



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

ADF?

Cos'è e a cosa serve, oggi, l'ADF? In attesa che si stabilizzi la compagine azionaria e si crei un CDA in grado di proporre e difendere un qualche progetto, ecco la situazione comunicata dalla **CONSOB** al 30 ottobre 2006:

Aeroporti Holding Srl	31,035%
Meridiana SpA	15,092%
CCIAA Firenze	13,517%
SO.G.IM. SpA	11,700%
CCIAA Prato	3,979%
Banca Toscana SpA/MPS SpA	3,000%
Comune di Firenze	2,184%
Kairos Partners SGR SpA	2,072%
Fondiarria-SAI SpA	2,001%
Altri e Mercato	15,420%

Rispetto al prospetto pubblicato sul precedente notiziario (luglio), sono entrati **Meridiana** ed il gruppo Fondiarria (tramite la Premafin Finanziaria SpA), sono scesi sotto il 2% Schroder Investment e Fidelity Int. Ltd, è rimasta più o meno dov'era Aeroporti Holding, come previsto date le modalità con cui era stata lanciata l'OPA (offerta pubblica d'acquisto sul totale delle azioni); si è quasi dimezzata la quota fluttuante sul mercato.

Teoricamente i maggiori azionisti privati che dovrebbero trainare lo sviluppo dello scalo potrebbero superare assieme il 58%, mentre i soci pubblici che rimangono contro Firenze o hanno tirato i remi in barca mantengono circa il 20% delle azioni, ma anche il totale controllo politico dello scalo tramite gli assetti urbanistici. Al momento però non è dato ancora sapere **chi sta con chi per fare cosa**. Aspettiamo lumi e nuove evoluzioni ricordando a tutti che da un aeroporto, prima di tutto, si deve volare...

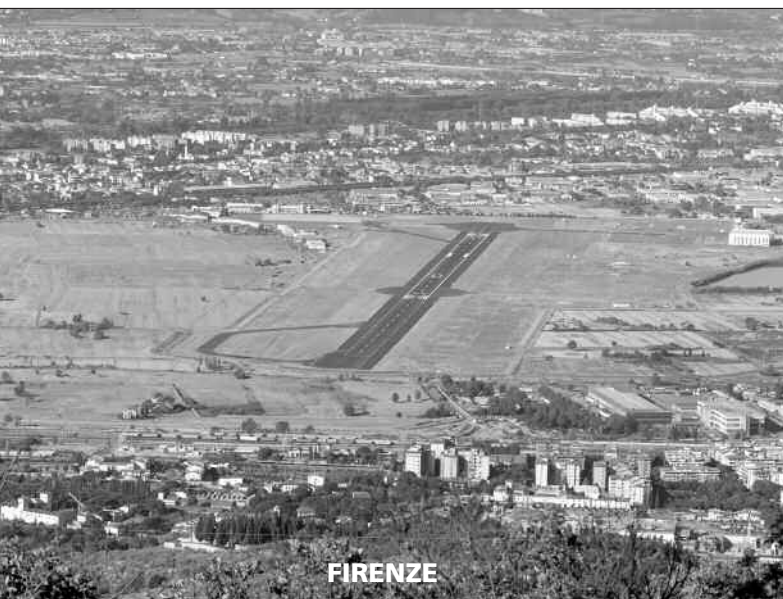
Aeroporti toscani, farsa continua

Prendete un aeroporto (quello di Firenze). Rinchiudetelo ermeticamente dentro la sua rete di recinzione. Mettete tutt'intorno all'aeroporto qualunque cosa che ne ostacoli l'ampliamento. Progettate case, capannoni e uffici più vicino possibile alla pista. Adesso chiamate un consulente esterno, obbligatelo a muoversi in questo **stato d'assedio** del territorio e delle istituzioni verso l'aeroporto e fatevi dire che così, per il "Vespucci", non è possibile nessuno sviluppo. Quindi emettete un "oh" di meraviglia e concludete che - mannaggia - l'unica via di sviluppo per il traffico aereo dell'area fiorentina non può che essere nell'aeroporto di Pisa (e di Bologna) e nei treni, il tutto ammantato con teorici intenti d'integrazioni e sinergie. Fatto? Avete appena ottenuto il principio ispiratore del masterplan degli aeroporti toscani approvato in settembre dalla Giunta Regionale.

Un documento inguardabile, ma soprattutto inutile, perché evita il problema aeroportuale toscano, cioè la profonda carenza di infrastrutture e quindi la necessità di investimenti in piste, aerostazioni, raccordi, piazzali, ecc. indispensabili per avere un sistema reale e competitivo. Per la verità, nella parte di analisi, lo studio evidenzia il sottosviluppo toscano, come d'altra parte hanno sempre fatto tutte le ricerche precedenti già in mano agli enti locali. Ma poi, come al solito, non segue **alcuna risposta concreta**. Il punto di partenza è il singolare concetto secondo il quale la nostra regione - unico caso esistente - non ha bisogno di investimenti in infrastrutture, ma solo di collaborazioni gestionali tra gli scali che ha, più o meno così come sono.

Una politica dei trasporti davvero curiosa, quella toscana. Le carenze di tutti gli altri sistemi di mobilità si affrontano con le nuove opere che ci vengono promesse ogni giorno anche a fronte di enormi costi economici, ambientali, urbanistici e sociali: nuovi binari, gallerie, stazioni per le ferrovie; nuove strade e autostrade, raccordi, ponti e viadotti per la viabilità; interporti più grandi per le merci, nuove banchine, nuovi terminal e fondali più profondi per accogliere navi più grandi per i porti; sistemi tranviari che cambiano il volto ad intere aree cittadine per il trasporto urbano. Ma **per gli aeroporti niente!** Per il sistema di trasporto di gran lunga più carente non sono consentiti adeguamenti e potenziamenti, o meglio non sono consentiti a Firenze, dove sarebbero più necessari e dove invece si cacciano i privati disposti ad investire ed i capitali offerti alla Toscana.

Tra breve è prevista la firma di tutti i soggetti coinvolti su questa specie di sistema aeroportuale che **liquida il "Vespucci"** come scalo che "non ha praticamente possibilità di espansione" (pag. 27 dello studio). Vediamo chi riesce a sottoscrivere una simile messa in scena.

**FIRENZE**

MARCO IAROSSI

**PISA**

EDUARD BRANTJES

Meridiana: operazione Firenze

Riuscirà Meridiana a dare il necessario scossone alla questione aeroportuale fiorentina ed alla gestione del "Vespucci"? L'impeto con cui in poche settimane ha guadagnato la seconda posizione tra gli azionisti di ADF lascia ben sperare: oltre 1,2 milioni di azioni, per un'operazione da circa 20 milioni di euro ed una situazione ancora in evoluzione mentre chiudiamo questo notiziario. Non risultano dichiarazioni ufficiali sugli obiettivi che hanno portato alla nuova "operazione Firenze", ma nelle note diffuse per annunciare le quote acquisite viene fatto cenno all'impegno per **sostenere i piani di sviluppo dello scalo**. Non dovrebbe esservi dubbio visto che proprio sulla base degli sviluppi del "Vespucci" promessi nel 1991, l'allora Alisarda decise di creare nel capoluogo toscano la propria seconda base operativa e di lanciare il progetto Firenze. Progetto ostacolato fino ad oggi proprio dalla mancata o incompleta realizzazione di molte delle opere previste (allungamento completo della pista, bretella di rullaggio, ampliamento dei piazzali, nuova aerostazione, ecc.), tanto che più volte si è materializzata l'ipotesi di una chiusura dell'esperienza fiorentina.

Oggi Meridiana gestisce il 27% dei voli del "Vespucci" e circa il 35% dei passeggeri, con un incremento di traffico spinto negli ultimi anni dalla sostituzione dei BAe.146 da 84 posti con gli Airbus A319 da 132 posti (modificati per operare sulla mini pista fiorentina). Dal 1991 è rimasto pressoché stabile il numero delle destinazioni servite e dei velivoli impiegati. Sono rimaste le penalizzazioni ai voli indotte dalle carenze delle strutture aeroportuali che prima ostacolavano i BAe146, oggi gli Airbus, con tutti i **pesanti costi** economici e d'immagine che la compagnia (come tutte le altre) devono accollarsi per servire il capoluogo toscano.

Ma d'altra parte Firenze resta la realtà aeronautica più interessante a livello italiano ed europeo per le potenzialità finora inesprese e tutte da valorizzare se fossero supportate dai necessari adeguamenti strutturali dello scalo. Ecco perché Meridiana si ostina a credere nel "Vespucci" ed a rilanciare il suo impegno, pronta a concretizzarlo con la disponibilità, già espressa in passato anche agli enti locali, di acquistare nuovi velivoli per la base fiorentina e lanciare nuovi voli. Certamente chiunque decide di investire lo fa prima di tutto perché alla fine vede nell'operazione un bilancio positivo, ma in nessun altro caso più di questo l'interesse dell'investitore coincide con l'**interesse pubblico** di un intero sistema territoriale. Quindi adesso ancora di più sono gravi le responsabilità di chi in Toscana e nell'area fiorentina rifiuta le opportunità che vengono offerte tenendo lo scalo ostaggio delle sue attuali condizioni strutturali.



Sopra, dall'alto in basso: un ATR 42 di Avianova, vettore regionale con cui Alisarda iniziò a volare su Firenze nel 1987; due dei quattro BAe 146 con i quali nel luglio 1991 Alisarda (poi Meridiana) avviò l'attività della base fiorentina; uno dei quattro Airbus A319 che dal 2004 hanno sostituito i BAe 146.

Bretella mancante

Ennesimo studio sulle vicende aeroportuali ed ennesimo sollecito a fare la bretella di rullaggio al "Vespucci". Dopo lo studio IATA promosso dalla Camera di Commercio, anche lo studio voluto dalla Regione non ha potuto fare a meno di sottolineare la necessità di un'infrastruttura che è **assolutamente indispensabile**: la bretella di rullaggio vera, quella completa e non il pezzetto realizzato la scorsa primavera che certamente porta dei benefici (quando entrerà in funzione) ma che è ben lontana dalla funzionalità dell'opera completa, attesa da circa venti anni.

Voli

È previsto ai primi di dicembre l'avvio dei nuovi voli per **Praga** e **Budapest** annunciati da Meridiana. Avranno due frequenze settimanali e saranno operati con Airbus A319. Belle Air, vettore albanese nato nel 2005 che già opera sul nostro paese con MD-82 (anche su Pisa), ha annunciato l'intenzione di volare da **Tirana** a Firenze con ATR 42 noleggiato dalla bulgara Hemus Air. I voli low cost della Sterling da Copenaghen ed Oslo, sospesi alla fine di ottobre, dovrebbero riprendere nella prossima primavera.

Una firma per la nuova pista

Sul forum dell'associazione Aviazione Civile (www.aviazione civile.it), frequentato da appassionati ed operatori del settore, ha preso vita una petizione per chiedere alle amministrazioni fiorentine e toscane, al Ministero dei Trasporti ed all'ENAC di sostenere il progetto della nuova pista per l'aeroporto di Firenze, da realizzare parallelamente all'autostrada A11. Col crescere dell'interesse e delle adesioni all'iniziativa, da semplice discussione all'interno di un forum, la petizione è stata trasformata in un blog. All'indirizzo Internet <http://nuovapistafirenze.blogspot.com> si può adesso leggere il testo della petizione, firmare digitalmente per la propria adesione e lasciare un commento sulla questione.



Che "Sistema" è?

Il 4 settembre scorso la Giunta Regionale ha approvato il documento "Verso il Sistema Aeroportuale Toscano" elaborato dal Settore Logistica Porti e Aeroporti sulla base dello studio "Consulenza e ricerca per la redazione del masterplan del sistema aeroportuale toscano" redatto dalla società di consulenza Giorgio Fossa S.A.S. su incarico dello stesso ufficio regionale. Come lasciava presagire il breve comunicato col quale in luglio era stata preannunciata la conclusione dello studio, il documento dà risposte che non toccano i veri problemi del trasporto aereo toscano e lascia del tutto irrisolta la questione aeroportuale.

Quadro conoscitivo

La parte introduttiva dello studio, dedicata alla situazione generale del trasporto aereo e della nostra regione, è in gran parte condivisibile. D'altra parte le considerazioni contenute in esso erano già ben note a chiunque abbia seguito a qualche titolo la vicenda perché sono le stesse evidenziate (inutilmente) da tutti gli studi già condotti in passato:

le prospettive di forte crescita del traffico aereo nazionale e internazionale, sia passeggeri sia merci, e le opportunità fornite dall'evoluzione della tecnologia aeronautica (silenziosità dei velivoli, distanze raggiungibili, prestazioni);

l'importanza strategica dei collegamenti aerei e degli aeroporti per la vita di un territorio, per il sistema economico, il turismo, il lavoro e quindi per il "sistema Toscana";

l'articolazione della realtà toscana in più ambiti territoriali, "le Toscani della Toscana" secondo una definizione coniata dalle autorità regionali, che richiedono adeguate specifiche risposte infrastrutturali: quello principale, incentrato nell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia, quello rappresentato dall'area costiera con Livorno, Pisa, Lucca e Massa e la Toscana del sud-est (Arezzo, Siena, Grosseto);

la profonda sottodotazione aeroportuale della Toscana, frutto di un assetto anomalo che vede lo scalo principale - Pisa - troppo distante dal maggiore bacino d'utenza - l'area fiorentina - e lo scalo a servizio del maggiore bacino d'utenza - il "Vespucci" - profondamente carente (pista, aerostazio-

Il masterplan degli aeroporti toscani che sta per essere varato non affronta il problema delle infrastrutture e lascia irrisolta la questione aeroportuale.

ne, bretella, piazzali); Firenze - si sottolinea - avrebbe bisogno di ben altra dotazione aeroportuale per confrontarsi e competere sullo scenario nazionale ed europeo con città ad essa assimilabili per dimensioni e caratte-



Dall'alto in basso: Airbus A319, Boeing 737-700 e BAe.146-200. Alitalia e Sterling, assieme a Meridiana, sono per ora gli unici vettori che operano sul "Vespucci" con Airbus e Boeing. La maggioranza dei voli dello scalo fiorentino sono ancora operati con BAe.146 o Avro RJ85 e RJ100 (Air France, Club Air, Lufthansa e SN Brussels).

ristiche come Venezia, Bari, Bilbao, Lione, Maastricht, Nantes, Valencia, città che hanno fatto dell'aeroporto un elemento cardine per il futuro del proprio sistema territoriale; la quota enorme di domanda di traffico

aereo toscano (circa il 50%) che ancora oggi non trova risposta nelle strutture della regione: un dato emblematico, conseguenza diretta dello stato delle infrastrutture, che ricorre da almeno dieci anni in tutte le analisi condotte (si veda ad esempio le considerazioni dell'IRPET contenute nel Piano Regionale della Mobilità e della Logistica del 2004);

i vincoli esistenti, reali o artificiosi, che nell'attuale assetto e con le diverse "politiche aeroportuali" attuate in Toscana condizionano il trasporto aereo della nostra regione: vincoli fisici ed urbanistici (Firenze e Pisa), vincoli militari (Pisa e Grosseto), vincoli politici (Firenze).

Si tratta di argomentazioni che abbiamo trattato tante volte in modo approfondito ed articolato nei 36 numeri pubblicati fino ad oggi e sarebbe quindi inutile tornarci sopra più diffusamente.

Obiettivo sviluppo

Ad un'analisi generale corretta segue l'indicazione di obiettivi altrettanto condivisibili. Si indica la necessità per la Toscana di incrementare il traffico aereo ed aumentare i collegamenti, soprattutto verso i mercati emergenti, come l'est europeo, per accrescere la competitività dei vari ambiti territoriali; sviluppare l'attività dei singoli scali secondo le diverse esigenze ed i diversi ruoli che possono svolgere; potenziare l'offerta di servizi a disposizione negli scali così da dare impulso anche alla redditività delle gestioni aeroportuali; favorire l'integrazione tra città ed aeroporto considerando lo scalo come un punto di riferimento per i cittadini, con spazi e funzioni diversificati a disposizione di tutti (è quel concetto che noi abbiamo sempre indicato con l'espressione "non solo aeroporto").

Risposte mancate

Ad analisi ed obiettivi condivisibili non seguono risposte adeguate. Nella parte propositiva lo studio va fuori strada, o meglio imbocca la strada indicata dalla Regione che fa a cazzotti con le reali esigenze del sistema toscano e lascia irrisolti o contraddice molti degli stessi propositi espressi precedentemente. Il futuro del trasporto aereo della nostra regione dovrebbe stare tutto in una serie di sinergie gestionali chiamate "integrazione" sotto il cappello di una holding che raggruppi i singoli gestori:

Che "Sistema" è?



una sorta di "supermanager" che rappresenti tutti gli scali in manifestazioni ed eventi nazionali ed internazionali e nei rapporti con i vettori;

servizi comuni dedicati per i passeggeri dei vari scali (accoglienza, acquisto biglietti aerei e biglietti per mostre e musei, interpretariato, ecc.) come quelli offerti, ad esempio, dal Club SEA negli scali di Linate e Malpensa;

attività che creino in aeroporto occasioni d'incontro ed intrattenimento, valutando la possibilità di costruire centri commerciali, supermercati, multi-sale cinematografiche, ecc. utili anche ai cittadini del territorio;

tour e visite guidate per i passeggeri che devono sostare ore negli aeroporti tra un volo e l'altro, anche con possibili collaborazioni con tour operator e agenzie di viaggio;

servizi di fidelizzazione dei passeggeri (tipo frequent flyer) estesi agli utilizzatori del sistema toscano;

un "last minute center" con sedi negli scali di Firenze e Pisa che offra ai passeggeri collegamenti tra il "Galilei" ed il "Vespucci" compresi nel pacchetto di viaggio;

un "pacchetto Toscana", con un sito internet unificato per promuovere la regione e tariffe integrate per i vari servizi di trasporto;

un unico sito web per gli scali toscani con percorsi studiati per le varie tipologie di utenza, webcam, informazioni in tempo reale sull'andamento dei voli, le condizioni meteorologiche, prezzi, collegamenti con gli scali, connessione con siti esterni (città d'arte, mostre, agriturismo, ecc.);

incentivi di toscani perché volino dagli scali della regione con iniziative promozionali ed offerte e con particolare attenzione per il mondo imprenditoriale;

aree in aeroporto a disposizione delle associazioni di categoria per facilitare incontri e scambi;

monitoraggio delle attività fieristiche per incrementare i collegamenti aerei in funzione di tali eventi ed attrarre imprese estere con l'attivazione di voli ad hoc (charter e di linea);

unificazione dei centri per gli acquisti, che consenta economie di scala, e di call center, tariffe dei parcheggi aeroportuali, divise per il personale (magari con colori tipici toscani), segnaletica nelle aerostazioni, carte dei servizi (compatibilmente con le caratteristiche del traffico presente sullo scalo);

bus e minibus per collegare gli aeroporti di Firenze e Pisa, previo valutazione dei costi e benefici ed in attesa di migliori collegamenti ferroviari.

Davvero difficile commentare simili proposte, azioni teoriche in parte di dubbia utilità in quanto doppiati di servizi più o meno già in essere; in parte improbabili per l'assetto gestionale e le diverse situazioni dei vari scali e le caratteristiche dei bacini d'utenza; in parte anche interessanti, ma altra cosa rispetto ai problemi toscani, che sono problemi di capacità infrastrutturale. Difficile vedere come si possano attuare con queste azioni gli stessi obiettivi posti nello studio.

Come sta in piedi un "sistema" se una delle gambe non regge? Come si possono valorizzare i differenti ruoli dei due scali principali se uno dei due non è in grado di svolgere efficacemente neppure il ruolo minimo riconosciuto sulla carta? Come si incrementano i voli se le compagnie aeree che vorrebbero servire il capoluogo regionale sono tenute lontane da una pista troppo corta e penalizzata e se gli aerei non trovano posto su piazzali troppo piccoli? Come si incrementano i servizi in aeroporto se non si ampliano le strutture aeroportuali? Come si invogliano i toscani a volare dalla Toscana se la maggior parte di essi non sono serviti da uno scalo adeguato?

Sistema alla toscana

Il sistema aeroportuale che sta per essere "dichiarato" lascia aperti tutti questi interrogativi ed a livello infrastrutturale congela la situazione esistente.

Il "Galilei" di Pisa va bene, nel senso che ha un vecchio masterplan in attuazione ed un nuovo piano, presentato in marzo e già approvato da tutti gli enti locali, che prevedono tutto ciò che è possibile fare sullo scalo, in particolare per risolvere il problema di saturazione dell'attuale aerostazione. Il tutto garantito da una società di gestione, la SAT, che ha piena libertà d'azione e detta le regole agli enti territoriali (progetti, urbanistica, ambiente, ecc.). In questo clima positivo Pisa coltiva la sua vocazione low cost, si appresta a gestire la prima linea regolare intercontinentale e sviluppa anche ogni altro tipo di traffico (vettori tradizionali e charter, voli diretti e voli per gli hub, grandi aerei e jet regionali, traffico turistico e business), facendo leva sulla pochezza e le difficoltà degli altri aeroporti. Deve comunque fare i conti con i vincoli militari dello scalo, il contesto definito nello studio "urbanizzato e difficile", l'uso della pista prevalentemente unidirezionale in funzione dell'abbattimento del disturbo acustico sull'abitato, con gli spazi limitati della parte civile che, vista la crescita dei voli passeggeri, potrebbe creare difficoltà al traffico merci ed all'attuazione del progetto caro alla Regione della piattaforma logistica integrata tra porto di Livorno, aeroporto di Pisa e interporto di Guasticce.

Anche il "Vespucci" di Firenze va bene, nel senso che, secondo l'impostazione regionale, lo scalo fiorentino non deve essere più

Che "Sistema" è?

di ciò che è adesso, quindi non ha alcun problema. Lo studio di Confindustria, per la verità, di problemi ne evidenzia: la questione pista; l'inadeguatezza dell'aerostazione nonostante il restyling della scorsa primavera, che ha migliorato un po' il look interno ma ha risolto poco; la grave mancanza della bretella di rullaggio (quella intera); l'insufficienza dei parcheggi anche per l'attuale livello di traffico; il mancato adeguamento del vecchio masterplan ai nuovi scenari. Poi però prende atto implicitamente del clima particolare in cui vive il "Vespucci": la costrizione nei suoi attuali confini, la politica ambientale ed urbanistica che gli viene riservata dagli enti territoriali, di fronte alla quale il gestore (ADF), se anche volesse, potrebbe fare ben poco. Così si ottiene un aeroporto che - secondo il documento varato in Regione - "non ha praticamente possibilità di espansione" e quindi ha risolto ogni problema di progetti ed investimenti.

Nessuna considerazione è riservata dagli ideatori del sistema toscano prossimo venturo alle condizioni in cui deve operare lo scalo ed agli effetti sulla regolarità dei voli. Poco importa che nell'attuale situazione strutturale il "Vespucci" non sia in grado di svolgere efficacemente nemmeno il ruolo che loro stessi sulla carta gli assegnerebbero; poco importa che la pista corta e penalizzata e le altre carenze non consentano di accogliere gran parte dei vettori cosiddetti tradizionali (non low cost) che in una logica di sistema che vede Pisa specializzata nel low cost, nel charter e nell'intercontinentale, dovrebbero essere appannaggio proprio dello scalo fiorentino (British Airways, Iberia, Aer Lingus, Finnair, CSA, LOT, TAP, Olympic Airways, KLM, SAS, tanto per citare i nomi di alcuni che già operano sui principali scali italiani al di fuori degli hub di Roma e Milano, compresi Pisa e/o Bologna). Poco importa che al "Vespucci" non riesca ad operare voli regolari alcun nuovo jet regionale (Embraer e Bombardier), mentre dei tanti operatori che volano con i piccoli di Airbus e Boeing per ora continuano ad operare in tre (tempo permettendo): Alitalia (su rotte brevissime), Meridiana (con gli aerei modificati) e Sterling (che ha aerei ed equipaggi rodati su difficili piste scandinave). Vettori come Lufthansa e Air France per ora non si avventurano con i nuovi aerei sull'attuale pista fiorentina e proseguono le operazioni con i BAe 146 che però, prima o poi, usciranno di scena. E se decidessero di scendere con gli Airbus o i Boeing, sfidando le limitazioni operative della pista, lo scalo andrebbe in tilt per i piazzali troppo piccoli. Ma d'altra parte qualche tempo fa l'unico rappresentante delle amministrazioni locali in ADF chiarì perfettamente la sensibilità degli enti pubblici per queste problematiche: se i nuovi aerei non potranno atterrare a Firenze - disse rispondendo in consiglio comunale ad un'interrogazione sull'operatività dell'attuale pista

- vuol dire che andranno da qualche altra parte. Che problema c'è?

Anche gli altri aeroporti toscani non hanno problemi, nel senso che mantengono ruoli minori e locali e non potranno avere che qualche maquillage. Il principale, per dimensioni, è Grosseto, che ha ottime strutture di volo ma deve fare i conti con i rigidi vincoli della base militare e le carenze di strutture, servizi e strumentazioni ad uso civile. Potrebbe sviluppare una quota di traffico charter (già tentato in passato) e low cost diretto nel territorio maremmano, ma risente in questo della scarsa capacità delle strutture ricettive esterne (alberghi, ecc.). Oppure potrebbe alleggerire negli stessi segmenti di traffico la pressione sul "Galilei" di Pisa, ma c'è da dubitare che ciò venga permesso al di là degli accordi di collaborazione tra scali ripromessi nel masterplan.

Siena Ampugnano potrebbe fare un po' più e un po' meglio rispetto alla situazione attuale, proseguendo i miglioramenti già attuati negli anni scorsi in un'ottica di aviazione generale e piccoli voli charter legati ad eventi che si svolgono nel suo territorio. Ma per l'ipotesi di una pista migliore, ventilata in passato nell'ambiente senese, il documento approvato dalla Regione non lascia scampo, invitando a "dimenticare" ogni ipotesi di potenziamento definito inutile ed ambientalmente insostenibile.

Gli altri quattro scali - Marina di Campo, Arezzo, Lucca e Massa Cinquale - sono appena citati, senza alcuna analisi della situazione e delle esigenze strutturali ed operative. La dimenticanza più grave ci pare quella della struttura elbana che per traffico e voli (stagionali) è già il terzo scalo toscano dopo Pisa e Firenze ma dovrebbe essere considerato tale soprattutto per importanza funzionale visto il ruolo di uno scalo aereo per un'isola. I problemi gestionali e strutturali da risolvere per l'aeroporto di Marina di Campo sarebbero molti, come sarebbero notevoli le sue potenzialità per sostenere l'economia dell'isola. Basti pensare alla possibilità di sviluppo dell'attività congressuale al di fuori della stagione estiva sfruttando la capacità ricettiva del territorio. Ma anche di tutto ciò non c'è traccia nel documento regionale.

Anomalia toscana

Questo quadro molto poco dinamico della realtà toscana, destinata a mantenere il suo stato di sottodotazione aeroportuale, conferma la nostra regione come un caso davvero unico a livello nazionale e internazionale:



In queste due pagine una carrellata di vettori europei "tradizionali" (non low cost) che operano con i nuovi jet regionali o i piccoli di Airbus e Boeing sui principali scali italiani oltre a Roma e Milano (compresi Pisa e/o Bologna).

In ordine: Boeing 737-600 SAS, Bombardier CRJ 200 Iberia, Airbus A319 Finnair, A319 British Airways, A319 Air Malta, Embraer ERJ-145 Luxair, Embraer 170 LOT, Boeing 737-600 Malev, Boeing 737-500 CSA, A319 TAP Portugal, A319 Turkish Airlines.

Che "Sistema" è?

l'unica regione che non programma interventi sulle infrastrutture aeroportuali; l'unica regione "alternativa", con un sistema aeroportuale al rovescio, e che pensa di sviluppare traffico e voli senza adeguare piste, piazzali e aerostazioni. Metodi incomprensibili ma fermamente difesi in base a chissà quale teoria conosciuta solo nei nostri confini regionali. Infatti altrove, ovunque, per incrementare voli e passeggeri e sfruttare le opportunità offerte dalla tecnologia aeronautica e dal trasporto aereo, prima di tutto si potenziano gli aeroporti. Si potenziano i grandi scali per far fronte alla crescita del traffico, si potenziano i piccoli scali nella speranza di attirare traffico aereo che faccia da traino al rilancio dei rispettivi territori. Si potenziano, secondo le varie esigenze, gli scali uniti in veri e propri "sistemi aeroportuali" gestiti da società uniche, come quelli di Roma (ADR), Milano (SEA), Parigi (ADP) o Londra (BAA) citati impropriamente a modello nello studio, si potenziano gli scali a gestione separata dentro una stessa regione, come i quattro principali scali dell'Emilia Romagna, il "sistema di Venezia" (Tessera e Treviso) e l'aeroporto di Verona in Veneto, il "sistema di Milano" e lo scalo di Brescia in Lombardia, i cinque scali in Sicilia o i quattro in Sardegna; si potenziano i quattro principali aeroporti della Puglia, unico caso italiano di società unica a livello regionale (SEAP), detenuta al 99,4% dalla



In alto: un Boeing 737-200 di Ryanair. Il vettore low cost irlandese gestisce il 42% del traffico dello scalo pisano dove ha una propria base operativa. Al centro: il Boeing 767-300ER di Delta Airlines che dal 1° giugno 2007 collegherà Pisa al JFK di New York con quattro voli settimanali. Sotto: il Boeing 747-400 della Qantas che in agosto ha trasportato da Londra a Pisa circa 300 croceristi diretti al porto di Livorno.

Regione ma senza alcuna intenzione manipolatorio delle logiche del trasporto aereo, degli assetti aeroportuali e della domanda di traffico.

Al termine di queste pagine un po' inutili, perché non possono che ripetere considerazioni ormai trite e ritrite, ribadiamo quella che molto semplicemente dovrebbe essere - ma qui non è mai stata - una politica aeroportuale regionale in grado di creare un sistema competitivo: adeguare gli scali alle reali esigenze dei vari ambiti territoriali e dell'utenza; garantire a tutti i gestori aeroportuali la stessa libertà d'azione nell'attuazione di programmi di adeguamento e sviluppo delle infrastrutture; applicare a tutto il sistema toscano le stesse regole in materia ambientale ed urbanistica, senza più doppi pesi e doppie misure; supportare in tutta la regione i progetti aeroportuali con lo stesso clima collaborativo degli enti territoriali nella consapevolezza che uno scalo aereo, indipendentemente da chi lo gestisce, è un servizio pubblico indispensabile per la vita di un territorio ed ostacolarne il funzionamento bloccando i progetti assomiglia tanto all'interruzione di servizio pubblico.

Così facendo si otterrebbe naturalmente un sistema aeroportuale realmente efficiente, senza bisogno di scomodare (e pagare) altri esperti che vengono da lontano per dirci cose che sappiamo da cinquant'anni e senza costruire sistemi di carta che non portano a niente.

Sistema reale

Il sistema aeroportuale toscano reale, vissuto da utenti, vettori ed operatori e sconosciuto ai decisori politici, è fatto sempre più di **dirottamenti e divieti** per carenza di capacità infrastrutturale.

Il "Galilei" di Pisa ha quasi chiuso le porte all'aviazione generale per mancanza di spazio sui piazzali che, pur ampliati, sono affollati dai voli low cost e spesso ospitano velivoli di grandi dimensioni (cargo e charter).

Qualcuno, dopo aver scaricato i passeggeri a Pisa, viene mandato in parcheggio a Firenze, se il velivolo è compatibile con i limiti della pista e se c'è posto, altrimenti deve trovare asilo **fuori della Toscana** (di solito a Genova). Il "Vespucci", dal canto suo, avrebbe un piazzale nato appositamente per gli aerei non di linea (aviazione generale, charter, merci e militari), ma ne utilizza gran parte per i voli schedati che non trovano spazio nel piazzale antistante le aerostazioni, quindi va spesso e volentieri in crisi anche nella gestione dell'attuale traffico. In occasione della

recente partita di Coppa Uefa tra Livorno e Glasgow Ranger, il "Galilei" ha manifestato i suoi problemi anche a gestire i charter, in questo caso quelli dei tifosi scozzesi. Qualcuno ha chiesto di portare l'aereo vuoto al "Vespucci", ma ha dovuto desistere per la pista troppo corta. Qualche volta e quando è possibile capita che cerchino parcheggio a Firenze anche aerei merci e militari non autorizzati a fermarsi a Pisa.

Intanto, con l'arrivo dell'autunno, a Firenze è iniziata la stagione dei dirottamenti 2006-2007 e con essa il problema di trovare un posto dove far atterrare i **voli respinti** dai problemi operativi del "Vespucci" e dalla mancanza di parcheggi del "Galilei". Nelle prime giornate di crisi, a metà ottobre, c'è chi ha trovato accoglienza a Bologna solo per far scendere i passeggeri. Poi è dovuto ripartire vuoto per parcheggiare l'aereo su uno scalo ancora più lontano perché neanche l'aeroporto bolognese aveva posto per consentire una sosta più lunga agli aerei fiorentini.

Rumore: aeroporto in regola

L'aeroporto di Firenze è in regola con il limite di rumore di 65 decibel previsto per le aree residenziali dalle norme nazionali ed internazionali, adottate in qualunque aeroporto in Italia ed all'estero. I livelli leggermente superiori ai 60 decibel registrati dall'ARPAT in alcune misurazioni non rappresentano un superamento dei limiti di legge ma dell'interpretazione che di quei limiti il Comune di Firenze volle adottare anni fa forzando la normativa. Questo dato di fatto che noi ribadiamo da sempre è stato ripetuto al consiglio comunale di Firenze dall'assessore all'urbanistica Gianni Biagi lo scorso luglio, dopo la presentazione dei dati ARPAT sull'ultimo monitoraggio acustico dello scalo. Vale la pena ricordarlo perché quella comunicazione è passata inosservata, mentre la questione acustica del "Vespucchi" continua a fare un gran rumore per dati, scenari e foto taroccati.

«Il limite dei 60 decibel che il consiglio comunale ha preteso, che è stato inserito nel piano di zonizzazione acustica e che quindi fa parte delle norme regolamentari con cui l'aeroporto di Firenze deve funzionare, è un limite solo fiorentino. Il limite massimo previsto nelle zone aeroportuali residenziali è infatti di 65 decibel».

Gianni Biagi, assessore urbanistica
Comune di Firenze
9 luglio 2006.

Voli notturni

Chi e perché vola nella notte fiorentina violando l'orario di chiusura dello scalo (23.00) ed il sonno di chi abita sotto la linea di atterraggio? Per risolvere l'arcano e scovare i responsabili Palazzo Vecchio ha rivolto ad ADF perentorie **richieste di chiarimenti** e interventi sanatori. Anche perché ARPAT imputa a tali sforamenti di orario il

re vuoti al "Vespucchi" la mattina successiva facendo saltare gli orari delle partenze e mandando di nuovo in tilt tutto l'operativo della giornata anche in presenza di tempo ottimo. La soluzione a tutto questo sarebbe ovvia: **adeguare le strutture** dello scalo con tutti gli interventi necessari per la pista, la bretella ed il resto che non si vogliono fare. E finché non si faranno, proseguiranno gli sforamenti notturni.



SERGIO IAROSI

È durata un paio di mesi l'occupazione del "meeting point" annesso al parcheggio scambiatore di Peretola, trasformato in giugno in centro sociale autogestito. La struttura è stata sgomberata in agosto ed è ora di nuovo in attesa di utilizzo come sede di uffici aeroportuali e della passerella di collegamento con l'aerostazione del "Vespucchi".

15 settembre

È passato nel più totale disinteresse della città e della società di gestione aeroportuale il **20° anniversario** della ripresa dei voli dallo scalo fiorentino, il 15 settembre scorso (1986-2006). Come era già accaduto per il 70° anniversario dell'atto di nascita dello scalo di Peretola (1929-1999) e della sua apertura (1931-2001), e per il 20° anniversario della costituzione della società di gestione (1984-2004), solo la nostra Associazione ha ricordato queste ricorrenze che in ogni altra realtà vengono celebrate con iniziative comuni tra enti aeroportuali ed istituzioni locali come occasione per rinsaldare il rapporto tra la città ed il suo aeroporto (cerimonie, mostre, "open day", ecc.). Qui, ovviamente, non se ne parla proprio.



MARCO IAROSI

rumore leggermente superiore ai 60 decibel registrati in due postazioni di monitoraggio. In realtà la risposta è molto semplice, senza misteri o strane situazioni. Gli sforamenti notturni sono direttamente proporzionali alle **disfunzioni dello scalo**: gran parte dei voli del "Vespucchi" partono di prima mattina, dalle 6.00, e rientrano la sera, entro le 23.00, effettuando nella giornata varie rotazioni. Come noto, alla minima variazione meteorologica dalle condizioni standard, l'operatività dello scalo va più o meno in tilt ed i voli iniziano ad accumulare ritardi. Ritardi che alla sera possono essere di ore ed è quindi facile che gli ultimi atterraggi si addentrino nella notte fiorentina. Se i velivoli non venissero fatti atterrare a Firenze, finendo a Pisa, Bologna o altrove, gli aerei dovrebbero rientra-

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!



Taranto: canali tombati

Dedichiamo questa foto a tutti coloro che da oltre dieci anni prendono in giro Firenze con la storia dell'allungamento della pista impossibile per l'impossibilità di sovrappassare il fosso che scorre a ridosso della testata nord del "Vespucci". L'immagine ritrae i lavori in corso per l'allungamento della pista dell'aeroporto di Taranto Grottaglie con relativo sovrappasso di fossi e canali (ne avevamo dato notizia sul numero scorso). Sono visibili il vecchio tracciato del canale, già parzialmente riempito, il manufatto scatolare nel quale scorre il nuovo tracciato del corso d'acqua che passa sotto la pista e gli interventi sul sistema vario della zona. La stessa cosa era stata progettata e poi bloccata nei primi anni novanta al "Vespucci".

Jet regionali

Prosegue a ritmo sostenuto la diffusione anche in Italia dei nuovi jet regionali con cui vengono aggiornate le flotte ed intensificate le connessioni dirette tra le città italiane e verso centri europei grandi e piccoli. Dopo l'ingresso in linea dei **Bombardier CRJ900** da 90 posti con Air One, tramite la nuova Air One CityLiner della quale avevamo dato notizia sul numero scorso, lo stesso aereo è stato ordinato dalla MyAir.com che li utilizzerà al fianco degli Airbus della famiglia A320. Alpi Eagles sta valutando i nuovi **Embraer 190** da 90 posti per sostituire la flotta di Fokker 100, e lo stesso velivolo interessa ad Alitalia, che ha già in flotta gli Embraer 170 da 70 posti ed il piccolo ERJ 145 da 50 posti. L'Embraer 190 è stato presentato in ottobre ad Olbia anche a Meridiana. L'impiego di tali velivoli consente di avere la capacità più adeguata

Un Bombardier CRJ900 della compagnia low cost veneta MyAir.com. Anche Air One ha recentemente messo in linea il CRJ900.



(50-120 posti) su molte tratte sulle quali risulterebbe eccessivo e diseconomico l'impiego di velivoli maggiori Airbus o Boeing, soprattutto nell'avvio di nuove rotte. Questi nuovi jet regionali non possono operare sulla corta pista del "Vespucci" e ciò significa **essere tagliati fuori** da una buona fetta del trasporto aereo nazionale ed europeo.

Boeing "short field"

Sono per ora cinque i vettori europei che hanno ordinato i nuovi **Boeing 737 "next generation"** modificati per operare sulle piste corte ed incrementare le capacità di carico (denominati "short field"): Air Europa (Spagna), Hapagfly (Germania), Pegasus Airlines, Sky Airlines e Turkish Airlines (Turchia). Il primo esemplare messo a punto, un modello 800, ha volato nel luglio scorso con la low cost brasiliana GOL. Le modifiche sono offerte come standard sul modello 900ER e come optional sui modelli 600, 700 e 800. Vedremo se i vettori del nostro continente decideranno di scendere anche sulla difficile pi-

sta fiorentina, il caso più critico che la stessa Boeing ha preso a modello per studiare la versione speciale dei suoi aerei.

Avro per Air France

CityJet, la compagnia irlandese che gestisce i voli Parigi-Firenze per conto di Air France, ha deciso di sostituire la flotta di 19 BAe.146 con 23 esemplari del successore **Avro RJ85** acquistato sul mercato dell'usato. I velivoli erano appartenuti alla statunitense Mesaba Airlines e poi messi a terra in attesa di un compratore. Il gruppo Air France dispone anche di Airbus A318 e A319, Embraer ERJ135 e ERJ145, Bombardier CRJ100 e CRJ700 e Boeing 737-500, ma per ora non li utilizza sull'attuale pista fiorentina.

Aeroporto

Anno 10 - Numero 4
N° progressivo 37 - Ottobre - Dicembre 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 - Osannoro (FI)



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

Casella Postale 1463, Firenze 7,
50121 Firenze
Tel. 055/330601

Email 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