



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

### Responsabilità istituzionali

Perché Meridiana Fly lascia Firenze? L'interrogativo riecheggia ormai da due mesi ma la risposta data in comunicati e comunicazioni ufficiali da enti e istituzioni fiorentine e toscane racconta solo mezza verità. Si ferma al livello nazionale ed al piano di ristrutturazione e razionalizzazione dei costi che la compagnia ha dovuto attuare, ma non dice la ragione per cui tale piano colpisce pesantemente proprio il "Vespucci". Non si ammette cioè che la ripercussione su Firenze della vicenda nazionale di Meridiana Fly ha origine tutta fiorentina (e toscana). Nasce dalla condizione in cui è costretto ad operare lo scalo fiorentino per i mancati adeguamenti infrastrutturali (pista su tutto) e che da sempre rappresenta per qualunque vettore un grave costo aggiuntivo.

Costo economico per impiegare aerei in versioni particolari, per sostenere addestramenti speciali per gli equipaggi, per sopportare le conseguenze delle note disfunzioni: dirottamenti, ritardi, operativi saltati per intere giornate, trasferimenti in pullman di passeggeri e equipaggi da/per scali alternati (spesso in altre regioni), penalizzazioni nei carichi, pesanti consumi aggiuntivi di carburante bruciato nelle attese in volo e sui piazzali o nei dirottamenti, ecc. ecc. Ed è anche un grave costo d'immagine, perché i disastri operativi suddetti che mandano all'aria la qualità del servizio ovviamente vengono rinfacciati al vettore dagli utenti che poco sanno delle assurde vicende dello scalo fiorentino.

*La piana tra Firenze e Sesto Fiorentino. La rotazione della pista secondo un tracciato girato al fianco dell'autostrada (pista 12/30 "convergente") e posto nella giusta collocazione permette di avere un'infrastruttura libera da ostacoli e distante da tutti gli abitati.*



### Senza chiarezza nessun futuro

Questo numero del notiziario è dedicato in gran parte al problema dell'abbandono di Firenze come base operativa della Meridiana. Non è una questione da poco perché ci sarebbero (uso il condizionale nella speranza che gli interventi istituzionali, pur tardivi, diano qualche frutto) ripercussioni pesanti sull'aeroporto, a cominciare dalla perdita di decine di posti di lavoro. La decisione della compagnia aerea dipende certamente da vari fattori, ma fra questi non si può far finta di non capire che pesa molto quello infrastrutturale, soprattutto per la pista inadeguata.

Mi permetto qualche ricordo personale dei tempi in cui era Sindaco. La maggioranza che mi sosteneva aveva deliberato nel novembre 1990 (pochi mesi dopo la mia elezione) il prolungamento della pista di 400 metri, accogliendo la proposta avanzata dalla società di gestione del "Vespucci". La contrarietà del Comune di Sesto Fiorentino e, in parte, della Regione ad ogni intervento per lo sviluppo dell'aeroporto mi costrinsero ad accettare un compromesso, con un accordo di programma per un prolungamento di soli 250 metri. Devo dare atto che il compromesso fu possibile grazie alla volontà dell'allora presidente della Regione Vannino Chiti. Successivamente ogni sorta di ostacoli pretestuosi impedirono il più limitato allungamento fino al 1996, quando non ero più Sindaco. Ma voglio soprattutto ricordare che, all'inizio del 1991, il gruppo dirigente di Meridiana guidato dall'amministratore delegato venne a Firenze per incontrarmi e per accertare la volontà del Comune di operare per lo sviluppo dell'aeroporto, come era del resto già avvenuto con la deliberazione del novembre 1990. Mi fu allora assicurato che Meridiana avrebbe fatto di Firenze la sua base operativa nel continente, dopo quella di Olbia. I risultati furono immediati, grazie anche all'entrata in funzione di nuovi aerei come i BAe 146, adatti alla pista corta di allora. In pochi anni i passeggeri del "Vespucci" da 100.000 annui che erano, superarono il milione e la crescita poi proseguì per la forte presenza di Meridiana e anche di altre compagnie, attratte da una città famosa come Firenze. Venni poi invitato in Sardegna dall'Aga Khan, proprietario di Meridiana, che volle personalmente ringraziare me e la città per l'impegno a favore dello sviluppo dell'aeroporto. Sviluppo che poi purtroppo non c'è stato.

Ma quale conclusione voglio trarre dai miei ricordi e dalla situazione attuale? Che l'inadeguatezza delle infrastrutture, come già detto, e la mancanza di chiarezza sul futuro dell'aeroporto sono un fattore importante, se non decisivo, della volontà di Meridiana di abbandonare Firenze. Da queste pagine abbiamo espresso un cauto ottimismo sulla volontà di Renzi e Rossi di realizzare la pista parallela all'autostrada. Ma i dubbi stanno crescendo. Non sulla posizione del Sindaco, che però non può imporre da solo una posizione, ma proprio sulla mancanza di chiarezza. Pista obliqua? Nuova pista allo studio diversa da tutte le altre proposte? Ingresso della Regione in ADF e fusione delle due società di Pisa e Firenze? Piano di Indirizzo Territoriale: quando, come? Appunto: mancanza di chiarezza. È quella che scoraggia chi deve investire su Firenze e induce chi ha investito ad andarsene.

Il Presidente  
Giorgio Morales



Un Airbus A319 di Meridiana Fly. I velivoli, adattati per operare sulla pista fiorentina, dopo sette anni di voli dal "Vespucci" saranno messi a terra sullo scalo di Olbia in attesa della vendita. La flotta a medio-corto raggio del nuovo vettore nato dalla fusione con Air Italy sarà costituita da A320 e Boeing 737.

Per tutto questo operare a Firenze è sempre stato ed è un problema per tutti i vettori: quelli che vorrebbero venire ma sono costretti a rinunciare, quelli che già se ne sono andati e per Meridiana, che per venti anni ha retto la situazione ma adesso, in tempi difficili e di ristrutturazioni obbligate, ha deciso di tagliare i costi aggiuntivi ed eccessivi.

Se Firenze avesse avuto la pista funzionale Meridiana si sarebbe sviluppata qui in modo diverso e oggi Meridiana Fly (o Air Italy) non andrebbe via; se Firenze avesse la pista funzionale non ci sarebbe problema a sostituire ogni vettore che se ne va (e ricollocare i lavoratori), in una normale dinamica di voli aperti e chiusi come avviene in qualunque aeroporto del mondo. Finché la pista non ci sarà non si uscirà da questa situazione.

### Risveglio tardivo

Nel momento in cui chiudiamo questo notiziario non sappiamo se le iniziative annunciate dalle istituzioni locali saranno riuscite a salvare qualcosa dei voli in chiusura (purtroppo pare di no), ma anche nella vicenda Meridiana Firenze e la Toscana si sono distinte dagli altri contesti nazionali per ritardi e disattenzione. L'annuncio della fusione Meridiana Fly-Air Italy e del piano di ristrutturazione, con i tagli a Firenze, Verona e in Sardegna, è arrivato il 18 luglio. In Sardegna e a Verona sono stati avviati subito confronti concreti tra le istituzioni locali ed il vettore e il possibile disimpegno si è trasformato in un piano di rilancio dei voli in entrambi i territori. A Firenze solo a settembre sono arrivati annunci di tavoli per valutare la situazione, dopo eclatanti iniziative dei dipendenti di Meridiana Fly che hanno scosso istituzioni e sindacati. Ma il risveglio tardivo fiorentino e toscano parte molto prima, perché l'addio di Meridiana non è stato un fulmine improvviso ma è un disimpegno da Firenze iniziato da anni con il depotenziamento dell'originaria base tecnica già attuato, la cancellazione di voli e la riduzione degli aerei basati al "Vespucci". Un'involuzione che abbiamo raccontato passo passo sulle pagine di questo notiziario ma che è stato accompagnato dal disinteresse pressoché generale.

### Lavoro perso

Una delle più importanti ricadute prodotte sul territorio dalla presenza di uno scalo aereo efficiente è l'effetto generatore di posti di lavoro tra occupazione diretta, indiretta e indotta ed attrattore di attività che si insediano nelle aree meglio servite. È un concetto ormai assimilato da qualunque amministratore in ogni angolo del mondo e spiegato in qualsiasi studio sugli effetti di una infrastruttura aeroportuale per ogni città e regione (in Toscana questi concetti sono stati spiegati tante volte dall'istituto regionale IRPET). D'altra parte da tempo ormai l'insediamento di un vettore su uno scalo non è accompagnato solo dal piano per l'attività aerea ma anche dai numeri di posti di lavoro creati per ogni volo e destinazione attivata. Ma finora, nella questione aeroportuale fiorentina, anche l'aspetto occupazionale è stato ignorato o addirittura negato da chi comunque si è sempre opposto ai progetti per far funzionare il "Vespucci". C'è quindi da augurarsi che oggi tutti riflettano non solo sui 150 lavoratori fiorentini e toscani coinvolti nella vicenda Meridiana, ma anche sul numero ben superiore di mancati posti di lavoro per i voli che non si sono potuti aprire, per i vettori che non possono atterrare e si spostano su altri scali. Tutto lavoro perso dalla Toscana (a cominciare dai comuni della piana fiorentina), lavoro regalato ad altre regioni che ringraziano sentitamente.



Sopra: un Boeing 737-700 di Air Italy. In alto: l'amministratore delegato di Meridiana Fly - Air Italy Giuseppe Gentile e il presidente della Aeroporto Catullo di Verona Paolo Arena si stringono la mano dopo aver firmato il piano di sviluppo della compagnia sull'aeroporto veronese.

### Gli accordi degli altri

La fusione tra Meridiana Fly e Air Italy forma un nuovo gruppo che integra i network e le basi dei due vettori (tranne quella di Firenze) e le rispettive flotte di Airbus e Boeing (tranne i quattro A319 di Firenze, messi a terra per essere ceduti). Oltre a Roma (Fiumicino) e Milano (Malpensa e Linate), sono confermate le basi operative di Verona, Napoli, Cagliari e Olbia, dove saranno concentrati aerei ed equipaggi e da dove si origineranno la maggior parte dei voli. Da Roma, Milano, Verona e Bologna saranno confermati e potenziati anche voli intercontinentali per le maggiori mete turistiche. Il legame con Verona e la Sardegna, inizialmente in discussione, è stato rinsaldato da accordi con le istituzioni locali seguiti immediatamente all'annuncio della nascita del nuovo scenario societario.

A Verona, dove nel 2010 Meridiana Fly e Air Italy hanno trasportato oltre 1,2 milioni di passeggeri, è stato adesso deciso un ulteriore sviluppo dell'attività, con nuovi voli e nuovi aerei, che interesserà il sistema aeroportuale del Garda (Verona Villafranca e Brescia Montichiari, distanti 50 km). La Sardegna ha confermato un ruolo primario nelle strategie del vettore. Il legame storico con l'isola è stato rinsaldato con l'accordo tra la Regione ed AKFED (Aga Khan Foundation for Economic Development), agenzia per lo sviluppo del Principe Aga Khan che detiene il 75% di Meridiana Spa, che prevede l'ingresso dell'ente regionale nell'azionariato del vettore (15-20%). L'obiettivo è lo sviluppo del sistema aeroportuale sardo quale volano per la crescita del settore turistico.

Nel complesso la riorganizzazione del network ha privilegiato aeroporti in grado di garantire un forte potenziale di traffico, supporto da parte delle realtà locali ed ovviamente adeguate capacità infrastrutturali che assicurino prospettive di crescita.



# Pista o farsa?

**Dotare il "Vespucci" della pista giusta è una vittoria di tutti ed un merito riconosciuto a chiunque vi contribuisca. Reiterare l'errore di una scelta politica imposta sulle questioni tecniche sarebbe inaccettabile.**

Una pista serve per fare atterrare gli aerei e un aeroporto funziona se gli aerei possono atterrare (e decollare). Scrivere e leggere una simile ovvietà appare (ed è) un'emerita presa di giro ma questo aspetto pare ancora essere l'ultima preoccupazione nella ridda di dichiarazioni e indiscrezioni che animano le polemiche sulla questione aeroporto. Delle piste si continua a parlare e sparlare in termini di rapporti politici, bisticcini di partito, assetti societari, sudditanze psicologiche verso Pisa; si gioca al Monopoli sulla piana come se si trattasse di posare un oggetto da qualche parte (chi lo vuole? dove vi piace di più?). Insomma, una farsa più che una pista. Come se nella costruzione di una stazione, una tramvia o un porto fosse considerato un particolare irrilevante la possibilità poi che treni, tram e navi possano o meno utilizzare la nuova infrastruttura. Allora sarebbe l'ora di finirli con il balletto degli orientamenti e di chiarire veramente a cosa si sta lavorando. Perché vogliamo sperare che al di là di tutto questo, in qualche ufficio, si stia lavorando alla pista giusta e non all'invenzione di soluzioni politiche che ripeterebbero errori gravissimi fatti per quarant'anni nella questione aeroportuale toscana.

## Pista giusta

La pista giusta deve garantire prima di tutto la funzionalità dello scalo e la massima regolarità ai voli, cioè assicurare un coefficiente di utilizzo più possibile superiore al minimo del 95% richiesto dall'ICAO per considerare efficiente un'infrastruttura di volo; deve avere una lunghezza sufficiente per permettere la piena operatività agli aerei da impiegare per svolgere il ruolo riconosciuto allo scalo (Airbus A320, Boeing 737, jet regionali); deve essere libera da ostacoli sui prolungamenti della pista per permettere ampie fasce di sicurezza e spazi per l'installazione di strumentazioni di assistenza al volo complete; deve garantire il migliore inserimento ambientale evitando con le direttrici principali di volo il sorvolo a bassa quota di aree abitate; deve integrarsi con il territorio che a sua volta deve ovviamente modificarsi per accogliere la nuova infrastruttura aeroportuale (come avviene per qualunque altra opera). A questi requisiti - come ormai noto a tutti - risponde solo una pista con tracciato steso al fianco dell'autostrada A11, possibile e studiata con tre inclinazioni. Tra queste - come altrettanto noto - la preferibile è la soluzione convergente (pista 12/30), preferibile alla divergente (14/32) ed alla parallela (13/31, in realtà neppure questa esattamente parallela) per il migliore rapporto con le aree abitate, con

il parco della piana, con il tracciato del Fosso Reale, con il polo universitario di Sesto Fiorentino.

## Pista sbagliata

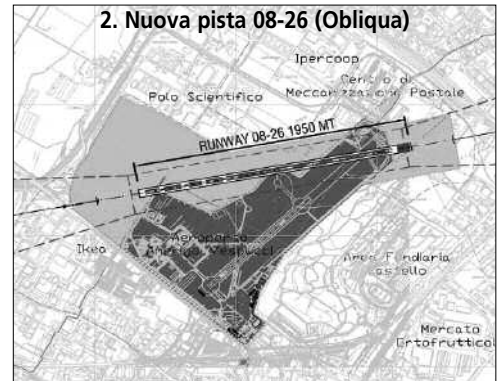
La nuova pista non può essere più ruotata verso l'autostrada (più obliqua) perché si incasterebbe tra ostacoli (soprattutto l'autostrada) e creare di nuovo una pista messa tra terrapieni e barriere varie sarebbe inaccettabile, soprattutto considerando che la pista giusta dà l'opportunità di creare una situazione di spazi liberi oltre le testate che pochi scali possono vantare. La pista non può essere più obliqua perché riavvicinerebbe le traiettorie ad aree abitate (Campi Bisenzio e Castello), perché riabbasserebbe il coefficiente di utilizzo dello scalo per l'incidenza del vento e per altre ragioni operative, tecniche, ambientali e urbanistiche (trattate in altri numeri di questo notiziario). Non può essere più corta rispetto ai 2.000 metri operativi previsti perché si vanificherebbero i miglioramenti funzionali, soprattutto in funzione della sua prevalente unidirezionalità. Non può essere traslata verso Castello perché si avvicinerrebbe di nuovo a ostacoli e abitati. D'altra parte i tecnici di ADF, quando hanno studiato fin dal 2004 il ventaglio di ipotesi, ovviamente hanno considerato tutti questi aspetti e davvero è bizzarro che quando si parla di aeroporto di Firenze per molti, tra politici e commentatori, le indicazioni dei tecnici che elaborano i progetti non valgono.

## Promemoria

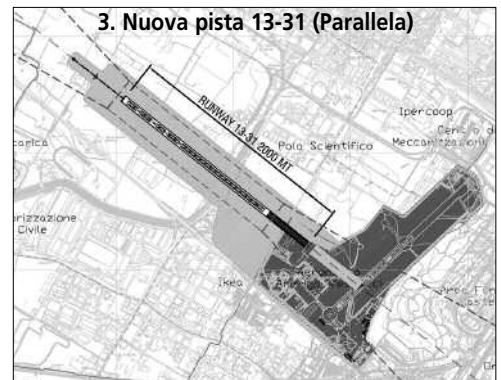
Nelle immagini qui a fianco riproponiamo per l'ennesima volta le cinque ipotesi di pista valutate nell'ultimo studio di ADF (2009) e poste agli atti nei documenti del PIT: l'allungamento della pista attuale (1), soluzione che non ha niente a che vedere con la realizzazione di una nuova pista funzionale per lo scalo fiorentino (era ed è un'altra cosa); la pista definita obliqua (2), ruotata di 30° rispetto all'esistente, la soluzione più sbagliata e inutile (utile a chi punta prima di tutto a mantenere vincoli e limiti al "Vespucci"); le tre piste al fianco dell'A11 (3, 4 e 5), con evidenziata quella preferibile "convergente" (5). È imbarazzante proporre ancora una volta queste considerazioni e immagini ma continueremo a farlo finché aleggerà la minaccia di soluzioni peggiorative ispirate a esigenze politiche conflittuali con l'interesse pubblico generale.



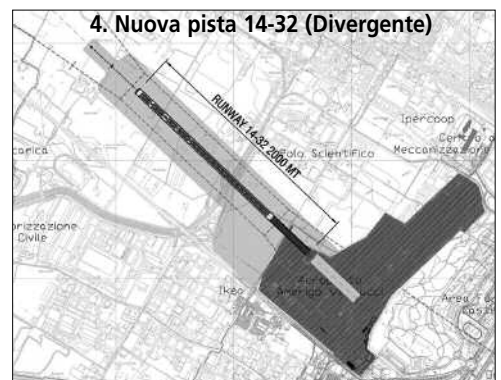
1. Allungamento pista 05-23



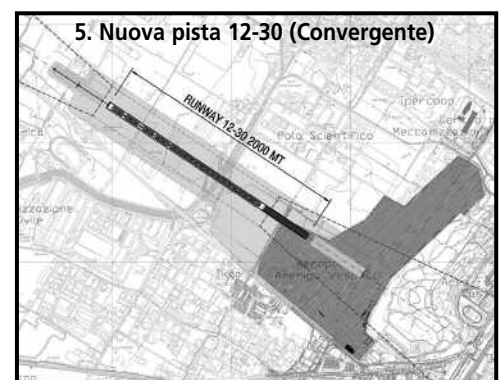
2. Nuova pista 08-26 (Obliqua)



3. Nuova pista 13-31 (Parallela)



4. Nuova pista 14-32 (Divergente)



5. Nuova pista 12-30 (Convergente)

# Meridiana: problema Firenze

Meridiana è stata importante per Firenze, per la crescita del "Vespucci" dai primi anni novanta e per tanti anni è stata il principale operatore dello scalo fiorentino. Firenze è stata importante per Meridiana, nuovo marchio internazionale dello storico vettore sardo lanciato proprio con l'apertura della base del "Vespucci" nel 1991. Ma l'avventura fiorentina non è mai stata semplice ed ha dovuto fare i conti fin dall'inizio con le carenze dello scalo e con vent'anni di questione aeroportuale fiorentina irrisolta.

## Niente CRJ

A fine anni ottanta Alisarda, nata ad Olbia nel 1963, decide di fare il grande salto fuori dalla regione d'origine e caratterizzarsi con una nuova immagine internazionale con la quale inserirsi nel nascente mercato dei voli regionali (a partire dall'operazione Firenze voluta dal Principe Karim Aga Khan). A tal fine vengono ordinati 20 esemplari del Canadair Regional Jet, annunciati con grande risonanza al salone aeronautico Le Bourget di Parigi nel settembre 1989. L'industria canadese però studia e ristudia lo scalo fiorentino e sentenzia l'impossibilità di operare col piccolo jet (50 posti) sulla pista fiorentina corta e penalizzata (allora di 1.400 metri). Anche per questo Alisarda rivede i programmi ed annulla l'ordine.

## Le attese

Accantonati i Canadair e il più ambizioso piano di sviluppo della flotta, Alisarda riparte dal progetto Firenze e si orienta verso il BAe 146, del quale però vengono presi solo gli esemplari necessari per lanciare l'attività sul "Vespucci". Era l'unico jet esistente in grado di operare, pur con varie difficoltà, su una pista tanto corta, con caratteristiche e costi operativi che non sarebbero stati giustificati su altri scali. Inizialmente furono presi in leasing tre BAe 146 serie 200 da 79 posti, in attesa del promesso allungamento completo della pista del "Vespucci" a 1.800 metri che avrebbe permesso di operare con la serie 300 da 90-100 posti. L'allungamento completo della pista però, approvato nel novembre 1990 dall'allora Comune di Firenze (giunta Morales) che aveva supportato in ogni modo lo sbarco a Firenze di Alisarda, non è mai arrivato per l'opposizione degli altri enti locali coinvolti (solo nel 1996 arrivò il prolungamento parziale di 250 metri, grazie alla volontà decisio-

**Il rapporto tra Meridiana e Firenze è sempre stato caratterizzato dai problemi operativi generati dalle condizioni strutturali del "Vespucci".**

le dell'allora Prefetto di Firenze in vista del vertice Europeo che si doveva tenere nel capoluogo toscano). La flotta fiorentina di Meridiana si fermò quindi ai BAe 146-200, acquistati definitivamente in quattro esemplari nel 1994 e mantenuti fino al 2004. Nel frattempo Alisarda attua un piano d'investimen-

anche nell'attesa, durata fino ad oggi, della famosa bretella di rullaggio mai realizzata, opera di per sé semplice semplice e simbolo della non-politica aeroportuale che ha accompagnato la vita dello scalo fiorentino.

## Dai BAe agli Airbus

Tra tanti problemi operativi, più o meno gli stessi di oggi, Meridiana ha operato su Firenze con i suoi BAe 146 per 13 anni. Poi, dato che lo scalo non cambiava nelle sue condizioni strutturali e operative, il vettore decide di cambiare gli aerei lanciandosi nella sfida di operare comunque a Firenze velivoli della classe Airbus A319 per sostituire i "jumbolini" che stavano uscendo di produzione e non avrebbero dato un futuro allo scalo. Da aprile 2004 entra in servizio al "Vespucci" il primo dei quattro nuovi A319, nella famosa versione modificata con il "Florence Kit" studiato dall'industria di Tolosa per facilitare le operazioni su piste difficili. L'A319 porta un miglioramento qualitativo ed operativo delle prestazioni e nella capacità, ma abbassa ulteriormente la soglia operativa dello scalo in condizioni meteorologiche non ottimali, con i noti problemi arrivati fino ad oggi, e comporta altre problematiche. Diventa ad esempio più difficile sostituire un aereo in caso di manutenzione o guasti, perché mentre era semplice trovare un "jumbolino" da noleggiare (erano usati solitamente quelli dell'inglese Titan Airways), non ci sono altri Airbus A319 adatti allo scalo come quelli di Meridiana e la soluzione è operare il volo con altri modelli in flotta (MD-82 o A320) ma da Pisa o Bologna, con le conseguenze del caso per il trasferimento di passeggeri ed equipaggi. Diventa impossibile arrivare a Firenze quando le condizioni di vento impongono di atterrare dalla parte di monte Morello, cosa che avveniva - pur con limitazioni - con i BAe 146 (anche perché intanto le distanze operative di pista usabili da tale parte si riducono ulteriormente). Diventa impossibile decollare da Firenze quando tira anche un solo nodo di vento da nord e la pista risulta bagnata.

## Impegno e disimpegno

Con tutti questi problemi Meridiana opera a Firenze per altri sette anni fino ad oggi, tra impegni e disimpegni. Con gli A319 effettua voli spot su tratte anche lunghe per dimostrare le prestazioni dei velivoli in condizio-



FERGAL GOODMAN



CANADAIR



BRITISH AEROSPACE

*Dall'alto in basso: un ATR 42 di Avianova che iniziò a operare voli da Firenze nell'agosto 1987; simulazione grafica del Canadair Regional Jet ordinato da Alisarda nel 1989; uno dei BAe 146 con le insegne di Alisarda che avviò la base fiorentina il 1° luglio 1991.*

ti da 10 miliardi di lire sullo scalo fiorentino per realizzare la propria base tecnica. Dopo varie lungaggini burocratiche la struttura viene inaugurata l'11 maggio 1993 e a Firenze nasce un polo tecnologico di grande prestigio con la formazione di personale altamente qualificato, che per tanti anni è stato punto di riferimento per tutti gli operatori che sono scesi al "Vespucci" con i jumbolini. Parallelamente alla vicenda pista gli anni passano

# Meridiana: problema Firenze

ni meteorologiche favorevoli (charter per Doha, Tel Aviv, Istanbul, Dublino), prova nuovi voli; tenta di ottenere l'autorizzazione per far atterrare da monte Morello anche gli A319; nel settembre 2006 entra in ADF acquisendo sul mercato il 15% delle azioni (un po' per rafforzare l'impegno su Firenze, un po' per difendere i propri investimenti sullo scalo). Ma i costi aggiuntivi per operare a Firenze pesano. Più volte i piani di ristrutturazione elaborati per riorganizzare la compagnia, che da tempo vive vertenze non facili (un po' sul modello Alitalia) avevano suggerito la chiusura della base fiorentina, eccessivamente dispendiosa e soprattutto senza prospettive certe per le perenni incertezze sullo stato dello scalo. Il taglio rientra ogni volta per volontà del principe Aga Khan che aveva voluto lo sbarco in Toscana e ha



In alto: un BAe.146 con il nuovo nome Meridiana ripreso all'interno dell'hangar della base di Firenze. Sopra: uno dei quattro Airbus A319 che nel 2004 sostituirono i BAe.146 nelle operazioni sul "Vespucci".

continuato a credere nelle potenzialità di Firenze. Ma alla fine il disimpegno inizia. Il primo segnale è l'avvio del ridimensionamento della base tecnica, anche conseguenza dell'alienazione dei BAe 146, conclusasi con la cessione dell'hangar che ancora presenta il marchio Meridiana ma da anni non è più usato dal vettore. Quindi arrivano i tagli ai voli, anche su rotte storiche e importanti come Palermo. Vengono vendute le quote di ADF, vengono ridotti gli aerei dedicati a Firenze e gli A319 iniziano a volare su altri scali. Quindi l'epilogo attuale con la cessazione tra ago-

sto e ottobre di tutte le attività rimaste su Firenze, come era noto già prima della fusione con Air Italy. Epilogo che peraltro era stato anticipato in marzo dall'accordo Regione-Alitalia che ha portato l'ex vettore di bandiera a inserirsi proprio su due sue rotte storiche di Meridiana (Catania e Amsterdam), con le stesse frequenze e orari, rotte dallo stesso momento cessate dal vettore sardo. Ed epilogo che inevitabilmente porta con sé l'aspetto umanamente più doloroso, la perdita del lavoro per tante persone (più di 150), perché come ogni volo in più crea occupa-

zione, ogni taglio ovviamente lo cancella.

## Quale futuro?

A livello nazionale la situazione di Meridiana è ancora tutta in evoluzione. Nel 2009 la fusione Meridiana-Eurofly aveva dato vita a Meridiana Fly. Nel luglio scorso è avvenuta la fusione con Air Italy (vettore milanese nato nel 2005) per dar vita a un nuovo soggetto che nelle intenzioni dovrebbe assorbire anche Livingston, altro vettore in difficoltà, specializzato nell'attività charter. In tutto questo il futuro del nuovo soggetto resta ancora incerto e sicuramente ci saranno altre novità. Qualunque sia l'evoluzione comunque, allo stato dei fatti, il "Vespucci" difficilmente potrà ambire a recuperare qualcosa di più di qualche volo originato da altri scali. Ovviamente sarà così

finché operare a Firenze rimarrà un problema, un costo aggiuntivo difficilmente sopportabile per lo stato infrastrutturale in cui viene tenuta la città.

## Avianova-Alisarda-Meridiana-Meridiana Fly

Dai primi voli serviti da Avianova all'ultima rotta inaugurata da Meridiana Fly, il vettore ha gestito dal "Vespucci" collegamenti di linea per 23 destinazioni, 8 nazionali e 15 internazionali. L'attività su Firenze fu avviata nel 1987 con la sussidiaria regionale Avianova appena costituita e turboelica ATR 42. Oltre alle rotte di linea elencate qui accanto, fu avviata subito anche l'attività charter che vide per la prima volta collegamenti diretti tra Firenze e il continente africano (Tunisi). Da ricordare anche i voli promozionali a prezzi popolari organizzati dal "Vespucci" nei fine settimana con "passeggiate aeree" tra i vari scali toscani. L'attività della base vera e propria inizia il 1° luglio 1991 con i BAe 146 sotto il marchio Alisarda, che diviene Meridiana dal successivo 1° settembre. L'evoluzione completa dei voli di linea può essere scorsa qui accanto. Alcune sono state rotte storiche operate per quasi venti anni, altri voli sono durati per brevi periodi. L'ultima rotta avviata, quella per Helsinki operata per la sola stagione estiva 2010, ha rappresentato la più lunga rotta di linea mai operata da Firenze (grazie alle prestazioni degli Airbus A319) ed ha avuto una grande importanza perché ha rappresentato il collegamento più rapido mai attuato tra l'area fiorentina e il continente asiatico (in particolare la Cina) grazie alla connessione sull'hub Finnair della capitale finlandese. Nel corso degli anni Meridiana è stata la compagnia di riferimento per la Fiorentina (vivendo le note vicissitudini per le difficoltà di tornare a Firenze dopo le partite serali) e spesso per la nazionale italiana di calcio. Con servizi charter sono state raggiunte le più disparate destinazioni europee, comprese mete turistiche come Atene, Corfù, Ibiza e Palma di Maiorca offerte per molti anni nella stagione estiva, e sempre con un charter è stato effettuato anche il più lungo collegamento commerciale mai operato dal "Vespucci", per Doha (Qatar) nel novembre 2006.

## Evoluzione voli di linea

I voli del gruppo Meridiana sono elencati in base alla data di attivazione. In neretto sono evidenziate le linee che sono state operate nel 2011.

<b>1987</b>	1/8	Olbia	Avianova
<b>1988</b>	7/4	Catania	Avianova
<b>1989</b>	1/8	Trieste/Vienna	Avianova/AZ
	4/9	Gerona	Avianova
	30/10	Barcellona	Avianova
<b>1990</b>	1/6	Stoccarda	Avianova
<b>1991</b>	1/7	<b>Catania</b>	Alisarda
		Palermo	Alisarda
	1/9	<b>Barcellona</b>	Meridiana
		Francoforte	Meridiana
		<b>Londra LGW</b>	Meridiana
		Monaco	Meridiana
		Parigi	Meridiana
		Zurigo	Meridiana
<b>1993</b>	28/3	<b>Cagliari</b>	Meridiana
<b>1994</b>	1/6	Lamezia Terme	Meridiana
<b>1995</b>	14/4	<b>Amsterdam</b>	Meridiana
<b>1996</b>	1/8	<b>Olbia</b>	Meridiana
<b>2002</b>	7/6	Perugia	Meridiana
<b>2004</b>	1/6	<b>Madrid</b>	Meridiana
<b>2005</b>	1/12	Torino	Meridiana
<b>2006</b>	7/12	Praga	Meridiana
	9/12	Budapest	Meridiana
<b>2008</b>	30/3	Berlino	Meridiana
<b>2010</b>	30/3	Helsinki	Meridiana Fly

# Regione-Pisa-Firenze

Un sistema aeroportuale si costruisce prima di tutto realizzando infrastrutture aeroportuali efficienti in grado di accogliere aerei e voli secondo le esigenze dei territori da servire, non con alchimie societarie e gestionali volte ad assecondare posizioni particolari (Pisa, piana, partito). Anche questo è un concetto lapalissiano che purtroppo occorre ripetere per l'ennesima volta di fronte alla scaletta di priorità al rovescio dettata dalla Regione che vuole entrare per forza nell'ADF di Firenze, quindi guidare l'integrazione con Pisa e infine - se mai sarà possibile - pensare alla pista del "Vespucci". Esattamente il contrario di come si dovrebbe procedere e di fronte a queste prospettive si moltiplicano interrogativi e preoccupazioni per le sorti dello scalo fiorentino e del sistema toscano.

## In ADF a far cosa?

La Regione ovviamente ha tutto il diritto di decidere l'acquisto di quote dello scalo fiorentino se ritiene opportuno fare una simile operazione. Certo, può apparire un po' bizzarro di questi tempi investire 15 milioni di denaro pubblico per entrare in una società a maggioranza privata dove occorre fare quello che gli azionisti privati (salvo prova contraria) vorrebbero fare da tanti anni, ossia investire in opere indispensabili al territorio, ma non possono farlo perché bloccati dal sistema politico regionale. Ma d'altra parte la Regione è già il maggiore azionista della SAT di Pisa e dell'Aerelba ed è dentro la SEAM di Grosseto e molte amministrazioni regionali sono nelle compagini azionarie dei principali aeroporti. Ciò che proprio non va è far diventare questo passaggio azionario un atto prioritario sullo sblocco della pista del "Vespucci", come se le cose dovessero essere per forza collegate. E preoccupano sempre più, in vista di tale operazione, le interpretazioni sulle sinergie con Pisa, su chi fa massa e chi margini, chi sviluppa voli e chi sarà vincolato e controllato. Cosa significa?

## Pista già vincolata

La nuova pista fiorentina (quella giusta), se mai verrà fatta, nascerà già di per sé vincolata per le dimensioni progettate dalla stessa società proponente. Con i suoi 2.000 metri di distanze operative e il suo orientamento

**La Regione deve chiarire le reali intenzioni verso l'aeroporto di Firenze sbloccando la pista ed avviare una vera politica di sistema prima di pensare ad assetti societari e gestioni uniche.**

farà fare un salto di qualità all'operatività del "Vespucci" ed alla compatibilità dello scalo con il territorio, ma Firenze manterrà per lunghezza dell'infrastruttura una delle ultime posizioni tra i 47 scali commerciali italiani. Ciò non perché non sarebbe stata giustificata una pista ben più lunga o non ci fosse stato lo spazio



EDUARD BRANTJES

## Integrazione operativa possibile

	PISA	FIRENZE
<b>Ruolo esclusivo</b>	Voli intercontinentali (charter, merci, linea). Voli cargo.	-
<b>Ruolo prioritario</b>	Vettori low cost (voli per maggiori destinazioni nazionali e internazionali e destinazioni turistiche). Voli charter.	Vettori tradizionali (voli per hub e maggiori destinazioni nazionali e internazionali consentite da aerei compatibili con la pista). Aviazione generale (aerei compatibili con la pista).
<b>Altro ruolo</b>	Vettori tradizionali (voli per hub). Aviazione generale.	Vettori low cost (voli per maggiori città italiane e europee). Voli charter (principalmente voli dedicati per eventi).

Nella tabella è schematizzata l'integrazione operativa possibile tra gli scali di Pisa e Firenze. Non è un assetto rispondente propriamente alla domanda del mercato e alle logiche del trasporto aereo (la Toscana resta un'anomalia) ma rispecchia la suddivisione di ruoli già in essere e riconosciuta per gli scali toscani.



MARCO IAROSSI

fisico nella piana, ma per scelta fatta fin dall'inizio dalla società di gestione consapevole del contesto nel quale si inserisce lo scalo. Una scelta che - come noto - lascia a Pisa il ruolo di maggiore infrastruttura toscana, la capacità intercontinentale, l'attività cargo, il principale ruolo di base low cost, i velivoli di grandi dimensioni. Rispetto a questo assetto di ruoli ed alle caratteristiche già contenute della nuova pista fiorentina non sarebbero accettabili in alcun modo ulteriori vincoli e limitazioni ai voli ed alle capacità dei velivoli di riferimento. Tanto più che lo sviluppo possibile previsto per Firenze potrà coniugarsi con l'abbattimento degli effetti ambientali sul territorio grazie al diverso orientamento della pista ed alla razionalizzazione dei movimenti aeroportuali. Davvero non esiste alcuna ragione per giustificare l'invenzione di ulteriori paletti.

## Sviluppo o inviluppo toscano?

Il chiarimento sul significato dei vincoli preannunciati è essenziale per capire il vero futuro del sistema aeroportuale toscano. Perché se dovesse passare una politica aeroportuale regionale che dietro ragioni ambientali o di altro tipo allarga a dismisura le limitazioni alle attività aeroportuali, ben oltre quanto previsto da norme e leggi in una sorta di accanimento terapeutico (ad esempio per vietare il sorvolo di qualunque nucleo abitato anche a quote elevate), gli effetti sulle prospettive della Toscana sarebbero pesanti. Perché in ottica di politica di sistema tali misure andrebbero estese ovviamente a tutte le infrastrutture aeroportuali della regione e prima di tutto a quelle di maggiori dimensioni, con più traffico e maggiore impatto sulla popolazione. Quindi la Regione, oltre a frenare Firenze, dovrebbe immediatamente imporre a Pisa la riduzione del traffico e lo stop alle prospettive di sviluppo. E il sistema aeroportuale toscano nascerebbe incamminandosi verso un ulteriore depotenziamento generale.

Le cose da chiarire nella politica aeroportuale regionale quindi sono ancora tante. L'unica certezza è l'urgenza assoluta di attuare tutti gli interventi infrastrutturali che facciano funzionare gli scali, quindi su tutto la pista di Firenze (tutti gli interventi per Pisa sono già in corso o approvati). Per la società unica e tutto quello che ruota attorno i tempi paiono tutt'altro che maturi.

## Piazzale aeromobili

È stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione del 21 settembre l'atto che conclude l'iter del progetto di ampliamento del piazzale aeromobili ovest del "Vespucci". Si tratta di una delle opere previste nel masterplan dello scalo del 1998, annunciata e sfumata tante volte e sottoposta a un lungo processo autorizzativo. L'intervento prevede un ampliamento di 36.870 mq del piazzale (attualmente di 33.000 mq) che incrementa le piazzole di sosta di 9 o 12 posti in base alla tipologia di velivoli. L'opera differisce un po' da quanto previsto originariamente nel masterplan e nel complesso le aree di sosta del "Vespucci" risulteranno inferiori al progetto iniziale per la cancellazione dell'ampliamento del piazzale est (lato aerostazione) imposto a fine anni novanta nell'iter del masterplan dalla prescrizione posta dagli enti locali di non uscire dall'attuale sedime aeroportuale sul lato della piana di Castello. L'intervento, di per sé importante, va però a rafforzare un assetto aeroportuale anomalo: il fatto cioè che il piazzale di sosta principale (più grande) si trova dalla parte opposta dell'attuale pista rispetto all'aerostazione, il che comporta un continuo lungo movimento di mezzi sui piazzali per spostare passeggeri, equipaggi e personale tra il terminal e gran parte dei velivoli. C'è da augurarsi che anche questo aspetto possa trovare una migliore soluzione nel nuovo assetto aeroportuale connesso al riposizionamento della pista.

## Nodo annodato

Il 3 e 4 agosto gli enti locali hanno sottoscritto accordi con Società Autostrade e RFI che sbloccano molte opere previste in città, ma i nodi irrisolti che interessano l'accessibilità dell'aeroporto restano piuttosto annodati. L'opera che riguarda direttamente la zona davanti al "Vespucci" è addirittura peggiorativa in funzione aeroportuale. Si tratta dell'eliminazione del semaforo all'ingresso dell'A11 e dello scalo, intervento doveroso in ottica del traffico viario per eliminare la bizzarra situazione della sosta al semaforo prima di imboccare l'autostrada. Ma con la soluzione prevista si complicano le cose per andare dall'aeroporto verso la città perché occorrerà fare un giro un po' piuttosto lungo (attraversando anche il flusso viario diretto in velocità in A11) prima verso l'autostrada e poi all'indietro per reimboccare il vecchio percorso più o meno all'altezza dell'attuale semaforo, percorrendo alcuni chilometri invece di attraversare l'incrocio. Purtroppo la soluzione progettata, peraltro nota da anni, è più o meno obbligata per la complessità del nodo che fin dagli anni ottanta è stato ingolfato con opere di vario tipo, come la sopraelevata delle ferrovie che ha pregiudicato la possibilità di realizzare i necessari sottopassi o viadotti per l'accesso allo scalo. Ancora più in alto mare pare la stazione ferroviaria a servizio dell'aeroporto, che non compare negli accordi. Eppure anche quella sarebbe un'opera fondamentale e logica dato che da circa 25 anni la ferrovia passa davanti all'ingresso del "Vespucci". La stazione era stata prevista

## Strutture carenti, sinergie impossibili

Tra le polemiche sugli aeroporti toscani è stato denunciato come fatto grave che i due maggiori scali non riescano a fare sistema neppure per i dirottamenti, cioè a supportarsi a vicenda quando uno ha problemi operativi. Effettivamente questo dovrebbe essere un compito scontato tra scali di una stessa regione ma tale collaborazione in Toscana è poco praticabile per le criticità strutturali degli stessi scali. Quando va in tilt Firenze (quasi ogni giorno) pochi voli dirottati possono essere accolti a Pisa perché il "Galilei" non ha spazio sufficiente sul piazzale, affollato dal proprio intenso traffico. Gli altri finiscono fuori regione. Quando va in tilt Pisa (solitamente per bassa visibilità) poco o nulla tra i voli di linea può essere accolto a Firenze per i limiti della pista. Ovviamente dirottano fuori regione i velivoli di maggiori dimensioni comunque incompatibili con il "Vespucci" (solitamente a Genova), ma dirottano anche quelli più piccoli e gran parte dei jet regionali (ad esempio di Air France) perché neppure loro sono in grado di operare sull'attuale pista fiorentina. Anche questo piccolo aspetto dovrebbe far capire quanto sia urgente avere due strutture entrambe veramente funzionali per assomigliare a un sistema aeroportuale.



Sopra: il piazzale ovest del "Vespucci" di Firenze che dovrebbe essere ampliato di circa 36.000 mq sui terreni limitrofi all'hangar ex-Meridiana. Sotto: vista parziale del piazzale civile del "Galilei" di Pisa. L'area di sosta è stata recentemente ampliata verso la parte militare dello scalo.



## 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.

molti anni fa in corrispondenza del parcheggio Palagio degli Spini (il famigerato parcheggio realizzato con i fondi del Giubileo del 2000), dove doveva attestarsi la linea 2 della tramvia, un terminal dei bus extraurbani e dove doveva sorgere l'altrettanto famigerata passerella di collegamento con l'aerostazione. Questo snodo sarebbe diventato la principale porta della città integrando davvero tutte le tipologie di trasporto e favorendo l'accesso allo scalo all'utenza aeroportuale proveniente dalla direttrice di Prato e Pistoia. Ma questo assetto è stato via via smantellato, il parcheggio mai aperto, la passerella mai realizzata, il terminale della tramvia è stato spostato, la stazione è sparita anche dagli accordi sulle infrastrutture e per ora non si sa se e quando rispunterà in altra localizzazione e come la ferrovia si conetterà con i collegamenti su ferro con Prato.

### Pisa avanti tutta

Lo scorso 7 luglio l'assessore ai trasporti della Regione Toscana ha annunciato la volontà di sostenere lo sviluppo di nuovi voli da Pisa per l'est europeo, in particolare Mosca. Questo impegno segue quello profuso a inizio anno per sostenere l'avvio di nuovi voli sullo scalo pisano con l'apertura della base Air One/Alitalia (le pubblicità circolano da mesi sui bus di Firenze); segue l'impegno a supportare, da diversi anni, il volo Delta Airlines per New York, le iniziative volte a favorire il nuovo volo diretto Pisa-Shanghai e l'ormai antico impegno (co-marketing) a sostenere l'attività Ryanair del "Galilei". Segue anche l'impegno per supportare ogni opera infrastrutturale progettata dalla SAT (senza percorsi partecipativi, audizioni, VAS, VIS, ecc.); l'impegno a reperire fondi ministeriali per la delocalizzazione delle abitazioni prevista nel masterplan in attuazione; il cofinanziamento del nuovo people mover stazione-aeroporto da 74,5 milioni di euro con 27,8 milioni di finanziamenti regionali. Di fronte a tanto attivismo non c'è che da rallegrarsi. Ma anche da augurarsi che il famoso motto "Toscana avanti tutta" sia applicato prima o poi in ottica di sistema aeroportuale toscano.

### Trent'anni per il "Jumbolino"

Ha compiuto trent'anni il BAe 146, conosciuto come "Jumbolino", aereo di riferimento per tanti anni di aeroporti particolari come Firenze, London City o Toronto Island. Il 3 settembre 1981 infatti volò il primo prototipo (un modello 100), sviluppato negli anni settanta dall'inglese British Aerospace, poi prodotto nei modelli 200 e 300, in versioni merci e VIP e quindi diventato Avro RJ sotto il marchio BAE Systems (versioni 70, 85 e 100). In 30 anni di produzione sono stati venduti 387 esemplari a 117 clienti di tutti i continenti. La produzione del velivolo fu interrotta improvvisamente a fine 2001 mentre stava facendo i primi voli il prototipo di quello che avrebbe dovuto essere il suo successore, l'Avro RJX, che l'industria inglese era venuta a presentare proprio a Firenze nell'ottobre 2000 in occasione dell'"Avro RJX Meeting" organizzato in collaborazione con ADF. Proprio l'Avro RJX doveva essere l'aereo per il futuro dello scalo fiorentino e su tale modello si era basato il masterplan del "Vespucchi" del 1998. L'uscita di produzione dell'aereo, dieci anni fa, aveva reso ancora più urgente l'adeguamento della pista fiorentina ai nuovi modelli, anche quelli con capacità similari o inferiori



MARCO IAROSSI



SABENA

ma con prestazioni operative diverse. Il BAe 146 resta infatti un velivolo unico nella storia dell'aviazione (e per le sue caratteristiche era anche piuttosto costoso nella gestione rispetto a velivoli normali). A Firenze il BAe 146 at-

terrò la prima volta il 2 maggio 1987 con i colori della RAF in occasione di un visita toscana del Principe Carlo d'Inghilterra (che pilotava personalmente il velivolo). La prima compagnia a metterlo in linea sul "Vespucchi" fu la DAT, sussidiaria della Sabena che gestiva i voli con Bruxelles, il 12 dicembre 1989. Arrivarono quindi i quattro esemplari di Alisarda (poi Meridiana) e quelli utilizzati da Crossair, Alitalia, Lufthansa, Air France, Club Air, Belle Air e Swiss Airlines mentre tante altre compagnie italiane ed europee sono passate in occasione di voli charter. Oggi a Firenze operano ancora con il "Jumbolino" Lufthansa (Monaco), Air France (Parigi e London City), Brussels Airlines (Bruxelles) e Swiss Airlines (Zurigo) e quindi per il "Vespucchi" il quadrigetto rappresenta ancora un velivolo di riferimento che le compagnie tendono a mantenere finché non sarà messo definitivamente fuori flotta (nella stagione estiva 2011 gli Avro RJ85 o RJ100 hanno operato il 38% dei voli internazionali, quota destinata a crescere con la sparizione degli A319 di Meridiana).



CHRISTOP ENGEL

Albanian Airlines ha programmato l'avvio del volo Tirana-Firenze dal prossimo 11 dicembre. Il servizio è previsto con frequenza trisettimanale (martedì, giovedì e domenica) e sarà operato con BAe 146. Il collegamento si affianca al volo già attivo tra il "Vespucchi" e la capitale albanese gestito da Belle Air.

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

## Aeroporto

Anno 15 - Numero 4  
N° progressivo 57 - Ottobre - Dicembre 2011

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

Direttore responsabile: Marco Iarossi  
Redazione: Marco Iarossi, Sergio Iarossi  
Autorizzazione del Tribunale di Firenze n° 4710 del 24/7/1997



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

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

Email [assogiannotti@interfree.it](mailto:assogiannotti@interfree.it)

Presidente: Giorgio Morales