



UNIVERSITÀ POLITECNICA DELLE MARCHE  
FACOLTÀ DI ECONOMIA “GIORGIO FUÀ”

---

Corso di Laurea triennale in  
ECONOMIA E COMMERCIO

**ORIGINI E SVILUPPO DELL’AEROPORTO**

**“RAFFAELLO SANZIO”**

**ORIGINS AND DEVELOPMENT OF  
THE “RAFFAELLO SANZIO” AIRPORT**

Relatore:

Prof. Roberto Giulianelli

Rapporto Finale di:

Nemanja Markovic

Anno Accademico 2018/2019

## INDICE

Introduzione .....	4
Capitolo 1 Origini e Sviluppo .....	6
1.1 Primi anni .....	6
1.2.1 Nascita di Aerdorica .....	7
1.3 Aeroporto “Raffaello Sanzio” .....	9
Capitolo 2 Rapporti con la politica locale e nazionale.....	19
2.1 Convegno Regionale: “il trasporto aereo, strumento di vitale interesse per l’economia regionale”.....	19
2.2 Convegno Regionale “Ruolo e funzione dell’Aeroporto Raffaello Sanzio di Ancona nel sistema del trasporto aereo italiano”.....	31
Capitolo 3 Le compagnie che hanno contribuito all’evoluzione.....	45
3.1 Transadriatica S.p.A.....	45

3.2 S.I.S.A. – Ala Littoria .....	46
3.3 ITAVIA .....	47
3.4 Alitalia – A.T.I. – Avianova – Aermediterranea .....	51
3.5 Ryanair .....	52
Conclusioni .....	54
Bibliografia .....	55

## INTRODUZIONE

La seguente tesi di laurea si pone l'obiettivo di illustrare la nascita, lo sviluppo e l'evoluzione dell'aviazione commerciale e civile dal punto del piccolo ma prezioso aeroporto "Raffaello Sanzio". Nel capitolo primo andremo a ripercorrere quelli che sono gli sviluppi e la nascita degli aeroporti nelle Marche con un occhio di riguardo a quello di Ancona-Falconara. Nel secondo capitolo, che è anche il più corposo dei tre, andremo ad analizzare due convegni svolti rispettivamente nel 1978 e 1984: due appuntamenti non scelte casualmente ma importanti ed essenziali per dare un'idea di sviluppo della struttura falconarese sia a livello locale che regionale. La prima considera il "Raffaello Sanzio" in un'ottica di sviluppo locale e regionale, come si può osservare dalla ampia presenza di rappresentanti di enti locali. Dall'altro lato, il convegno del 1984 allarga le aspettative ed inserisce l'aeroporto marchigiano in un ambito nazionale che aspira a diventare internazionale. Moltissimi sono i protagonisti di questi due convegni, che elencheremo a mano a mano, ed ognuno di loro esprime la propria opinione a seconda

dell'ente, società o categoria che rappresenta. Vengono esposti ed illustrati moltissimi dati sul traffico, facendo sempre riferimento ai due aeroporti limitrofi di Pescara e Rimini, considerandoli non come concorrenti ma come complementari. Infine, nel terzo capitolo si cercherà di esporre brevemente un quadro delle più importanti compagnie aeree che avevano ed hanno a tutt'oggi dei collegamenti da Ancona.

## **Capitolo 1**

### **ORIGINI E SVILUPPO**

#### **1.1 I primi anni**

“I numeri dimostrano che un oggetto più pesante dell’aria non riuscirà mai a volare”<sup>1</sup> e “l’aviazione non avrà seguito, è un capriccio che costa caro e non è di nessuna utilità”<sup>2</sup> sono soltanto alcune delle dichiarazioni, rispettivamente di Simon Newcomb (astronomo e fisico; 1835-1909) e Giovanni Giolitti (statista 1842-1928), di celebri personalità nell’ambito politico e scientifico, scettiche sull’aviazione.

Nella regione Marche, l’aviazione civile prende vita nei primi anni del Novecento a Senigallia, per poi proseguire il proprio sviluppo nell’aeroporto di Jesi. In quest’ultimo, di grande importanza è l’attività militare durante la Seconda guerra mondiale fino alla definitiva interruzione del 8 settembre 1943.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> F. Gualdoni, *Il lungo volo delle Marche*, Humana, 2001, p. 49.

<sup>2</sup> Ivi, p. 109.

<sup>3</sup> Ivi, p. 23.

L'aeroporto di Ancona-Falconara nasce nel 1929 in contrada Fiumesino, come campo di fortuna, dotato inizialmente di una pista di appena 700 metri e in terra battuta. Nel corso dell'anno successivo la Provincia attrezza lo scalo, fino alla sua inaugurazione ufficiale del 30 ottobre 1932.<sup>4</sup> Il 15 giugno 1935, è una data importante da segnalare in quanto, rese operative le stazioni radio e meteo, l'Ala Littoria attiva la prima linea civile con destinazione Roma. Nel 1938 l'aeroporto, intitolato al ten. Pilota Danilo Barbicinti viene incluso insieme all'idroscalo anconetano nell'elenco ufficiale degli aeroporti civili italiani (decreti ministeriali: 20 febbraio 1938 e 1° dicembre 1939). Conclusa la Seconda Guerra Mondiale, l'aeroporto riprende l'attività grazie alla ormai ricostruita Transadriatica, che vi fa scalo per la linea trisettimanale Venezia-Ancona-Pescara-Brindisi-Catania, a partire dal 5 maggio 1947.<sup>5</sup>

All'inizio degli anni Cinquanta, l'aerobase viene acquistata dalla NATO (North Atlantic Treaty Organisation), la quale costruisce una pista in conglomerato bituminoso 2.990 x 30m e proibisce qualsiasi volo a carattere civile. In seguito alla parentesi militare, l'8 luglio 1962 si riprende il traffico civile, con i vecchi DC 3 Itavia, attraverso collegamenti per Pescara e Roma.

---

<sup>4</sup> Ibidem.

<sup>5</sup> Ivi, p. 26.

## **1.2 Nascita di Aerdorica**

Nel 1968, precisamente il 5 febbraio, viene approvato l'atto costitutivo insieme allo statuto dell'Aerdorica S.r.l., con compiti di provvedere alla manutenzione ed al miglioramento delle attrezzature dell'aerostazione, gestione dei servizi di assistenza a terra dei velivoli civili e commerciali in sosta nell'aeroporto di Falconara e provincia di Ancona. Il capitale inizialmente sottoscritto ammonta a 50 milioni, diviso in quote da mille lire, con la partecipazione della Provincia, Camera di Commercio, Comuni di Ancona, Jesi, Falconara, Senigallia, Chiaravalle e Riviera del Conero, Aero club Provinciale.<sup>6</sup> Nel 1969, un primo piano di lavori mette a disposizione uno stanziamento di 200 milioni di lire, con lo scopo di acquisire l'area necessaria alla nuova zona commerciale, lato Castelferretti. Nel 1975, si procede ad un miglioramento di collegamenti con l'autostrada A14 e le SS 16 e 76, attraverso la costruzione di circa 700 metri di strada.<sup>7</sup>

Verso la fine del 1979, la Regione promuove un incontro per allargare la partecipazione sociale all'Aerdorica, che avrà la caratteristica di essere a capitale misto: pubblico e privato. Nel 1980 si accendono le luci della pista con impianto definitivo, rendendo così l'aerostadio operativo al

---

<sup>6</sup> Ivi, p. 29.

<sup>7</sup> Ibidem.



massimo grado. Lo stesso anno vede l'arrivo della compagnia elicotteristica Elios, con le piattaforme di trivellazione e sfruttamento dei giacimenti petroliferi-gas naturali lungo il litorale Adriatico. Dal 1990 in poi, al posto della Elios, opera l'Elilario, cui segue l'Elilombarda, che cede a sua volta l'attività all'Helitalia.

In seguito alla strage di Ustica (DC 9 Itavia Bologna-Palermo, 27 giugno 1980), la compagnia dell'avv. Davanzali si trova in ginocchio. Il 23 marzo 1981, il ministro dei Trasporti Formica, visitando gli impianti dell'aeroporto, assicura che le linee dell'ex Itavia saranno coperte prima del mese di maggio; si tratta di collegamenti giornalieri Pescara-Ancona-Milano, curati dall'Aermediterranea (80% azioni Alitalia e resto ATI).<sup>8</sup>

Per il primo volo charter, "a domanda/contratto", bisogna aspettare il 28 maggio 1981, quando la britannica Dan Air atterra sul suolo marchigiano. Il 23 dicembre del 1981 dello stesso anno avviene la trasformazione della società di gestione aeroportuale, da S.r.l. a S.p.A. A partire dal 24 maggio 1982, si consente all'aviazione minore, traffico aereo privato e turistico, oltre che a velivoli commerciali dirottati per maltempo.

La Regione Marche aderisce all'Aerdorica So.Ge.S.A.M. il 12 luglio 1982 attraverso la "Proposta di legge concernente la partecipazione della

---

<sup>8</sup> Ivi, p. 162.

Regione Marche alla costituenda So.Ge.S.A.M. [...] A tal fine (art.3) la Regione è autorizzata a sottoscrivere azioni della costituenda società per un importo massimo di 400 milioni ed a versare l'importo corrispettivo fino a lire 250 milioni per l'esercizio 1982 e fino a lire 150 milioni per l'esercizio 1983. [...] Per la realizzazione delle finalità di cui al primo comma dell'art. 1, la Regione concede alla Società un contributo complessivo pari a lire 1 miliardo per il quadriennio 1983/1986".<sup>9</sup>

In seguito a questo importante ingresso societario, il 15 febbraio 1983 si richiedono una serie di attività e servizi complementari per una sempre più ampia prospettiva di sviluppo: agibilità dell'esercizio con orario continuato contro il ridotto dalle ore sette alle ore ventitre; l'affidamento alla società AGIP del servizio rifornimento carburanti, incombenza finora di competenza Texaco, che applica tariffe superiori rispetto a Bologna e Rimini; l'istituzione di una sezione doganale; l'apertura, almeno stagionale, di un Duty Free shop.

---

<sup>9</sup> Ivi, p.78.

### **1.3 Aeroporto “Raffaello Sanzio”**

In occasione del 500° anniversario del sommo artista, Raffaello Sanzio, l'aeroporto civile ne prende il nome su proposta dell'allora presidente del Rotary di Ancona, Renato Bartolucci. Nell'anno successivo, il 27 marzo, passa nel Consiglio regionale il provvedimento che destina 700 milioni all'Aerodroma So.Ge.S.A.M. S.p.A per attività di investimento ed esercizio per il successivo triennio, attraverso la Finanziaria Marche.<sup>10</sup>

Il 6 settembre 1985 viene pubblicato sulla gazzetta ufficiale l'avviso di gara riguardante un appalto-concorso per l'approvvigionamento di un apparato a raggi X, per il controllo dei bagagli a mano. Nel marzo successivo, il ministro Signorile firma il decreto che autorizza i servizi di “terzo livello”, consistenti in collegamenti con velivoli fino a 70 passeggeri, tra le varie città italiane. Con questo decreto si dà l'inizio all'operazione “cieli aperti”, che sancisce il monopolio Alitalia-ATI-Alisarda; aprendo così a tutte quelle compagnie aeree con requisiti e garanzie necessarie.

Il “Raffaello Sanzio” si apre all'Est Europa a partire dal 5 luglio 1988, con il primo collegamento con Budapest, tramite la società Malev con un

---

<sup>10</sup> Ibidem.

Tupolev 154.<sup>11</sup> I charter nell'estate diventano 82, portando sul suolo marchigiano un totale di circa undicimila passeggeri. Il 12 marzo 1990 si registra per la prima volta un volo tutto merci per Parigi merci che riguardano capi di abbigliamento destinati ad una collezione di moda. Nel 1991, vi è anche un doppio collegamento con la Russia, che dura soli otto giorni a causa della caduta dell'Unione Sovietica, per San Pietroburgo e Mosca con i charter della compagnia di bandiera russa Aeroflot.<sup>12</sup> Successivamente l'Aliadriatica unisce Ancona con Palermo e Catania, con tre voli settimanali con scalo intermedio a Pescara. Nel 1992, le rotte dal Sanzio si espandono anche verso Ovest, toccando Tenerife. L'aeroporto accoglie il ministro della Difesa Fabbri, che visita la zona militare e civile; inoltre nello stesso giorno viene inaugurata la linea Milano-Falconara-Perugia. Il 1° maggio 1995, la DHL, società leader nel mondo per la distribuzione delle merci per vie terrestri ed aeree, grazie alla collaborazione di Avianova crea un centro per l'inoltro e l'arrivo di merci nazionali ed estere. La So.Ge.S.A.M. diventa agente generale responsabile di vendita per la britannica Air Rep Uk, esperta nel trasporto commerciale con un proprio centro di smistamento situato a Stavropol. Con tale accordo, la S.p.A. si garantisce l'accesso diretto ad

---

<sup>11</sup> Ivi, p. 78.

<sup>12</sup> Ivi, p. 88.

oltre 40 velivoli commerciali russi, tra cui l'Antonov 12, A-24 ed A-22.

13

L'11 luglio 1994, muore una figura centrale per la storia dell'Aerborica, l'ex presidente Giuseppe Serrini, all'età di 76 anni. Gli succede alla presidenza Lamberto Battucci. Il 4 novembre prendono inizio i lavori per l'aviorimessa dell'aviazione generale e per la costruzione del nuovo deposito carburanti; questo deposito comprenderà tre serbatoi della capacità di trecentomila litri di carburante avio e cherosene per jet A-1. Dopo travagliate lotte interne alla Società, in data 21 maggio 1996 Carlo Amicucci diventa nuovo presidente.<sup>14</sup> Proveniente dall'ISTAO, ovvero dall'Istituto Adriano Olivetti di studi per la gestione dell'economia e delle aziende, ha il compito di guidare la So.Ge.S.A.M. attraverso una fase di transizione con molti punti interrogativi avanzati dalle forze sindacali e riguardanti gli straordinari d'oro dei dirigenti, nonché i gravi ritardi dei voli di linea. Esempio eclatante si riferisce ad un addetto che nel 1995 riuscì a collezionare 2.188 ore di lavoro straordinario, remunerate con 42 milioni di lire. Amicucci decide di riorganizzare il tutto, affermando che la società non può vivere sul lavoro straordinario, bloccando le assunzioni e rinegoziando le tariffe in termini di servizi.

---

<sup>13</sup> Ivi, p. 89.

<sup>14</sup> Ivi, p. 93.

Il 1° luglio 1996 l'Avianova, consociata Alitalia, collega Ancona con Spalato tramite gli ATR 42-320, con lo scopo di studiare e sperimentare la possibilità di aprire una rotta Transadriatica. Inoltre, le due compagnie sotto la sigla AZ (Alitalia), garantiscono dal Sanzio due voli su Milano e tre con la Capitale.

L'ottobre dello stesso anno, la Regione cede le quote in suo possesso (43%) in favore delle allora quattro Province marchigiane e di alcuni comuni, come San Benedetto del Tronto e Fermo, i quali, per motivi turistici e commerciali, usufruiscono dello scalo di Falconara. Tutte le prospettive sembrano portare verso una privatizzazione della società, permettendo così ad Aerdorica la gestione completa di tutti gli scali. La "deregulation" nel settore delle avioilinee produce da subito i suoi effetti: Air One, compagnia italiana privata, offre un volo di linea con la capitale russa Mosca. Il 22 marzo 1997, la So.Ge.S.A.M. apre ai privati con lo scopo di apportare l'aumento dell'attuale capitale sociale da 3,5 a 6 miliardi, il minimo consentito dalla nuova normativa.<sup>15</sup> Quest'ultima prescrive che le tasse aeroportuali vengano direttamente introitate dalla società. Somme che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti destina ad investimenti infrastrutturali, i quali servono allo scalo, in vista

---

<sup>15</sup> Ivi, p. 95.

del Giubileo.<sup>16</sup> Dal 26 giugno 1997, attraverso un decreto ministeriale pubblicato sulla gazzetta ufficiale, si ottiene l'autorizzazione del servizio doganale "non-stop", in precedenza tale operatività veniva svolta soltanto durante la stagione estiva. I primi di ottobre, Il Sanzio rappresenta un punto di raccolta merci dell'Air France, con un volo merci settimanale diretto all'aeroporto "Charles De Gaulle", da lì poi smistato verso mete internazionali. Il 26 dello stesso mese entra in vigore il trattato di Schengen, stipulato 12 anni prima anche con l'adesione italiana nell'omonima cittadina lussemburghese.<sup>17</sup> Questo trattato, grande passo in avanti verso l'integrazione europea, consente ai passeggeri in partenza e arrivo a Falconara di non sottoporsi ai controlli doganali; si viaggia con liberto verso o per la Germania, Francia, Belgio, Italia, Portogallo, Lussemburgo e Spagna. Il primo collegamento di linea internazionale si ha per Monaco di Baviera tramite l'Air Dolomiti, società con sede nell'aeroporto di Ronchi dei Legionari e rappresentante italiana del colosso tedesco Lufthansa. Questo volo, a partire dal 30 marzo, garantisce rapidi collegamenti internazionali con l'Europa e il mondo,

---

<sup>16</sup> Ibidem.

<sup>17</sup> Ivi, p. 99.

tramite coincidenze per New York, Chicago, Mosca, Hong Kong e Bangkok.<sup>18</sup>

Il 19 maggio 1998, il Consiglio della Regione Marche promulga la composizione del nuovo assetto societario di Aerdorica: la maggioranza delle quotazioni rimane pubblica (60%), mentre la parte restante va in mano ai privati. Le tre province di Pesaro-Urbino, Ascoli Piceno e Macerata confermano la loro adesione acquistando delle quote: rispettivamente di importo pari al 5,7%-2,7%-2%.<sup>19</sup> Nel Consiglio regionale si stabilisce anche l'aumento di capitale da uno a sei miliardi di lire, ripartito in 600 mila azioni: 2,4 di questi miliardi sono da riservare ai nuovi soci pubblici con la previsione di un secondo aumento, raddoppiando i già presenti 6 miliardi per arrivare ad una partecipazione privata pari al 80% del capitale sociale. Il 24 novembre, gli azionisti rinnovano il Consiglio dell'Aerdorica. Cinque dei nove componenti sono espressione di enti pubblici: Carlo Amicucci (presidente), Mario Antonelli, Umberto Bernardini (presidente della provincia di Pesaro-Urbino), Matteo Grifa (consigliere uscente, su indicazione dai Comuni aderenti al progetto) e Sandro Stimilli (consigliere uscente). I quattro privati sono invece Ennio Figini (dirigente aziendale), Giordano

---

<sup>18</sup> Ibidem.

<sup>19</sup> Ivi, p. 101.



Gironazzi (imprenditore calzaturiero), Sergio Pancrazi (capopilota Alitalia) e Giovanni Saronne (direttore API). È da segnalare che nello stesso giorno, la società riacquista il suo nome originale. Con la chiusura dell'aerobase militare istituita il 6 giugno 1960, l'aeroporto diventa civile a tutti gli effetti a partire dal 15 settembre 1998.<sup>20</sup> Questo ritiro dell'Aeronautica Militare offre l'opportunità di incrementare il traffico passeggeri e merci a favore delle Marche e delle regioni contermini. A partire dal primo luglio, attraverso i suoi Boeing B 737-200, la compagnia irlandese Ryanair, collega Falconara e Londra Stansted con voli quotidiani.

Il giorno 28 ottobre 1999 viene presentato il progetto per l'aerostazione del "terzo millennio", presso la facoltà di Ingegneria di Ancona, con protagonisti i progettisti italiani e tedeschi impegnati al lavoro sull'immagine del futuro aerostalo.<sup>21</sup> L'intenso programma, in sintesi, si propone di completare il progetto esecutivo entro il marzo 2000, appaltando l'opera nel primo semestre dello stesso anno. I lavori dovrebbero giungere al termine entro il 2002, affinché il "Raffaello Sanzio" possa toccare la quota del milione di passeggeri tra il 2005 ed il 2007. Il nuovo terminal è confermato nell'attuale area e si espanderà su

---

<sup>20</sup> Ibidem.

<sup>21</sup> Ivi, p. 104.

una superficie totale di dodicimila metri quadrati; quindi l'intero complesso si svilupperà ed amplierà sulla già esistente aerostazione.

La parte centrale assumerà la funzionalità di collegare gli elementi estremi più alti, ospitando uffici operativi, ristorante, bar negozi ed uffici di società di autonoleggio e diversi servizi.<sup>22</sup>

I primi mesi del nuovo Millennio vedono un grande incremento di passeggeri, superiore all'aumento della media nazionale. Nello scalo marchigiano transitano 290 mila utenti, con un incremento del 27,2% rispetto all'anno precedente.<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> Ibidem.

<sup>23</sup> Ibidem.

## Capitolo 2

### RAPPORTI CON LA POLITICA LOCALE E NAZIONALE

#### **2.1 Convegno Regionale: “il trasporto aereo, strumento di vitale interesse per l’economia regionale”**

Il 13 novembre 1978 ad Ancona si svolge un convegno regionale intitolato “Il trasporto aereo, strumento di vitale interesse per l’economia regionale”. Nel Palazzo della Provincia intervengono molte personalità di rilievo.

Il convegno si apre con l’intervento di Giuseppe Serrini, presidente della società Aerdorica, nel quale viene evidenziato un riflesso negativo della politica regionale dei trasporti: in particolare, lo sviluppo è bloccato da carenze infrastrutturali specialmente in ambito ferroviario ed aeroportuale.<sup>24</sup> Il dirigente poi prosegue sottolineando l’impegno degli enti e delle istituzioni locali ancor prima che la società fosse nata. Infatti, dati alla mano, dal 1962 vi erano tratte per Milano e Roma, dal 1968 era attiva la cosiddetta “dorsale adriatica” Taranto-Bari-Ancona-Venezia

---

<sup>24</sup> Convegno regionale organizzato dalla Regione Marche, Assessorato al Turismo e dalla S.r.l. Aerdorica, *Il trasporto aereo, strumento di vitale interesse per l’economia regionale*, 1978, p. 11.

curata dalla compagnia ATI. Dal 1962 al 1971, l'aeroporto ha vissuto una crescita costante, toccando il massimo delle merci trasportate con 124.697 kg nel 1970, cinquantunomila passeggeri ed un totale di 4614 voli registrati nel 1971. L'anno seguente questa crescita si è interrotta a causa della chiusura della "dorsale adriatica" e del sisma di Ancona<sup>25</sup>. Il terremoto ha avuto conseguenze devastanti per l'economia e le persone, data la sua intensità e la lunga durata; gli anconetani hanno assistito ad uno sciame sismico che si è protratto per mesi con scosse di intensità attorno al quinto grado Richter. Sotto vengono riportate le scosse più significative, accompagnate da centinaia di movimenti tettonici minori:

→ 4,8 Richter (25.01.72) ore 21.25

→ 5,1 Richter (04.02.72) ore 03.42

→ 5,1 Richter (04.02.72) ore 10.19

→ 5,1 Richter (05.02.72) ore 02.27

→ 4,8 Richter (05.02.72) ore 08.08

→ 4,8 Richter (05.02.72) ore 16.14

→ 4,8 Richter (06.02.72) ore 02.34

---

<sup>25</sup> F. Frezzotti, *Ancona '72: il terremoto*, Franco Frezzotti, REMEL, 1997, p. 278.

→ 5,1 Richter (14.06.72) ore 20.55.

Serrini prosegue sottolineando come, a livello di commissione parlamentare dal 1971, si sia iniziato ad a operare, oltre che a parlare in vista di una internazionalizzazione della struttura aeroportuali nazionali. Infatti, dal 1973 iniziano i lavori di ampliamento della struttura falconarese, ancora in fase di ripresa dopo i danni riportati dal sisma, lavori che garantiranno alle Marche la possibilità di sfruttare la posizione strategica dello scalo rispetto ai principali aeroscali dell'Adriatico.<sup>26</sup>

Conclusa la parte introduttiva del presidente dell'Aerdorica, interviene il presidente della Provincia di Ancona Torelli, che evidenzia come ci sia la necessità di evitare a tutti i costi la seconda penalizzazione della regione in ambito aeroportuale, dopo quella rifilata per le strutture autostradali e ferroviarie; attribuendo così alle Marche il ruolo di “cenerentola” a livello nazionale.<sup>27</sup>

Interviene quindi l'ingegnere Majone, il quale sottolinea la necessaria integrazione dei vari modi di trasporto creando dei veri e propri sub-sistemi tra di loro interagenti, in grado di garantire una maggiore redditività per ciascun sub-sistema. Con lui si schiera anche il Ministro

---

<sup>26</sup> Convegno regionale organizzato dalla Regione Marche, Assessorato al Turismo e dalla S.r.l. Aerdorica, *Il trasporto aereo, strumento di vitale interesse per l'economia regionale*, cit., p.16

<sup>27</sup> Ivi, p. 17.

dei Trasporti, l'Onorevole Ruffini, che inoltre afferma come nella maggior parte dei casi l'improvvisazione sia prevalsa sulla pianificazione settoriale.<sup>28</sup> Contro tale tendenza il ministro sottolinea che la Legge 825.73, attraverso investimenti e sostanziale valutazione del trasporto aereo complementare ed alternativo, possa dare una svolta per evitare futuri atteggiamenti irrazionali. La nascita di Aerdorica ha portato, secondo Ruffini, un grande vantaggio per la regione in ambito turistico-balneare, agricolo, industriale, artigianale e soprattutto portuale. Ruffini apre una parentesi per quanto riguarda il turismo, facendo riferimento alla realtà riminese: 25% di aliquota turistica deriva dalla riduzione dei tempi di viaggi, quindi aerei. Quando si parla di turisti, in particolar modo stranieri, si deve puntualizzare una estrema sensibilità della formula charter di fronte a instabilità politica, alla variazione dei costi e condizioni di handling.<sup>29</sup>

L'errore che spesso si commette nel settore è quello di confondere alcuni aeroporti geograficamente limitrofi come competitivi e non come complementari: infatti, gli aeroporti di Rimini e Pescara possono garantire allo scalo di Falconara una capacità allargata di offerte alternative.

---

<sup>28</sup> Ivi, p. 19.

<sup>29</sup> Ivi, p. 23.

Il convegno prosegue con l'esposizione di dati statistici nazionali da parte dell'assessore regionale Del Mastro: dati negativi per l'arrivo di turisti con l'aereo (10,8%, circa 4 milioni) di fronte al 17,2% con le ferrovie e il restante 70,7% con il trasporto su gomma. Dati negativi per l'aviazione civile che cresce più lentamente rispetto agli altri paesi industrializzati. Ruolo di vitale importanza viene attribuito ai tour operators, infatti ritornando all'esempio romagnolo: l'incidenza del movimento aereo sulla ricettività alberghiera, dati indicizzati al 1976, mostra come la provincia di Forlì abbia un rapporto di 109,6 passeggeri per 100 posti letto, in Abruzzo si ha il 36,4% mentre nelle Marche tale rapporto si ferma al 16,8%. Necessaria risulta l'esigenza di un'adeguata struttura aeroportuale in grado di interagire con gli enti locali.<sup>30</sup>

Il Presidente della Camera Commercio di Ancona, Ferranti, si collega al discorso aggiungendo che il trasporto su gomma sia un alto costo per la collettività, sia per il consumo in termini di carburante che in termini di percorrenza.<sup>31</sup> Esempio per una futura prospettiva si può osservare nell'aereo misto della Sea-board World Airlines, la quale garantisce una maggiore adattabilità e flessibilità aggiungendovi un container con fondo liscio e più leggero certamente diverso da quello che si intende per le

---

<sup>30</sup> Ivi, p. 32.

<sup>31</sup> Ivi, p. 37.

navi. Infine, conclude Ferranti, risulta necessario ridurre e redistribuire la concentrazione del traffico aereo verso aeroporti meno utilizzati, scrollando i grandi aeroporti dal peso della grande ed insostenibile affluenza e aiutando gli scali minori verso una via di sviluppo sostenibile.

Sul problema della concentrazione del traffico aereo si sofferma il consigliere regionale Marchetti, evidenziando i dati che su meno del 30% di aeroporti si svolge oltre il 90% del traffico aereo. A livello internazionale le compagnie straniere tendono sempre più a saltare gli scali italiani per inadeguatezza ed impreparazione dei maggiori aeroporti, quali Fiumicino e Malpensa.<sup>32</sup>

Prima di esporre tre osservazioni per un miglioramento dello scalo, Marchetti si chiede se il gioco, tutti questi investimenti, valga davvero la candela. Chiusa la parentesi riminese, il consigliere sottolinea come ci sia la necessità di sollevare il governo alla presentazione del tanto atteso piano aeroportuale nazionale.<sup>33</sup> Nello specifico a livello locale si devono approfondire i modi e strumenti di gestione dell'aeroporto, di conseguenza anche il ruolo che la società Aerdorica occupa. Infine, risulta doveroso evitare che costi derivanti dalla gestione gravino sulla collettività.

---

<sup>32</sup> Ivi, p. 45.

<sup>33</sup> Ivi, p. 49.



L'intervento del deputato Guerrini si collega direttamente a quanto detto da Marchetti, evidenziando come il problema sostanziale della Legge 825 sia l'essere "né carne né pesce", ovvero né congiunturale né di programmazione. Deve essere stabilito un rapporto concreto con il Governo e il Parlamento tramite il sottosegretario Accili.<sup>34</sup>

Prende parola il presidente dell'Ente turismo di Ancona Renzi, il quale non concorda con quanto detto da Marchetti riguardo Rimini: controbatte sottolineando come il 50% dei turisti nordici arriva in Romagna in bassa stagione, permettendo così a molti operatori alberghieri e turistici di essere operativi in quei mesi dove il turista italiano lavora. Nonostante Alitalia sia da sempre stata contraria ai voli Charters, Rimini e poche altre realtà italiane sono riuscite a mantenere una discreta fidelizzazione della clientela straniera, nordica in particolare. Le Marche non sono tra quelle poche realtà.<sup>35</sup> Difatti a livello regionale, si stanno perdendo i turisti stranieri, basti pensare che l'87% dei turisti marchigiani sono italiani, il turista del Nord Europa preferisce visitare la Jugoslavia o la Spagna. Proprio da quest'ultima si può vedere come la compagnia Iberia abbia creato una compagnia "figlia", la Spant-air che opera su base charter. Oltre ai turisti si sono perse e si perdono tutt'ora opportunità

---

<sup>34</sup> Ivi, p. 53.

<sup>35</sup> Ivi, pp. 57-61.

anche a livello commerciale, come il mercato inglese per quanto riguarda l'esportazione di arance: a causa della nostra inadeguatezza, gli inglesi sono costretti ad importarle da Israele.

Un'altra polemica si accende quando Santagata, rettore dell'Università di Ancona, offre la disponibilità dell'università nella progettazione e gestione della struttura, attaccando però AerDorica di non conoscere il progetto della pista.<sup>36</sup> La replica di Serrini arriva tramite la spiegazione di come la società abbia un ruolo promozionale e che sia stata esclusa da ingerenze nel sistema appalto-concessione. Il sindacalista Pergolotti si aggiunge a coloro che invocano scelte precise e coerenti del Governo. Egli prosegue chiedendo il superamento della visione settoriale. Pergolotti si chiede infine cosa si intende per "la realtà economica e marchigiana richiede?", esprimendo molti dubbi sull'ambiguità di tale espressione.<sup>37</sup>

L'intervento successivo è di Pizzi, rappresentante della compagnia ITAVIA. Pizzi ringrazia per l'invito ed evidenzia che la riapertura dell'aeroporto avverrà senza ILS, cioè senza quella radio assistenza la visibilità minima richiesta sull'aeroporto per consentire lo scalo agli aeromobili di linea. La visibilità perciò sarà di 2400 metri, il che,

---

<sup>36</sup> Ivi, pp. 61-65.

<sup>37</sup> Ivi, p. 66.

prendendo in esame il periodo stagionale di 181 giorni, significherebbe secondo i dati storici, che per almeno 90-100 giorni non si potrà scalare ad Ancona. Con il sistema ILS la visibilità minima sarebbe di 800 metri. Infine, Pizzi si lascia ad un commento agrodolce: la fortuna delle Marche risiede in Aldo Davanzali, marchigiano appunto. Il deputato Castellucci invocando Accili, denuncia il Governo per l'assenza e i continui rifiuti di proposte avanzate: con esempio del bestiame importato dall'estero via scalo di Venezia, dove la maggior parte degli animali arriva a destinazione senza vita. Sarebbe meglio sfruttare l'aeroporto di Falconara per tali operazioni.<sup>38</sup>

La parola passa all'ammiraglio Cimaglia, direttore L.M.A. e consigliere Aerdorica, che puntualizza come lo Scalo di Falconara abbia grandi opportunità di sviluppo sia per il turismo che per le merci. In particolare, per quest'ultime si collega il ruolo vitale che può avere il Porto di Ancona: ad esempio i motori per le navi provenienti dalla Germania potrebbero essere direttamente trasportati ad Ancona, invece di atterrare a Bologna, Milano e Roma riducendo i costi ed aumentando così la competitività locale.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> Ivi, pp. 68-72.

<sup>39</sup> Ivi, pp. 73-75.

Il Presidente della Regione Marche Massi, ritiene che tre o quattro aeroporti non possano risolvere l'esigenza nazionale di fronte ad un fenomeno di decentramento industriale "a misura d'uomo". A sostegno di quanto affermato aggiunge come sia inconcepibile lasciare opere incompiute, vedasi cantiere navale.<sup>40</sup>

Interviene Collini, direttore generale dell'aviazione civile, confermando il taglio dei fondi per il completamento della pista di rullaggio e riferisce che il sistema ILS sarà operato entro la fine dell'anno. La problematica generale è che si completino gli aeroporti e non ci siano poi degli enti o società in grado di occuparsi della gestione in maniera efficiente.<sup>41</sup>

Il taglio dei fondi per il completamento della pista di rullaggio è in parte giustificato dalla priorità nazionale di rifinanziare Roma e Milano che "stanno scoppiando", per una somma pari rispettivamente a 300 e 250 miliardi di lire. Si arriva così all'intervento del sottosegretario di Stato al Ministero Trasporti e Aviazione Civile Accili, che rimarca come non sono più accettabili interventi settoriali e curandone di conseguenza specifici interessi. Il senso della legge 825 risiede nel completamento delle opere iniziate anni prima e riguardo alla gestione si sofferma dicendo come ci sia la necessità di chiarire, attraverso leggi apposite le

---

<sup>40</sup> Ivi, pp. 76-77.

<sup>41</sup> Ivi, pp. 78-82.

modalità e attività di gestione affinché essa non gravi sulla tasca del contribuente, quindi della collettività.<sup>42</sup>

Dopo l'intervento di Accili arriva la comunicazione dell'assessore regionale ed avvocato Veranucci; è necessario unificare la tipologia degli interventi e finalizzare gli ingenti investimenti, che direttamente o indirettamente vengono attivati. Quando si effettua il confronto tra i tre aeroporti del medio Adriatico, Rimini-Ancona-Pescara, si applica un'impostazione che non tiene conto di indicazioni programmatiche e di assetto territoriale. Le Marche devono cogliere il vantaggio del porto e l'importanza dell'interconnessione commerciale tra la costa e il suo interno.<sup>43</sup>

L'analisi si sofferma sull'intervento del presidente dell'Aerborica Giuseppe Serrini alla conferenza regionale sui trasporti, avvenuta ad Ancona tra il 22 e il 23 Giugno 1978. L'intervento si apre con l'osservazione sullo squilibrio tra consumi pubblici e privati: dal 1957 al 1975 i consumi pubblici sono passati da 3.200 miliardi a 8.700 miliardi mentre quelli privati da 14.500 a 41.500 miliardi; squilibrio quindi negativo per il settore dei trasporti. Ciascun settore si è evoluto per conto suo seguendo una logica concorrenziale, finendo per ignorare i limiti

---

<sup>42</sup> Ivi, pp. 83-89.

<sup>43</sup> Ivi, pp. 90-94.

tecniche ed economiche propri di ciascun modo di trasporto. Tale logica concorrenziale si può osservare in pratica nel grande squilibrio tra trasporto merci su ferrovia e strada: rispettivamente di 10 tonnellate per chilometro su un totale di 25 miliardi di tonnellate e 226 tonnellate per chilometro su un totale di 86 miliardi di tonnellate.<sup>44</sup>

A questo squilibrio si aggiunge quello della spesa statale per le ferrovie, rimarcando il grande svantaggio delle regioni adriatiche: infatti il totale della spesa per reti ferroviarie per il Tirreno ammonta al 47,4% del totale contro il 22,4% dell'Adriatico. Nonostante sia stata concessa la classificazione dello scalo quale aeroporto internazionale da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, vige praticamente l'assenza dei voli internazionali poiché la larghezza inferiore ai 30 metri della pista non viene accettata dalle compagnie di assicurazione. A questa carenza se ne aggiungono altre, in particolare la deficienza della radio-assistenza e insufficienza degli impianti di aerostazione. L'intervento del Prof. Serrini si chiude con parole che vorrei riportare testualmente: "che questo auspicio, ch'io rinnovo qui a nome dei componenti del Consiglio dell'Aerodora, possa essere accolto senz'altro indugio, nella consapevolezza, che ritengo sia comune, che il decollo della Regione

---

<sup>44</sup> Ivi, pp. 98-106.

possa metaforicamente anche avvenire attraverso il decollo della nostra struttura aeroportuale.”<sup>45</sup>

## **2.2 Convegno Regionale “Ruolo e funzione dell’Aeroporto Raffaello Sanzio di Ancona nel sistema del trasporto aereo italiano”**

Tra il 6 e il 7 aprile del 1984 si tiene ad Ancona il secondo convegno oggetto di analisi. Due osservazioni si possono trarre dal titolo stesso: la prima riguarda il nome, infatti la struttura prende il nome del sommo artista urbinato proprio in occasione del cinquecentesimo anniversario dalla sua nascita (1483-1983). L’altra osservazione riguarda l’aggettivo “italiano”; non si parla più solamente della realtà regionale ma si sono ampliate le prospettive della realtà locale.

Nella parte introduttiva del convegno vengono esposti alcuni auspici riguardo l’aeroporto e le strutture connesse, come nuovi accordi con società di navigazione interna passando per l’incentivazione del traffico merci ad alto valore aggiunto. Altri riferimenti sono per l’acquisizione di un maggior volume di traffico turistico, per lo snellimento delle procedure autorizzative necessarie per l’atterraggio degli aerei privati,

---

<sup>45</sup> Ivi, p. 106.

estensione dell'orario di apertura ed infine la formazione di una legge che disciplini i contributi regionali destinati al settore di interesse.

La parte che segue riguarda la sintesi dell'intervento dell'ingegnere Bruno Salvi, dirigente generale capo del servizio aeroporti della direzione generale dell'aviazione civile: occorre inserire l'aeroporto nel tessuto regionale per ottenere la sua massima utilità.<sup>46</sup>

Prende parola l'ingegnere Giuseppe Maritano, responsabile del Sottoprogetto Trasporto Aereo P.F.T. del Consiglio Nazionale delle Ricerche di Roma, affermando come il problema di fondo risieda nell'atteggiamento monopolistico della compagnia di bandiera Alitalia. Inoltre, è necessaria una riorganizzazione della pubblica amministrazione che infierisce sul sistema dell'aviazione civile ed è evidente come ci sia una scarsa integrazione con trasporti terrestri. Un ruolo centrale potrebbe essere svolto dallo sviluppo dei voli cosiddetti di "terzo livello" a bassa densità di passeggeri, meno di quaranta posti, con costi proporzionalmente alti e servizi di bordo ridotti e limitati all'essenziale.<sup>47</sup>

Per contrastare il comportamento monopolistico dell'Alitalia si devono

---

<sup>46</sup> Convegno organizzato dalla Regione Marche, Giunta Regionale, *Ruolo e funzioni dell'Aeroporto Raffaello Sanzio nel sistema del trasporto aereo italiano*, 1984, pp. 13-22.

<sup>47</sup> Ivi, pp. 23-32.



attuare le necessarie agevolazioni contrattuali per compagnie che non siano di bandiera.

A tale atteggiamento di ostruzionismo si aggiunge anche l'insensibilità ed assenza politica sul tema, secondo l'Onorevole Gaetano Morazzoni, Presidente dell'Assaeroporti, (Associazione Italiana Gestori Aeroporti e Servizi Aeroportuali). Anch'egli concorda con Maritano sul fatto che il terzo livello sia essenziale per lo sviluppo di aeroporti minori e secondari quali il Raffaello Sanzio, a condizione che i bilanci delle varie società o enti di gestione siano in pareggio altrimenti vi sarebbe l'inutilità di tali operazioni. Esempio di come le autonomie locali siano riuscite e riescano a svolgere quelle funzioni dove le braccia dello stato non siano e non sono in grado di arrivare si può osservare nella SEA di Milano.<sup>48</sup>

Il Dottor Gianni Verga, F.I.L.A.C.-C.I.S.L., sposta l'attenzione sull'aviazione generale e sul suo apporto nello sviluppo dell'aeroporto marchigiano. Verga prosegue che non ci sarà nessun eccesso di aeroporti se per ogni aeroporto ci sarà un utilizzo adeguato alle relative capacità industriali locali.<sup>49</sup>

L'ingegnere di Aeritalia, Domenico Ferreri, interviene sottolineando come il problema principale dei produttori di velivoli sia il fatto che essi

---

<sup>48</sup> Ivi, pp. 33-40.

<sup>49</sup> Ivi, pp. 41-47.

non possono considerare solo il mercato interno per vendere i propri prodotti. Il lato negativo degli aeroporti che operano esclusivamente o accessoriamente voli di terzo livello risiede nell'inquinamento, acustico e scarico di gas combustibili. Oltre all'Alitalia, anche l'attuale normativa europea ostacola lo sviluppo dei voli di terzo livello, causa lunghe procedure di autorizzazioni.<sup>50</sup>

Secondo il parere del Dottor Walter Molinari, Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree (ANAMA), gli aeroporti secondari quale il "Raffaello Sanzio", sono essenziali per lo sviluppo di una rete aerea per trasporto di merci: sia come sussidiari ai due principali di Fiumicino e Malpensa, sia come protagonisti riguardando la produzione industriale.<sup>51</sup> L'ingegnere Federico Quaranta, Direttore Generale e Capo del Servizio Trasporti Aerei, prende parola ed evidenzia una situazione molto preoccupante: "mi sono reso conto sostanzialmente confrontando la situazione italiana con quella degli altri paesi d'Europa, che noi per tanti anni abbiamo parlato sempre di aeroporti, ma non abbiamo parlato molto di trasporto aereo", rimarcando una netta distinzione fra voli di primo, secondo e terzo livello. Il suo ragionamento porta all'affermazione che

---

<sup>50</sup> Ivi, pp. 48-54.

<sup>51</sup> Ivi, pp. 55-60.

non sono troppi gli aeroporti in Italia ma sono pochi gli aerei che volano ed atterrano nella penisola.

Risulta necessario affiancare parallelamente al programma degli aeroporti, il rispettivo programma dei trasporti, poiché è l'aeroporto che discende da una esigenza di trasporti e non viceversa. Il pluralismo di vettori deve essere al centro dell'attenzione, sia per evitare prezzi monopolistici, sia per offrire al cliente una vasta scelta di destinazioni turistiche e alle varie realtà produttive una vasta opportunità di sbocchi commerciali.<sup>52</sup>

L'ingegnere Bruno Salvi sottolinea come un ruolo di vitale importanza sarà svolto dai velivoli ATR 42 ma con la necessità di ridurre determinate penalizzazioni di carattere fiscale: infatti la percentuale per macchine leggere fino a 600 HP sale al 38, mentre per velivoli di potenza superiore ci si ferma al 18%. Egli afferma inoltre, che tutti sono d'accordo in sede tecnica e politica che lo stato non debba gestire ma solo programmare e controllare, il punto di disaccordo si ha sulla modalità di questa programmazione e controllo.<sup>53</sup>

Prende parola il ragioniere Alfio Bassotti, assessore regionale ai trasporti, si sofferma sulle moderne caratteristiche tecniche del Raffaello Sanzio, le

---

<sup>52</sup> Ivi, pp. 61-66.

<sup>53</sup> Ivi, pp. 71-73.

quali consentirebbero l'atterraggio di qualsiasi veicolo commerciale passeggeri o merci. Di seguito l'assessore elenca i servizi che l'aeroporto offre:

- a) voli di linea
- b) voli charter
- c) trasporto merci
- d) attività connesse alla presenza di aeroclub e in genere attività sportive
- e) attività lavorative specie connesse con l'agricoltura
- f) protezione civile e assistenza sanitaria

Problemi di gestione di un aeroporto di terzo livello non sono affatto da sottovalutare: difatti manca al momento una direttiva che indichi le caratteristiche fisiche di un aerodromo di terzo livello ma questo problema non si pone per Ancona dato che le sue caratteristiche sono superiori al minimo richiesto in ogni ambito. Il problema invece, riguarda la gestione manageriale delle strutture e degli impianti già realizzati. Anche in questo caso una socializzazione dei costi deve mirare, non a singoli e casuali interventi, ma bensì programmati e riguardanti infrastrutture e l'esercizio del servizio antincendio.<sup>54</sup>

---

<sup>54</sup> Ivi, pp. 82-100.

Dopo il preavviso di delicata gestione, Bassotti espone le caratteristiche del trasporto aereo di terzo livello, prendendo come esempio empirico la realtà statunitense. Il trasporto di terzo livello si fonda su aeroplani a turboelica di nuova concezione, il modello più realistico attualmente è il già citato ATR 42, che permette un minor costo di manutenzione e il risparmio medio stimato sul carburante del 30%. Vengono esposte di seguito ognuna delle dieci caratteristiche che riguardano il mercato del trasporto aereo del terzo livello:

- 1) alto turn-over (alta mortalità e natalità) delle società che gestiscono il terzo livello
- 2) profitti scarsi spesso neppure sufficienti per effettuare ammortamenti a prezzi concorrenti
- 3) ricorrenti problemi finanziari delle società che spesso determinano la chiusura delle aziende per illiquidità.
- 4) manager molto aggressivi ed abili, pena la morte della società
- 5) strutture decisionali molto snelle che consentono di adeguarsi rapidamente ai mutamenti della domanda
- 6) forte spirito pionieristico che coinvolge lavoratori e manager
- 7) scarsa o nulla sindacalizzazione dei lavoratori

8) paghe minori rispetto a quelle delle grandi compagnie

9) disponibilità dei lavoratori e carico di lavoro molto maggiore che nelle grandi compagnie

10) lunghe distanze, ostacoli naturali, reti ferroviarie e stradali non sviluppate come in Europa stimolano la domanda<sup>55</sup>

L'esperienza americana conferma che il successo su determinate rotte dipende esclusivamente dagli orari dei voli e dalle coincidenze con i voli delle maggiori compagnie, i cosiddetti "feeder-flight". Per quanto riguarda la politica aeroportuale della C.E.E., la corte di Giustizia europea ha stabilito nel 1974 che l'art.2 del Trattato di Roma si applica anche al trasporto aereo. Nel giugno del 1983 il Consiglio dei Ministri della C.E.E. ha emanato una direttiva sui servizi aerei interregionali. In Italia si dovranno prendere politiche armonizzate riguardo alla gestione degli aeroscali, al fine di evitare rovinose guerre fra aeroporti vicini per sottrarsi il traffico esistente invece di stimolarne nuovo.<sup>56</sup>

Per le Marche in particolare è necessaria una nuova politica tariffaria attraverso l'abbattimento di costruzioni di tariffe sia sui collegamenti tra due città non servite da un volo diretto, sia nel caso l'utente voglia

---

<sup>55</sup> Ibidem.

<sup>56</sup> Ibidem.

servirsi di un volo diverso da quello non stop: ciò funge da ulteriore stimolo allo sviluppo della domanda di trasporto aereo. Gli interventi della Regione Marche per l'aeroporto di Ancona-Falconara nel periodo 1979-1983 ammontano ad un totale finanziamenti di 1.100 milioni di lire: 50 milioni (1979) per il ripiano del deficit della Società Aerdorica; 300 milioni (1981) per l'acquisto di materiale e ripiano del deficit di bilancio della Società Aerdorica, in vista della ripresa dell'attività dell'aeroporto avvenuta nel luglio 1981; lire 600 milioni (1983) di cui 300 milioni a favore della Società Aerdorica per acquisto di materiale e contributi in conto esercizio e ripiano del deficit e lire 300 milioni, sempre a favore della Società, per la realizzazione, nell'ambito dell'aeroporto, di opere ad adibire a scuola di pilotaggio, ricovero degli aeromezzi, officina, bretelle di raccordo ed impianti di rifornimento di carburante.<sup>57</sup>

Da sottolineare è la Proposta della Regione di formare una nuova società che si occupi proprio dei finanziamenti riguardanti l'aeroporto (1.800 milioni di lire per il biennio 1984-1985 e successivo triennio). Da risolvere assolutamente è il problema delle strozzature causate da un carente servizio di rifornimento carburante, che causa mediamente un costo maggiore del 5% rispetto alla vicina Rimini.

---

<sup>57</sup> Ibidem.

Prende parola di nuovo il Prof. Serrini, elencando tre richieste da attuare il prima possibile: la prima riguarda la necessità di aprire l'aeroporto con orario continuato per i voli charters, evitando così ogni volta richieste di autorizzazione di atterraggio. Prosegue poi con la necessità del servizio doganale per voli internazionale e invita all'apertura dell'area "duty-free shops" che giace pronta da oltre un anno ormai.<sup>58</sup>

Il prossimo intervento si basa su dati molto che riguardano il traffico passeggeri-merci e accordi con compagnie aeree straniere. Il Dottor Franco Ferranti, Presidente della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Ancona, si sofferma sul fatto che la maggior parte delle merci marchigiane abbiano destinazioni transoceaniche, in particolar modo Stati Uniti e Canada (55-60%), queste merci partono prevalentemente da Fiumicino arrivando a destinazione con trasporto su gomma. Ferranti, per concludere, rivela in anteprima prossimi accordi con compagnie britanniche, austriache e bavaresi.<sup>59</sup>

Il Ragioniere Renzi rimarca come ci sia una carenza di tour-operators marchigiani, come se fosse un lavoro di seconda fascia. Per affrontare

---

<sup>58</sup> Ivi, p. 113.

<sup>59</sup> Ivi, pp. 127-134.



tale lacuna serve creare dei consorzi tra agenzie di viaggi locali attraverso un grande agente manageriale produttore, di marketing.<sup>60</sup>

Il Dottor Carlo Albero Del Mastro, Presidente della Finanziaria Regionale Marche S.p.A., circoscrive il proprio intervento attraverso due considerazioni: la prima riguarda la mancante concretezza dell'apparato produttivo e finanziario regionale, prima che quello politico, per dare vita ad una crescita aeroportuale. La seconda riguarda le attività di supporto e partecipazione; la decisione compete al Governo e al Consiglio Regionale. La So.Ge.S.A.M. presenterà alla F.R.M., ogni anno un budget e successivamente un rendiconto o un bilancio finale che verrà trasmesso alla Regione per opportuna informazione.<sup>61</sup>

La Commissione Trasporti del Partito Socialista Italiano, attraverso le parole del Dottor Gianni Ciotti, esprime la soddisfazione del fatto che la società Aerdorica dopo due anni si stia portando al punto di pareggio seppur con un importante contributo regionale. Urgente è necessità di almeno un altro volo di linea per coprire i costi fissi degli impianti, inoltre occorre completare l'acquisto di quella attrezzatura necessaria per permettere l'atterraggio di ogni tipo di aereo. Il Signor Lolli Carlo, portavoce di Settore Trasporti Aereo FILT-CGIL Nazionale, interviene

---

<sup>60</sup> Ivi, pp. 136-140.

<sup>61</sup> Ivi, pp. 141-143.

ed evidenza come non sia mai stata fatta una politica del trasporto in Italia da parte delle autorità di governo, ci si è ritrovati di conseguenza con un solo nome in ambito aeroportuale: Alitalia. Gli investimenti devono essere studiati in maniera più attenta ed approfondita rispetto al passato. Per far ciò occorre sciogliere il nodo del dualismo fra vettore e assistenza portuale, eliminando i conflitti causati anche dai costi eccessivi di servizi che causano le alte tariffe. L'Italia rientra in quei pochi paesi dove si ha un'agguerrita concorrenza a livello internazionale ed intercontinentale, contrapposta ad un monopolio nazionale con a capo la compagnia di bandiera Alitalia.<sup>62</sup>

Il Segretario Regionale FIT-CISL, il Signor Alberto Giorgi, ritiene attraverso il suo intervento che, gli investimenti già fatti siano più che sufficienti per un miglioramento dell'attività aeroportuale, sia di traffico che di servizi connessi. Egli riporta anche tre questioni di diverso genere: la prima riguarda un problema della politica consistente nel ritardo accumulato dalla Regione per l'approvazione della L.R. di modifica della Società di Gestione dei Servizi a terra Aerdorica S.r.l. in So.Ge.S.A.M., oltre a fissare il ruolo che l'aeroporto sia preposto a svolgere. I due successivi riguardano l'ambito gestionale e l'impegno generale da parte di tutti gli enti e società interessate. Nella gestione, secondo Giorgi,

---

<sup>62</sup> Ivi, pp. 144-152.

mancano la volontà e grinta per lo sviluppo, forse derivanti dalla paura di affrontare situazioni troppo lontane dalla sfera dell'amministrazione ordinaria.<sup>63</sup>

L'ingegner Quaranta denuncia il comportamento di Alitalia, poiché ostacola lo sviluppo del terzo livello italiano facendo attendere altri tre anni per l'immissione dei nuovi ATR 42 nella propria flotta.

Il parere del Signor Sandro Stimilli, portavoce della Sezione Trasporti del Partito Comunista Italiano Comitato Regione Marche, è circoscritto nelle seguenti parole: “sono molto imbarazzato nel fare questo intervento. [...] Sono imbarazzato perché mi pare che il discorso che stiamo sviluppando è uno di quei discorsi abbastanza tradizionali, in cui l'espressione del desiderio vince ogni altra considerazione e analisi oggettiva della situazione. [...] “avrei voluto sentire dati scientifici sullo studio dei flussi dei traffici che invece si ipotizzano; così come avrei amato moltissimo sentire il programma regionale per lo sviluppo e la promozione del turismo”.<sup>64</sup>

Prima di lasciare la parola al Presidente della Giunta Regionale Marche, Emidio Massi, Stimilli sottolinea come l'idea di finanziare la società di gestione dell'aeroporto con i fondi prelevati dalla 151, sia totalmente

---

<sup>63</sup> Ivi, pp. 164-167.

<sup>64</sup> Ivi, p. 181.

inadeguata poiché andrebbe a togliere i già pochi fondi per il trasporto locale. Massi sottolinea la necessità di ammodernamento delle aziende locali in ambito tecnologico per stare al passo con i tempi insieme all'esigenza di offrire un pacchetto turistico adeguato all'estero. Si deve considerare che il turismo marchigiano sia molto differente da quello romagnolo, sia come età dei visitatori, sia come paesaggi e strutture che si possono offrire. Rispondendo alla denuncia riguardante la 151, Massi garantisce che i fondi non saranno toccati e quindi lasciati al trasporto su gomma. Infine, egli si espone con chiarezza contro la regionalizzazione della gestione aeroportuale che andrebbe a creare solamente una carenza di agilità e snellezza.<sup>65</sup>

Il Vicepresidente del Consiglio Regione Marche, il Dottor Mario Fabbri, chiude il convegno regionale ringraziando tutti i partecipanti della collaborazione e sollecita la classe imprenditoriale marchigiana ad un maggiore processo di sensibilizzazione complessiva.<sup>66</sup>

---

<sup>65</sup> Ivi, p. 182.

<sup>66</sup> Ivi, p. 203.

## Capitolo 3

### LE COMPAGNIE AEREE CHE HANNO CONTRIBUITO ALL'EVOLUZIONE DELL'AEROPORTO

#### 3.1 Transadriatica S.p.A.

Nell'ultimo capitolo, vengono analizzate le società, in particolare le compagnie aeree che hanno contribuito e continuano a contribuire allo sviluppo dell'aeroporto di Falconara.

La Transadriatica S.p.A., considerata una fra le prime compagnie aeree in Italia, viene fondata ad Ancona il 5 settembre 1925 con capitale sociale di 150 mila lire dai fratelli Morandi: Mario, Renato e Corrado.<sup>67</sup> La sede inizialmente in piazza S. Maria n.2 in Ancona, il 16 ottobre 1926 viene trasferita a Venezia. Nel tempo, la Transadriatica conquista una rete estesa fino a tremila chilometri senza incidenti degni di segnalazione. La storia dei fratelli Morandi passa inevitabilmente attraverso la passione di Renato che, ironia del destino, muore proprio investito da un aeroplano sul campo di volo di Centinelle. Il primo collegamento della società è Venezia-Vienna a giorni alterni, successivamente questa tratta inizia a fare scalo a Klagenfurt (Austria), associando nella gestione della linea la

---

<sup>67</sup> F. Gualdoni, *Il lungo volo delle Marche*, Humana, 2001, p. 155.

compagnia di bandiera austriaca OLAG. Il 20 novembre 1927 la Transadriatica ottiene la convenzione di gestire la tratta Roma-Venezia-Vienna, per un periodo di dieci anni anche nella stagione invernale. Nelle altre ambite tratte rientra anche lo scalo anconetano di Loreto dal 1° giugno 1928, preferito a Jesi per la posizione migliore rispetto alla rete ferroviari diretta a Bari. Il 28 maggio 1932 nasce la linea aeromarittima: Monaco-Venezia-(Ancona)Loreto-Bari-Brindisi-Alessandria d'Egitto, quest'ultima tappa operata dalla motonave Victoria del Lloyd Triestino. Dopo la parentesi della Seconda Guerra mondiale viene ricostituita la Società e si inaugura la linea trisettimanale Venezia-Ancona-Pescara-Brindisi-Catania.<sup>68</sup>

### **3.2 S.I.S.A. – Ala Littoria**

Nel 1922 i fratelli Cosulich costituiscono la Società Italiana Servizi Aerei (SISA), aprendo il primo servizio aereo regolare italiano sulla linea Torino-Pavia-Venezia-Trieste il 1° aprile 1926. A partire dal 1931, l'idroscalo di Ancona viene inserito nella linea giornaliera Trieste-Zara-Ancona e dal 16 giugno 1935 l'Ala Littoria attiva da Falconara la prima linea civile Ancona-Roma, impiegando i Caproni Ca 97 dotati di tre

---

<sup>68</sup> Ivi, p. 156.

motori e successivamente sostituiti dai Savoia-Marche SM 71 ed SM 73.<sup>69</sup>

Negli anni Quaranta, si presenta la seguente situazione negli “aeroporti” marchigiani elencati in ordine di importanza: Jesi, Fano, Falconara, Loreto, Macerata (Pollenza-Sforzacosta) e Fermo (Marina Palmense). Tutti questi aeroporti sono sotto la giurisdizione dell’Aeronautica militare ma anche aperti al traffico civile e turistico. Ci si può chiedere come mai vi erano tutte queste piste di atterraggio in una regione relativamente piccola come le Marche: il motivo risiede nella poca affidabilità dei motori dell’epoca e quindi c’era la necessità di avere molti punti di riferimento in caso di guasto o altre emergenze.<sup>70</sup>

### **3.3 ITAVIA**

La Società viene fondata e guidata dal dr. Guido Mancini nel 1958 ed ebbe vita breve a causa di un incidente aereo sopra l’Isola d’Elba, quando il suo quadrimotore De Havilland urta contro un’altura.<sup>71</sup> La commissione d’inchiesta stabilisce che nessuno dei due piloti fu in possesso dell’abilitazione all’IFR (Instrument Flight Rules). L’8 luglio i

---

<sup>69</sup> Ivi, p. 159.

<sup>70</sup> Ibidem.

<sup>71</sup> Ivi, p. 172.

primi DC 3 dell'Itavia si stratificano nel tessuto economico-sociale delle Marche lungo la tratta Ancona-Pescara-Roma.<sup>72</sup>

Il 13 giugno 1962, gli enti anconetani accolgono le proposte della compagnia per un doppio collegamento da Ancona per Roma e Milano. Tutto viene smorzato un'altra volta, quando il DC 3 dell'Itavia si schianta contro una montagna vicino a Sora in provincia di Frosinone, dove lo stesso Mancini perde la vita. Il periodo successivo risulta molto travagliato per l'Itavia tra malintesi e ridimensionamenti, fino a quando non si fa avanti l'avv. Aldo Davanzali, subentrando nella Società in qualità di presidente ed azionista di maggioranza. Il volo diretto andata e ritorno da Ancona-Falconara per Roma viene inaugurato il 1° novembre 1968 con frequenza bisettimanale.<sup>73</sup> La Compagnia arriva a coprire una rete di 9.433 chilometri, con un totale di 21 scali, quello di Ancona compreso, grazie anche all'acquisto dei nuovi DC 9/10. La cattiva sorte perseguita la compagnia: il velivolo Fokker F 28 si schianta su un edificio a due piani durante la fase di avvicinamento all'aeroporto di Torino-Caselle, causando la morte di trentasei persone. Rimanendo sul tema degli incidenti, l'ultimo e fatale incidente è connesso al disastro di Ustica. Alle ore 18 59' 57'' del 27 giugno 1980 si perdono contatti radio

---

<sup>72</sup> Ibidem.

<sup>73</sup> Ivi, pp. 162-164.



e il radar non segna la presenza del DC 9 targato I-TIGI dell'Itavia nei cieli presso la piccola isola di Ustica. Non è certamente questa la sede di discussione sulle cause di questo incidente ma l'unica cosa che si può affermare con dati tecnici è che la tesi del cedimento strutturale sia inadeguata per i seguenti motivi: si evidenzia che l'aereo abbia sostenuto le debite revisioni secondo una particolare calendarizzazione ogni cento ore, ogni 1800 ed ogni diecimila ore per la revisione totale. Nell'incidente perdono la vita i quattro membri dell'equipaggio e i settantasette passeggeri.<sup>74</sup>

Nel maggio 1981, l'intera flotta della Compagnia viene sottoposta a controlli da parte del Registro Aeronautico Italiano (RAI). L'Itavia si trova sotto scacco, dal momento che tutti i velivoli dovranno essere sottoposti ad una manutenzione straordinaria, indipendentemente dal fatto se le certificazioni siano scadute o meno, per il troppo tempo trascorso senza ore di volo.<sup>75</sup> Quindi dal 10 dicembre, si sospendono tutti i voli fino al chiarimento dei fatti avvenuti sopra i cieli di Ustica ma le risposte tardano ad arrivare: Davanzali e soci si trovano nella situazione di dover vendere la flotta composta da undici aerei al miglior offerente.

---

<sup>74</sup> Ivi, p. 165.

<sup>75</sup> Ivi, pp. 166-167.

### **3.4 Alitalia – A.T.I. -Avianova – Aermediterranea**

La compagnia di bandiera italiana Alitalia, con sigla IATA AZ, nasce l'8 giugno 1946. Tre anni dopo assorbe la Linee Aeree Territoriali Italiani (LATI), portando così la propria flotta ad un totale di 38 velivoli e coprendo una rete estese per oltre 76 mila chilometri.<sup>76</sup> Gli anni seguenti sono caratterizzati da continue espansioni tramite filiazioni: con la Società Aerea Mediterranea (SAM) nel 1959, l'Aero Trasporti Italiani (ATI) nel 1964 e nel 1981 con l'Aermediterranea. I numeri parlano da soli: allo scadere dei quarant'anni di attività (1986), Alitalia trasporta oltre 185 milioni di passeggeri, i suoi aerei hanno trascorso ben 3.192.121.708 chilometri equiparati ad oltre 80 mila circonferenze terrestri.<sup>77</sup>

Prima della filiazione, l'ATI fa da degno contraltare al colosso Alitalia, portando i suoi passeggeri ad un milione dopo neanche quattro anni di attività. L'Aermediterranea, funzionale ed operativa dal luglio 1981, si può ritenere essere “figlia” dell'Alitalia, con l'apporto di capitale pari all'80%, e dell'ATI, con l'apporto del restante 20%. Questa compagnia esegue il volo diretto Milano-Falconara-Pescara, arrivando a gestire una flotta di sette DC 9, due dei quali consegnati entro il 1982. L'altro e terzo

---

<sup>76</sup> Ivi, p. 167.

<sup>77</sup> Ibidem.

vettore del gruppo che fa scalo ad Ancona-Falconara, l'Avianova con sigla IATA RD, viene costituita dall'Alisarda il 18 dicembre 1986. Inizia ad essere operativa a partire dal 1° agosto 1987, subito dopo aver ricevuto il primo dei tre ATR 42 ordinati. Il piano della compagnia è quello di entrare nelle reti "non sfruttate" totalmente o parzialmente. L'Alitalia entra come socio al 50% dei pacchetti azionari trasferendovi tutti gli ATR 42 appartenenti all'ATI in precedenza incorporata. Dopo aver rilevato rotte della compagnia Aliblu Airways BQ, l'Avianova conclude il suo periodo di assestamento ed arriva a gestire nella propria flotta nove ATR 42, quattro ATR 72 e cinque Fokker F 70.<sup>78</sup>

A livello nazionale le politiche di Alitalia hanno ostacolato e rallentato lo sviluppo del terzo livello ad esempio mentre a livello internazionale ed intercontinentale ha sempre mantenuto livelli di affidabilità e prestigio non invidiabili a nessuno. "La tecnologia è al servizio della sicurezza.": non si tratta di uno spot pubblicitario o di un obbligo legale imposto da severe norme ma di una specie di biglietto da visita di Alitalia. Il futuro del trasporto risiede nell'aereo, poiché al giorno d'oggi il viaggiatore necessita di spostarsi di più impiegando il minor tempo possibile.<sup>79</sup>

---

<sup>78</sup> Ivi, pp. 168-169.

<sup>79</sup> Ibidem.

Al 31 dicembre del 1999 Alitalia registra una flotta da 155 velivoli: dieci di loro sono Boeing B 747-200, un B 747-200F cargo, otto MD 11, ventiquattro Airbus A 320 e A 321-100, nove Boeing B 767-300ER, cinquantaquattro MD 80, trentacinque MD 82, quattordici ATR 42 con altri diciotto Airbus A 320 ordinati per il 2000 e il 2001. Il “Master cooperation agreement, accordo mastro di cooperazione” con la compagnia KLM, non si concretizza per lo mancato sviluppo del Malpensa e del ritardo della totale privatizzazione dell’Alitalia stessa.<sup>80</sup>

### **3.5 Ryanair**

La compagnia aerea irlandese Ryanair, sigla IATA: FR, si colloca subito dopo la British Airways in Inghilterra per volume passeggeri. A partire dal 1° luglio del 1999 i suoi Boeing B 737-200 bireattori volano quotidianamente sul Raffaello Sanzio per Londra. Viene fondato nel 1985 con sede legale nei pressi della capitale irlandese Dublino, sceglie l’aeroporto di Londra Stansted per le tratte con la Penisola. La sua flotta è composta esclusivamente dai Boeing B 737-200 ai quali presto si andranno ad aggiungere quarantacinque nuovi Boeing 737-800, i quali al giorno d’oggi sono il modello di velivolo più utilizzato nell’ambito

---

<sup>80</sup> Ivi, pp. 169-170.

dell'aviazione civile. La peculiarità di questa compagnia è stata quella di essere la prima vera e propria “low cost” d'Europa, raggiungendo con l'esercizio 1998-1999 chiusosi il 31 marzo '99, il traguardo dei 4,9 milioni di passeggeri, oggi mensilmente transitano almeno quattordici milioni di persone nei suoi Boeing B 737-800.

## CONCLUSIONI

La posizione dell'aeroporto "Raffaello Sanzio" risulta strategica per la sua collocazione centrale sul litorale adriatico. Le strutture sono più che sufficienti a soddisfare la domanda, quindi per esclusione si può affermare che il problema risiede nel capitale umano e nella sua abilità a prendere decisioni razionali e gestionali adeguate. Il valore aggiunto, seppur necessario per la crescita, risiede nella promozione dei paesaggi marchigiani e limitrofi per ambire ad una quota sempre maggiore di turisti stranieri, soprattutto del Nord Europa.

Come si è già sottolineato più volte nei due convegni regionali del 1978 e 1984, occorre una forte collaborazione di tutti, siano essi direttamente o indirettamente coinvolti. Il trasporto aereo soddisfa le esigenze di un passeggero moderno: spostarsi di più impiegando il minor tempo possibile.<sup>81</sup>

---

<sup>81</sup> Ivi, p. 172.

## BIBLIOGRAFIA

F. Frezzotti, *Ancona '72: il terremoto*, Franco Frezzotti, REMEL, 1997

F. Gualdoni, *Il lungo volo delle Marche*, Humana, 2001

Convegno regionale organizzato dalla Regione Marche, Assessorato al Turismo e dalla S.r.l. Aerdorica, *Il trasporto aereo, strumento di vitale interesse per l'economia regionale*, 1978

Convegno organizzato dalla Regione Marche, Giunta Regionale, *Ruolo e funzioni dell'Aeroporto Raffaello Sanzio nel sistema del trasporto aereo italiano*, 1984