



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

Verso la borsa

Mentre Firenze lancia il "Vespucci" in borsa tra le solite incertezze sul futuro dello scalo, gli altri si preparano al mercato con ben altri argomenti. Il "Marco Polo" di Venezia, col quale Firenze fa la corsa per arrivare prima in borsa, presenta un masterplan da 500 miliardi (già attuato per 100 miliardi ed in corso per 150), un'aerostazione in costruzione dimensionata per il doppio degli attuali passeggeri, migliaia di posti auto (in ampliamento) gestiti dalla società aeroportuale, un avveni-



ristico centro direzionale progettato da una delle più famose firme dell'architettura mondiale.

400 miliardi di investimenti, 10 milioni di passeggeri e 60.000 posti di lavoro entro il 2010 sono invece i numeri del piano industriale dell'aeroporto di Bologna. Comprende interventi già in corso per oltre 150 miliardi e nuove opere tra le quali una seconda bretella di rullaggio, l'ampliamento di aerostazione, piazzali aeromobili, parcheggi auto, area merci ed un "Business Center" con annesso albergo. Tutti gli altri principali scali nazionali se-

A che gioco giochiamo?

Quotazione in borsa! E' diventato questo l'obiettivo più impellente nel futuro della AdF (Aeroporto di Firenze è la nuova denominazione della SAF). Da giugno, forse, potremo diventare **tutti azionisti** del "Vespucci" e portarci a casa un pezzetto di aeroporto. Ma converrà comprare le azioni dello scalo fiorentino? Certamente sì, se il "Vespucci", oltre al nuovo azionariato, si conquistasse anche la libertà: libertà di risolvere una volta per tutte i suoi gravi problemi strutturali e di valorizzare tutte le sue potenzialità. Ma quanto vale un aeroporto in libertà condizionata? Quanto vale uno scalo mal sopportato dagli amministratori del suo bacino d'utenza? Quanto vale una società oppressa da un controllo politico asfissiante?

L'operazione borsa nasce in un contesto ricco soprattutto di contraddizioni ed incertezze. Si attendeva una **privatizzazione vera**, come quella intrapresa dai principali aeroporti per assicurarsi conoscenze ed esperienza in campo aeronautico, mezzi finanziari, capacità imprenditoriali, gestioni meno burocratizzate e svincolate da condizionamenti politici. L'operazione lanciata da Palazzo Vecchio, mossa dall'esigenza di ripianare debiti comunali, non garantisce niente di tutto ciò. Non porterà al "Vespucci" alcun importante gruppo economico o aeronautico né risorse certe da reinvestire nello scalo; frammenterà le quote cedute in un'azionariato diffuso; manterrà il 60% del "Vespucci" saldamente in mano agli azionisti pubblici.

"Non potrà mai venir meno il nostro compito di controllo e indirizzo strategico sull'aeroporto" ha assicurato l'assessore allo sviluppo economico Colonna. Più che un'assicurazione ci pare una **minaccia** visti i toni con i quali una parte delle forze politiche al governo del Comune di Firenze, secondo maggiore azionista AdF, rivendica il controllo dello scalo e la totale divergenza sul concetto della sua valorizzazione: c'è chi sostiene i progetti aeroportuali, chi intende limitarne l'attività, chi vede lo sviluppo aeroportuale di Firenze solo nel "Galilei" di Pisa (!). Ed il primo azionista, la Camera di Commercio, continua a dichiarare totale sintonia col Comune invece di battere i pugni sul tavolo (del sindaco) per sbloccare il futuro dell'aeroporto. E' questo lo scenario che si pensa di proporre in borsa?

Il presidente della AdF ha recentemente annunciato la bretella di rullaggio operativa per il 2002 ed una nuova aerostazione da tre milioni di passeggeri entro il 2003. Ne prendiamo atto con grande soddisfazione. Ma cosa ne pensano a Palazzo Vecchio? Il mercato azionario deve avere **garanzie e chiarezza** dalla massima istituzione cittadina. Le stesse che noi chiediamo da anni (come si dice, domandare è lecito rispondere è cortesia) e che, a questo punto, dovrebbero pretendere per primi gli altri azionisti. Almeno per salvaguardare il loro patrimonio. Altrimenti, a che gioco (di borsa) si sta giocando?

Il Presidente



Sped. in A.P. Comma 20/C Legge 662/96 Filiale di Firenze

guono la stessa concreta strada verso la privatizzazione (vedi pagina 6). Il "city airport" fiorentino, ovviamente, non può emulare i "colleghi" maggiori per numeri e dimensioni, ma potrebbe eguagliarli e anche superarli per qualità, servizi, prestigio, funzionalità... se solo Firenze lo volesse.

Insolita visita per il "Vespucci" è stato, il 7 aprile, questo Boeing B.737/700 in versione "corporate", della General Electric. L'aereo è giunto a Firenze da Torino con due passeggeri a bordo. Il volo di ritorno per gli Stati Uniti è stato effettuato dal "Galilei" di Pisa per la ridotta lunghezza della pista fiorentina.

M. IARROSSI

Da tre anni il "Vespucci" si è inserito autorevolmente tra gli aeroporti "milionari", cioè tra gli scali italiani che hanno superato la soglia del milione di passeggeri (sedici nel 1999). Il tasso di crescita del traffico aereo a Firenze (+12% nel 1999) si conferma ancora superiore alla media nazionale (+8%). L'aeroporto fiorentino è tra i primi in Italia anche per collegamenti e destinazioni offerte. Questo roseo scenario crolla però miseramente quando si sposta il confronto sul piano delle infrastrutture: quello fiorentino continua ad essere lo scalo che presenta il maggiore

divario tra traffico e capacità ricettiva ed il più immobile nelle opere di adeguamento.

Ecco una rapida carrellata sui ciò che accade negli altri dodici maggiori aeroporti (escludiamo Fiumicino, Malpensa e Linate).

Venezia (3.808.946 passeggeri nel 1999): è in corso la costruzione della nuova aerostazione da sei milioni di passeggeri (130 miliardi) e l'ampliamento dei parcheggi auto da 1.750 a 2.500 posti.

Napoli (3.662.164 passeggeri): ha in atto la prima fase del masterplan (120 miliardi al 2001). Entro il 2010, con interventi per altri 120 miliardi, la capacità dello scalo arriverà a 7,5 milioni di passeggeri. 18 miliardi sono destinati all'allungamento della pista di 300 metri.

Catania (3.568.571 passeggeri): stanno per partire i lavori per la costruzione della nuova aerostazione da 4,5 milioni di passeggeri previsti al 2005 (175 miliardi), ampliabile ai 6,5 milioni previsti al 2010.

Bologna (3.321.810 passeggeri): sarà inaugurata a giugno l'ultima parte della nuova aerostazione. E' in corso l'ampliamento dei parcheggi auto fino a 3.900 posti. Stanno per partire i lavori per l'allungamento di 350 metri della pista (comprendenti l'interramento di 950 metri di ferrovia) e per il completamento della bretella di rullaggio (150 miliardi).

Palermo (2.920.384 passeggeri): è stata inaugurata nel 1995 la nuova aerostazione passeggeri, mentre la bretella di rullaggio è stata

Mentre l'adeguamento strutturale del "Vespucci" non riesce a decollare, gli altri aeroporti italiani stanno crescendo a ritmi frenetici.

riqualificata come pista di volo, affiancando le due già esistenti.

Torino (2.498.775 passeggeri): è stata completata nel 1995 la nuova aerostazione per tre milioni di passeggeri. E' previsto l'allungamento della pista, la realizzazione di una stazione ferroviaria e di un grande centro di servizi, smistamento merci ed aree commerciali.

Verona (1.857.790 passeggeri): è stata completata nel 1999 la ristrutturazione dello scalo con il rifacimento della pista e dei piazzali. 40 miliardi sono stati investiti dalla società di gestione nel potenziamento dell'aeroporto di Brescia Montichiari utilizzato durante la chiusura per lavori di Villafranca. Altre opere sono in progetto, a cominciare dalla realizzazione di una bretella di rullaggio.

Cagliari (1.825.888 passeggeri): sono iniziati i lavori per la nuova aerostazione da 3,5 milioni di passeggeri (122 miliardi).

Olbia (1.166.899 passeggeri): sono in corso i lavori per l'ampliamento dell'aerostazione da 12.000 a 32.000 mq, per una capacità di 3 milioni di passeggeri, e dei piazzali aeromobili (circa 54 miliardi).

Pisa (1.145.589 passeggeri): è stata completata nel 1999 l'aerostazione da due milioni di passeggeri prevista nel progetto "Galilei 2000". Sono in fase progettuale l'ampliamento per circa dieci ettari del piazzale aeromobili e dell'area terminale.

Bergamo (1.125.818 passeggeri): è stata completata nel 1995 la nuova aerostazione da 2 milioni di passeggeri. Entro il 2000 saranno realizzate opere per 90 miliardi mentre sono previsti l'allungamento della pista a 3.100 metri e un'ulteriore ampliamento dell'aerostazione.

Genova (1.060.647 passeggeri): è stato uno dei primi aeroporti in Italia a dotarsi, fin dal 1986, di una grande e

moderna aerostazione progettata allora per due milioni di passeggeri. Di fronte all'aerostazione si trova un hotel della catena Sheraton. Nei prossimi tre anni sono previsti interventi per 53 miliardi, parte di un piano al 2015 da 255 miliardi.

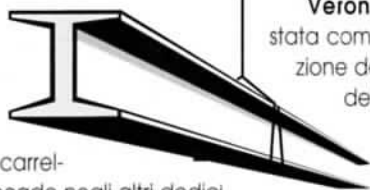
Sotto il milione...

La crescita infrastrutturale interessa comunque anche gli scali medi e piccoli che, guardando al futuro, incrementano la propria capacità ricettiva. Facciamo qualche esempio. **Bari** (956.395 passeggeri): sono partiti i lavori per la costruzione della nuova aerostazione da 2,8 milioni di passeggeri (48 miliardi), mentre sono in corso altri interventi per i piazzali, la bretella di rullaggio e la pista (23 miliardi). E' previsto un investimento di 115 miliardi per creare un anello ferroviario che collegherà la nuova aerostazione con la rete ferroviaria sottopassando la pista.

Alghero (589.175 passeggeri): stanno per partire i lavori per la ristrutturazione e l'ampliamento dell'aerostazione (oltre 40 miliardi) che nel 2001 potrà gestire 1,5 milioni di passeggeri.

Trieste (582.139 passeggeri): è stata completata nel 1998 un'aerostazione da 1,5 milioni di passeggeri. **Ancona** (385.502 passeggeri): sono partiti i lavori per ristrutturare e raddoppiare l'aerostazione portandola alla capacità di un milione di passeggeri (40 miliardi).

Parma (46.055 passeggeri): è in atto un piano di sviluppo che porterà la capacità dello scalo a 500.000 passeggeri. La pista, già allungata, in due volte, da 1.650 a 1.900 metri, sarà portata a 2.100 metri. **Crotone** (50.159 passeggeri): è stata avviata la costruzione della nuova aerostazione, denominata "Pitagora", per 250.000 passeggeri ed è in previsione l'allungamento della pista da 2.000 a 2.400 metri. **Grosseto** (700 passeggeri): è stata inaugurata in aprile la nuova aerostazione da 200.000 passeggeri realizzata con i fondi per il Giubileo.



Piste corte

Tra i 41 aeroporti italiani serviti da voli regolari, solo Albenga, Aosta, Bolzano, Foggia, Marina di Campo e Tortoli hanno piste più corte di Firenze. Tutti gli altri vanno dai 1.900 metri in su.



10° incontro Università-Aeroporto

Per il decimo anno consecutivo si è tenuto al "Vespucci" il tradizionale incontro tra gli studenti della Facoltà dell'Architettura di Firenze e gli enti ed i tecnici aeroportuali, organizzato dall'architetto **Renzo Marzocchi** del Dipartimento di Progettazione dell'Architettura, in collaborazione con l'Associazione "V. Giannotti" per lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze. L'appuntamento rappresenta dal 1990 un'importante momento di confronto sulle tematiche inerenti la progettazione aeroportuale ed il trasporto aereo ed è per Firenze l'unica occasione di incontro tra importanti istituzioni cittadine quali l'Università, l'Ente Nazionale Aviazione Civile, l'Ente Nazionale Assistenza al Volo e la Società Aeroporto Fiorentino.

Dopo l'introduzione di Marzocchi, si sono tenute le relazioni di **Alberto Basile**, direttore dell'aeroporto di Firenze, che ha ospitato l'incontro presso la direzione dello scalo; **Federico Quaranta**, già direttore generale di Civilavia; **Luigi Alterisio**, direttore del Centro Assistenza al Volo di Firenze, **Paolo Moschini** in rappresentanza della SAF. Con una rapida carrellata sono stati affrontati vari temi inerenti il trasporto aereo, dalle norme internazionali che regolano il settore alla nuova legislazione nazionale che ha ridefinito i rapporti tra Stato e gestori aeroportuali, fino agli aspetti più tecnici riguardanti le infrastrutture aeroportuali e la tecnologia aeronautica.

Tutti gli intervenuti hanno sottolineato con forza la necessità di coordinare in fase progettuale i diversi aspetti che caratterizzano il "sistema aeroporto" ed il suo rapporto con la città ed il territorio. Un coordinamento che può nascere solo dalla massima collaborazione tra tutti gli enti coinvolti: dai tecnici aeroportuali ai responsabili della pianificazione urbanistica, alle istituzioni locali che devono fornire il supporto burocratico indispensabile per attuare i progetti. Incentrando l'attenzione sul "caso" Firenze, si è

convenuto che proprio la mancanza di tale coordinamento e l'operato delle istituzioni locali, che sembrano non aver ancora capito il ruolo del loro aeroporto e la sua valenza per la città, hanno finora impedito il superamento dei tanti problemi che condizionano l'operatività del "Vespucci".



Luci sul "Vespucci"

Dalla fine di marzo sono in funzione i nuovi ausili luminosi installati dall'ENAV sulla pista del "Vespucci". Si tratta della "center line", una fila di luci posizionata lungo l'asse della pista che aiuta l'allineamento dell'aereo nelle fasi di atterraggio e decollo, e di un sistema di luci di atterraggio che fornisce al pilota informazioni sulla direzione, l'allineamento e l'assetto dell'aereo. Per quest'ultima strumentazione si è dovuto ricorrere ad una soluzione molto ridotta che



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

QUOTA ASSOCIATIVA 2000

E' aperta la campagna associativa per l'anno in corso.

Chiunque volesse contribuire alla nostra causa e ricevere il trimestrale "Aeroporto", può effettuare un versamento sul c/c postale n° 14413504 intestato all'Associazione.

L'iscrizione prevede una quota minima annua di 50.000 lire per le persone fisiche ed un contributo libero per enti e società.

Aiutateci a sostenere il "nostro" aeroporto!

consentisse l'installazione all'interno dell'aeroporto. Un sistema tradizionale (Calvert o SALS) avrebbe infatti comportato l'interessamento di terreni esterni, oltre l'autostrada, riproponendo le difficoltà di rapporto con gli enti locali già manifestatesi per oltre opere, in primis con l'ILS.

L'aeroporto per l'università

*«Il mondo accademico ha bisogno di un aeroporto efficiente». L'appello è stato rivolto dal prof. **Paolo Blasi**, rettore dell'Università di Firenze, alla Commissione Cultura di Palazzo Vecchio riunita per discutere dei rapporti tra città e università. Si tratta di un'altra autorevole conferma dell'importanza del "Vespucci" per la vita della città.*

Prove di ILS

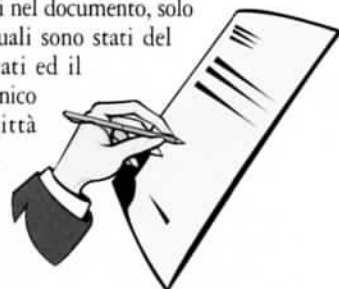
Dopo il sospirato via ottenuto dagli enti locali nella conferenza dei servizi nel 1999, l'ENAV ha completato a tempo di record l'installazione del sistema di atterraggio strumentale ILS ed il 23 marzo l'apparecchiatura è stata attivata in prova. Il periodo di messa a punto dovrebbe durare sessanta giorni dopo di ché, se non sorgeranno problemi, l'ILS sarà pienamente operativo.

False promesse

E' stato totalmente disatteso l'impegno per l'aeroporto sottoscritto nel 1997 dall'amministrazione fiorentina, per firma dell'allora sindaco Primicerio, con le categorie economiche cittadine. Nel "Protocollo d'intesa" sulle opere per il Giubileo erano inseriti cinque progetti per il "Vespucci" da realizzare entro il 2000: trasferimento della base AVES (Aviazione dell'Esercito); trasferimento delle strutture

dell'aviazione generale; costruzione della bretella di rullaggio; ampliamento del piazzale per l'aviazione commerciale; ampliamento dell'aerostazione.

Il primo progetto è sfumato per la chiusura della base fiorentina dell'AVES. Per gli altri quattro non si è mosso nulla. Dei 22 progetti inseriti nel documento, solo quelli aeroportuali sono stati del tutto dimenticati ed il "Vespucci" è l'unico angolo della città dove non è mai comparso il cartello dei lavori per il Giubileo.



Nuovo orario

Ancora novità nei voli per l'est attivati nel novembre scorso: dal 28 marzo la Veg Air, che ha cambiato il nome in Carpatair (dai Carpazi), ha portato da due a tre le frequenze settimanali (martedì, giovedì e sabato) ed ha spostato tutti i voli su Timisoara. Da qui vengono offerte le coincidenze per Bucarest e Cluj Napoca, in Romania, e per Chisinau, in Moldavia. I collegamenti sono operati con Yak-40 e Saab 340. Sempre dalla fine di marzo l'Air France ha attivato il sesto collegamento giornaliero per Parigi. Tutti i voli sono effettuati con BAe.146/200 della CityJet. Meridiana ha si-



glato un accordo di "code sharing" con KLM per i due voli giornalieri con Amsterdam: tramite l'hub di Schiphol viene offerta all'utenza toscana la rete mondiale della compagnia olandese. United Airlines, infine, ha stretto un accordo con Alitalia per trasportare su Firenze i passeggeri in arrivo e partenza col volo giornaliero Washington-Milano Malpensa.

Lugano addio!

Dal 26 marzo il "Vespucci" ha perso uno dei suoi voli "storici", il Firenze-Lugano della Crossair. Il collegamento era iniziato il 1° dicembre 1987, ma già dalla fine degli anni '70 la compagnia svizzera volava dal Canton Ticino a Firenze con voli charter. In oltre dodici anni, l'operativo è stato modificato varie volte, arrivando nel 1995 a tre frequenze giornaliere operate alternativamente con Saab 340 da 33 posti, Saab 2000 da 50 posti ed i BAe.146 da 82 e 97 posti.

La cancellazione del collegamento, ci ha spiegato la Crossair, è stata decisa per esigenze operative e valutazioni commerciali: la linea su Firenze è stata sacrificata per aprire il Lugano-Ro-

Un Saab 340 ed un Metroliner della Crossair in sosta al "Vespucci" in occasione del volo inaugurale Lugano-Firenze nel dicembre del 1987. Nel marzo scorso, a distanza di oltre 12 anni, il collegamento è stato cancellato.



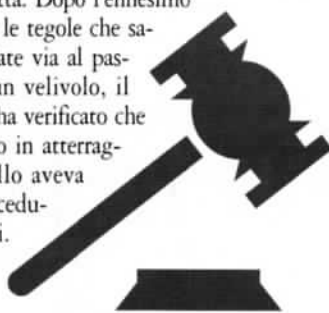
ma (i voli con la Svizzera, paese extra-europeo, non sono ancora liberalizzati). Sulla decisione ha però influito anche la congestione dello scalo fiorentino ed un eventuale futuro ripensamento potrebbe vedere l'apertura del volo su Pisa e non più su Firenze. La Crossair rimane presente sul "Vespucci" col volo per Basilea.

Quando l'aeroporto salva una vita

Montaione, 15 novembre 1999: un camionista resta gravemente ferito in un incidente stradale. Dall'aeroporto di Firenze giunge il "Pegaso 1", l'eliambulanza della Regione Toscana. Le condizioni meteorologiche peggiorano e rendono impossibile il volo a vista verso l'ospedale: si prospetta il lungo percorso via terra in ambulanza. Il pilota decide di alzarsi in volo e, in coordinamento con le torri di controllo di Pisa e Firenze, si inserisce nella procedura strumentale di avvicinamento del "Vespucci". Il "Pegaso 1" arriva così senza problemi sulla direttrice di atterraggio della pista fiorentina, esce dalle nubi e dirige a vista verso l'ospedale di Careggi, pochi chilometri a destra del prolungamento della pista. Questa piccola storia vera, raccontata su "N&A Mensile italiano del soccorso", testimonia una volta di più quanto sia importante per una città poter contare su un aeroporto efficiente e ben attrezzato. Dedicato a chi ancora sogna la chiusura dell'aeroporto di Firenze.

Denunce e controdenunce

"Procurato allarme e simulazione di reato": con quest'accusa il magistrato di Busto Arsizio, titolare delle inchieste sui presunti danni alle abitazioni provocati dagli aerei in atterraggio a Malpensa, ha controdenunciato il proprietario di una villetta. Dopo l'ennesimo allarme per le tegole che sarebbero volate via al passaggio di un velivolo, il magistrato ha verificato che nessun aereo in atterraggio o decollo aveva attuato procedure irregolari. E' scattato quindi il



provvedimento contro lo stesso proprietario ed il sequestro della villetta.

Lo spiacevole episodio deve indurre una volta di più a considerare con cautela gli episodi denunciati nei dintorni degli aeroporti, distinguendo bene i problemi veri, che necessitano di risposte concrete per la tutela dei cittadini, dai falsi allarmismi e dai furbi in cerca di facili risarcimenti o consensi.

Voli notturni: divieto bocciato

Nuova bocciatura per il decreto che sanciva la chiusura notturna degli aeroporti italiani dalle 23.00 alle 06.00 (DPR 476 9/11/99). Come già avvenuto nel 1998 per il precedente decreto, i TAR di Liguria, Veneto e Lazio hanno accolto i ricorsi di alcuni aeroporti e di altri operatori (tra i quali compagnie aeree e le Poste Italiane) ed hanno sospeso il provvedimento su tutto il territorio italiano. Contro il decreto

si erano mosse sia le singole società di gestione aeroportuale che Assaeroporti, l'associazione nazionale che le rappresenta. Questa ulteriore sentenza dovrebbe porre definitivamente fine ad un provvedimento

eccessivamente drastico mai adottato da alcun paese al mondo e ad un'anomalia tutta italiana.



Aeroporto

Anno 4 - Numero 2
N° progressivo 11 - Aprile-Giugno 2000

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
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.