esistente; da Pisa sviluppo dei voli diretti low cost per tutta Europa. Visto il silenzio di enti e istituzioni dell'area fiorentina che lascia campo libero a qualunque cosa arrivi da lontano, proviamo a vedere perché questo scenario non sta in piedi.

Innanzitutto un sistema di collegamenti incentrato sull'interconnessione tra voli si basa sulla certezza del rispetto degli orari e quindi deve avere come premessa la **funzionalità dell'aeroporto** di partenza che dipende dalla realizzazione e dall'adeguamento di tutto ciò che al "Vespucci" è ancora mancante o carente (pista, bretella, piazzali, aerostazione, sistema di controllo del traffico, procedure, ecc.). La logica dell'hub, poi, va bene e continuerà ad andare bene per Firenze, come d'altra parte c'è e proseguirà a Pisa, Bologna e altrove, nell'ottica dei voli intercontinentali. Ma per i collegamenti nazionali ed europei no! La domanda di traffico espressa dal bacino d'utenza del "Vespucci" giustifica l'attivazione di un'ampia gamma di voli diretti e non si capisce perché si dovrebbe impedire ai vettori di attivarli ed all'area fiorentina di fruirne, tenendo lo scalo in condizioni critiche. Cosa che, oltretutto, continuerebbe a negare al "Vespucci" un ruolo teoricamente già riconosciuto in tutti gli atti di pianificazione ma che finora ha potuto svolgere solo parzialmente. Infine, orari alla mano, è facile rendersi conto che raggiungere una destinazione europea tramite un hub, con attese e cambi d'aereo, o da Pisa, con attese e lunghe percorrenze in auto o treno, bene che vada **raddoppia la distanza** tra Firenze e l'Europa rispetto al possibile volo diretto dal "Vespucci".

### Variatione passeggeri 2005/2004

|           | Aeroporto<br>Firenze | Media<br>nazionale |
|-----------|----------------------|--------------------|
| Gennaio   | +29,8%               | +7,3%              |
| Febbraio  | +14,0%               | +1,7%              |
| Marzo     | +35,6%               | +7,8%              |
| Aprile    | +19,9%               | +3,6%              |
| Maggio    | +22,0%               | +8,6%              |
| Giugno    | +20,8%               | +10,3%             |
| Luglio    | +11,1%               | +7,3%              |
| Agosto    | +9,2%                | +1,5               |
| Settembre | +8,1%                | +3,1               |
| Gen-Sett  | +17,8%               | +5,4%              |

# L'altra Toscana

**Non possono colmare il gap aeroportuale della nostra regione, originato dalla situazione fiorentina, ma gli scali minori toscani provano a crescere per ritagliarsi un piccolo ruolo locale. In tutte le province, tranne Pistoia e Prato (le uniche senza aeroporto) e Firenze (l'unica disinteressata all'aeroporto) enti e istituzioni si confrontano con tale questione presentando progetti e cercando finanziamenti per migliorare le strutture e con essi l'accessibilità del proprio territorio.**

**Siena** ha realizzato negli ultimi anni interventi su aerostazione, piazzale e strumentazioni di Ampugnano, permettendo di iniziare la gestione di voli regionali e piccoli charter. Nel 2004 è stata allungata la pista a circa 1.400 metri consentendo l'arrivo di velivoli fino ai BAe146. Intanto la Fondazione Monte dei Paschi, ente espressione del principale azionista della società di gestione, ha fatto redigere un piano industriale che potrebbe portare ad un traffico di 140.000 passeggeri annui (ora sono circa 18.000), una pista di circa 1.900 metri e voli per alcune destinazioni nazionali ed europee. Unanime il consenso delle amministrazioni comunali e provinciale, della Camera di Commercio e delle forze economiche. Proteste da parte di vari comitati che qui però non trovano eco tra le forze di governo locali.

**Marina di Campo**, all'isola d'Elba, si è dotata dal 2004 di una nuova piccola aerostazione, parte di un piano finanziato anche con fondi europei. Lo scorso ottobre la proprietà dello scalo, controllato finora dalla SAT di Pisa, è passata alla Società Industriale Partecipazioni, cordata di imprenditori di Pisa, Livorno e Lucca guidata dalla Piaggio che detiene il 12,45% della stessa SAT. L'obiettivo è coinvolgere maggiormente enti e forze elbane e completare l'adeguamento dell'aeroporto con il potenziamento dell'aerostazione e l'allungamento della pista a circa 1.600 metri.

**Grosseto** è stato riaperto nel 2005 all'attività civile dopo la chiusura imposta dalle nuove norme aeroportuali non compatibili con strutture e strumentazioni militari. L'aeroporto civile di Grosseto dispone dal 2000 di un'aerostazione capace di gestire 200.000 passeggeri finanziata con i fondi per il Giubileo ma

rimasta finora quasi inutilizzata. La nuova dirigenza SEAM, gestore della struttura, sta lavorando alla riattivazione di voli charter ed a possibili rotte di linea potendo contare su una pista di quasi tre chilometri, anche se limitata per le attività civili a 2.340 metri. Intanto, lo scorso ottobre è stata autorizzata l'operatività ai voli civili in orario notturno.

**Molin Bianco**. La prossima tappa annunciata dal sindaco è l'allungamento della pista a 1.195 metri per facilitare i voli di aviazione generale legati alle attività turistiche ed economiche.

**Massa Cinquale**, scongiurate le mire speculative delle amministrazioni locali che volevano sfruttare i terreni con lottizzazioni,

campi di golf o altre strutture tipo acquapark, si è dotato dal 2004 di un masterplan. Prevede l'asfaltatura e l'allungamento dell'attuale pista in terra battuta di 720 metri e la costruzione di una nuova aerostazione al posto della struttura esistente. Il progetto intende sviluppare l'aviazione generale legata alle attività turistiche della zona e supportare le attività di protezione civile. Da anni al Cinquale operano servizi antincendio e l'elisoccorso rivolto in particolare agli interventi sulle Apuane e nelle cave di marmo.

**Lucca** ha da tempo un masterplan per supportare le attività e le strutture presenti a Tassignano, documento mai andato però oltre la fase di studio. Intanto però il piccolo scalo, dotato di una pista di 910 metri, oltre ad essere il principale punto di riferimento in Toscana per aero club, paracadutismo e volo a vela, ha sviluppato varie attività. A Tassignano sono insediate società di manutenzione e lavoro aereo ed un centro operativo della Protezione Civile che sarà attivo giorno e



MARCO IAROSSI



MARCO IAROSSI



ROBERTO GENTILI

**Dall'alto in basso: le piccole aerostazioni degli aeroporti di Grosseto, Siena Ampugnano e Marina di Campo, all'Isola d'Elba, oggetto negli ultimi anni di interventi di ristrutturazione ed ampliamento.**

Ad **Arezzo** nel 2004 è stata asfaltata la pista in erba di 750 metri di Molin Bianco. Il 6 agosto scorso il piccolo scalo è stato aperto a tutto il traffico nazionale e internazionale di aviazione generale e turistico superando il precedente limite che permetteva l'uso della pista ai soli voli del locale aero club ed agli elicotteri dei Vigili del Fuoco basati a

notte. Lo scalo è già base tecnica per gli elicotteri antincendio della Regione Toscana e dei grandi Skycrane della Protezione Civile e per i velivoli di elisoccorso. A Lucca ha sede anche la Scuola Aeroportuale Italiana Onlus nata su iniziativa della SAT di Pisa e delle locali autorità per diffondere la cultura aeroportuale.



MARCO IAROSCI

## Bologna milionaria

Dopo i **150 milioni** di euro spesi per interrare il raccordo ferroviario e allungare la pista, **100 milioni** di euro saranno investiti entro il 2009 per finire il terzo lotto della nuova aerostazione, completare l'opera con il quarto lotto ed ampliare nuovamente i piazzali aeromobili. Entro il 2007 è prevista anche la nuova area destinata all'aviazione generale con aerostazione, hangar e piazzali apposti realizzati ampliando il sedime dello scalo. Altri **80-90 milioni** di euro costerà invece il people-mover previsto entro due anni per collegare l'aeroporto alla stazione centrale.

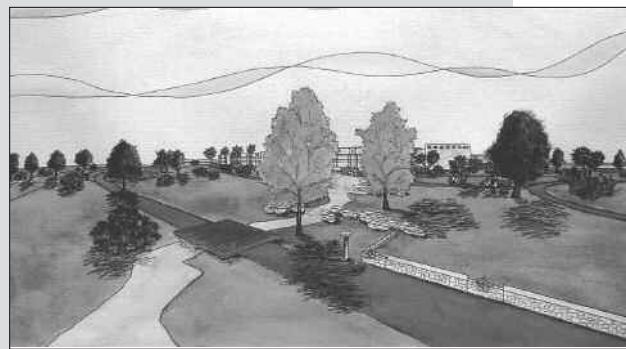
## Pisa: masterplan "doppiato"

Con l'inaugurazione della base Ryanair, lo scorso settembre, si conferma il trend di crescita del "Galilei" **oltre i limiti** del masterplan approvato da Regione Toscana e Ministero dell'Ambiente. Solo il vettore irlandese prevede di gestire dallo scalo pisano 1,2 milioni di passeggeri nel primo anno di attività. Nel 2004 il "Galilei" ha superato la soglia dei 2 milioni di passeggeri ed ora si stimano 4 milioni entro il 2008 rispetto alle proiezioni del masterplan di 1,8-1,9 milioni e 2,5 milioni al 2010. Di fronte a questi numeri nessuno pone freni ma si sottolineano giustamente le **importanti ricadute** per l'occupazione ed il tessuto economico dell'area costiera e si va avanti supportando in ogni modo il lavoro della SAT. Ai gestori dello scalo gli enti locali demandano linee di sviluppo, progetti e questione ambientale e ne recepiscono le decisioni. In questo clima la SAT assicura di poter gestire lo sviluppo del traffico per i prossimi venti anni.

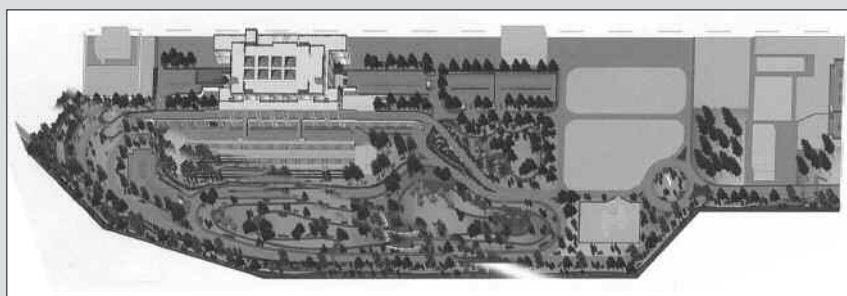
## Non solo aeroporto

L'aeroporto come **sede universitaria**: succede ad Olbia dove nella nuova aerostazione dello scalo "Costa Smeralda" inaugurata nel 2004 è ospitato il corso di laurea in Economia e Imprese del Turismo dell'Università di Sassari. Su un'area di 1.000 mq sono stati realizzati aule didattiche, laboratori, uffici ed un'aula magna da 250 posti. E' un dei più concreti esempi italiani di quel concetto di "non solo aeroporto" che abbiamo illustrato più volte su questo notiziario. La possibilità cioè di valorizzare la presenza di una infrastruttura aeroportuale non solo per la funzione di trasporto ma come spazio aperto alla città. Il caso di Olbia rappresenta un modo per legare lo scalo al territorio, sancire l'importanza strategica della struttura a per lo sviluppo turistico della regione e vitalizzare lo scalo come luogo vissuto dagli studenti nei periodi di bassa stagione, quando vengono gestiti minori flussi di traffico. A Napoli, nell'ambito degli interventi di potenziamento dei servizi e degli spazi per i passeggeri ed i visitatori di Capodichino, è stato realizzato "Un posto al sole". Si tratta di uno **spazio giochi** per i bambini dai tre ai dieci anni pensato in collaborazione con la Città della Scienza, ente inaugurato lo scorso anno dal Presidente Ciampi nel capoluogo campano. La struttura, con giochi e varie attrezzature, è stata realizzata secondo le indicazioni degli stessi piccoli visitatori dello scalo invitati a disegnare e suggerire come desideravano vivere l'aeroporto.

Si chiama "**BabyPorto**" una simile iniziativa realizzata all'aeroporto di Torino dall'ente gestore SAGAT in collaborazione con l'amministrazione comunale. Offre servizi di custodia e giochi educativi per i figli dei dipendenti aeroportuali, per i passeggeri ed i visitatori. A Bari è stato inaugurato lo scorso settembre il "**parco aeroportuale**": si tratta di un'area verde che si estende per 63.000 mq davanti all'aeroporto ed è parte del progetto della nuova aerostazione completata nel marzo scorso. Il parco, realizzato dalla società di gestione SEAP in accordo con le autorità locali, fa parte delle azioni di mitigazione ambientale connessi allo sviluppo dello scalo. Nell'area sono state impiantate varie specie arboree, compresi circa 200 alberi d'ulivo espantati in un'area limitrofa all'aeroporto di Taranto, gestito dalla stessa SEAP, dove è in costruzione uno stabilimento aeronautico. Il nuovo parco è stato pensato come un'area di svago fruibile da tutta la cittadinanza, con passeggiate nel verde su più "percorsi della salute" e piazzole di sosta dotate di attrezzi sportivi.



Elaborazioni grafiche del parco aeroportuale in realizzazione presso l'area terminale dello scalo di Bari.



SEAP

## Associazione "V. Giannotti" per lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze

Chiunque volesse contribuire alla nostra causa e ricevere il trimestrale "Aeroporto", può effettuare un versamento sul c/c postale n° 14413504 intestato all'Associazione. L'iscrizione prevede una quota minima annua di 30,00 euro per le persone fisiche ed un contributo libero per enti e società. Il vostro aiuto è di vitale importanza in quanto l'attività dell'Associazione si basa sulle quote associative e sul lavoro volontario degli iscritti.

**Aiutateci a sostenere il "nostro" aeroporto!**

# Puglia: sistema a quattro

Si chiama "Masterplan del Sistema Aeroportuale delle Puglie" (MPA) il piano che delinea la situazione e le prospettive del sistema pugliese incentrato su quattro strutture principali: Bari, Brindisi, Foggia e Taranto. Il documento nasce su iniziativa della SEAP, la società detenuta al 99,4% dalla Regione Puglia che controlla con una gestione unica tutti e quattro gli aeroporti ed è stato redatto in collaborazione con l'ENAC. Partendo dall'analisi della domanda e dell'offerta, con il coinvolgimento di tutti gli **enti locali e le categorie economiche**, sono state individuate le necessità dei vari ambiti territoriali in termini di infrastrutture e collegamenti aerei. Propedeutico al masterplan aeroportuale sono stati i Piani Territoriali di Area Vasta che tracciano le linee guida per lo sviluppo delle infrastrutture. Gli aeroporti sono stati assunti come elementi cardine del processo di crescita economico e sociale della Puglia ed in funzione delle previsioni di sviluppo degli scali a medio-lungo termine sono stati impostati gli assetti territoriali in modo da garantire i necessari spazi e l'integrazione con le altre modalità di trasporto. Il masterplan degli aeroporti è stato quindi recepito nel Piano dei Trasporti della Regione e avviato alla fase di realizzazione in atto da alcuni anni.

Il ruolo principale è svolto dall'aeroporto del capoluogo regionale, **Bari Palese**, che nel 2005 ha inaugurato la nuova aerostazione da 3,6 milioni di passeggeri ipotizzati entro cinque anni (oggi sono circa 1,8 milioni). Visto il rapido incremento del traffico sono state già avviate le procedure per l'ampliamento della struttura in modo da arrivare preparati a tale scadenza. Nelle varie fasi attuative sono poi previsti l'allungamento della pista principale, ora di 2.440 metri, il recupero della vecchia pista militare perpendicolare alla principale, da destinare alle attività merci supportate da nuove strutture ad esse dedicate, la realizzazione del collegamento ferroviario tra l'aeroporto e la stazione centrale, con un tracciato che passerà sotto la seconda pista.

**La Puglia si è dotata da alcuni anni di un piano per sviluppare tutti gli aeroporti in base alle esigenze delle varie aree regionali**

**Brindisi Papola Casale** è, per dimensione di pista e sedime, l'aeroporto più grande della regione. Per la sua collocazione rispetto alla maggiore area attrattiva regionale svolge però un ruolo minore (oggi gestisce circa 800.000 passeggeri).

Sono comunque previsti interventi per il

miglioramento di tutte le strutture comprendenti l'allungamento della

**Taranto Grottaglie**, pur disponendo di una pista di 1.800 metri, ha avuto finora un traffico scarso, non gestisce voli regolari e non era oggetto di grandi interventi. Nel 2004 però lo scalo è stato scelto come sede per i nuovi stabilimenti dell'Alenia incaricata di realizzare parti del nuovo Boeing 787 "Dreamliner". Oltre ad importanti ricadute in termini di posti di lavoro e riflessi su tutto il sistema economico dell'area, il progetto da 130 milioni di euro comporta un grosso piano di potenziamento dello scalo. La pista sarà allungata a circa 3.000 metri, divenendo la più lunga della regione, per poter accogliere i grossi voli cargo che opereranno il ponte aereo con gli stabilimenti della Boeing negli Stati Uniti e offrirà così l'opportunità di sviluppare traffico charter e low cost.



L'interno della nuova aerostazione di Bari Palese inaugurata quest'anno.

ADRIANO SPADA

## Quinto scalo?

Lecce potrebbe proporsi come quinto scalo del sistema aeroportuale pugliese. La città dispone del piccolo scalo di Lepore San Cataldo, oggetto di vari progetti di potenziamento realizzati in parte, e dell'aeroporto militare di Galatina già dotato di una pista di 2.073 metri. Le autorità locali stanno adesso cercando di ottenere una parziale apertura di Galatina al traffico civile per accogliere charter nei fine settimana, quando sono ferme le attività della locale scuola di volo dell'Aeronautica Militare.

pista principale, ora di 2.629 metri (l'altra è di 1.934 metri). Una nuova area merci supporterà il traffico merci particolarmente intenso anche per la presenza sullo scalo del deposito ONU che smista gli aiuti umanitari internazionali in occasioni di calamità naturali ed altri eventi disastrosi.

**Foggia** è attualmente il più piccolo dei quattro scali compresi nel piano. Gli investimenti, in questo caso, mirano a sviluppare nuovi flussi di traffico nel settore regionale, charter e low cost. È previsto l'allungamento della pista, oggi di 1.596 metri, per poter accogliere velivoli della classe Airbus A320 e Boeing 737 e la realizzazione della bretella di rullaggio. A Foggia è attivo l'unico servizio di linea effettuato con elicotteri in Italia, collegamento che unisce la città con le isole Tremiti.

## Aeroporto

Anno 9 - Numero 4

N° progressivo 33 - Ottobre - Dicembre 2005

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

Stampa: Grafiche Cappelli - Osmannoro (FI)



Associazione "Valentino Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze  
Casella Postale 1463, Firenze 7,  
50121 Firenze

Tel. 055/330601, Fax 055/330119  
Email [assogiannotti@interfree.it](mailto:assogiannotti@interfree.it)

Presidente: Giorgio Morales

Sede legale: c/o Studio Marino  
Via Condotta 12, 50122 Firenze

Chi volesse ricevere Aeroporto in formato digitale (PDF) è pregato di comunicare il proprio indirizzo email a: [assogiannotti@interfree.it](mailto:assogiannotti@interfree.it)