



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

### Pista corta

Per anni il "no" degli enti locali al completamento della pista del "Vespucci" a quei faticosi 1.800 metri previsti dai tecnici fin dal 1990 è stato un **"no perché no!"**: nessuna ragione plausibile è stata mai portata a supporto di tale diniego. Qualche tempo fa è arrivata per la prima volta una giustificazione, per voce dell'assessore regionale ai trasporti Barbini: non serve allungare la pista perché il Piano Regolatore Aeroportuale non lo prevede.

Peccato però che l'assessore non abbia ricordato che il piano aeroportuale non prevede l'allungamento solo perché i suoi redattori, in realtà ben consapevoli della necessità di una pista più lunga, si sono dovuti attenere alle direttive degli enti locali contrari all'intervento. Sembra una **barzelletta**, ma c'è davvero poco da ridere.

Suggeriamo ai nostri amministratori uno "stage" in aeroporto per rendersi conto di cosa significa, ogni estate, avere una pista troppo corta quando la temperatura sale, riducendo le prestazioni degli aerei: limitazioni nel carico, voli diretti interrotti da imprevisti scali tecnici intermedi (per rifornirsi di carburante che non è stato possibile caricare a Firenze), bagagli e, a volte, perfino passeggeri **lasciati a terra** per alleggerire gli aerei.



In occasione del vertice della General Electric, tenutosi a Firenze nello scorso giugno, una quindicina di aerei "executive" a lungo raggio sono atterrati al "Vespucci" nel giro di poche ore. Aerei e passeggeri sono stati assistiti dalla Delta Aerotaxi, società responsabile della gestione del traffico di aviazione generale sullo scalo fiorentino.



M. IAROSSI

### Voltare pagina!

*Prima di tutto... buon lavoro! Comunque la si pensi, nell'interesse della città, buon lavoro al nuovo sindaco Leonardo Domenici, alla nuova giunta di Palazzo Vecchio e al nuovo consiglio comunale che per i prossimi cinque anni avranno in mano le sorti di Firenze. Sono tante le questioni in agenda che attendono i nostri nuovi amministratori e fra queste forse l'aeroporto potrebbe non essere considerato tra le più impellenti da affrontare. Ci permettiamo di dire che in realtà lo è, per almeno due ragioni.*

*La prima, è l'assoluta urgenza di eliminare le carenze strutturali che penalizzano la funzionalità dello scalo e gli ostacoli politici che frenano ogni miglioria, con conseguenze operative per il traffico aereo della cui gravità probabilmente non tutti ancora si stanno rendendo conto. La seconda ragione per occuparsi subito con decisione dell'aeroporto è che si tratta della questione più "facile" da risolvere: i problemi del "Vespucci" sono tanto grandi, quanto semplici, arcinote, ambientalmente fattibili e relativamente economiche le soluzioni.*

*Per l'aeroporto non ci sono da affrontare opere colossali, spese faraoniche, interventi critici per l'impatto sull'ambiente e sui cittadini, com'è invece per l'Alta Velocità, le autostrade o per altre opere viarie, ferroviarie e urbanistiche. Attuare il Piano Regolatore Aeroportuale, cioè dotare il "Vespucci" di bretella di rullaggio, di una nuova torre di controllo, del radar, di piazzali aerei, aerostazioni e parcheggi più adeguati, ma anche completare la pista e interrare l'autostrada, non significa perseguire chissà quali sviluppi dell'aeroporto, ma creare solo le condizioni per gestire in modo più normale il traffico già esistente. Si tratta di adeguamenti tecnici che altrove non farebbero neppure grande notizia e che solo qui a Firenze si trasformano in "affari di stato" capaci di mandare in fibrillazione giunte, consigli comunali e forze politiche.*

*Si è appena chiuso uno dei periodi più critici per i rapporti tra l'aeroporto e l'amministrazione di Palazzo Vecchio che consegna alla storia dello scalo e della città una serie di episodi tanto gravi quanto singolari: l'esclusione del "Vespucci" dalle opere per il Giubileo (a differenza di quanto avvenuto per gli scali di Grosseto, Pisa e Siena), l'insabbiamento del Piano Regolatore Aeroportuale, l'esclusione dell'aeroporto da ogni atto ed iniziativa inerente la pianificazione urbanistica e infrastrutturale della città, fino alla passiva accettazione del "colpo di mano" con il quale è stata indotta la IATA a designare ufficialmente il "Galilei" di Pisa quale scalo di Firenze.*

*La nuova amministrazione nasce con le stesse divergenze della precedente sulla questione aeroporto. Quale atteggiamento prevarrà? Da parte nostra, invitiamo il nuovo sindaco Domenici ad un atto di coraggio che faccia prevalere su tutto l'interesse della città: volti pagina, dia un taglio netto alla politica aeroportuale della precedente giunta e faccia un passo immediato e deciso per creare anche a Firenze un rapporto normale tra la città e l'aeroporto.*

Il Presidente

### Emergenza traffico

Da alcuni mesi una situazione a dir poco caotica sta sconvolgendo il trasporto aereo europeo con **cancellazioni e ritardi** da record. Molteplici le cause: la chiusura delle aerovie adriatiche per la guerra dei Balcani, l'intensissimo traffico militare legato alle operazioni belliche, la forte crescita del traffico civile, la disomogeneità nei sistemi di controllo del traffico aereo europei, con la ristrutturazione in atto in alcuni paesi e l'arretratezza in altri. In questo quadro l'Italia si inserisce con un sistema aeroportuale ancora sottodimensionato e arretrato di almeno dieci anni rispetto ai principali paesi euro-









# IATA "affair"

Dal 31 gennaio 1999 il "Galilei" di Pisa è ufficialmente riconosciuto dalla IATA, International Air Transport Association, quale aeroporto dell'area metropolitana fiorentina. La notizia non è nuova ma, vista l'indifferenza generale che ha accompagnato la vicenda, torniamo sulla questione per esprimere alcune considerazioni.

L'atto è stato ideato e confezionato dalla SAT, società di gestione dello scalo pisano, e dalla Ryanair, vettore "low cost" irlandese che collega Londra a Pisa, interessato in primis a vendere il "Galilei" quale scalo fiorentino.

Le procedure necessarie all'operazione sono state attivate presso gli enti nazionali e internazionali nell'apparente sonno profondo di tutte le autorità fiorentine e toscane: hanno dichiarato di non saperne nulla alla Regione Toscana, non una parola è venuta da Palazzo Vecchio, non ne sapeva nulla la SAF, Società Aeroporto Fiorentino, che per bocca del presidente ha espresso tutta la sua meraviglia e sconcerto, così come meraviglia e sconcerto (e anche qualcos'altro) sono stati espressi dai rappresentanti delle più importanti compagnie aeree operanti al "Vespucci".

La vicenda rischia di danneggiare l'aeroporto fiorentino, che può vedersi sottrarre traffico, ma soprattutto l'utente diretto nell'area fiorentina che, chiedendo in qualunque parte del mondo la destinazione Firenze, si può ritrovare su un volo che lo scarica a un'ora dalla destinazione richiesta. Checché se ne dica, atterrare al "Galilei" o al "Vespucci" con un volo nazionale o "europeo" per arrivare a Firenze non è la stessa cosa. D'altra parte anche l'Unione Europea riconosce come sistema aeroportuale "un raggruppamento di due o più aeroporti che servono la stessa città, o lo stesso agglomerato ur-

**La recente designazione del "Galilei" come scalo di Firenze comporta danni economici al "Vespucci" ed alle compagnie che vi operano, ma soprattutto disservizi ai passeggeri.**

Pisa o Livorno. E' un discorso ormai logoro, ma evidentemente ancora non ben recepito.

Al di là delle conseguenze più strettamente aeronautiche, la vicenda è però particolarmente grave per il modo in cui è stata condotta. Un atto di tale portata, deciso unilateralmente da Pisa, non può che mettere definitivamente una pietra sopra su ogni ventilata collaborazione tra i due maggiori scali toscani. Altrettanto grave è il silenzio delle istituzioni regionali e fiorentine: o

davvero non ne sapevano nulla, e allora sarebbero dovute intervenire immediatamente per censurare il comportamento delle autorità pisane, o hanno assecondato l'atto e il fatto sarebbe ancora più grave. Il Comune di Firenze in particolare, maggiore azionista della SAF, avrebbe dovuto tutelare il proprio scalo "minacciato" proprio nel momento in cui se ne avvia la valutazione per la messa sul mercato di importanti quote azionarie della società di gestione.

Ci auguriamo che autorità aeroportuali e vettori operanti al "Vespucci", intraprendano le necessarie iniziative per rimediare a questo pasticcio e riportare le cose sui giusti binari. Il problema è che, mentre esiste una procedura per attuare il riconoscimento di un aeroporto quale scalo di un'area metropolitana, non esiste una procedura per tornare indietro... perché, ci è stato spiegato, non si era mai verificato un caso simile. Ancora una volta Firenze e la Toscana si distinguono a livello mondiale per una politica aeroportuale condotta in modo quanto meno stravagante.



Ma cosa significa, in pratica, il fatto che Pisa sia stato designato dalla IATA come aeroporto di Firenze? Lo abbiamo chiesto ad un agente di viaggio.

Succede che quando sul terminale di una qualsiasi agenzia di viaggi del mondo si chiede un volo da o per Firenze, tramite un sistema di prenotazione computerizzato, sullo schermo appaiono sia i voli da e per il "Vespucci" che quelli da e per il "Galilei". La "schermata" del video offre tutti i voli, generalmente in ordine cronologico e quindi senza dare priorità al "Vespucci", evidentemente più comodo per chi parte da Firenze e non da Pisa.

Facciamo un esempio. L'agente richiede un volo Firenze-Monaco per il 16 agosto senza specificare la fascia oraria. Sullo schermo appare la "videata" che riproduciamo qui a fianco. Nella prima riga appare la richiesta dell'agente: il primo "1" è il codice della richiesta, mentre "16AUGFLRMUC" sta per "16 August Florence-Munich"; nelle righe successive, contraddistinte dai numeri da 1 a 5, appaiono invece i cinque voli che il sistema propone. Al primo e al secondo posto troviamo i voli

"EN9074" (Air Dolomiti) e "LH9074" (Lufthansa) "PSAMUC" (cioè Pisa-Munich).

Si tratta in realtà di un unico volo che, operato congiuntamente dai due vettori, appare due volte sotto i codici di entrambe le compagnie. Solo al terzo posto troviamo il volo "LH5713" (Lufthansa) "FLRMUC" (Florence-Munich) e

riescono di solito ad evitare errori, anche se non pochi, abituati a digitare "FLR" per avere i voli da Firenze (e solo quelli), si concentrano sulle altre informazioni (orari, disponibilità posti e così via) e magari prenotano il volo sbagliato. All'inizio, ci spiega l'agente, è successo molto spesso.

La situazione è invece molto più problematica per chi prenota voli dal resto del mondo: in questo caso gli agenti sanno che quando chiedono una destinazione e appaiono due sigle, vuol dire che la città dispone di due aeroporti e magari si prenota senza approfondire distanze e tempi di trasferimento. Il risultato sarà che un passeggero convinto di aver comprato un biglietto per Firenze si troverà invece a quasi 100 chilometri di distanza e sarà costretto ad un altro viaggio di almeno un'ora per raggiungere la sua meta.

Tornando all'esempio del volo Firenze-Monaco, facendo due rapidi calcoli orari alla mano, si scopre così che un passeggero che prenota il volo delle 13.00 da Pisa impiega, tra treno, attesa e volo, circa 3 ore e 40 minuti, mentre il "fortunato" che parte alle 12.50 dal "Vespucci" impiega circa 1 ora e 15 minuti.

```
> 116AUGFLRMUC
16AUG MON FLR/250
1EN 9074 J4 C4 D4 H4 B4 L4 G4 PSAMUC 1300 1440 ATR0 AT
T4 Y4 W4
2LH*9074 C9 D9 H9 B9 L9 G9 T9 PSAMUC 1300 1440 ATR S 0 DCA
Y9 W9
3LH 5713 C9 D9 H9 B9 L9 G9 Y9 FLRMUC 1250 1400 ARJ S 0 DCA
T9 W9
4EN 9076 J4 C4 D4 H4 B4 L4 G4 PSAMUC 1650 1825 ATR 0 X6 AT
T4 Y4 W4
5LH*9076 C9 D9 H9 B9 L7 G5 T5 PSAMUC 1650 1825 ATR S 0 X6 DCA
Y5 W2
```

cioè un vero collegamento aereo tra il "Vespucci" e Monaco. Al quarto e quinto posto troviamo infine un altro doppio volo Air Dolomiti/Lufthansa da Pisa a Monaco. La differenziazione tra "PSA" e "FLR" è abbastanza evidente e quindi, si potrebbe pensare, non dovrebbero esserci errori... ma non è così semplice. Gli operatori di casa nostra sono a conoscenza della differenza tra le due sigle



Il primo B.717/200 viene consegnato in settembre alla compagnia AirTran, cliente di lancio. Entro l'anno saranno consegnati 12 B.717, 33 nel 2000 e 61 nel 2001.

partimento di Progettazione dell'Architettura dell'ateneo fiorentino, hanno partecipato **Federico Quaranta**, già direttore generale di Civilavia; **Luigi Alterisio**, direttore del Centro di Assistenza al Volo di Firenze; **Giorgio Morales**, presidente dell'Associazione "V. Giannotti" ed ex sindaco di Firenze; **Paolo Moschini**, della Società Aeroporto Fiorentino.

Tra i temi affrontati, le problematiche che caratterizzano il settore del trasporto aereo, le normative internazionali; il nuovo rapporto tra Stato ed enti di gestione aeroportuale, il ruolo del progettista chiamato a confrontarsi col complesso "sistema aeroporto", la situazione del "Vespucci" inquadrata nell'ambito del sistema aeroportuale nazionale ed europeo ed il suo rapporto con la città.

## Firenze vietato al B.717

La Boeing, al termine del salone aeronautico di Parigi, ha organizzato un **tour europeo** per presentare il nuovo jet regionale da 100 posti B.717 alle compagnie aeree del vecchio continente. Per quanto riguarda l'Italia, ci è stato spiegato dai responsabili della Boeing, si era pensato a tre appun-

menti sugli aeroporti di Bergamo, Firenze e Roma-Fiumicino. Al momento di definire il tour nei dettagli, però, i tecnici statunitensi hanno dovuto cancellare la tappa fiorentina perché la pista del "Vespucci" è troppo corta per accogliere il nuovo jet.

Sul problema della mancata operatività del B.717 sull'aeroporto di Firenze avevamo già scritto sul n° 1/99 di "Aeroporto", commentando che il veto politico al completamento del previsto allungamento della pista rende difficili o addirittura impossibili le operazioni di alcuni nuovi **jet regionali** che stanno entrando sul mercato e che sostituiranno gli attuali modelli in linea. Il nuovo B.717 è in realtà una vera e propria nuova famiglia di jet regionali con tre versioni da 80, 100 e 120 posti, le stesse capacità dei BAe.146 e Avro che già operano sullo scalo.

## Iniziative SAF

Pochi lo sanno ma la società di gestione dell'aeroporto fiorentino è spesso promotrice o sponsor di iniziative di vario tipo rivolte al pubblico e alle comunità locali. Le ultime due delle quali siamo venuti a conoscenza sono una mostra sulla "Via Francigena", ospitata nell'aerostazione passeggeri, e la sponsorizzazione, insieme ad altre aziende, della realizzazione del nuovo "**Parco della Piana**" recentemente inaugurato nel territorio di Sesto Fiorentino.

## 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 50.000 lire 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!*

## Distanza città-aeroporto

Spesso nelle discussioni in merito alle distanze che separano il centro delle città dai rispettivi aeroporti vengono forniti, anche da fonti autorevoli, dei dati assolutamente privi di fondamento. Ecco quali sono le medie a livello italiano, europeo e mondiale.

**Distanza media in Italia:**

**10,40 Km**

calcolata sui 47 aeroporti aperti al traffico commerciale in base ai dati del Ministero dei Trasporti.

**Distanza media in Europa:**

**15,46 Km**

calcolata su 89 aeroporti (italiani compresi) in base ai dati riportati negli orari delle maggiori compagnie aeree.

**Distanza media nel mondo:**

**17,21 Km**

calcolata su 173 aeroporti (europei compresi) in base ai dati riportati negli orari delle maggiori compagnie aeree.

Nota: le distanze medie in Europa e nel mondo sono "viziato" verso l'alto (sarebbero cioè più basse) in quanto gli orari delle compagnie aeree fanno di norma riferimento agli aeroporti internazionali, più lontani dalle città, ma spesso esiste anche uno scalo nazionale più vicino al centro cittadino.

Peccato che queste pregevoli iniziative non vengano pubblicizzate a sufficienza: una maggiore diffusione di queste notizie verso cittadini e media non solo servirebbe a portarle a conoscenza del grande pubblico, ma costituirebbero un'importante **promozione** dell'aeroporto stesso del quale una volta tanto si parlerebbe non per le solite polemiche, ma per fatti positivi.



## Finanziamenti ministeriali

Il 25 maggio scorso il ministro dei Trasporti Treu ha diramato un provvedimento che sblocca **832 miliardi** di finanziamenti già decisi lo scorso anno ma che finora non potevano essere spesi e destinati a 24 aeroporti nazionali.



**75 miliardi** riguardano interventi per il Giubileo su sei aeroporti:

Venezia	25	Ancona	10
Napoli	14	Siena	8
Foggia	11	Perugia	7

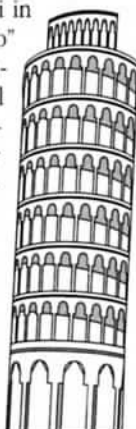
**757 miliardi** riguardano altri interventi per opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione su 19 aeroporti:

Catania	175	Torino	17
Bari	160	Brindisi	14
Roma Fco	70	<b>Firenze</b>	<b>14</b>
Bologna	63	Capua	7
Genova	43	Cuneo	7
Ancona	42	Reggio Emilia	7
Pisa	42	Albenga	5
Grumento (PZ)	38	Trieste	3
Verona	28	Grosseto	2
Ferrara	17		

## Pisa-Venezia-New York

Il 18 giugno scorso è stato inaugurato dalla compagnia **Air Europe** il volo di linea Pisa-Venezia-New York effettuato tutti i giorni della settimana escluso il martedì con Boeing B.767/300ER da 260 posti. Si tratta di un importante traguardo per lo scalo pisano, che da tanti anni si batteva per ottenere un collegamento con gli Stati Uniti, ed un primo riconoscimento alle ambizioni intercontinentali del "Galilei".

Anche se, naturalmente, speriamo che i passeggeri continuino ad utilizzare i voli in coincidenza del "nostro" aeroporto di Firenze, auguriamo il consueto in bocca al lupo alla Air Europe per il successo del suo volo. Siamo del parere infatti che la **concorrenza** sia comunque positiva e stimoli le compagnie a servire sempre meglio



i propri clienti. Peccato solo che l'avvio del primo collegamento intercontinentale di Pisa abbia coinciso con il "fattaccio" della designazione IATA (vedi pag. 6) e con nuove limitazioni imposte al traffico aereo fiorentino.

## Crescono i "city airport"

Continua senza sosta la crescita dei "city airport": una formula, quella degli scali aerei molto vicini alla città e spesso inseriti nel tessuto urbano, che sta continuando ad espandersi grazie alla disponibilità di aerei molto silenziosi e poco inquinanti (gli stessi modelli che operano a Firenze). Di seguito ci-



LONDON CITY AIRPORT

jet. Il **Dusseldorf Express Airport**, recentemente aperto al traffico commerciale e già arrivato a 220.000 passeggeri, investirà 60 milioni di marchi per il potenziamento dello scalo e l'installazione dell'ILS.

La City Centre Airport Association, che riunisce una dozzina di aeroporti cittadini di tutto il mondo (compreso Firenze), informa inoltre che i suoi associati nel 1998 hanno registrato una crescita media dell'11,6%, spaziando dall'1,8% del Belfast City Airport al 46,7% del Toronto City Centre Airport. Belfast City, Firenze e London City hanno superato 1,2 milioni di passeggeri annui, mentre altri sono ormai prossimi al milione.

Una veduta aerea del London City Airport situato a pochi chilometri dal centro città.

tiamo solo le ultime novità riguardanti il settore. Il **Belfast City Airport** ha raggiunto 1,3 milioni di passeggeri ed inizierà quest'anno un piano di investimenti per 30 milioni di sterline che prevede un nuovo terminal passeggeri, parcheggi auto, 10 piazzole aeromobili, vie di rullaggio ed un collegamento ferroviario con il centro.

Il **Toronto City Centre Airport**, finora limitato ai soli aerei a turboelica, è stato aperto ai jet regionali dal locale consiglio comunale; è stato anche deciso di costruire un ponte tra il centro città e la piccola isola dove risiede lo scalo (i collegamenti avvengono adesso in battello). Il **London City Airport**, che ha quasi raggiunto 1,5 milioni di passeggeri annui, prevede di allungare la pista per consentire le operazioni a pieno carico ai jet regionali anche nei periodi di alta temperatura.

Lo **Sheffield City Airport**, inaugurato nel febbraio 1998, ha già raggiunto i 50.000 passeggeri annui e prevede di toccare il milione entro il 2010; tra le compagnie che hanno scelto lo scalo figurano anche British Airways e KLM. Il **Berne Belp Airport**, 219.000 passeggeri annui che diverranno 350.000 nel 2004, allungherà la pista a 1.800 metri per renderla operativa ai nuovi regional

## Aeroporto

Anno 3 - Numero 3  
N° progressivo 8 - Luglio-Settembre 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.