



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

### Aviazione commerciale: ripresa difficile

La crisi mondiale del traffico aereo seguita agli eventi dell'11 settembre 2001 si sta gradualmente riassorbendo ma, come prevedibile, gli effetti negativi sull'aeroporto di Firenze sono più difficili da superare. Se è vero, infatti, che cancellazioni di voli, riduzioni di frequenze, fallimento di compagnie aeree hanno colpito indistintamente tutti gli scali, è altrettanto vero che gli spazi di manovra per reagire a questa situazione risultano molto più ristretti per uno scalo particolare come il "Vespucci", dove la crisi ha colpito una **situazione già problematica** per le annose carenze strutturali che hanno sempre condizionato pesantemente il traffico aereo.

#### Variazione passeggeri 2002/2001

	Aeroporto Firenze	Media nazionale
Gennaio	-16,0%	-11,6%
Febbraio	-10,6%	-4,5%
Marzo	-14,8%	-2,9%
Aprile	-13,6%	-5,8%
Maggio	-11,0%	-2,8%
Giugno	-7,7%	-6,0%
Luglio	-11,2%	-5,1%
Agosto	-11,5%	-0,1%
Gen-Ago	-11,9%	-4,6%

Altri scali, ad esempio, possono far fronte alla cancellazione di un volo con un altro vettore disposto a coprire il servizio: a Firenze è **molto più difficile** perché non basta trovare una nuova compagnia aerea, ma occorre una compagnia che abbia l'aereo regionale adatto alla pista del "Vespucci". Ma anche chi avrebbe le carte in regola per operare da Firenze è evidentemente frenato dalla difficoltà di ottenere

spazi di atterraggio sullo scalo fiorentino, contingentati in base alle attuali scarse capacità del "sistema aeroporto" (procedure, strumentazioni, piste, raccordi e piazzali). Il risultato è che il "Vespucci" si ritrova senza importanti collegamenti (anche quelli che avrebbero una

forte domanda di traffico) e con altre linee sottodimensionate nelle frequenze e nell'offerta di posti. In pratica, come scrivemmo già in un precedente numero di "Aeroporto", a Firenze non mancano i passeggeri, mancano i voli. E' una situazione che pesa particolarmente

### Adeguamento o crisi

Come si può vedere nella tabella qui a fianco, il traffico aereo nell'aeroporto di Firenze ha subito una **flessione più che doppia** rispetto alla media nazionale. La crisi generale dopo l'11 settembre 2001 ha dunque colpito il "Vespucci" più pesantemente degli altri scali italiani. Per la prima volta, dopo il 1990, la crescita incessante e impetuosa dei passeggeri non soltanto si è arrestata - come sarebbe stato normale a causa dell'attentato terroristico dell'anno scorso - ma si è trasformata in una tendenza opposta con un decremento assai preoccupante.

Ciò che avevamo sempre detto sulla precarietà della situazione dell'aeroporto si è purtroppo avverato, anche se in misura che certamente non avevamo previsto e non potevamo prevedere. Le **carenze strutturali** - come si spiega in questo numero del notiziario - non hanno consentito quella flessibilità operativa che altri scali hanno utilizzato per far fronte alla congiuntura sfavorevole limitando i danni.

Intanto tutto tace sul piano regolatore aeroportuale. Sappiamo che è fermo a Roma. Ci saranno sicuramente responsabilità e inerzie ministeriali. Ma le nostre istituzioni locali, spesso e magari con ragione in conflitto col Governo, sull'aeroporto non dicono niente. Segno che manca la **volontà politica**: nessuna iniziativa, nessuna pressione, insomma dell'aeroporto meno si parla e meglio è. Ma ci sono problemi importanti anche fuori dal masterplan. Ne abbiamo parlato più volte. Ora però hanno assunto un carattere di urgenza: allungamento della pista e interrimento dell'autostrada. I nostri bravissimi redattori Marco e Sergio Iarossi dimostrano in queste pagine, in modo documentato, che l'aeroporto rischia di trovarsi fuori legge e senza aeroplani se quegli interventi non verranno realizzati. Ma questi problemi non sono neppure in discussione.

Noi però continuiamo a **denunciare e a proporre**. Ci sentiamo incoraggiati dai nostri fedeli iscritti che da anni ci sostengono. Li ringraziamo ed esprimiamo loro la nostra stima perché hanno capito (certo non sono i soli, ma sono i più importanti) che una città come Firenze merita un aeroporto internazionale efficiente. Ed è possibile averlo con interventi relativamente modesti. Basta volere.

Giorgio Morales  
Presidente



Una visita veramente insolita per l'"Amerigo Vespucci" è stata, la scorsa estate, questo Yakovlev Yak-42 della compagnia aerea lituana Aurela. Si tratta di un vecchio aereo di costruzione sovietica che può trasportare 120 passeggeri. Aerei di queste dimensioni non possono operare regolarmente sullo scalo ma anche per i nuovi jet regionali la pista del "Vespucci" risulta troppo corta. Le pagine centrali sono dedicate a questo problema.









# Aviazione generale in ripresa

Per un'aviazione commerciale ancora in crisi (-11,9% di passeggeri nei primi otto mesi del 2002), sono invece positivi i dati dell'aviazione generale del "Vespucchi", nonostante il clima poco benevolo che spesso erroneamente la circonda e le limitazioni a volte ingiustificate che negli anni passati l'avevano quasi annientata: **+6,8% di passeggeri** nei primi otto mesi del 2002 (contro una media nazionale di -2,4%), **+ 8,9% di aeromobili** (-2,4% la media nazionale). Si tratta di un'indiscutibile segnale di rilancio, ancora più significativo considerando che a crescere è soprattutto la fascia più alta dell'aviazione generale, quella degli "executive" ed aerotaxi di grosse dimensioni (Global Express, Gulfstream IV e V, Falcon 50, 900 e 2000, Citation X) e delle versioni "corporate" dei jet di linea medio-piccoli che in queste configurazioni, per pochi passeggeri, riescono ad operare sulla pista del nostro scalo (Boeing B.737BBJ, B.727, Canadair CRJ, MD-87, ecc.). Un traffico in gran parte legato allo svolgimento di convegni e meeting, eventi politici, culturali e sportivi o alla presenza sul nostro territorio di sedi e filiali di realtà imprenditoriali e culturali di rilevanza mondiale, e che ha ricadute enormi su tutto il tessuto economico della città.

Il buon andamento di questo segmento del trasporto aereo sul "Vespucchi" è legato alla revoca di alcune restrizioni (divieto assoluto di atterraggio in alcune fasce orarie) ed all'attività della **Delta Aerotaxi**, la società fiorentina che ha sempre creduto nel-



A. SIGNORINI



A. SIGNORINI



M. IARROSSI



A. SIGNORINI



M. IARROSSI

Alcuni business jet in sosta al "Vespucchi". Dall'alto in basso: un Boeing B.737/700 BBJ, un B.727/200, un MD.87, un Bombardier BD-700 "Global Express" e il Cessna Citation X della Delta Aerotaxi ripreso nell'hangar della Meridiana.

l'aviazione generale e che dal 1995 ne cura direttamente la gestione. Nata nel 1978 come scuola di volo, la Delta ha sviluppato in breve tempo la professionalità necessaria per gestire un traffico estremamente eterogeneo, che richiede la massima dinamicità e flessibilità, creando le condizioni per il suo rilancio. Spesso il personale della Delta viene adesso richiesto dagli abituali utenti dell'aeroporto fiorentino per coordinare l'assistenza ai propri aerei nelle soste in altri importanti scali nazionali.

Come tutto il traffico del "Vespucchi", anche l'aviazione generale è comunque condizionata dalla **situazione dello scalo** ed anzi, di solito, risulta la più penalizzata: contingentamento di atterraggi e decolli, piazzale di sosta ad essa destinato parzialmente occupato dai velivoli di linea (che non hanno abbastanza spazio sul piazzale dell'aviazione commerciale), mancanza della bretella di rullaggio, pista corta, ecc. La Delta Aerotaxi sta migliorando i servizi di propria competenza: è stata presa in affitto una parte del grande hangar della Meridiana, dove viene ricoverato il nuovo Citation X appena acquistato o i velivoli ospiti che richiedono un'area di sosta coperta; accanto all'hangar saranno realizzate nuove strutture (uffici, salette di accoglienza), concentrando qui funzioni ora svolte in altre zone dello scalo. E' chiaro però che le risposte più importanti potranno arrivare solo quando saranno risolte le **annose questioni** aperte, a cominciare dallo sblocco degli interventi previsti nel masterplan.

*Air Industria, creata dal famoso fotografo ed imprenditore Fabrizio Ferri, dovrebbe essere la prossima compagnia aerea a sbarcare a Firenze. Sono stati infatti annunciati voli per Bari e Cagliari effettuati con ATR.42 (nella foto) in collaborazione con Meridiana.*

## Firenze-Pisa-Cannes...

Il "blitz" in quel di Cannes effettuato all'inizio dello scorso agosto dal sindaco Domenici per dar vita alla Florentia Viola, è stata l'occasione per portare alla ribalta uno dei tanti problemi che assillano lo scalo fiorentino. È successo, infatti, che **Diego Della Valle** abbia messo a disposizione del sindaco un aereo privato per consentirgli di raggiungerlo il prima possibile sullo yacht ancorato a Cannes. Ma la corsa contro il tempo per il salvataggio della squadra viola ha dovuto fare i conti con le restrizioni cui è soggetta l'aviazione generale sul "Vespucchi": la ristrettezza dei tempi con cui era stata organizzata l'operazione non ha consentito ai piloti di chiedere nei tempi prestabiliti l'autorizzazione necessaria per atterrare a Firenze nella fascia oraria più critica, le prime ore della mattina.

*L'ingresso della nuova "Sala Masaccio" realizzata al primo piano dell'aerostazione partenze al posto della "Sala Pegaso".*



ADF



P. VARRIALE

Quindi la delegazione fiorentina si è dovuta muovere alle prime luci dell'alba per raggiungere in auto l'aeroporto di Pisa, dove intanto si era posizionato l'aereo di Della Valle, per volare quindi da Pisa a Cannes. Il "contrattempo" - dicono fonti informate - ha fatto arrabbiare non poco il nostro sindaco. Speriamo che quest'esperienza sia almeno servita per prendere coscienza in modo diretto dei problemi funzionali dello scalo e dei disagi offerti ogni giorno a chi arriva e parte da Firenze.

## Lavori in corso

In attesa di poter avviare i "grandi" lavori (breccia, pista, ecc.), prosegue l'impegno dei vari enti aeroportuali per migliorare quel che c'è. Dal luglio scorso è attiva la "Sala Masaccio", nuova area VIP realizzata dall'AdF con un investimento di 600.000 euro ristrutturando ed ampliando la vecchia "Sala Pegaso". Da settembre sono stati ampliati di 190 posti i **parcheeggi** a disposizione dell'utenza aeroportuale (ora sono 750), grazie alla realizzazione di una nuova area di sosta lungo via del Termine che ha consentito di riorganizzare la distribuzione dei parcheggi tra passeggeri (a pagamento e gratuiti per la sosta breve), autonoleggi ed operatori aeroportuali. Proseguono i lavori dell'ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo) per l'allestimento delle apparecchiature nel nuovo edificio del **blocco tecnico** che porteranno, grazie al nuovo radar, alla "liberazione" di Firenze dal controllo della torre di Pisa. L'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) sta realizzando nella palazzina della vecchia torre di controllo il "**Cerimoniale**", la nuova area destinata all'accoglienza delle personalità in visita a Firenze (autorità e personaggi che necessitano di particolari misure di sicurezza). Nella zona che ospitava l'Aviazione dell'Esercito è in fase di costruzione una nuova **area coperta** per il ricovero dei velivoli dell'aviazione turistica.

## "Florence city airport terminal"

Un'anomala palina in un angolo di piazza Adua: in tutta la città, è questo l'unico segno della presenza dell'aeroporto di Firenze e del collegamento di SITA ed ATAF per raggiungere la meta ("Volainbus"). Un servizio poco conosciuto dai fiorentini, difficilmente rintracciabile dai viaggiatori. Nella miriade di indicazioni nell'area della stazione, **nessun segnale** indirizza verso il punto di partenza della navetta per l'aeroporto né informa dell'esistenza del collegamento. L'unico aeroporto ad essere indicato nella stazione di Firenze resta quello di Pisa tramite i segnali che indicano l'Air Terminal del binario 5, dove parte il treno per il "Galilei", ed i pannelli pubblicitari della SAT, gestore 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.

*Aiutateci a sostenere il "nostro" aeroporto!*



## Fuori dal mondo!

Il 15 luglio 2002 la società di gestione dell'aeroporto di **Bologna** ed il sindaco del capoluogo emiliano hanno sottoscritto un accordo per favorire le opere e le iniziative necessarie allo sviluppo presente e futuro del loro scalo (nuovo svincolo tra la tangenziale e l'aeroporto, nuovo casello autostradale, divieto di costruzione di residenze nelle aree più sensibili al rumore, inedificabilità delle zone vicine allo scalo che potrebbero servire per ampliamenti futuri, utilizzo a fini aeroportuali di aree militari in dismissione). Il 10 luglio il Comune di Ciampino, l'ufficio Roma Capitale, la ADR (gestore degli scali romani) e l'ENAC hanno sottoscritto un protocollo d'intesa per il potenziamento delle infrastrutture di trasporto del Castelli Romani e Prenestini nell'ambito del programma europeo PRUSS (Programma Riqualificazione Urbanistica e Sviluppo Sostenibile del Territorio), ponendo al primo posto il rilancio dell'attività commerciale dell'aeroporto di **Ciampino** (migliorare la sicurezza del traffico aereo, favorire l'integrazione dello scalo con il territorio, potenziare i collegamenti stradali e ferroviari da e per l'aeroporto). In giugno, a **Bari**, enti aeroportuali ed amministrazioni locali hanno presentato un piano per l'aeroporto che contempla anche interventi sul territorio funzionali alle esigenze dello scalo (nuova viabilità di accesso, nuovo casello autostradale, interrimento di una strada provinciale che interferisce con l'area aeroportuale, potenziamento del collegamento ferroviario città-aeroporto, nuovi vincoli per eventuali esigenze di sviluppo dello scalo, nuovo sistema del verde attorno all'aeroporto).

Sono solo gli ultimi esempi del rapporto che normalmente unisce enti aeroportuali ed amministrazioni locali nell'azione di supporto del proprio scalo, nell'interesse della città e del territorio (in precedenti numeri di questo notiziario abbiamo raccontato altri casi, come



La società di gestione dell'aeroporto di Bari e gli enti locali hanno siglato in giugno un accordo per garantire i necessari spazi di crescita allo scalo pugliese. Intese simili si stanno realizzando in molti degli aeroporti italiani. Nella foto: la nuova area imbarchi dell'aerostazione barese.

quelli di Venezia, Pisa, e Parma). Quel rapporto che finora non si è saputo o voluto instaurare a Firenze, originando i guai nei quali si dibatte il "Vespucci", dal tormentato iter del masterplan ai mancati coordinamenti con la pianificazione delle aree di Peretola e Castello. Un clima che resta ancora difficile, come confermano le dichiarazioni che periodicamente giungono da Palazzo Vecchio in risposta alle nostre sollecitazioni o ad altre interrogazioni. Ci dicono che "noi non siamo Bologna", "noi non siamo Venezia" e che, quindi, i nostri confronti con quelle realtà non sono opportuni, oltre che poco graditi. E' vero, noi non siamo né Bologna, né Venezia. Ma allora, cos'è Firenze per Palazzo Vecchio? Se Bologna interra una ferrovia per allungare la pista, se Venezia fa del suo aeroporto una delle più prestigiose opere realizzate nella storia moderna della città, abbiamo o no il diritto di chiedere ai nostri amministratori una simile sensibilità per l'**aeroporto di Firenze**? Alle nostre sollecitazioni sull'interrimento dell'autostrada l'assessore all'urbanistica replica che il problema non li riguarda, perché è esterno allo scalo e di competenza della Società Autostrade. All'inchiesta del Touring Club Italiano che evidenzia le carenze di servizi del "Vespucci" lo stesso assessore risponde che sono problemi interni allo scalo e, quindi, non li riguardano. Ma allora, assessore, c'è qualcosa che vi riguarda nell'aeroporto di Firenze?



pisano. E' un disservizio che abbiamo segnalato più volte ma che, a diciotto anni dalla ripresa definitiva dei voli, nessuno ha mai eliminato.

Eppure, basterebbe poco: tanto per cominciare, la partenza della navetta per il "Vespucci" spostata nella zona della pensilina ed adeguatamente evidenziata con cartelli nell'area della stazione. Considerando però l'importanza dell'aeroporto per una città come Firenze, il bacino d'utenza sempre più ampio che si rivolge allo scalo fiorentino, la vicinanza della zona stazione al centro ed al polo fieristico e congressuale, si potrebbe fare di più. Ad esempio, creare un vero **terminal aeroportuale cittadino** sfruttando uno dei fondi inutilizzati sotto la pensilina, dove cittadini, turisti e uomini d'affari possano trovare tutte le informazioni sull'attività aeroportuale: dai semplici monitor con gli orari e lo svolgimento dei voli in tempo reale (già disponibili sul sito internet dell'AdF), ad una vera e propria rappresentanza cittadina del "Vespucci".

## Aeroporto

Anno 6 - Numero 4

N° progressivo 21 - Ottobre-Dicembre 2002

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  
Casella Postale 1463, Firenze 7,  
50121 Firenze

Tel. 055/330601, Fax 055/330119

Presidente: Giorgio Morales

Sede legale: c/o Studio Marino  
Via Condotta 12, 50122 Firenze