



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

2006-2007: annunci, appelli, patti e interessi



MARCO TAROSI

Il 2007 sarà per la Toscana l'**anno delle infrastrutture**. Lo ha annunciato il presidente Claudio Martini nella conferenza di fine anno. Infrastrutture indispensabili per il rilancio della nostra regione da fare guardando oltre localismi e interessi particolari, superando le proteste pur comprensibili di comitati locali, gestendo nel migliore dei modi gli indubbi problemi di impatto con i cittadini e i territori interessati. Perché per le opere necessarie alla crescita del territorio l'interesse pubblico deve prevalere su qualunque altro aspetto. Sulla stessa linea si sono espressi tra fine e inizio anno i vertici delle istituzioni fiorentine, sindaco in testa. Nel rinnovamento infrastrutturale in atto in città l'interesse generale deve prevalere su ogni localismo, la politica non deve interferire con questioni che devono essere solo tecniche, i cittadini non devono essere presi in giro con iniziative farsa e informazioni strumentalizzate.

Dichiarazioni d'intenti chiare e ineccepibili (al di là dei giudizi di merito sulle singole questioni), ma con un neo grande come una casa o, meglio, come un'infrastruttura: quel pezzetto di piana fiorentina chiamato aeroporto, sistematicamente escluso da qualunque progetto, programma o appello. Allora, all'inizio di questo 2007 "anno delle infrastrutture", viene da chiedersi quale sia il concetto d'interesse pubblico dei vertici istituzionali fiorentini e toscani nella vicenda dello scalo di Firenze e chi, secondo loro, lo starebbe tutelando.

Per noi è **interesse pubblico** avere un aeroporto funzionale per il sistema dell'area fiorentina, non più in balia di ogni variazione meteorologica; uno scalo che garantisca di arrivare e partire da Firenze anche in caso di un po' di vento o pioggia, di rispettare un appuntamento o prendere una coincidenza su un hub nazionale o europeo, di non trovarsi più a destinazione alleggeriti dei bagagli lasciati a terra per far alzare l'aereo, senza più essere dirottati in

altre città o regioni o riportati all'aeroporto di partenza per l'impossibilità di fermarsi su una pista di lunghezza imbarazzante. È interesse pubblico consentire che possano scendere al "Vespucci" le compagnie aeree che vorrebbero servire l'area fiorentina e realizzare opere aeroportuali che allo stesso tempo migliorano la funzionalità dello scalo e riducono gli effetti inquinanti dell'attività aerea sul territorio e gli abitati. È interesse pubblico, in concreto, avere una pista più lunga e meno penalizzata, la bretella di rullaggio, piazzali più capaci, la nuova aerostazione, la stazione aeroporto della tramvia e della ferrovia metropolitana, una migliore viabilità di accesso dalla città e dalla direttrice Pistoia-Prato, nuovi parcheggi aeroportuali. Sarebbe di massimo interesse pubblico la nuova pista che risolve una volta per tutte i problemi dello scalo, garantisce il futuro al trasporto aereo dell'area fiorentina, abbatte l'impatto ambientale dei voli sugli abitati, migliora l'assetto della piana tra Firenze e Sesto Fiorentino.

Non è interesse pubblico congelare lo scalo fiorentino nelle attuali condizioni operative e strutturali, impedire la valorizzazione delle sue potenzialità, rifiutare l'investimento di capitali privati né trasformare l'aeroporto in un autogrill. Non è interesse pubblico nascondere le carenze aeroportuali della nostra regione dietro annunci d'integrazioni ed holding societarie, mantenere l'area fiorentina in uno stato di sottodotazione infrastrutturale e di mancata competitività, impedire la creazione nel territorio di migliaia di posti di lavoro per la mancata crescita dello scalo e dei voli. Non è per nulla d'interesse pubblico, in sostanza, continuare a far prevalere nella vicenda aeroporto localismi ed interessi particolari, strumentalizzazioni politiche e ideologiche e distorsioni di questioni tecniche ed ambientali che si prendono gioco dei cittadini.

Traffico 2006-2007

I dati di traffico 2006, falsati in negativo dalla chiusura dello scalo per il rifacimento della pista, salvo nuovi imprevisti, saranno risarciti da un forte **segno positivo nel 2007**. Per lo scorso anno vanno comunque ricordati i record di giugno, luglio, agosto e settembre, con oltre 180.000 passeggeri mensili. 225.719 sono stati i passeggeri del "Vespucci" dirotti sul "Galilei" di Pisa, in gran parte nei 65 giorni di chiusura dello scalo e nella successiva ripresa scaglionata dei voli, completata a maggio. Con il contributo di questo surplus di traffico lo scalo pisano ha superato il 28 dicembre scorso i 3

Voli 2006-2007

Sul fronte dei collegamenti, nel 2006 il "Vespucci" ha visto l'**apertura dei voli** Sterling da Copenaghen ed Oslo (operati tra aprile e ottobre), Club Air per Chisinau (sospeso dopo un mese), Meridiana per Budapest e Praga e Belle Air da Tirana (da dicembre). Sono stati **cancelati** i voli Club Air per Bucarest, Chisinau, Tirana e Verona (in dicembre, per la sospensione dell'attività del vettore), mentre da febbraio la TNT ha trasferito sull'aeroporto di Bologna l'unico volo merci che era attivo su Firenze. Per il 2007, al momento, sono previsti i voli di Lufthansa da **Stoccarda** con Avro RJ85 e Ster-

Ambientalismo insostenibile

Tegole volanti, tappi cadenti, rami strappati, camini e cornicioni crollati, rumore devastante, telefoni e tv ammutoliti, conversazioni impediti, pioggia di carburante, terrazzi anneriti, aria irrespirabile, aumento di tumori e malattie polmonari: è lo stato in cui versano gli abitati attorno al "Vespucci" secondo le **periodiche denunce** sempre più d'effetto di certi gruppi ambientalisti e comitati contro, amplificate da alcuni organi d'informazione cittadini ed assecondati da ambienti istituzionali. Fosse vero, di fronte a un tale scenario da day after, non resterebbe che chiudere l'aeroporto a doppia mandata e buttare le chiavi in Arno.

Ma se fosse vera una simile situazione per uno scalo come il "Vespucci", che non ha mai superato alcun limite di emissione di legge (dati ARPAT e VIA), bisognerebbe raccontarlo subito in giro: prima del "Vespucci", infatti, andrebbero **chiusi gran parte degli scali** esistenti, dove gli abitati convivono giorno e notte da sempre con una tipologia di traffico ben più pesante (Jumbo, voli cargo e simili) e non si sono mai accorti del rischio estinzione che grava su una fetta di popolazione (Pisa e Bologna, tanto per citare i due casi più vicini). Poi però, come al solito, si vede che simili denunce valgono **solo per l'aeroporto di Firenze**. Gli altri sono liberi di crescere e moltiplicare traffico e voli e di sfiorare le soglie di traffico approvate nelle procedure VIA tra entusiastici applausi istituzionali e pieno consenso ambientalista. Ma si vede anche che a Firenze chi denuncia situazioni insostenibili, poi contribuisce a mantenere lo stato di fatto contestando ogni progetto che migliorerebbe le cose. Chi, nelle istituzioni, asseconda le denunce ritenendo la situazione critica tanto da farne motivo per bloccare ogni opera aeroportuale, poi non fa una piega per i progetti che avvicinano alla pista su tutti i fronti nuove costruzioni vista aeroporto creando le basi per **altre contestazioni**: nuove case dalla parte di Sesto Fiorentino (di fronte all'Ipercoop), nuove case, uffici, strutture commerciali e addirittura scuole dalla parte di Castello, altre case dalla parte di Peretola (nell'ambito del programma "ventimila alloggi in affitto"). E a nulla vale la soluzione che sbroglierebbe questo pasticcio, cioè la nuova pista che allontana gli aerei dagli insediamenti vecchi e nuovi di Peretola, Castello e Sesto Fiorentino portandoli su aree non residenziali, perché ambientalisti, comitati e istituzioni contestano pure quella, preferendo mantenere i voli sulle case. Con buona pace proprio dei cittadini che sono sicuramente delle **vittime**, ma non dell'aeroporto.



BOEING

DATI DI TRAFFICO 2006

	passengeri	06/05	aerei	06/05	ton. merce	06/05
Firenze	1.531.406	-10,10%	27.457	-16,10%	2.287	-38,10%
Pisa	3.014.656	+29,12%	37.509	+14,67%	13.969	+14,47%



TOBIAS ROSE

Un Airbus A319 della tedesca Germanwings (sopra) ed un Boeing 737-700 della slovacca SkyEurope (in alto). I due vettori low cost avevano programmato i voli su Firenze: la prima non li ha però ancora confermati e la seconda li ha invece riprogrammati su Pisa.

milioni di passeggeri, raggiungendo tale soglia con un anno di anticipo (i passeggeri reali del "Galilei" nel 2006 sono stati 2.788.937, con un incremento del 19,4% sul 2005). Il dato di traffico realistico del "Vespucci", senza la chiusura, si sarebbe attestato probabilmente a circa **1,9 milioni di passeggeri**, soglia che probabilmente sarà superata nel 2007. Proseguiranno comunque tutto l'anno gli effetti negativi sul traffico causati dalla pista corta e limitata e dalla mancanza della bretella di rullaggio.

ling da **Goteborg** con Boeing 737 (oltre alla ripresa dei voli da Copenaghen ed Oslo). Dal 25 marzo la nuova **Brussels Airlines**, nata dalla fusione tra SN Brussels (ex Sabena) e la low cost Virgin Express, gestirà il volo esistente da Bruxelles. Nel novembre scorso AdF ha annunciato l'intenzione della **Germanwings**, low cost legata al gruppo Lufthansa, di operare da maggio la Berlino-Firenze con A319. Il volo però finora non compare nelle novità per l'Italia comunicate dal vettore. Con l'inizio dell'anno si è consumata la beffa della slovacca **SkyEurope**, principale vettore low cost dell'est europeo: in dicembre ha annunciato lo sbarco a Firenze ed avviato la vendita dei biglietti per la tratta dalla sua nuova base di Vienna; da gennaio il volo, che partirà a marzo, risulta riprogrammato su Pisa.

AdF. Si attendono la definizione delle alleanze societarie ed il nuovo CDA per capire se potrà mai decollare un masterplan ed una strategia che assicurino il futuro dello scalo e del trasporto aereo dell'area fiorentina; oppure se prevarranno interessi contrari all'aeroporto che frenano i progetti e rinnegano gli oneri assunti con l'ottenimento della concessione gestionale al 2043.

Castello. Si attende la presentazione della versione definitiva del piano di Castello, strettamente connesso con l'assetto e le prospettive dello scalo a livello urbanistico e funzionale. Si attendono gli sviluppi della polemica a distanza tra il presidente dell'ENAC Vito Riggio e l'assessore all'urbanistica di Palazzo Vecchio Gianni Biagi sul rapporto tra piano di Castello e aeroporto: piano sconosciuto ad ENAC e difficilmente realizzabile perché troppo a ridosso della pista per il massimo dirigente nazionale dell'aviazione, a meno che Firenze non intenda arrivare alla chiusura del "Vespucci"; tutto in regola per il responsabile dell'urbanistica fiorentina perché sono rispettati i limiti matematici per distanze, altezze e rumore.

Cura del ferro. Si attende di capire come il "Vespucci" sarà connesso con il trasporto su ferro dell'area metropolitana: con il capoli-

Senza la previsione di novità sostanziali, nel 2007 si attendono risposte alle varie questioni aperte.

nea della linea 2 della tramvia che doveva attestarsi presso il parcheggio scambiatore accanto all'aeroporto ma che è stato rimesso in discussione; con la ferrovia metropolitana che necessita della stazione aeroporto (annunciata da Palazzo Vecchio entro il 2003 e poi bloccata) e della connessione con la direttrice Pistoia-Prato (per ora non prevista).

Bretella di rullaggio. Si attende l'apertura del pezzetto di bretella realizzato nell'aprile 2006, aspettando l'apertura dei cantieri per la realizzazione di tutto il resto. Oppure aspettando una commissione d'inchiesta che spieghi alla città perché nel 2007 la bretella resta un miraggio, a venti anni dalla ripresa dei voli, quindici anni dalla prima approvazione in consiglio comunale, dieci anni dalla stesura dell'ultimo masterplan e dall'inserimento del progetto nel primo accordo Stato-Regione sulle infrastrutture, sei anni dagli studi ambientali che ne approvavano la fattibilità.

ILS e "minimi". Si attende l'introduzione dei nuovi minimi di visibilità per l'atterraggio, ed i conseguenti miglioramenti dell'operativi-

tà dello scalo, effetto del nuovo ILS allineato con l'asse pista installato nell'aprile 2006 ed in funzione da fine novembre.

Scala mobile. Si attende l'installazione nell'area pubblica dell'aerostazione partenze della scala mobile per raggiungere in modo più funzionale i varchi di controllo al primo piano dall'area check-in al piano terra; sono annunciati per la prossima estate nuovi miglioramenti interni all'attuale aerostazione.

Passerella. Si attendono novità sulla realizzazione dell'ormai mitica passerella di collegamento tra l'aerostazione del "Vespucci" ed il parcheggio scambiatore di Peretola e sull'utilizzo del meeting point, strutture ancora abbandonate.

Piazzi. Si attendono novità sull'ampiamiento dei piazzali di sosta previsto da anni ed indispensabile per accogliere nuovi voli e nuovi Airbus e Boeing sui voli esistenti.

Pista. Non si attende alcuna novità per la pista, né per la vecchia, né per la nuova, perché tale questione resta un tabù per gestori aeroportuali e istituzioni. La pista corta e limitata resta però anche l'handicap più grave per il "Vespucci", soprattutto per le distanze e le condizioni di atterraggio disponibili, e per l'impossibilità di accogliere i nuovi jet regionali.



MAFCO IAROSI

Aspettando l'aerostazione

Il 2007 si è aperto con due buoni propositi per il terminal del "Vespucci": Aeroporti Holding, maggiore azionista privato di AdF, ha annunciato di aver presentato a enti e istituzioni competenti il **progetto** per rifare di sana pianta buona parte dell'attuale aerostazione, con dimensioni e funzionalità adeguate; qualche giorno dopo i soci pubblici di AdF - Comune di Firenze e Camere di Commercio di Firenze e Prato - hanno annunciato l'intenzione di fare qualcosa di simile, ipotizzando però un **nuovo progetto** da affidare ad una grande firma dell'architettura internazionale.

Nell'attesa di vedere se almeno su questo punto ci sarà accordo e si concretizzerà qualcosa, vale la pena ricordare l'aerostazione che era già prevista **dieci anni fa** nel masterplan poi approvato. Doveva nascere con una prima sezione tutta nuova da realizzare accanto all'attuale terminal arrivi, in modo da non interferire con il traffico durante le fasi di cantiere, al posto del vecchio

grande hangar dell'aero club. Hangar che avrebbe dovuto essere stato abbattuto da tempo ma per ora ospita vari uffici che non avrebbero dovuto stare lì, e l'area merci dello scalo che a sua volta avrebbe dovuto essere realizzata dalla parte opposta della pista. Nella fase successiva il **nuovo terminal** avrebbe dovuto svilupparsi al posto dell'attuale aerostazione, anch'essa cresciuta nel tempo su strutture vecchie di decine di anni.

Al termine dell'intervento il "Vespucci" avrebbe dovuto avere un'unica aerostazione da **22.880 mq** (ora sono 9.000), con un fronte di circa duecento metri e disposta su tre livelli (uno per gli arrivi, uno per le partenze ed uno per servizi) con doppia viabilità di accesso. Davanti, un ampio sistema di parcheggi a raso e multipiano per 2.800 posti. L'aerostazione che attualmente ospita gli imbarchi, struttura prefabbricata realizzata nel 1992, e la vecchia palazzina ex-AM avrebbero dovuto essere ristrutturate per accogliere funzioni direzionali e servizi.

Gestioni aeroportuali

In Italia attualmente **41 società** gestiscono **46 scali commerciali** in 18 regioni; un'altra decina di società si occupano di strutture minori interessate per ora dall'aviazione generale. In un solo caso, la Puglia, un'unica società gestisce tutti i maggiori scali della regione (quattro); in due casi, a Roma e Milano, una stessa società gestisce due scali (rispettivamente, ADR per Ciampino e Fiumicino, SEA per Linate e Malpensa).



Nei tre sistemi aeroportuali italiani ufficialmente costituiti (Regolamento CE 2402/92), in un caso la gestione è unica (ADR a Roma); nel sistema di Milano, oltre a SEA opera la SACBO, gestore di Bergamo Orio al Serio, nella quale la SEA è presente con il 49,98%. **Società diverse** si hanno anche nel sistema di Venezia con il "Marco Polo" gestito dalla SAVE e Treviso Sant'Angelo dalla AerTre, nella quale la SAVE è presente con il 45%.



Per alcuni anni sono stati sotto la stessa società di gestione - la Valerio Catullo di Verona - lo scalo veneto di Verona Villafranca e quello lombardo di Brescia Montichiari, riattivato nel 1998 come scalo civile per iniziativa della stessa società veronese. Le ge-

Nessuna regione, tranne la Toscana, propone holding e sinergie gestionali come alternativa alle necessarie opere di potenziamento delle infrastrutture.

stioni dei due scali, pur rimanendo affiancati sotto il marchio di "sistema del Garda", sono state poi **separate** con la creazione a Brescia della Gabriele D'Annunzio SpA, attualmente controllata comunque dalla società veronese (85%).

Oltre a SACBO, AerTre e Gabriele D'Annunzio, altre società presentano **compartecipazioni azionarie**: la SAVE di Venezia è presente anche nella Nicelli SpA (48%), gestore del piccolo scalo San Nicolò al Lido (il terzo dell'area veneziana) e nella GAP di Pantelleria (30,26%); ADR ha il 16,57% della SACAL di Lamezia Terme ed il 15% della Aeroporto di Genova; SEA è presente nella GESAC di Napoli (5%); la Aeroporto di Bologna ha il 35% della SEAF di Forlì (ne aveva il 60%); l'AdF di Firenze detiene piccole partecipazioni nella Aeroporto di Siena (5,49%) e nella SEAM di Grosseto (0,55%); la Valerio Catullo di Verona è presente anche nelle gestioni degli aeroporti di Vicenza, Trento e Bolzano. Fino allo

Regione, SAT e AdF

In attesa dell'avvio del processo di privatizzazione della **SAT** con la quotazione in borsa, nuovamente slittato e previsto ora alla fine del 2007, la Regione Toscana resta il principale azionista dell'aeroporto di Pisa (21%). L'ente regionale partecipa alla gestione del "Galilei" dal 1980. Nella SAF di Firenze (ora **AdF**) la Regione Toscana è stata presente con una piccola quota tra il 1999 ed il 2000, rilevando una parte delle azioni vendute da Alitalia, poi ricedute con la quotazione in borsa della società. Attualmente, oltre a Pisa, la Regione è presente a Grosseto, con il 7% della **SEAM**, mentre all'Elba dovrebbe rilevare parte delle quote di **Alatoscana** dismesse dalla SAT.

scorso anno la SAT di Pisa deteneva il 90% della Alatoscana, gestore dello scalo di Marina di Campo, quota interamente rilevata nel 2006 dalla Regione Toscana. In vari aeroporti la società di gestione condivide la responsabilità delle strutture con enti militari che in alcuni casi, come a Grosseto, Pisa e Trapani, controllano gran parte dello scalo.

Oltre alle compartecipazioni dirette tra



società, va ricordata la nascita nel 2003 di Aeroporti Holding, gruppo formato da vari soggetti pubblici e privati (SAGAT, Camere di Commercio, gruppi industriali) per creare una **rete di aeroporti** nazionali (al momento sono interessati Bologna, Firenze e Torino), progetto iniziato proprio con l'acquisizione del 29% dell'AdF di Firenze.

Gran parte dei gestori aeroportuali vedono attualmente la presenza diretta di **Regioni, Province e Comuni**, in alcuni casi con quote rilevanti: la Regione Puglia detiene ol-



tre il 99% della Aeroporti di Puglia; la Regione Calabria ha il 50% della SOGAS di Reggio Calabria; la Regione Valle d'Aosta detiene tutta la parte pubblica della AVDA, gestore dello scalo di Aosta (49%); con la stessa quota (49%) la Regione Friuli Venezia Giulia è presente nella FVG, gestore dello scalo di Ron-

ABRUZZO

SAGA SpA (Pescara)

BASILICATA

GEAIR (Scalera)

CALABRIA

Aeroporto S. Anna Crotone SpA
SACAL SpA (Lamezia Terme)
SOGAS SpA (Reggio Calabria)

CAMPANIA

Aeroporto di Salerno SpA
GESAC SpA (Napoli)

EMILIA ROMAGNA

Aeradria SpA (Rimini)

Aeroporto G. Marconi di Bologna SpA

Aeroporto di Reggio Emilia srl

SEAF SpA (Forlì)

SOGEAP SpA (Parma)

FRIULI VENEZIA GIULIA

FVG Aeroporto Friuli-Venezia Giulia SpA
(Ronchi dei Legionari)

LAZIO

ADR Aeroporti di Roma SpA

(Ciampino, Fiumicino)

ADF SpA (Frosinone)

LIGURIA

Aeroporto di Genova SpA

Aeroporto Luni Sarzana SpA

Aeroporto Villanova d'Albenga SpA

LOMBARDIA

Aeroporto G. D'Annunzio SpA (Brescia)

Aerop. Provincia di Pavia SpA (Voghera)

SACBO SpA (Bergamo)

SEA Aeroporti di Milano SpA (Linate, Malpensa)

MARCHE

Aerdoria SpA (Ancona)

PIEMONTE

GEAC SpA (Cuneo)

SACE SpA (Biella)

SAGAT SpA (Torino)

Gestioni aeroportuali

chi dei Legionari; oltre il 99% della SEA è controllato dal Comune e dalla Provincia di Milano; il 71% della GESAP, gestore del maggiore scalo palermitano, è controllato da Comune e Provincia di Palermo. Nel 56% della SAT di Pisa in mano agli enti locali sono presenti, oltre alla Regione Toscana, tutte le amministrazioni provinciali toscane ed i comuni capoluogo di provincia.



A Bologna circa l'86% della Aeroporto di Bologna SpA è diviso tra la locale **Camera di Commercio** (52%), Comune e Provincia di Bologna e Regione Emilia Romagna (39%). La Camera di Commercio di Cagliari controlla quasi totalmente (93,79%) la SOGEAR, gestore dello scalo di Elmas. La Aeroporto di Genova, gestore del "Colombo", è controllata al 60% dalla locale Autorità Portuale.

Tra le **presenze private** più rilevanti, troviamo la GEASAR di Olbia controllata al 79,80% da Meridiana; il 51% del gestore dell'aeroporto di Aosta è detenuto dall'Air Vallée Gestioni, società creata dalla compagnia Air Vallée che assicura voli dallo stesso scalo; il 44% della Aeroporto di Siena Spa appartiene a MPS Monte dei Paschi. A Napoli si è avuta la **prima privatizzazione**, nel 1994, con la cessione del 70% della GESAC all'inglese BAA Ltd, responsabile dei tre maggiori scali londinesi e di altri aeroporti in Europa e nel mondo (adesso detiene il 65% della società di Capodichino). L'ADR di Roma appartiene al 51% alla Leonardo srl (controllata al 100% da Gemina) ed a circa il 45% al gruppo australiano Maquaire Airports, gestore di

vari scali nel mondo. Tra le società a maggiore presenza di azionisti privati rientra anche l'AdF di Firenze (80%).

Ad oggi due sono le società aeroportuali **quotate in borsa**: l'AdF di Firenze dal 2000 e la SAVE di Venezia dal 2005. Quest'ultima ha mantenuto una consistente quota pubblica, in AdF gli enti locali sono scesi al 20%. Esistono infine alcune **società senza aeroporto**, nate per promuovere la realizzazione di un nuovo scalo, come la Aeroporto di Agrigento Valle dei Templi (nel 2006 ha approvato il progetto redatto dai tecnici della ADR di Roma), la Aeroporto del Golfo Federico II° di Gela, attiva anni fa, o la SAME, partecipata dalla veneziana SAVE, che intendeva promuovere la costruzione di un nuovo scalo nel Metaponto, in Basilicata.

Al di là di gestioni pubbliche o private, società singole o unificate, compartecipazioni, ecc., dal punto di vista operativo le situazioni non si differenziano. I ruoli degli scali, la distribuzione del traffico e la tipologia di voli alla fine si assestano secondo le esigenze dei bacini d'utenza e della distribuzione della domanda. **Polemiche, tensioni e concorrenza** non sono mai mancate in nessuna regione dove coesistono più scali e gestori: si prova a ragionare in termini di sistema; quan-

do sono presenti più strutture di notevoli dimensioni, si ipotizzano forme di collaborazione per sfruttare le capacità sottoutilizzate; si discute sull'uso degli scali minori e sull'opportunità del loro sviluppo in ottica low cost o come supporto alle strutture principali in qualche altro segmento di traffico (merci, charter, aviazione generale).



In nessun caso però polemiche e discussioni si traducono in atti che snaturano l'assetto aeroportuale regionale e vanno ad alimentare uno **stato di sottodotazione** infrastrutturale, rifiutando investimenti e piani di sviluppo. Nessuna regione pone come prioritari per la competitività del proprio sistema processi di unificazione delle gestioni o la creazione di holding tra scali e soprat-

Holding vuota

Creare la holding gestionale: ormai è diventato il **nuovo tormentone** della vicenda aeroportuale toscana. Enti e istituzioni la invocano ogni giorno, ma nessuno sa dire in concreto come potrebbe colmare le carenze del trasporto aereo toscano, incentrate nell'area fiorentina. Ciò perché il problema della nostra regione, lo ripetiamo come un tormentone, non è fare una holding per gestire in modo diverso quello che c'è, ma **fare quello che non c'è**, cioè piste, piazzali, raccordi, aerostazioni più capaci e funzionali come servono e dove servono. Altrimenti si crea una bella scatola piena di buoni propositi ma vuota di contenuti.



tutto nessuno pone tali processi come risposta alternativa a carenze strutturali e di capacità. Alla base della pianificazione aeroportuale ci sono sempre gli **investimenti necessari** sui singoli scali, inseriti nei piani dei trasporti, nella pianificazione territoriale, nei programmi regionali di sviluppo e negli accordi Stato-Regione.

PUGLIA

Aeroporti di Puglia SpA
(Bari, Brindisi, Foggia, Taranto)

SARDEGNA

GEARTO SpA (Tortoli)
GEASAR SpA (Olbia)
SOGEAOR SpA (Oristano)
SOGEAAL SpA (Alghero)
SOGAER SpA (Cagliari)

SICILIA

AirGest SpA (Trapani)
GAP SpA (Pantelleria)
GESAP SpA (Palermo)

SAC SpA (Catania)

SOACO SpA (Comiso)

TOSCANA

AdF SpA (Firenze)
Aeroporto di Lucca Tassignano SpA
Aeroporto di Siena SpA
Alatoscana SpA (Marina di Campo)
SAT SpA (Pisa)
SEAM SpA (Grosseto)

TRENTINO ALTO ADIGE

ABD Airport Bolzano Dolomiti SpA
Società Aeroporto G. Caproni SpA (Trento)

UMBRIA

SASE SpA (Perugia)

VALLE D'AOSTA

AVDA - Aeroporto Valle d'Aosta SpA

VENETO

Aeroporti Vicentini SpA
Aer/Tre SpA (Treviso S. Angelo)
Aeroporto Civile di Padova SpA
Aeroporto di Asiago SpA
Aeroporto Valerio Catullo SpA (Verona Villafranca)
Nicelli SpA (Venezia S. Nicolò)
SAVE SpA (Venezia Tessera)

New York, New York...

Avevamo un aeroporto intercontinentale e non ce n'eravamo accorti. Ci preoccupavamo di cercare una pista più efficiente per volare meglio in Italia e in Europa, ci dicono che abbiamo già una pista che può portarci dritti a New York. La vicenda aeroportuale fiorentina, a volte, diventa **davvero esilarante**. È bastato che qualcuno accendesse i riflettori su uno dei tanti voli di aviazione generale che partono dal "Vespucchi" per qualche destinazione più o meno esotica per far gridare allo scalo divenuto intercontinentale. Allora, se proprio vogliamo dirla tutta, Firenze ha da tanto tempo uno scalo intercontinentale, visto che da tanto tempo da Peretola decollano aerei diretti lontano: Delhi, Islamabad, Male, Mosca, San Pietroburgo, Dubai, Doha, Jeddah, Filadelfia, Chicago, oltre a New York, tanto per citare un po' di esempi.

Ovviamente si tratta di voli privati o aerotaxi effettuati con velivoli "executive" quali Gulfstream, Bombardier Challenger e Global Express, Dassault Falcon, ecc. o le versioni "corporate" dei velivoli di linea più o meno compatibili con la pista del "Vespucchi", come i Boeing 737 BBJ (Boeing Business Jet) o gli Airbus A319 CJ (Corporate Jet), con pochi passeggeri, il pieno di carburante e, a volte, decolli mozzafiato che si mangiano fino all'ultimo centimetro disponibile della mini-pista fiorentina.

Il Boeing 737 della General Electric, ad esempio, ogni tanto va e viene da New York con un paio di persone, su una capacità fino a 150 passeggeri della versione standard. Niente a che vedere con i normali voli di linea intercontinentali, i velivoli ad essi dedicati né con la possibilità che l'attuale "Vespucchi" possa gestirli, anche se il suo bacino d'utenza avrebbe i numeri per sostenerne qualcuno (nel 2005 35.323 passeggeri sono partiti dallo scalo fiorentino per raggiungere New York tramite uno scalo intermedio). Con tutti i problemi aeroportuali che ha Firenze, meglio non volare troppo con la fantasia e cercare di volare meglio in Italia e in Europa. Fermo restando che chi vuole può affittarsi un aereo per volare oltreoceano.



AIRBUS

L'Airbus A319 CJ (Corporate Jet) acquistato dall'Eurofly per lanciare il servizio denominato "Mi-Ma" (Milano-Manhattan). Il velivolo, configurato con soli 48 posti tutti di business class e serbatoi supplementari, avrebbe dovuto volare al "JFK" di New York dallo scalo cittadino di Linate. Problemi inerenti gli accordi bilaterali con gli Stati Uniti hanno costretto però il vettore ad operare da Malpensa, ma l'8 febbraio il servizio è stato cancellato a causa dei problemi del vettore.

Niente "Sistema"

Il percorso del masterplan aeroportuale toscano all'interno del nuovo PIT (**Piano d'Indirizzo Territoriale**) conferma ancora tutti i dubbi e le contraddizioni che erano emerse nel documento varato dalla Giunta regionale lo scorso settembre e che avevamo evidenziato nel precedente numero del notiziario. Resta il problema dell'impostazione di fondo che ritiene di poter creare un sistema competitivo senza adeguati aeroporti, senza cioè colmare le gravi carenze strutturali e di capacità della nostra regione. Resta una **totale difformità** nella politica adottata per i diversi scali toscani in tema di impatti ambientali, metodi di analisi, applicazione di norme, valutazione degli effetti del traffico aereo sulla popolazione e della relazione tra aeroporto, abitati e contesto territoriale. Su queste basi si conferma una negazione in termini della stessa logica di sistema.

Pista fantasma

Non c'è traccia della nuova pista di Firenze nel masterplan degli aeroporti toscani della Regione: né per approvarla (ovviamente), né per bocciarla. Semplicemente non c'è. Il documento descrive lo stato e le prospettive del "Ve-

spucchi" partendo dai progetti del masterplan di dieci anni fa per ripercorrere ciò che è stato e non è stato fatto fino ad oggi, ma **salta a piè pari** la vicenda nuova pista: il progetto di Aeroporti Holding presentato agli enti locali in occasione della privatizzazione di AdF nel 2003, le ipotesi di aggiornamento del masterplan 1996 che AdF ha dichiarato ufficialmente di aver consegnato in Regione nel dicembre 2005. Niente di nuovo, verrebbe da dire. Ma un atto impegnativo come il masterplan degli aeroporti toscani, prima di definire il "Vespucchi" scalo senza alcuna possibilità di sviluppo, forse avrebbe dovuto recepire **l'esistenza di un piano di sviluppo**, per poi argomentare la sua bocciatura. A meno che AdF, quando consegnò il plico, non abbia sbagliato indirizzo.

Cercasi "Vespucchi"

Un nuovo "city airport terminal" aprirà tra poco nella zona della stazione di Firenze. Dopo l'Air Terminal della SAT, gestore del "Galilei" di Pisa,

A sinistra: uno dei Boeing 737 BBJ (Boeing Business Jet) utilizzati dalla General Electric per i voli tra gli Stati Uniti e Firenze. Sotto: il Falcon 2000 della Delta Aerotaxi impiegato anche su tratte intercontinentali.



EUROPIX



THOMAS MERKEL

in funzione dentro la stazione per circa vent'anni, tra breve il bar Deanna, in piazza Stazione, diverrà la sede fiorentina di **Terravision**, società inglese specializzata nei collegamenti bus città-aeroporto per conto di Ryanair e che già unisce l'aeroporto di Pisa a Firenze. Il locale sarà una sorta di sala d'attesa per bus e treni ed offrirà ogni tipo d'informazione relativa ai voli low cost. Intanto, lo scorso anno, **Ryanair** e Terravision avevano già stretto accordi con l'**APT** di Firenze e con **ATAF** per promuovere i propri voli ed agevolare il movimento nell'area fiorentina dei passeggeri sbarcati a Pisa e poi in piazza stazione con i bus inglesi.

Niente da dire sull'iniziativa in sé: ogni servizio in più è sempre un'offerta migliore per i cittadini. Il problema è il **servizio che manca**: mentre i voli dell'aeroporto di Pisa trovano sempre più visibilità nel centro di Firenze, anche con il sostegno delle istituzioni fiorentine, l'unica presenza cittadina del "Vespucci" continua ad essere una palina dell'ATAF in un angolo di piazza Adua. Ad oltre vent'anni dalla ripresa dei voli **non esiste** una rappresentanza dello scalo nel cuore di Firenze e del sistema fieristico, né una qualche indicazione del bus stazione-aeroporto per chi scende da un treno o arriva dal centro e cerca la strada per il "Vespucci".

Allarme nazionale

Ha suscitato un grande scompiglio nel mondo dell'aviazione, e non solo, il piano degli aeroporti previsto negli **Atti di Indirizzo del Governo** per la riforma del trasporto aereo, approvato dal consiglio dei ministri il 12 dicembre scorso. A dir la verità, per ora si tratta di proposte e ipotesi da sviluppare in successivi provvedimenti specifici e attuativi. Ma il documento è stato accompagnato da note stampa e dichiarazioni non molto felici che hanno già suscitato **forti reazioni** da parte di tutto il settore. Si contesta in particolare l'impostazione eccessivamente dirigistica e la volontà di intervenire pesantemente sull'attività dei singoli scali e dei vettori con pianificazioni a tavolino di assetti e funzioni. Le vittime principali sarebbero gli scali sviluppatasi con l'effetto low cost e quelli regionali che provano a sviluppare voli intercontinentali. Aspettando di poter conoscere nel merito le singole proposte, vale la pena ricordare che tutta la materia è già regolamentata da tempo da **norme europee**: dalla classificazione degli scali alle modalità per la creazione di sistemi aeroportuali, dagli aiuti locali ai vettori per l'avvio di nuove rotte, in particolare low cost, alle azioni per la gestione delle problematiche ambientali. Il tutto finalizzato alla liberalizzazione dei servizi ed alla concorrenza, per tutelare l'utenza e la mobilità dei cittadini. Azioni dirigistiche tutte italiane andrebbero certamente poco lontano.

Nuova pista, vent'anni fa

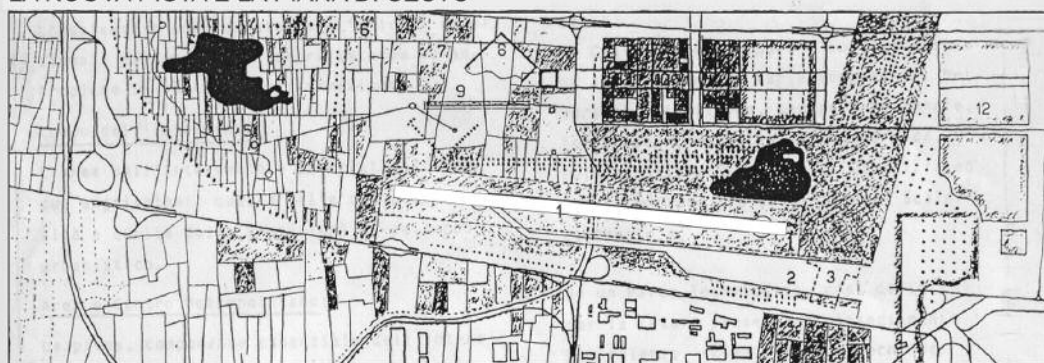
Aspettando che qualcuno si decida a mostrare ufficialmente alla città il progetto per la nuova pista di Aeroporti Holding assecondato e poi rinnegato dagli enti locali, siamo arrivati al ventesimo anniversario dell'**ultima proposta** di nuova pista presentata pubblicamente.

Era il 1987 e la società di gestione aeroportuale, allora SAF, presieduta da Alfredo Caiazza, e l'Associazione Industriali di Firenze, guidata da Paolo Targetti, presentavano lo studio di fattibilità per la pista parallela all'autostrada redatto dall'architetto Luciano Nustrini. Prevedeva una pista prevalentemente unidirezionale di **2.400x45 metri** (1.900 più 500 per garantire l'operatività in funzione dell'unidirezionalità), con orientamento **12/30** e con le principali direttrici di volo sul territorio della piana libero da insediamenti residenziali. Le ragioni a sostegno del progetto erano le stesse di oggi: assicurare una pista realmente funzionale, svincolata da ostacoli e penalizzazioni, di lunghezza più adeguata ai velivoli impiegati sulle rotte nazionali ed europee, capace di assicurare un **futuro allo scalo** dell'area fiorentina sviluppando il traffico ed allo stesso tempo abbattere l'impatto dell'attività aerea sulle aree residenziali vicine allo scalo (Peretola, Brozzi, Quaracchi, Castello, Sesto Fiorentino). Il progetto, come oggi, avrebbe comportato una modifica dell'assetto della piana per armonizzare le varie previsioni urbanistiche e infrastrutturali (parco, nuovi insediamenti, polo direzionale, ecc.).

Ricordiamo l'impegno profuso allora da SAF, progettisti e committenti per presentare il progetto in tanti incontri cittadini. Ricordiamo anche l'impegno del Comitato per l'aeroporto di Firenze-Prato per spiegare tutti i benefici della nuova pista, ipotesi sostenuta dal suo presidente ingegner Giorgio Bonsi fin dal dopoguerra. **Argomentazioni logiche** che rimbalzavano inesorabilmente contro il disarmante muro di gomma eretto dalle amministrazioni locali, venti anni fa come oggi: la stroncatura della Regione Toscana, contro a priori; i "no perché no" del sindaco di Sesto Fiorentino che conveniva sugli ovvi benefici ambientali della nuova pista per il suo Comune non più sorvolato dagli aerei, ma poi ripeteva il suo veto come un disco incantato; le divisioni nel Comune di Firenze con parte dell'allora maggioranza favorevole al progetto, la disponibilità del sindaco Massimo Bogianckino e l'opposizione assoluta del PCI, disposto a qualunque cosa pur di impedire qualsiasi potenziamento dello scalo fiorentino. Più o meno come oggi.



LA NUOVA PISTA E LA PIANA DI SESTO



- | | | |
|-----------------------------|------------------------------|----------------------------|
| 1 NUOVA PISTA AEROPORTO | 5 PARCO TECNOLOGICO | 9 SERRE |
| 2 SPAZI DI SERVIZIO A TERRA | 6 ORTI URBANI | 10 NUOVA UNIVERSITA' |
| 3 PISTA ESISTENTE | 7 PARCO AGRICOLO | 11 AMPLIAMENTO UNIVERSITA' |
| 4 PALUDE | 8 CAMPI COLTURE SPERIMENTALI | 12 AREA FONDARIAIA |

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

QUOTA ASSOCIATIVA 2007

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!

Dire e fare

Bari. È stato completato il parco antistante il terminal aeroportuale, cuore di un'area verde che circonda lo scalo. L'opera, esempio di architettura botanica, era stata presentata nel marzo 2005 in occasione dell'inaugurazione della nuova aerostazione. Tra le varie specie vegetali, sono stati piantati 300 olivi secolari parte dei 3.000 alberi espantati nell'area di sviluppo dell'aeroporto di Taranto e distribuiti in varie località della regione. L'area è attrezzata con percorsi pedonali e ciclabili, percorsi ginnici, aree relax, ecc.

Comiso (Ragusa). È prevista per il prossimo 18 maggio l'inaugurazione del nuovo aeroporto siciliano di Comiso, (Ragusa), circa 100 km da Catania, nato dal piano di recupero dell'ex-base missilistica NATO avviato nel 2001. Lo scorso anno è stata intanto completata la costruzione della pista di volo, lunga 2.450 metri.

Napoli. Il presidente della Campania ha proposto la realizzazione di un nuovo aeroporto

Proseguono in tutta Italia inaugurazioni, cantieri e progetti per potenziare le infrastrutture aeroportuali.

per il capoluogo regionale. L'idea nasce dalle difficoltà emerse per il progetto che prevedeva la trasformazione in scalo civile della base militare di Grazzanise (Caserta), circa 20 km da Napoli. La realizzazione del nuovo grande aeroporto campano da affiancare a Capodichino è inserito da tempo nei piani regionali e negli accordi Stato-Regione ed è considerato una grande opportunità per rispondere anche ai gravi problemi sociali della regione grazie alle decine di migliaia di posti di lavoro che porterebbe tra occupazione diretta indiretta e indotto.

Perugia. È entrata in funzione il 1° agosto 2006 la pista allungata da 1.900 a 2.300 metri. Da dicembre l'aeroporto umbro ha accol-

to i primi voli di linea low cost. L'intervento era stato annunciato da enti e autorità locali e nazionali in una cerimonia pubblica il 28 maggio 2005, nell'ambito della presentazione del nuovo masterplan aeroportuale.

Reggio Calabria. Sono in fase di appalto i lavori per il prolungamento della pista 15/33. L'intervento, inserito nell'accordo quadro Stato-Regione sulle infrastrutture, prevede il tombamento della fiumara Armo che sarà sovrappassata per incrementare la fascia di sicurezza sulla testata 33.

Taranto. Il 15 dicembre 2006 è stata inaugurata la pista allungata da 1.800 a 3.000 metri. L'intervento aveva ottenuto il via libera del Ministero dell'Ambiente con decreto del 24 ottobre 2005.

Treviso. Il 9 febbraio 2007 viene inaugurata la nuova aerostazione. L'opera supporta la crescita del traffico generato dall'insediamento della base Ryanair (la quarta in Italia) a servizio dell'area veneziana.



Venezia: verso una nuova pista

Nel luglio 2002 il sindaco di Venezia, inaugurando la nuova aerostazione del "Marco Polo", lanciò l'idea di una nuova pista per garantire strutture adeguate agli sviluppi futuri previsti per il traffico aereo del capoluogo veneto. Il 13 e 14 ottobre 2006 si sono tenuti gli "Stati Generali - Marco Polo City, città aeroportuale di Venezia" organizzati dalla SAVE, gestore dell'aeroporto, per presentare il nuovo masterplan con la localizzazione della nuova pista di 2.300 metri, distante 1,7 km da quella principale, oltre al potenziamento dell'intero scalo dimensionato su una possibile capacità di 15 milioni di passeggeri al 2020. Si tratta in realtà della terza pista, in quanto lo scalo veneziano aveva già riquilificato a seconda pista di volo l'esistente bretella di rullaggio per evitare di chiudere in occasione del rifacimento della pista principale. Nel 2002 il sindaco definì le nuove opere aeroportuali le più importanti realizzazioni per la moderna Venezia. Oggi il processo di potenziamento dello scalo (6,3 milioni di passeggeri nel 2006) è confermato il **cuore pulsante dell'intera regione**: attorno ad esso viene riorganizzata la pianificazione del territorio integrando il "Marco Polo" con i sistemi di trasporto ferroviari, viari e su acqua e con il potenziamento del secondo scalo del "sistema" veneziano, Treviso Sant'Angelo (1,3 milioni di passeggeri) e del secondo polo aeroportuale veneto di Verona (oltre 3 milioni di passeggeri).

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

Aeroporto

Anno 11 - Numero 1
N° progressivo 38 - Gennaio - Marzo 2007

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

Email assogiannotti@interfree.it

Presidente: Giorgio Morales

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