



### 1996-2006: dieci anni di Associazione per l'Aeroporto, per Firenze



SERGIO IAROSI

L'Associazione Valentino Giannotti per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze è arrivata al decimo anno di vita. Dieci anni spesi a supportare un'infrastruttura strategica per la vita della nostra città e del nostro territorio, la più strategica per il ruolo internazionale di Firenze e di tutta l'area metropolitana, per l'economia, il turismo, il lavoro. Dieci anni di impegno che per alcuni di noi si sommano ai dodici spesi nel precedente Comitato per l'Aeroporto di Firenze-Prato nella speranza di veder risolta la questione aeroportuale del capoluogo toscano. Dieci anni sono tanti, soprattutto per una piccola Associazione come la nostra retta solo dal sostegno degli iscritti più fedeli e dal lavoro volontario di chi ha prodotto il materiale informativo diffuso fino ad oggi. Un'associazione senza alcun altro interesse che il futuro di Firenze e della Toscana, senza alcun altro tipo di appoggio ma anzi spesso voce isolata in un silenzio assordante.

Siamo arrivati ai dieci anni ma abbiamo poca voglia di celebrare perché paradossalmente il vero successo per la nostra Associazione sarebbe stato il suo scioglimento. Ciò avrebbe significato infatti che non c'era più niente da sostenere perché la "questione

aeroporto", aperta trent'anni fa, aveva lasciato il posto ad un rapporto normale tra lo scalo aereo e il sistema istituzionale cittadino e regionale, come avviene in qualunque altra parte del mondo. Un rapporto normale che sarebbe la premessa indispensabile per la soluzione dei tanti problemi esistenti lasciati invece marcire. Avremmo preferito non arrivare ai dieci anni ma soprattutto mai avremmo immaginato che tale ricorrenza potesse coincidere con il **momento più nero** per le prospettive dell'aeroporto dopo le assurde vicende del 1974 e con una situazione che ripropone lo stesso clima, gli stessi errori, le stesse responsabilità di allora.

Anche perché quando nacque l'Associazione, all'inizio del 1996, sembravano aprirsi prospettive interessanti: Firenze stava per ospitare il vertice dei capi di Stato europei e sul "Vespucci", grazie all'allora Prefetto Bernardino, erano in corso opere importanti; nello stesso momento era in preparazione il nuovo masterplan aeroportuale che conteneva molti degli interventi necessari per rendere funzionale lo scalo. Invece, dopo quel 1996, è stato un susseguirsi di progetti mancati, opere bloccate, finanziamenti persi, in-

vestimenti respinti con episodi che ancora oggi - per dirla con l'allora presidente degli industriali fiorentini - gridano vendetta.

È degenerato il rapporto tra l'aeroporto e le amministrazioni locali, sempre più distanti dai problemi dello scalo ed **incapaci di comprendere** l'importanza del trasporto aereo per l'area fiorentina. Gli atti di pianificazione della città e del territorio hanno continuato a ignorare i progetti aeroportuali, così come gli innumerevoli patti e accordi per il rilancio del sistema economico di Firenze e dell'area metropolitana che, senza un "Vespucci" funzionale, non hanno proprio senso. Nel 2003 ENAC ha concesso ad AdF la concessione quarantennale per la gestione e lo sviluppo delle strutture aeroportuali ma non si vede cosa possa cambiare al "Vespucci" da qui al 2043 se non parte alcun progetto e tutt'attorno spuntano insediamenti di ogni tipo che assediano la pista esistente e chiudono gli spazi per nuovi assetti. Meraviglia che ENAC non abbia ancora chiesto chiarimenti per questa situazione che potrebbe anche portare alla revoca della stessa concessione.

(segue a pg. 2)

(continua da pag. 1)

Allo stato dei fatti si deve considerare fallita la **privatizzazione dell'AdF**: doveva garantire alla città dinamicità di gestione, know-how in campo aeroportuale, risorse finanziarie e soprattutto libertà dai lacci politici. Dobbiamo prendere atto di una società più impotente e silenziosa di prima, annientata dalla politica di inviluppo aeroportuale dettata dagli enti locali. Lo scorso dicembre la relazione della Regione sul sistema dei trasporti ha descritto un'AdF che "era e resterà pubblica": l'ufficializzazione di un'operazione sballata o l'annuncio di altre manovre in atto?

Intanto abbiamo rivisto apparire e scomparire come una meteora il progetto della **nuova pista** col quale è stata presa in giro la città. Era strano sentirlo riproporre perché non si percepivano cambiamenti nell'atteggiamento dei Palazzi fiorentini ma, se esistevano risorse concrete e credibili, chi ha annunciato il progetto avrebbe dovuto difenderlo fino in fondo, o almeno provare a difenderlo; chi l'ha rifiutato si è macchiato a vita delle stesse responsabilità degli amministratori del 1974.

In questa situazione negli ultimi tre o quattro anni l'aeroporto ha vissuto in una sorta di **corto circuito politico-mediativo** tra quadretti idilliaci e condanne a morte. Da una parte ci hanno raccontato di un "Vespucchi" in piena salute e dalle ottime prospettive, uno scalo che non conosce problemi sulle ali degli Airbus in un sistema aeroportuale regionale tra i più competitivi. Una favola comprensibile quando si organizzano quotazioni in borsa e vendite di pacchetti azionari. Molto meno quando si devono assicurare al territorio strutture funzionali e collegamenti aerei efficienti. Dall'altra parte allargano le braccia perché non c'è niente da fare. Firenze si deve rassegnare a quel che ha, finché ce l'ha. Il "Vespucchi" ha troppi limiti perché nella piana devono prima starci palazzi, capannoni, caserme, alberghi, campi nomadi, parchi, giochi, orti, centri commerciali, uffici, strade, ferrovie, scavalchi, sottopassaggi e chi più ne ha più ne metta. Basta che non siano opere aeroportuali. Per queste ci sono Pisa e Bologna o anche Siena, Grosseto o magari l'Elba. Ci sono i treni, c'è l'integrazione. Che volete di più?

Noi vorremmo prima di tutto verità e one-

stà da coloro che hanno avuto ed hanno responsabilità in questa vicenda. L'aeroporto fiorentino non va bene per niente. Non abbiamo mai smesso di ripeterlo anche quando più o meno tutti ci guardavano male per questo. Abbiamo sempre ripetuto che se la tecnologia aeronautica fa miracoli consentendo di far posare le ruote ad aerei come gli Airbus sull'attuale pista fiorentina, Firenze doveva **meritarsi i miracoli** creando strutture in grado di accogliere più seriamente i voli. Ed il problema non è certo la chiusura di tre mesi per la pista da rifare, scoglio che prima o poi arriva per qualunque aeroporto, o un Pitti Filati senza

voli. Il problema è cosa non si è voluto fare prima, cosa di conseguenza non si riuscirà a fare approfittando dello stop e cosa si continuerà a non voler fare dopo. Perché se la situazione dell'aeroporto di Firenze è quella che è non si deve al destino cinico e baro, ad un castigo divino o alla sfortuna. È la **volontà** di chi ha in mano le sorti di questa città e di questa regione e da trent'anni persevera negli stessi errori o nell'indifferenza, di chi allarga le braccia fatalisticamente dicendo che non c'è niente da fare o non serve nulla.

Finché si continuano a nascondere sotto il tappeto le carenze strutturali del "Vespucchi" o si cerca di vendere come soluzioni alternative i treni, gli aeroporti di altre città o le sinergie gestionali tra scali, andremo davvero poco lontano. Abbiamo dedicato gran parte del materiale prodotto in dieci anni a far luce con dati di fatto su queste vere e proprie **mistificazioni** che dagli anni settanta distorcono la questione aeroportuale toscana.

Se, invece, si esce dal tunnel e si ha la volontà di lavorare per l'aeroporto nell'interesse pubblico, le cose possono ancora essere recuperate perché lo scalo fiorentino, pur entro i suoi limiti reali, continua ad avere **importanti potenzialità**: c'è un bacino d'utenza aerea che resta il terzo d'Italia, c'è la capacità di gestire notevoli incrementi del traffico grazie alle strutture attivate dall'ENAV, ci sono gli aerei in grado di collegare l'area fiorentina con tutto il continente europeo ed il bacino del Mediterraneo pur senza disporre di grandi strutture (ne parliamo nelle pagine centrali di questo numero). Basta avere la volontà di attuare i progetti che almeno facciamo operative e strutturali, progetti ancora tutti realizzabili. Ricordiamocelo bene proprio in questo momento di crisi profonda.

Quindi si facciano partire cantieri e progettazioni. Altrimenti si decida pure di annientare l'aeroporto di Firenze o di farne poco più di un autogrill, perché di tutta questa faccenda non se ne può più. Ma lo si faccia assumendosi piena responsabilità di un atto di governo che sancisce la **condanna dell'area fiorentina** e consegna il cuore economico e pulsante dell'Italia centrale a Bologna, non prendendoci ancora in giro con scuse ridicole, soluzioni offensive e falsi proclami di sviluppo e competitività del nostro territorio.



GOOGLE EARTH

## Oltre le emergenze

**Bretella di rullaggio** (prevista nel masterplan).

**Pista più lunga**, soprattutto per garantire maggiore distanza di atterraggio 05.

**Eliminazione ostacoli** (canale, autostrada) e maggiori fasce di sicurezza.

**Operatività atterraggi** per pista 23 (da Monte Morello).

**Nuova aerostazione** (prevista nel masterplan).

**Nuova area merci** (prevista nel masterplan).

**Ampliamento piazzali** aeromobili.

**Passerella** aeroporto-parcheggio scambiatore e fermata tranvia.

**Nuovi parcheggi** (previsti nel masterplan).

**Stazione ferroviaria** e connessione alla rete su ferro metropolitana.

Sono gli interventi che attendono realizzazione per superare le normali emergenze funzionali del "Vespucchi" oltre l'improvvisa emergenza per il cedimento della vecchia pista.

## Pista KO

Aspettando lo studio sull'allungamento della pista annunciato lo scorso anno dalla Camera di Commercio, aspettando che la Regione appuri la sussistenza o meno di problemi e quindi - hanno assicurato - avvii nuovi studi per capire cosa mai potrebbe servire al "Vespucci", nel 2006 una pista a Firenze sarà fatta davvero. Peccato che si tratti di quella che c'è già, messa KO dalle inchiodate ed i rullaggi degli Airbus e che sarà **rifatta di sana pianta** ma tale e quale a prima. Dopo la chiusura - febbraio-aprile, tempo permettendo - avremo una pista in grado di reggere il peso di chi riesce ad atterrare ma sempre incastrata tra autostrada e fosso, corta e penalizzata.

L'importo dell'intervento, definito di "riqualifica strutturale", ammonta a 10,8 milioni di euro. Sull'attuale pista si era già intervenuti per un cedimento nel 1996, con chiusure ripetute di alcuni giorni. Nel 2001 era stato rifatto il manto con lavori di circa un mese ed una chiusura totale di 20 ore. Nel 2004, in due giorni di chiusura, la pista era stata ripavimentata con asfalto speciale in grado di aiutare la frenata degli aerei in caso di pioggia. Questa volta, vista la durata dell'intervento, in molti **hanno sperato** che potesse essere fatto quello che si attende da sempre (allungamento, bretella, ecc.). Sarebbe stato del tutto logico visto il sacrificio per la città. Così avviene ovunque quando interventi simili sono programmati per tempo. Ma siamo a Firenze, si vive nell'emergenza, non ci sono progetti pronti (che fretta c'è?) e ad aprile dall'uovo di Pasqua non usciranno sorprese.

### Se...

Molti anni fa, in uno dei periodici momenti di polemica attorno alla bretella di rullaggio che non ci si decideva a fare, qualcuno sottolineava l'importanza dell'opera anche in funzione di una prevista futura necessità di rifare la pista esistente. Molti aeroporti dotati di bretella, in-



MARCO IAROSI

fatti, effettuano preventivamente la riqualifica a pista di volo secondaria della stessa bretella in modo da poter continuare a gestire i voli durante i lunghi lavori sulla pista principale. A Firenze avremmo avuto la possibilità di trasformare la bretella prevista allora sul lato ovest (verso la piena di Sesto) in una **pista secondaria** corta e limitata, come quella esistente, ma che oggi sarebbe stata estremamente utile. La proposta, ovviamente, cadde nel vuoto assieme al progetto della bretella che non si realizzò allora e non si vuole realizzare oggi.

### 26 novembre 1990

Ricordiamoci questa data perché al momento resta l'unica nella storia di Palazzo Vecchio in cui un **consiglio comunale** ha saputo approvare un piano di sviluppo aeroportuale. Era quello redatto dal Ministero dei Trasporti sulla base dei progetti messi a punto dalla SAF e dal Comune di Firenze. Prevedeva il completo allungamento della pista di 400 metri, bretelle di rullaggio per l'aviazione commerciale e generale, il raddoppio dell'aerostazione e

*Nel 2005, contrariamente a quanto annunciato, non sono partiti i lavori di ampliamento del piazzale aeromobili, indispensabile per colmare una delle maggiori criticità del "Vespucci".*

dei piazzali aeromobili. È il piano che fu prontamente bloccato da Regione Toscana, Provincia di Firenze e Comune di Sesto Fiorentino. Da sedici anni attendiamo un'amministrazione che sappia prendere di nuovo decisioni costruttive per l'aeroporto. Da anni assistiamo all'allontanamento dell'amministrazione comunale dal "Vespucci". In Palazzo Vecchio è rimasta ormai solo l'eroica resistenza di un piccolo gruppo di consiglieri che provano a stimolare inutilmente segnali di vita da parte della giunta.

### 2005

Nell'ennesimo anno perso per le prospettive dell'aeroporto, due sono state le note positive. La conferma della previsione di **incremento del traffico** conseguente all'impiego degli Airbus di Alitalia e Meridiana, con la forte crescita nei primi mesi ed un assestamento nel resto dell'anno per un totale di circa 1,7 milioni, livello che supera il precedente record di 1,5 milioni del 2000. L'altra novità è venuta dall'ENAV con l'attivazione (24/11) del radar, il passaggio del controllo del traffico aereo da e per Firenze alla totale gestione della **torre del "Vespucci"** e l'avvio delle nuove procedure di volo di arrivo e partenza. Strutture, strumentazioni e servizi che garantirebbero ampie capacità di crescita per lo scalo se attorno alla torre si costruissero adeguate infrastrutture aeroportuali. Nel corso del 2005 è stato attivato e sospeso l'unico collegamento low cost (Germania Express da Monaco) ed è stato cancellato il volo da Zurigo della Swiss.

### Dati di traffico 2005

	passaggeri	05/04	aerei	05/04	ton. merce	05/04
<b>Firenze</b>	1.703.303	+13,9%	32.718	+7,2%	3.694	+10,3%
<b>Pisa</b>	2.334.843	+14,9%	32.709	+3,7%	12.207	+1,0%



*L'area terminale del "Vespucci": al posto dell'hangar che ancora ospita l'area merci, al centro nella foto, il masterplan prevedeva la realizzazione del primo modulo della nuova aerostazione passeggeri.*

KOSTANTIN VON HEDELSTADT

# Potenzialità

I jet attualmente in produzione in grado di operare su strutture di limitate dimensioni sono una quindicina raggruppati in cinque "famiglie". Tre sono composte da jet regionali che operano da piste comprese tra i 1.600 ed i 2.000 metri. La **Bombardier** propone i CRJ700 e CRJ900 (70 e 90 posti), mentre il più piccolo CRJ200 (50 posti), sta uscendo di produzione. Una seconda famiglia in progetto, denominata C-Series, con modelli da 110 a 135 posti, per ora non è stata avviata alla fase di produzione. **Embraer** realizza due famiglie: la piccola da

**Nei momento più difficile per il "Vespucchi", ricordiamo aerei e rotte che con strutture adeguate potrebbero assicurare il futuro dei collegamenti dell'area fiorentina.**

37 a 50 posti (ERJ135, 140 e 145) e la maggiore da 70 a 110 (E170, 175, 190, 195).

Le altre due famiglie sono composte dai modelli più piccoli dei liner di Airbus e Boeing. Non sono jet regionali né nascono per piste corte ma i produttori hanno stu-

diato come optional modifiche per ridurre la velocità di discesa sulla pista e incrementare le capacità di frenata. Sono l'**Airbus** A318 (107-117 posti) e l'ormai famoso A319 (124-145 posti) ed i **Boeing** 737 «Next Generation» con i modelli 600 (110-132 posti), 700 (126-149) e 800 (162-189).

Al momento il pacchetto per gli Airbus è stato adottato da Meridiana per volare da Firenze, mentre quello per i Boeing, in fase di messa a punto, è ordinato dal vettore brasiliano Gol per operare sullo scalo cittadino di Rio de Janeiro.



AIRBUS



BOEING



BOMBARDIER



EMBRAER



BOMBARDIER



EMBRAER



SUKHOI



# Potenzialità



Dal 2008 sarà disponibile anche una nuova famiglia di jet regionali progettata dalla russa **Sukhoi**, denominata RRJ (Russian Regional Jet). Il primo sarà l'RRJ95 (95 posti) che è stato ordinato in 30 esemplari dall'Aeroflot. Nel complesso, tra i 15 modelli di jet medio-piccoli in produzione, utilizzati da circa 60 vettori europei, attualmente operano voli di linea dal "Vespucci" gli A319 di Alitalia e Meridiana.

Con strutture in grado di assicurare migliore continuità operativa e maggiore capacità aeroportuale sarebbe possibile accogliere le compagnie disposte a scendere su Firenze ed assicurare con l'aereo più adatto

collegamenti regolari dal «Vespucci» per destinazioni nel **continente europeo** ed il bacino del **Mediterraneo**. Tra le rotte attive al momento (sottolineate nella cartina) i voli di linea più lunghi sono quelli per Bucarest, Londra e Timisoara. Da aprile dovrebbero partire quelli per Oslo e Copenaghen. Altre destinazioni lontane o insolite (per Firenze) sono state raggiunte da voli charter: tra esse, Atene, Tunisi, Monastir, Malta, Chisinau, Stoccolma, Oslo, Dublino, Glasgow, Lourdes, Ibiza, Palma, Istanbul, Tel Aviv (indicate nella cartina con una linea). Quella israeliana è la destinazione più lontana raggiunta finora da Firenze con un volo commerciale (Meridiana

con A319) ed è servita anche a dimostrare le potenzialità esistenti.

Il reale problema per l'aeroporto fiorentino però non è tanto dimostrare cosa si può fare quando gli aerei riescono ad operare, ma far sì che gli aerei possano operare con la **funzionalità necessaria** a garantire voli regolari. Cosa che nelle attuali condizioni strutturali è spesso difficile anche per collegarsi a Roma e Milano. La tecnologia fa di tutto per far volare Firenze, le compagnie sono disposte a investire risorse economiche e giocare l'immagine sul "Vespucci", Firenze valuti bene cosa perde non volendo adeguare il proprio aeroporto.

# Relazione regionale

**Dopo anni di silenzi rotti da qualche battuta, la Regione Toscana ha trattato la questione aeroportuale in un atto ufficiale presentato nel consiglio dedicato ai trasporti del 23 novembre scorso. Le considerazioni contenute nel documento, confermano tutte le contraddizioni esistenti: come già era avvenuto con il Piano Regionale della Mobilità e della Logistica del 2003, a premesse condivisibili non segue alcun atto concreto per costruire un sistema aeroportuale funzionale.**

**Trasporto aereo in crescita.** Sono rosee le prospettive di crescita del trasporto aereo: i processi di trasformazione in atto, le opportunità favorite dalla liberalizzazione dei collegamenti, le previsioni di forte sviluppo del traffico a medio-lungo termine, le prospettive di crescita per gli aeroporti "minori" (come quelli toscani) conseguente alla congestione delle strutture più grandi, le possibilità di sviluppo dei voli diretti tra coppie di città senza passare dai grandi "hub". Uno scenario ineccepibile a cui però la Toscana potrà partecipare se si deciderà a dotarsi delle strutture giuste al posto giusto.

**Ampliare i collegamenti.** Obiettivo centrale della politica aeroportuale toscana è l'incremento dei collegamenti aerei da e per la regione. Giusto, ma per ottenere ciò occorre offrire ai vettori capacità aeroportuale negli scali a servizio dei bacini che esprimono la richiesta di voli.

**Garanzie ecologiche.** Per la prima volta la Regione riconosce le caratteristiche ecologiche dei nuovi aerei utilizzati per i collegamenti nazionali ed europei. È la conferma di quello che la nostra Associazione ripete da dieci anni.

**Sistema aeroportuale.** Per la Regione il sistema aeroportuale sta in collaborazioni gestionali tra Firenze e Pisa, marketing comuni e miglioramento dei servizi di terra. Si tratta di propositi leciti, ma che non hanno niente a che vedere con la soluzione del problema reale costituito dalle carenze strutturali del "Vespucchi". Senza tale premessa non può esistente un sistema aeroportuale toscano.

**Società pubbliche.** La Regione critica i processi di rinnovamento adottati per le gestioni degli scali di Firenze e Pisa rimpianando il fatto di non aver cercato un unico gestore privato che controllasse entrambi gli scali. Allo stato dei fatti - dichiara la Regione - AdF e SAT sono e resteranno socie-

tà pubbliche. Lo sanno a Pisa e Firenze?

**Infrastrutture e investimenti.** Per la Regione gli aeroporti toscani non hanno bisogno di investimenti sulle strutture ma solo di sinergie gestionali e migliori servizi di terra. La realtà ovviamente è ben diversa e differenziata: la lettura regionale è corretta per Pisa, dove tutti gli interventi possibili nei limiti dello scalo civile sono previsti nel masterplan e sono in attuazione senza alcun ostacolo da parte degli enti locali. Non lo è per

zione diverse: c'è chi ha chiesto di procedere immediatamente in tal senso, se quella era la scelta; altri hanno sottolineato la difficile realizzabilità nell'attuale contesto della piana di Castello. A fine pomeriggio dello stesso 23 novembre la Regione ha risolto il caso con un comunicato che ha definito la proposta «ormai ritenuta remota rispetto all'attualità del dibattito». Scherzavano.

**Treno: fine di un falso mito.** 70 minuti

con cambio a Pisa centrale, 50 minuti se si facesse la corsa senza cambio di treno. Sono i tempi reali del collegamento ferroviario Firenze-Pisa aeroporto al termine dei lavori di potenziamento della linea. Per la prima volta un documento regionale ufficializza la fine di un falso mito alimentato per trent'anni e conferma quanto abbiamo sempre denunciando: l'impossibilità di realizzare una navetta aeroportuale (circa 30 minuti) su una distanza ed una linea tra due città distanti come Firenze e Pisa. Il problema è che anche di fronte a questo dato di fatto la Regione non trae l'ovvia conclusione, ossia la necessità di potenziare una volta per tutte l'aeroporto dell'area fiorentina, ma invita Firenze a rassegnarsi: niente opere per il "Vespucchi", niente navetta veloce per Pisa.

**Firenze: niente cura del ferro.** Un'ampia parte di relazione aeroportuale è stata dedicata ai colle-

gamenti terrestri con gli aeroporti, ma tratta quasi esclusivamente di viabilità e ferrovie per il "Galilei" di Pisa (vedi punto precedente). Per Firenze si ricorda solo la linea 2 della tranvia che unirà il "Vespucchi" alla stazione centrale di Firenze. Manca qualunque indicazione per il collegamento su ferro dello scalo fiorentino al resto della sua area metropolitana, soprattutto la direttrice da Pistoia-Prato, nonostante attorno al "Vespucchi" passino più linee ferroviarie che andrebbero debitamente adeguate ed attrezzate.



Sopra: l'aerostazione partenze del "Vespucchi" con il parcheggio auto appena ampliato. Sotto: l'area partenze recentemente aggiunta al "Galilei" di Pisa.



nulla a Firenze, dove ciò che è indispensabile sono proprio interventi ed investimenti su tutte le strutture, a cominciare dalla pista e dalla bretella, e dove invece tutto è tenuto bloccato.

**Progetto lampo.** Alle 15.00 del 23 novembre si è aperta la seduta del consiglio regionale nel quale la giunta ha illustrato il documento sui trasporti, avanzando l'ipotesi di un ribaltamento dello scalo di Firenze con la ricostruzione di tutta l'area terminale a nord, verso Castello. La proposta, anticipata sulla stampa, ha suscitato rea-

## Il senso della pista

L'assessore regionale ai trasporti ha liquidato come "ipotesi senza senso" (La Nazione, 7/1/06) la proposta della nuova pista, quasi vantandosi di averla bloccata. Per tutti coloro che hanno trattato la questione come uno scherzo ricordiamo quanto senso avrebbe il progetto e il significato del loro no.

**Rinuncia** a distanze di atterraggio e decollo realmente adeguate per i nuovi aerei che devono sostituire i BAe 146.

**Mancata eliminazione** degli ostacoli naturali e artificiali dalle traiettorie di atterraggio e decollo.

**Mantenimento** di una pista soggetta a fenomeni meteorologici particolari che incidono sull'attuale orientamento

**Rinuncia** a strumentazioni e sistemi per l'atterraggio strumentale completi.

**Mantenimento di criticità** operative che ostacolano tutto il traffico ed incompatibili prima di tutto con il ruolo di scalo business che la Regione vorrebbe riconoscere come unica funzione al "Vespucchi".

**Mancato spostamento** delle traiettorie di volo principali dagli abitati di Peretola, Brozzi e Sesto Fiorentino verso il territorio della piana libero da insediamenti residenziali.

**Nuove conflittualità** tra l'aeroporto e le aree residenziali previste vicino all'estremità nord dell'attuale pista.

**Mancata connessione** dei sistemi di parchi e insediamenti in costruzione e previsti tra la piana di Sesto e di Castello, ora separati dall'attuale pista.

**Rinuncia** a innumerevoli posti di lavoro conse-

*Questo Gulfstream IV della società Metrojet di Hong Kong è il primo aereo cinese atterrato all'aeroporto "Vespucchi" di Firenze.*



WEIMENG

## No all'occupazione

Il presidente della Regione Claudio Martini ha annunciato per il 2006 un grande impegno per l'occupazione ed il primo consiglio regionale dell'anno è stato dedicato a come affrontare tale questione. Si potrebbe iniziare col fare un conto dei posti di lavoro non creati per il mancato sviluppo dell'aeroporto di Firenze. La crescita di un territorio e quindi della relativa occupazione è infatti inscindibile dalla funzionalità dei collegamenti aerei. Per questo in ogni contesto, dalla grande metropoli alla più piccola comunità, lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali figura al centro di qualunque strategia. La presenza di uno scalo non è solo fonte di lavoro di per sé e per le attività connesse, ma induce la localizzazione nell'area di attività di ogni tipo, con le conseguenti ricadute. Sono concetti ormai ben noti ovunque e quasi ogni giorno arrivano i numeri di qualche nuova realtà.

A Doncaster, in Inghilterra, la trasformazione di una base militare in aeroporto civile ha creato oltre **600** posti di lavoro all'apertura, nel 2005, mentre quando saranno insediate tutte le attività previste si stimano **7.000** impiegati. Ad Hahn, nuovo scalo low cost e merci a servizio dell'area di Francoforte, l'insediamento di una sola compagnia creerà sul territorio **8.000** nuovi posti di lavoro. I nuovi impiegati generati dalla costruzione del nuovo aeroporto di Lisbona, previsto entro il 2017, sono stimati in **50.000** unità. I gestori dell'aeroporto di Bergamo hanno augurato a cittadini e passeggeri un buon 2006 ricordando come lo sviluppo di infrastrutture e traffico abbia portato a **18.000** i posti di lavoro connessi alla presenza dello scalo. Il piano aeroportuale della Campania basato sullo sviluppo di tre grandi scali stima l'occupazione indotta in **15.000** lavoratori al 2030 e **22.000** al 2040.

Anche sotto questo aspetto la Toscana ha rinunciato ai grandi numeri nel 1974, quando cancellò il nuovo aeroporto di S. Giorgio a Colonica, ma lo sviluppo possibile del "Vespucchi" avrebbe ancora importanti effetti sull'occupazione nell'area fiorentina. Più volte l'IRPET, l'Istituto Regionale di Programmazione Economica, ha affrontato questi aspetti nei propri studi, purtroppo sempre ignorati. È bene invece tenerli presenti per **essere ben consapevoli** che il no ai progetti aeroportuali è anche un no alla crescita dell'occupazione.

MARCO IAROSSI



guente al mancato sviluppo aeroportuale. Non per nulla la nuova pista è stata proposta tante volte dagli anni '40 ad oggi (Bonsi, Nustrini, Alitalia, SAF/Itairport). Nel dopoguerra non c'erano i soldi per farla, negli anni '60 era sostituita dal progetto del nuovo aeroporto di S. Giorgio a Colonica, dagli anni '70 è iniziato il "no perché no" della Regione e degli altri enti locali ripetuto oggi ad AdF.

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

#### QUOTA ASSOCIATIVA 2006

È aperta la campagna associativa per l'anno in corso. 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!**

### Continuità territoriale

Nel dicembre scorso il Ministro delle Infrastrutture Lunardi ha firmato il dispositivo di legge che disciplina la Continuità Territoriale predisposto dalla Regione Sardegna. Si tratta della possibilità di sostenere con contributi pubblici, secondo norme europee, alcune rotte da aree disagiate in modo da garantire tariffe agevolate ai residenti, in questo caso gli abitanti dell'isola e le comunità sarde presenti nel resto d'Italia. Sono stati predisposti due decreti: uno riguarda i voli per Roma e Milano, l'altro i servizi per Bologna, Firenze, Napoli, Palermo, Torino e Verona. Gli aeroporti sono scelti dall'amministrazione regionale in base ai bacini

## Lombardia: libertà di crescita

Abbiamo già raccontato più volte il rilancio come scalo civile dell'ex base militare di Montichiari, a Brescia, iniziativa voluta dai gestori dell'aeroporto di Verona per sopprimere alla temporanea chiusura dello scalo di Villafranca per consentire il **rifacimento della pista di volo**. È interessante, di fronte al disarmante scenario toscano, ricordare il clima nel quale si è svolta l'operazione ed i suoi effetti.

Il progetto fu subito supportato dalle amministrazioni di Brescia e dei comuni dell'area, ma non dalla Regione Lombardia che non lo prevedeva nei suoi piani ed era impegnata nello stesso momento nel lancio della nuova Malpensa e nella gestione del problema Linate. Nonostante ciò, **nessuno pose veti**, i lavori furono realizzati a tempo di record (eseguiti dalla fiorentina Baldassini & Tognozzi) e il nuovo scalo aprì il 15 marzo 1999. Dopo un periodo di incertezza successivo al ritorno a Verona del traffico temporaneamente dirottato, lo scalo bresciano ha iniziato a costruirsi una propria dimensione nel settore cargo, charter e low cost. A Montichiari operano alcuni vettori merci e vi ha posto la propria base operativa la Ocean Airlines, il maggiore operatore italiano del settore con una flotta di tre Boeing 747 che volano verso i principali mercati mondiali (Hong Kong, Shanghai, Singapore, ecc.). La low cost irlandese Ryanair ha scelto lo scalo bresciano per servire l'area di Verona (a 50 chilometri) e del lago di Garda, diversi vettori dell'est europeo lo preferiscono ad altre destinazioni dell'area e vari vettori charter utilizzano Montichiari come nuovo aeroporto per incrementare la propria offerta turistica. Brescia si sta configurando in particolare come piattaforma logistica per le merci, con progetti di connessione all'alta velocità ferroviaria europea (Corridoio 5), e sta acquisendo un ruolo importante come struttura di supporto per i voli cargo dell'aeroporto di Bergamo (70 km), che intende in questo modo alleggerire il proprio volume di traffico. In sostanza, quella che nel 1998 sembrava un'operazione discutibile, con la nascita dell'ennesimo aeroporto nell'area, si sta rilevando una **grande opportunità** per tutto il sistema economico del nord Italia.

d'utenza ritenuti più interessanti ed utili per le comunità sarde. Il "Vespucci" di Firenze, voluto tenacemente dalla giunta sarda, rientra per la prima volta in questo tipo di atto, colmando una mancanza che in passato aveva suscitato non poche perplessità. Il dispositivo avrà efficacia dal mese di aprile, quindi risentirà marginalmente della chiusura dello scalo fiorentino. Per quanto riguarda il gruppo che comprende il capoluogo toscano è prevista una tariffa tra i 45 ed i 55 euro a tratta.

*Sono in corso i lavori per la realizzazione del nuovo aeroporto di Comiso (Ragusa) sulla ex base missilistica. Nella foto: la pista di 2.400 metri in fase di ricostruzione.*



COMUNE DI COMISO

### Terzo scalo per Verona

L'ENAC ha espresso parere favorevole sul piano finanziario per il potenziamento di **Boscomantico**, il secondo aeroporto di Verona finora interessato da traffico turistico. Lo scalo, a 7 km dal centro cittadino, potrà sfruttare aree ex-militari e diverrà la struttura di riferimento per l'aviazione generale. Il piano prevede l'allungamento della pista da 1.080 a 1.418 metri, una nuova aerostazione, strumentazioni, ecc. Boscomantico affiancherà il principale aeroporto della città, **Villafranca**, interessato da un forte sviluppo dei voli di linea, charter e merci, e lo scalo **Montichiari** di Brescia, 50 km da Verona, rilanciato nel 1998 su iniziativa dei gestori di Villafranca (vedi notizia nella pagina) ed oggi aeroporto di supporto per l'area veronese nel segmento del low cost e charter.

### Campania sistema miliardario

La Regione Campania ha approvato il piano che prevede investimenti per **1,1 miliardi** di euro per opere aeroportuali e 350 milioni per infrastrutture di collegamento tra città ed aeroporti. Come anticipato più volte sul nostro notiziario, sono previste tre grandi strutture: Napoli Capodichino, Caserta Grazzanise e Salerno Pontecagnano. L'impegno maggiore, 754 milioni (più 336 per i collegamenti terrestri), riguarda la trasformazione in scalo civile della base militare nel casertano, 34 km da Napoli, che avrà strutture in grado di accogliere fino all'Airbus A380, gestire voli intercontinentali, grandi flussi charter e merci con una capacità iniziale, nel 2012, di 5 milioni di passeggeri ed un potenziale di 24 milioni al 2043. Capodichino proseguirà lo sviluppo avviato con la privatizzazione del 1997, con nuovi investimenti

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

per 273 milioni fino al 2012, quindi diverrà uno scalo cittadino da 4 milioni di passeggeri per voli nazionali e internazionali di tipo business e per i charter incoming. Salerno sarà potenziato con l'allungamento della pista a 2.100 metri nell'ambito di opere per 54 milioni di euro (più 12 per infrastrutture terrestri) e gestirà il traffico business, low cost e charter diretto nel sud della regione.

Con questo piano, preparato da varie amministrazioni regionali e varato adesso dalla giunta Bassolino in accordo con il Governo Berlusconi, la Campania riprende il percorso interrotto negli anni '70. Allora il nuovo aeroporto era previsto a Lago Patria, nel napoletano, e doveva essere realizzato assieme a quelli di Firenze S. Giorgio a Colonica ed Agrigento. Se i progetti andranno in porto Napoli potrà costituire un vero e proprio **sistema aeroportuale** formato da due grandi strutture al proprio servizio, affiancato da uno scalo di supporto, Salerno, distante circa 60 km dal capoluogo regionale.

## Aeroporto

Anno 10 - Numero 1

N° progressivo 34 - Gennaio - Marzo 2006

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