



# London City Airport

L'aeroporto nel cuore della City, un moltiplicatore di forze per lo sviluppo della città.

ROBERTO GENTILI

Il London City Airport, LCA, che sorge sul Tamigi, nella parte est di Londra, dove prima c'era un bacino di carenaggio in disuso, rappresenta col suo successo una scommessa vinta e una dimostrazione delle potenzialità strategiche

di un aeroporto urbano, che alcune città hanno rifiutato, come Chicago, che ha visto distrutto il suo Meigs Field, e altre ignorano, come Roma con l'aeroporto dell'Urbe. Ma, a parte l'aspetto puramente attinente al traffico aereo, è l'aspetto di cata-

lizzatore di risorse, di creatore di sinergie per il decollo, o come in questo caso per il rilancio dell'economia di un territorio dimostrato dall'LCA che dovrebbe spingere alla riflessione chi delibera le scelte di un paese.

### L'aeroporto

Questo scalo, codice IATA LCY, è nato sulla base di una proposta per un aeroporto STOL nel cuore della capitale, Borough (comune) di Newham, nella zona portuale, doc-

Veduta aerea del London City Airport, inserito nel tessuto urbano di Londra. Si notino, in alto a sinistra, l'area del Canary Wharf e l'O2 Arena (l'ex Millennium Dome). A destra: un'immagine d'epoca dei vecchi porti londinesi dove si riconosce la lunga banchina che oggi ospita lo scalo.



klands, di Londra, caduta da tempo in abbandono, formulata nel 1981 dalla London Docklands Development Corporation, costruita sui George V Dry Docks, fra il 1986 e il 1987, dall'immobiliare Mowlem. È stata realizzata una pista di 1.008

metri, parallela al Tamigi, e un'aerostazione. Fin dall'inizio l'aeroporto ha dovuto affrontare l'opposizione di alcuni gruppi di residenti e di attivisti, anche se un sondaggio aveva trovato una maggioranza di favorevoli fra la popolazione della

zona, e una causa civile vinta. L'equilibrio è stato raggiunto con l'accordo di non effettuare voli dalle 12 del sabato alle 12 di domenica. L'opposizione continua anche oggi, non per questioni di fastidio, che è irrilevante, ma per l'attività di

gruppi ecologisti ostili al presunto aumento del CO<sub>2</sub> nell'aria, per i quali un aeroporto cittadino è facile bersaglio per teatrali azioni di protesta.

Il primo volo commerciale ha avuto luogo alla fine del 1987 e nel 1988 i passeggeri sono stati 133.000. Nei primi anni di operazioni il LCA è stato gestito in perdita e la pista permetteva l'impiego solo di pochi aerei, come il DASH 7 o il Dornier 228, che potevano scendere all'angolo di 7,5 gradi richiesto. Nel 1992 però la pista è stata prolungata agli attuali 1.508 metri e l'angolo di discesa ammeso è passato a 5,5 gradi, permettendo l'impiego di aerei più capaci come i BAe 146.

Nel 1993 il LCA è stato acquistato dall'imprenditore irlandese Dermot Desmond, che nel giro di tre anni l'ha riportato in attivo, proprio nello stesso arco temporale in cui il suo principale operatore, CityJet, passava anch'esso al profitto. Nel 2000 i passeggeri erano saliti a 1.580.000, con un movimento di 30.000 voli. Nel 2002 è stato aperto un piccolo centro per aerei executive e nel 2003 è stata realizzata una piazzola di sosta in testata pista, che ha accelerato i movimenti. Nell'ottobre 2006 lo scalo è stato acquistato da un consorzio formato dalle finanziarie AIG e GIP, con la seconda che nel 2008 acquistava la maggioranza della proprietà.

La serie di lavori di adeguamento

## London City Airport

*CityJet, del gruppo Air France, è il maggior operatore dell'aeroporto londinese. Grazie a questa compagnia, il comodo London City Airport è raggiungibile anche dall'Italia, con i voli da Firenze e Milano Linate.*



dello scalo non si è mai interrotta, l'intervento più rilevante, con un investimento di 50 milioni di sterline, si è completato nel 2008, con la realizzazione di nuovi piazzali aeromobili, per una superficie di 20.000 mq realizzata su pilastri, collegata alla pista da un molo e nuove lounge. Nel terminal sono stati introdotte postazioni self-service e una nuova apparecchiatura per l'imbarco dei bagagli. Nel 2009 il Borough di Newham ha approvato il piano operativo dello scalo e il conseguente aumento dei voli da 80.000 a 120.000 l'anno. Nel 2011 l'ultimo intervento è stata l'introduzione di nuovi varchi di controllo rapidi e sicuri.

È la simbiosi dello scalo con il territorio che ne ha segnato il successo, culminato nel 2006 con il collegamento diretto con la Docklands Light Railway (DLR), la nuova ferrovia urbana che attraversa la zona est di Londra e la collega rapidamente con la rete della metropolitana. Già il 50% dei passeggeri del LCA usa la DLR, mentre esattamente davanti alle porte ci sono taxi e fermate degli autobus urbani. La stazione della DLR è direttamente nel terminal con comodi strumenti informativi e biglietterie automatiche e il tragitto fino a Bank, dove si incrociano le maggiori linee della

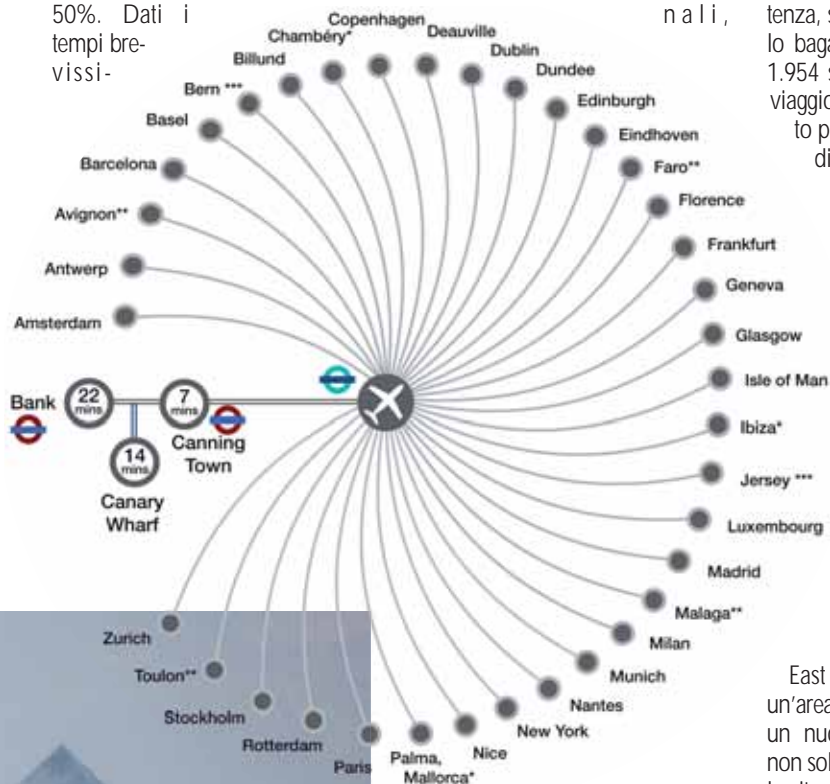
*L'Airbus A318 di British Airways che collega due volte al giorno il London City Airport a New York; sullo sfondo si vedono i grattacieli del Canary Wharf e l'O2 Arena. Nella pagina a fianco: la rete di destinazioni disponibili dallo scalo e l'indicazione dei minuti necessari per raggiungere alcune mete con il treno leggero DLR.*



metropolitana, è cronometrato in 22 minuti. Tutto questo significa che il LCA sta assumendo importanza non solo per gli uomini d'affari diretti alla City, ma anche per i turisti. La percentuale di passeggeri business rispetto ai viaggiatori leisure è passata in pochi anni dall'80% all'attuale 50%. Dati i tempi brevissimi-

mi di attesa, il terminal ha pochi negozi, ma è attrezzato per favorire i viaggiatori d'affari, con accesso alla rete Wi-Fi, prese per alimentare i computer e assenza di annunci sonori, in modo da favorire il relax e la concentrazione.

Fra le oltre trenta destinazioni nazionali,



europee e internazionali che sono collegate all'LCA c'è ora anche l'Italia, con Citylet, la compagnia regionale di Air France che si è affermata proprio grazie alle rotte da questo scalo, inizialmente, dal 1994, con Dublino, e ora comprendenti Edinburgo e Dundee in Scozia, Amsterdam, Rotterdam e Eindhoven nei Paesi Bassi, Anversa in Belgio, Lussemburgo, Parigi Orly, Deauville, Nantes e Brive in Francia, e Milano Linate e Firenze in Italia.

Il collegamento più particolare, e più rappresentativo del successo del LCA è il volo due volte al giorno della British Airways per New York JFK. Gli Airbus A318, G-EUNA e G-EUNB, attrezzati con 32 posti in classe business, decollano con poco combustibile dal LCA, fanno scalo a Shannon in Irlanda per rifornirsi e poi affrontano l'Atlantico. A Shannon i passeggeri effettuano il controllo d'ingresso negli Stati Uniti, quindi all'arrivo a New York il volo è trattato come un volo domestico e ai passeggeri è ri-

sparmata la lunga e sfiante fila della Immigration. Il volo che lo scalo intermedio rende apparentemente più lungo è quindi in effetti più rapido, facilitato dalla comodità di raggiungere il LCA e dal tempo di attesa brevissimo: ci si può presentare in aeroporto anche meno di mezz'ora prima dell'orario di partenza, soli 15 minuti per chi ha solo bagaglio a mano. Il costo è di 1.954 sterline, abbordabile per un viaggio business, e il successo è stato pieno. Grazie alle quattro ore di fuso orario, la partenza è alle 12.50 e alle 16.00, l'arrivo alle 18.25 o 21.30, ideali per essere pronti al lavoro il giorno dopo: i voli di ritorno partono la sera e arrivano a Londra in mattinata.

La media dei ritardi al LCA è di 7,7 minuti, la metà o meno della metà degli altri aeroporti londinesi, Heathrow, Stansted, Luton e Gatwick.

## Il territorio

East London, quella che era un'area in abbandono, è diventata un nuovo magnete di attrazione non solo per gli affari ma anche per la vita notturna e lo shopping grazie alla grande riqualificazione del Canary Wharf, sorta dove c'erano vecchi magazzini, e del Millennium Dome, la grande cupola fatta per celebrare il 2000 e che è diventata O2 Arena, un grande locale usato per spettacoli, e da poco si è aperto, molto vicino al LCA, il centro congressi chiamato ExCeL London. Oltre al trasporto urbano via o sotto terra, è ora attivo anche un servizio di vaporetti lungo il Tamigi, che ha anche figurativamente riportato la vita a quelle rive. La prossima tappa è il villaggio olimpico per i giochi del 2012, che sta sorgendo a due miglia dall'aeroporto, il Queen Elizabeth Olympic Park, che lascerà in eredità alla città non solo stadi e centri sportivi ma anche cinque nuovi quartieri con 11.000 case e una rete di scuole, infrastrutture e negozi.

Il LCA non è solo il lievito della rinascita di East London, ma è anche un fattore economico rilevante, che si calcola porti mezzo miliardo di sterline ogni anno di valore aggiunto all'economia britannica. Tale ci-

## LONDON CITY AIRPORT

*London City Airport, which was built in the Borough of Newham, East London, is a success story which shows the potential of a city airport, while other cities like Chicago destroyed the one they had, Meigs Field, or like Rome ignore an existing one. While its initial history was troubled, LCA became more efficient when its runway was lengthened to 1,508 meters in 1992, allowing more planes to land, like the BAe 146. Under the ownership of Dermot Desmond, the airport became profitable, and so did its most relevant customer, CityJet.*

*A new parking area was added in 2008, the terminal is always developing. The real reason of this success is the symbiosis with the territory, which peaked in 2006 when the Docklands Light Railway reached LCA, which now has a station directly in the terminal, which brings passengers in a few minutes to the main London underground. 50% of all passengers already use the DLR, and LCA is no longer a destination strictly for businessmen, as more and more tourists fly there.*

*From LCA one can reach over 30 destinations in Europe, and its pride is the British Airways direct flight to New York with A318s twice a day. The stop at Shannon for refuelling includes clearing the dreaded US Immigration, thus saving a lot of time at JFK. What is to be remarked is how LCA acted as a magnet and a stimulator for the whole area. What was a decaying part of London, is now the centre of its development, including Canary Wharf, the O2 Arena and the ExCeL convention center. The Queen Elizabeth Olympic Park will further add to the interest and progress of the area.*

*It was the airport that made the area reputable and interesting, and it has directly added to the economy, half a billion pounds in savings and direct contributions of passengers, and much more, according to a detailed study of the institute York Aviation, as a contribution to the localization and expansion of activities at Canary Wharf, in the City and at ExCeL. Finally, the airport is directly contributing to employment in the area. Now over 80% of its employees are locals, and through programs such as Take Off into Work and Work Experience LCA is training and preparing local youths: in 2010 alone, 4,500 inhabitants have been contacted through training and educative programs.*



## London City Airport

fra considera 197 milioni spesi da viaggiatori d'affari, 115 milioni spesi dai turisti, 71 milioni di guadagno di produttività per il risparmio dei tempi, 21 milioni in tasse pagate e 190 milioni da operazioni e affari al LCA, che generano 2.700 posti di lavoro diretti e indiretti.

Ma questo è solo l'inizio. Uno studio dell'istituto di ricerche York Aviation calcola al 5% il contributo del LCA alla localizzazione ed espansione delle attività economiche del Canary Wharf, pari a 550 milioni, l'1% per le stesse alla City, per altri 314 milioni, e il 5% della crescita ed espansione dell'ExCeL, per altri 80 milioni.

In dettaglio, York Aviation calcola i 71 milioni di risparmio in produttività considerando i passeggeri del 2008, 1.800.000, il loro reddito medio, di 85.000 sterline, e l'alternativa dell'uso di Heathrow, con risparmio di tempi di trasporto che vale



37 milioni e risparmio nelle attese ai check in per altri 34. Il calcolo dell'apporto dei passeggeri è fatto sulla base di 360.000 viaggiatori d'affari (720.000 passeggeri) e 313.000 turisti, ed in particolare viene sot-

tolineata la sinergia fra l'aeroporto e l'ExCeL quale centro di conferenze e convegni internazionali che da solo nel 2011 genererà 38.000 posti di lavoro contribuendo per 1,6 miliardi all'economia. Sono tutte cifre che andrebbero considerate soprattutto da nazioni o regioni che

per fama e per patrimonio culturale potrebbero attrarre il turismo d'élite. La sola Londra attira ogni anno 15 milioni di turisti stranieri e conta di rinforzare sia il suo ruolo di destinazione turistica primaria sia di creare infrastrutture permanenti con l'appuntamento olimpico, che da

DEPARTURES				
Time	Destination	Flight	Gate	Remark
18:30	BILLUND	300011	24	BOOKING
18:30	CHARLEVY	300011	24	BOOKING
18:30	GENEVA	13334	23	BAG DROP 04-11
18:30	FILE OF MAN	300009		CHECK-IN OPEN
18:30	LUXEMBOURG	13334		CHECK-IN OPEN
18:30	FLORENCE	300009		CHECK-IN OPEN
18:30	BARCEL DOW	300009		CHECK-IN OPEN
18:30	LUXEMBOURG	300009		CHECK-IN OPEN
18:30	BRUXELLES	300009		CHECK-IN OPEN
18:30	ANTWERP	300009		CHECK-IN OPEN
18:30	ZURICH	13334		BAG DROP 04-11
18:30	ZURICH	300009		CHECK-IN OPEN
18:30	NEW YORK (LHR)	300009		CHECK-IN OPEN
18:30	ROTTERDAM	300009		CHECK-IN OPEN
18:30	PARIS - ORLY	300009		CHECK-IN OPEN
18:30	AMS (AMS)	300009		CHECK-IN OPEN
18:30	DUBLIN	300009		CHECK-IN OPEN

L'affollato piazzale del London City Airport; si notano aerei di CityJet, British Airways e Luxair.  
In alto: il DLR, Docklands Light Railway, che in pochi minuti collega lo scalo aereo al Canary Wharf e a Londra.





solo porterà grazie all'afflusso dei visitatori ulteriori 2,2 miliardi all'economia locale.

Il valore dell'aeroporto per il territorio si calcola quindi in vantaggi diretti, come il collegamento immediato per il mondo degli affari con Canary Wharf e la City, e la facilitazione

alla localizzazione di nuove attività, ma anche in vantaggi psicologici, la creazione di una presenza, di un'immagine, di un senso di identità. L'aeroporto ha fornito un'aria di professionalità e di serietà all'area e questo ha dato fiducia a quelli che agli inizi dovevano decidere gli investimenti, per cui adesso East London è considerata dagli ambienti economici mondiali come un'offerta integrata, con grande disponibilità di spazi ed eccellenti collegamenti.

Ovviamente fondamentale è che i benefici si estendano anche alla popolazione residente e l'aeroporto si è impegnato tanto che la percentuale dei dipendenti residenti in lo-

co è passato dall'iniziale 20% all'attuale 80%. La direzione ha posto in essere dei programmi specifici, chiamati Take Off into Work e Work Experience, per favorire ed addestrare i giovani, cooperando con associazioni locali che operano per fornire capacità lavorative a giovani disoccupati con bassa qualificazione. Nel solo 2010 il LCA ha avuto contatti con circa 4.500 abitanti della zona impegnati in attività educative ed addestrative.

Senza lo stimolo dell'aeroporto il prolungamento della DLR attraverso il Tamigi non sarebbe stato possibile, invece questo collegamento, che arriva a Woolwich Arsenal, ha portato al rinnovamento di tutti i

quartieri attorno alle nuove fermate, alla costruzione di 8.000 nuove unità residenziali e, soprattutto, ha facilitato molto la possibilità per gli abitanti delle zone sulla riva sud, come Greenwich e Bexley, di trovare lavoro nel resto di Londra. Quando i Royal Docks chiusero, negli anni '80, la disoccupazione a East London era salita al 18,7%, il contributo dell'LCA, sia diretto sia indiretto, è stato fondamentale. Vi sono ora 55 aziende che operano sul sedime, che impiegano oltre 2.000 persone e circa altri 200 addetti permanenti operanti in altri luoghi, con un valore aggiunto lordo (GVA) di 87 milioni. Inoltre l'aeroporto genera altri 9,5 milioni di GVA e 270 posti di lavoro per le catene di rifornimenti nella zona e altri 10 milioni di GVA e altri 285 posti per effetti indotti, tutte cifre destinate ad aumentare grazie all'espansione dei servizi.

Alcuni dati per concludere: dal 2000, East London ha generato 52.000 nuovi posti di lavoro e ne creerà altri 180.000 nei prossimi 20 anni, con un terzo di loro laureati, avrà un nuovo parco di 61 ettari, che sarà il più grande di Londra in 100 anni, e ospita un quarto delle iniziative di "creative business" della città. Una storia di successo nella quale l'aeroporto ha avuto un ruolo essenziale, che potrebbe essere d'esempio per le altre megalopoli che hanno aree degradate. ■



**Sotto:** il plastico mostra i vari insediamenti dell'area dell'East London. Oltre al London City Airport (indicato dall'aeroplano), vediamo ad ovest l'Università di East London, ad est l'ExCel Center, l'ex Millennium Dome e il Canary Wharf, a nord-est l'area in costruzione che ospiterà le Olimpiadi del 2012 e che successivamente diverrà un quartiere cittadino. **In alto:** veduta esterna dell'aerostazione passeggeri dell'aeroporto.

