



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



M. Iarossi

"Aeroporto" in edicola

In occasione dei **70 anni** della nascita ufficiale dell'aeroporto di Firenze, questo numero del notiziario dell'Associazione viene eccezionalmente distribuito nelle edicole di Firenze e Prato in allegato al quotidiano "Il Giornale". Costituitasi nel maggio del 1996, l'Associazione è dedicata alla memoria di Valentino Giannotti e rappresenta l'ideale continuazione del Comitato per l'aeroporto di Firenze-Prato ideato e presieduto per dodici anni dal compianto Giorgio Bonsi.

Lo scopo dell'iniziativa, alla quale aderiscono esponenti politici di maggioranza e di opposizione, rappresentanti del mondo economico e sociale e comuni cittadini, è quello di favorire l'**adeguamento** delle infrastrutture del "Vespucci" al ruolo che lo scalo ha assunto in questi anni e di sostenerne lo sviluppo e le ulteriori potenzialità.

Perché un'associazione per lo sviluppo dell'aeroporto? Perché, a differenza di quanto succede in ogni altra città, a Firenze la "questione aeroporto" si è trasformata in una **distribuzione politica** che ha relegato in secondo piano le questioni tecniche ed i reali problemi degli operatori.

In un clima del genere la società preposta alla gestione dello scalo ha spazi di manovra limitati ed è condizionata dagli **"equilibrismi"** politici degli enti locali, Comune di Firenze in testa, che sono poi anche gli azionisti di maggioranza. Il risultato di questa assurda situazione è sotto gli occhi di tutti: nonostante il successo dell'aeroporto, una struttura che dà lavoro a quasi mille persone producendo utili ogni anno, le questioni politiche impediscono quegli adeguamenti invocati da anni da operatori e tecnici.

I lavori già decisi e finanziati sono in **perenne ritardo**, altri importanti interventi sollecitati dagli esperti (come l'interramento dell'autostrada A11 e il completamento dell'allungamento della pista) non vengono nemmeno presi in considerazione dagli amministratori, il Piano Regolatore Aeroportuale, già approvato da Ministero dei Trasporti e SAF, viene rallentato dagli stessi enti locali che dovrebbero sostenerlo.

Ecco perché l'Associazione "V. Giannotti" si propone di esercitare ogni forma di **pressione** verso tutte le istituzioni competenti per la realizzazione dei programmi di adeguamento e

sviluppo dell'aeroporto e di svolgere un'opera di informazione e sensibilizzazione dell'opinione pubblica e delle categorie economiche maggiormente interessate.

Un aeroporto efficiente, infatti, è strategicamente fondamentale per una città come Firenze. Esso favorisce le funzioni di **scambio internazionale**, nei campi dell'economia e della cultura, che la città ha sempre svolto e che nel 2000 non possono prescindere dall'impiego del mezzo aereo. Scienza e cultura, turismo congressuale ed espositivo, industria e commercio sono i settori vitali per la città che hanno assoluta necessità di avvalersi di collegamenti aerei da e per l'Europa e con il resto del mondo.

Data l'eccezionalità della distribuzione, i contenuti di questo numero sono diversi dal solito: la consueta serie di novità e commenti riguardanti l'aeroporto di Firenze ed il mondo aeronautico è infatti sostituita da una **panoramica** sui principali problemi dello scalo e sulle iniziative che tecnici, operatori e compagnie aeree chiedono da tempo per un miglior funzionamento del "Vespucci".

ha in programma a breve termine una serie di interventi migliorativi sulle strutture esistenti. Si tratta di **interventi urgenti** e indispensabili per garantire agli utenti servizi più adeguati nell'immediato, ma parallelamente ad essi occorrerebbe pensare ad una struttura che sia davvero all'altezza dell'immagine di Firenze, del ruolo internazionale della città e consenta al "Vespucci" un vero salto di qualità. Non la semplice aggiunta di un nuovo modulo all'aerostazione esistente, ma un ampliamento che crei una struttura di **nuova concezione**, adeguata nelle dimensioni al traffico esistente e alle realistiche potenzialità dello scalo; una struttura con spazi e servizi diversificati per passeggeri, operatori, lavoratori e visitatori, in linea con il ruolo sempre più importante che gli aeroporti vanno assumendo quali spazi della città, luoghi di incontro, centri di servizi, al di là della semplice funzione di infrastruttura di trasporto, com'è



Parola d'ordine: privatizzare

Il sistema aeroportuale italiano sta attraversando un periodo di profonda trasformazione che coinvolge le società di gestione e la più grossa novità, sancita da un'apposita legge, è il disimpegno dello Stato, che rimarrà come supervisore, e la nascita del concetto di **"aeroporto-impresa"** che deve essere in grado non solo di mantenersi da solo, ma anche di finanziarsi lo sviluppo di attività e infrastrutture. Per far fronte a questa esigenza si sta assistendo, un po' in tutta Italia, all'ingresso di investitori privati nell'azionariato delle società di gestione: un passaggio fondamentale per una serie di ragioni che vanno dalla volontà di svincolare lo sviluppo aeroportuale dai lacci di gestioni spesso politicizzate, alla necessità di cercare sul mercato gli ingenti finanziamenti necessari per realizzare i masterplan.

Ogni società di gestione sta portando avanti a suo modo il processo di privatizzazione, ma alcune tendenze di base sono comuni a tutti gli aeroporti. Una è quella di cedere quote, anche sostanziali, a soggetti "aeronautici" che possano portare in azienda **"know how"** ed esperienze superiori a quelle locali. Il caso più interessante è stato l'acquisto del 70% del capitale della napoletana GESAC da parte della britannica BAA Plc, uno dei più grossi gestori aeroportuali a livello mondiale. L'operazione, a favore della quale si è battuto per mesi il sindaco Bassolino, è andata felicemente in porto e i risultati sono sotto gli occhi di tutti all'aeroporto di Capodichino.

Nel portare avanti questo processo si preferisce sempre più spesso ricorrere a consulenze esterne, spesso affidate ad agenzie di fama mondiale, per offrire le proprie

quote sul mercato tramite **gare internazionali**. La Roland Berger, tanto per citare un esempio, alla richiesta della SAGAT di Torino di identificare i migliori soggetti per la privatizzazione, ha indicato un "mix" composto da una grossa compagnia aerea straniera, una società di gestione internazionale, un tour operator ed un partner finanziario.

A Firenze, al contrario di quanto sta avvenendo in tutta Italia, gli enti locali (maggiori azionisti della SAF) solo adesso sembrano intenzionati ad aprire alla privatizzazione dell'aeroporto, ma c'è da chiedersi come si intende portare avanti questo processo. Le quote offerte sul mercato saranno sufficienti a suscitare gli interessi dei privati? Ai potenziali investitori verranno date **sufficienti garanzie** sullo sviluppo dell'aeroporto? Come saranno scelti i nuovi soci? Domande più che lecite se si considera che l'ultimo aumento di capitale della SAF è stato interamente coperto dagli attuali azionisti e che la cessione della quota in mano all'Alitalia, alla quale si era dichiarata interessata la SEA di Milano, è stata "congelata" dalla Regione Toscana.

Ciao Luciano

Il cielo e il mare erano le sue due grandi passioni e tra cielo e mare Luciano Nustrini se ne è andato assieme alla moglie Giuliana, lo scorso 6 febbraio. Si è inabissato col suo aereo mentre salutava l'amico Soldini impegnato nella regata in solitario attorno al mondo. Ci eravamo sentiti solo pochi giorni prima. Chiamava spesso Luciano dalla lontana Titirangi, in Nuova Zelanda, dove si era trasferito oltre 15 anni fa: un saluto a Firenze, un incoraggiamento agli amici dell'Associazione, della quale era consigliere, e poi si parlava di Peretola, del traffico in crescita e dei progetti in perenne ritardo.

Si rammaricava per un aeroporto ancora poco compreso dalla sua città e ci incitava nella nostra azione per lo scalo e per Firenze. Ma ci raccontava anche il suo entusiasmo per aver ripreso a gareggiare, dopo sedici anni, con il suo fedele "falchetto" che lo aveva seguito da Peretola nel nuovo continente. Lo vogliamo ricordare con questa foto del 1976 quando faceva "volare" la sua Firenze ed il suo aeroporto con gli Yak-40 dell'Avioliigure.

AeroneWS/Archivio JP4



già per le stazioni ferroviarie.

Il Piano Regolatore Aeroportuale risponde a queste esigenze prevedendo un'aerostazione su due piani che si sviluppa con un fronte di duecento metri dall'attuale aerostazione partenze verso l'area occupata dall'hangar dell'aero club. Questa previsione però, a tre anni ormai dalla sua prima formulazione, resta una previsione **sulla carta**. L'aero club, al momento, ancora non si trasferisce e l'atteggiamento non certo favorevole degli enti locali verso l'aeroporto non lascia intravedere la volontà di avviare il progetto che per la sua valenza deve avere il supporto dell'intera città.

Aviazione generale

L'aeroporto di una città internazionale come Firenze rende necessarie strutture dedicate all'aviazione generale per gestire al meglio il traffico d'affari, quello turistico e i voli di stato. Queste strutture sono localizzate dal Piano Regolatore Aeroportuale nell'area ovest dove già opera la società che gestisce l'aviazione generale e dove è prevista una piccola aerostazione dedicata a tale traffico. Sarebbe importante prevedere anche **spazi appositi** per accogliere adeguatamente passeggeri che richiedono particolari misure di sicurezza (come capi di stato e personalità) e che frequentemente scendono al "Vespucci" per le loro visite in Toscana.



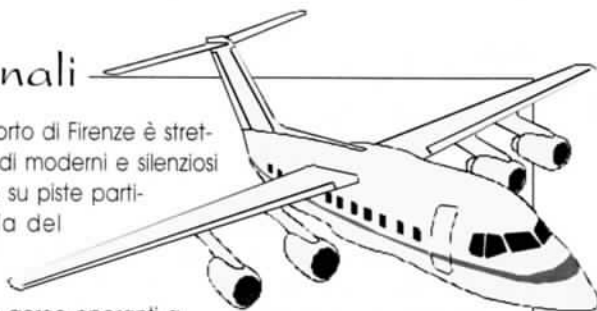
Nuovo ingresso

L'area ovest dell'aeroporto, dove già si trovano la base della Meridiana, le strutture per l'aviazione generale (che saranno potenziate) ed altri servizi, sarà ulteriormente potenziata con il trasferimento delle società di lavoro aereo, dell'aero club e la nuova base del Reparto Volo della Polizia. Per servire al meglio queste attività è necessaria l'apertura di un nuovo ingresso che consenta l'accesso a operatori ed utenti e al pubblico diretto alla nuova sede dell'aero club. E' infatti **impensabile** che tutto il traffico di pullman e mezzi di servizio si concentri sulla strada perimetrale che taglia il prolungamento pista 05 (con un semaforo che blocca i veicoli al passaggio degli aerei). Il nuovo

ingresso è previsto dal Piano Regolatore Aeroportuale. Sono state ipotizzate due soluzioni per il col-

Jet regionali

Il grande successo dell'aeroporto di Firenze è strettamente legato alla disponibilità di moderni e silenziosi aerei regionali capaci di operare su piste particolarmente corte come quella del "Vespucci". Dopo una prima fase di avvio con aerei turboelica (come l'ATR.42) le compagnie aeree operanti a



Firenze si sono presto orientate verso i più veloci e capienti "regional jet". Il **jet regionale**, termine usato per indicare gli aerei a getto di contenute dimensioni e capacità massima di poco superiore ai cento posti, è diventato uno strumento irrinunciabile per qualsiasi compagnia aerea. Le previsioni di sviluppo di questa classe di aerei sono talmente alte (svariate migliaia di esemplari saranno venduti nei prossimi anni), che tutti i costruttori, compresi i "colossi" Airbus e Boeing, hanno deciso di dare vita a vere e proprie "famiglie" di jet regionali.

Tutto questo interessa molto da vicino l'aeroporto di Firenze in quanto utilizzato quasi esclusivamente da questi tipi di aerei. Di tutti i modelli disponibili sul mercato, però, a Firenze di fatto ne opera **uno solo**, il BAe.146 o la sua versione aggiornata Avro RJ, che è l'unico a poter operare (anche se con alcune limitazioni) sulla corta pista grazie alle sue caratteristiche di decollo corto. Gli altri regional jet non possono essere utilizzati a Firenze per le limitazioni imposte dalla pista. Particolarmente grave è il caso dei Canadair Regional Jet, molto diffusi tra le compagnie aeree europee e massicciamente impiegati sugli aeroporti italiani: pur trasportando solo 50 passeggeri (la metà di BAe.146 e Avro che già volano a Peretola), non possono operare sulla pista fiorentina perché non dispongono delle stesse caratteristiche di atterraggio e decollo corti.

Il BAe.146/Avro, sul quale si "regge" l'aeroporto di Firenze è però un progetto che ha una certa età e i suoi anni cominciano a farsi sentire soprattutto in termini di costi di gestione e di manutenzione, tanto che le compagnie aeree si stanno ponendo il problema della sua **sostituzione**. A questo punto, guardando al futuro dell'aeroporto di Firenze è necessario chiedersi quali aerei andranno a sostituire i BAe.146 e se questi aerei potranno operare sulla pista attuale. Purtroppo le indicazioni che si colgono dai dati dei nuovi progetti non sono incoraggianti: la pista del "Vespucci" è troppo corta per ospitare molti dei nuovi aerei.

Non potrà operarvi, per esempio, la nuova famiglia di regional jet della Boeing, i B.717 da 80, 100 e 120 posti (stesse capacità di BAe e Avro), non potrà operarvi il nuovo Canadair CRJ-700 da 70 posti e non potrà operarvi probabilmente (le prestazioni dell'aereo non sono ancora completamente definite) l'A.318, il nuovo jet regionale da 107 posti del consorzio europeo Airbus. E' evidente che gli amministratori cittadini dovrebbero tenere conto di queste indicazioni del mercato nel disegnare il **futuro dello scalo** e l'assetto del territorio circostante, ma l'inspiegabile opposizione ai necessari adeguamenti della pista (completamento dell'allungamento ed interrimento dell'A11 in testa) non lascia ben sperare.



legamento con il sistema viario esterno: un nuovo **svincolo autostradale** dedicato all'aeroporto o un collegamento con l'attuale uscita dell'A11 per Sesto Fiorentino. Al momento però non risulta che gli enti locali abbiano fatto alcun passo per recepire questa previsione nei propri piani urbanistici né per inserirlo negli accordi con la Società Autostrade per il riassetto del nodo di Peretola.

Parcheggi auto

La dotazione di parcheggi a servizio dell'aeroporto, sia per le auto che per i pullman, risulta assolutamente **sottodimensionata**. Il Piano Regolatore Aeroportuale pre-

Vuoi ricevere regolarmente il trimestrale "Aeroporto" a casa tua?

È sufficiente iscriversi all'Associazione "V. Giannotti" effettuando un versamento sul **c/c postale n° 14413504** intestato all'Associazione. L'iscrizione prevede una quota minima di **50.000 lire** per le persone fisiche ed un contributo libero per enti e società.

Aiutateci a sostenere il "nostro" aeroporto!

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

Sistema aeroportuale toscano

La Toscana è il **nono sistema aeroportuale** nazionale per numero di passeggeri movimentati. Questa posizione, che non rispecchia certo la reale importanza turistica ed economica della nostra regione, è conseguenza della carente dotazione infrastrutturale e dell'anomalo assetto aeroportuale scaturito dalla scelta del 1974 di rifiutare il nuovo aeroporto di S. Giorgio a Colonica. Con la struttura maggiore, il "Galilei", a servizio del bacino minore (l'area della costa) e il bacino maggiore (il comprensorio fiorentino e pratese) servito da un piccolo aeroporto per di più tenuto per tanti anni nelle peggiori condizioni possibili, la domanda di traffico aereo in Toscana è stata sempre soffocata o dirottata verso altre regioni.

Lo sviluppo dei voli sul "Vespucci" ha permesso di recuperare una grossa quota di traffico ed anche il "Galilei" ha proseguito la sua crescita di passeggeri, ma i due maggiori scali toscani messi assieme, con i loro **2,3 milioni nel 1998**, non raggiungono la quantità di passeggeri che movimentano, da soli, gli aeroporti dei principali capoluoghi di regione (2,8 milioni a Bologna, 3,4 a Venezia, 3,4 a Napoli, 2,4 a Torino, 3,1 a Catania, 2,7 a Palermo, ecc.). La Toscana si distingue negativamente anche per la scarsa quantità di investimenti destinati agli aeroporti, che nelle altre maggiori regioni italiane raggiungono le centinaia di miliardi, e per lo scarso impegno delle istituzioni regionali verso le infrastrutture aeroportuali rispetto agli altri sistemi di trasporto.

Da questo punto di vista la situazione è migliore a Pisa dove la SAT che gestisce il "Galilei", ha sempre goduto della più ampia libertà di manovra e del pieno e implicito appoggio di tutte le istituzioni locali e regionali per qualunque iniziativa intrapresa volta a potenziare il proprio scalo. Diversa la situazione a Firenze dove sull'aeroporto "Vespucci" e sulla SAF grava un pesantissimo **controllo politico** che condiziona e frena ogni cosa.

Questa è la prima situazione che deve radicalmente cambiare se si vuol parlare davvero anche per la Toscana di sistema aeroportuale.

Il simbolo della Regione Toscana è il Pegaso, il mitico cavallo alato, ma di "ali" la Toscana non ne ha molte, visto che nonostante le grandi potenzialità essa figura solo al nono posto tra le regioni italiane per volume di traffico aereo.



vede un consistente ampliamento del parcheggio esistente (anche in multipiano). Il Comune di Firenze ha invece previsto un parcheggio scambiatore da 400 posti alla fine dell'autostrada A11 e intende per questo ridurre drasticamente le aree di sosta del piano aeroportuale. Riteniamo che i due progetti non debbano essere posti in alternativa, ma che entrambi siano **necessari** per servire

al meglio questo nodo infrastrutturale strategico della città.

Voli e passeggeri

I passeggeri del "Vespucci" sono passati dai 21.000 del 1986 (l'anno della definitiva ripresa dei voli di linea) a 1.247.654 del 1998, portando lo scalo dal 30° al 12° posto tra gli aeroporti italiani. Attualmente a Firenze operano nove compagnie aeree:

Air France, Air Littoral, Alitalia, Austrian Airlines, Crossair, Lufthansa, Luxair, Meridiana, Sabena

che offrono voli regolari per 8 destinazioni nazionali e 12 internazionali:

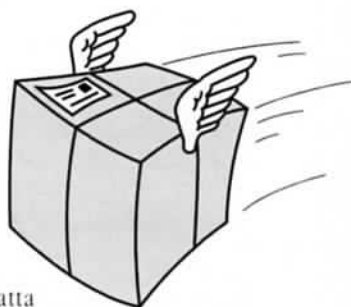
Bari, Bergamo, Cagliari, Catania, Milano Malpensa, Olbia, Palermo, Roma, Amsterdam, Barcellona, Bruxelles, Dusseldorf, Francoforte, Londra Gatwick, Lugano, Lussemburgo, Monaco, Nizza, Parigi, Vienna.



dovrebbe essere collegata con l'aerostazione prevista nel piano aeroportuale. Le stesse linee ferroviarie che passano vicino allo scalo potrebbero essere sfruttate per servire il "Vespucci". E' preoccupante, in questo senso, l'esclusione dell'aeroporto dalla pianificazione delle infrastrutture dell'area attuata finora dal Comune di Firenze.

Merci

E' in continua e forte crescita al "Vespucci" il traffico di merci e posta (+25% nel 1997, +29,5% nel 1998). Si tratta



naturalmente di un servizio limitato alle merci di piccole dimensioni, compatibili con gli aerei che possono operare a Firenze, ma che è di fondamentale importanza per l'economia dell'area fiorentina e pratese e per tutto il bacino d'utenza servito dal "Vespucci".

Attualmente questo traffico è gestito in una porzione dell'edificio che ospita anche l'aerostazione arrivi. Sarebbe opportuno prevedere sullo scalo un'area **apposita** con strutture e servizi dove poter sviluppare adeguatamente il servizio. Per ora le merci sono trasportate nelle stive dei normali aerei di linea ma da tempo c'è l'interesse per il "Vespucci" da parte dei principali corrieri aerei nazionali e internazionali che utilizzano turboelica e jet regionali nelle versioni cargo.

Aeroporto

Anno 3 - Numero 2
N° progressivo 7 - Aprile-Giugno 1999

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: tipografia Cartei, Firenze



Associazione "Valentino Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze
Presidente: Giorgio Morales
Vicepresidente: Fausto Rusconi
Sede: c/o Studio Marino
Via Condotta 12, 50122 Firenze
Tel. 055/289409, Fax 055/287783

Aeroporto è inviato ai soci. L'iscrizione prevede il versamento di un contributo minimo di lire 50.000 per le persone fisiche ed una quota libera per enti e società sul c/c postale n° 14413504 intestato all'Associazione.