



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

Resa o rilancio?

Recentemente, in occasione della presentazione di uno dei tanti prestigiosi appuntamenti congressuali che si tengono in città, è emerso il **disagio crescente** per la scarsità di collegamenti diretti tra Firenze e l'Europa e si è arrivati ad affermare che se proprio non c'è niente da fare, perlomeno si cerchi di migliorare il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Pisa. Questa sorta di dichiarazione di resa veniva pochi giorni dopo la firma del decreto ministeriale di approvazione del masterplan del "Vespucci" presentato all'opinione pubblica in certe dichiarazioni provenienti da ambienti istituzionali in modo piuttosto negativo, alimentando un'immagine del tutto distorta delle prospettive dello scalo.

Tale decreto, al quale dedichiamo le pagine centrali di questo numero, è certamente troppo "cervellotico". Per quanto riguarda certi adempimenti che dovrebbero accompagnare la realizzazione delle opere, è del tutto sproporzionato ed inopportuno, così come era stato per il parere della Regione Toscana dello scorso aprile. In sostanza però dal decreto è arrivato il riconoscimento della situazione ambientale **estremamente positiva** del "Vespucci" ed il via a tutti i progetti del masterplan, la cui realizzazione è adesso nelle mani degli enti preposti a livello locale.

Non è vero quindi che per la situazione dello scalo fiorentino non c'è più niente da fare. Tutt'altro. Le preoccupazioni per i problemi del "Vespucci" sono fondate e giustificate dall'involuzione dei voli, la stasi del traffico, i crescenti problemi operativi indotti dalla pista corta e penalizzata. Ma questo non può indurre ad allargare le braccia rassegnati. Deve spingere chi ha veramente a cuore le sorti di Firenze ad accelerare l'adeguamento dello scalo con le opere del masterplan e gli altri interventi non compresi in tale atto, a cominciare da una pista più funzionale alle esigenze dei nuovi jet che devono sostituire i BAe.146 sulle rotte europee. Insomma, in questa città di cantieri, si dia il via ai lavori per l'aeroporto. Anche perché è **del tutto inutile** ragionare di piani strategici, di nuovi spazi espositivi e congressuali, di strategie per la competitività internazionale dell'area fiorentina e della Toscana se non si scioglie il nodo del "Vespucci".

La redazione

zioni imposte dall'attuale pista corta e penalizzata, come già avviene per i voli Alitalia operati con lo stesso velivolo.

Chiude la base tecnica?

Con l'uscita di scena dei BAe.146 sarà probabilmente chiusa la base tecnica realizzata sul "Vespucci" dalla Meridiana nel 1993 appositamente per assistere i jet regionali della BAE Systems. Per la nostra città sarà però una perdita dolorosa perché la base Meridiana può essere annoverata tra i poli di **alta tecnologia** della piana di cui spesso si parla: in essa si sono formati e lavorano tecnici e professionalità specializzate, si sono creati numerosi posti di lavoro e spesso funge da punto di riferimento per l'assistenza tecnica ad altre compagnie aeree. I nuovi Airbus in arrivo per la sostituzione dei BAe.146 saranno gestiti direttamente dalla sede centrale di Olbia e Firenze non sarà più base tecnica della compagnia, ma una delle destinazioni nella rete della compagnia.

Castello e aeroporto

Sta finalmente prendendo forma un nuovo piano di Castello che per la prima volta dovrebbe tenere conto dell'esistenza dell'aeroporto. La svolta è arrivata un po' per le problematiche emerse nell'approvazione del masterplan aeroportuale, un po' per il cambio al vertice della società proprietaria delle aree che ospiteranno i nuovi insediamenti di Castello. Il principio, delineato dall'assessore all'urbanistica di Palazzo Vecchio, dovrebbe essere quello di prevedere servizi connessi agli insediamenti residenziali nella parte nord, verso monte Morello, e **servizi funzionali all'aeroporto** (albergo, uffici, ecc.) nella parte sud, vicino all'area terminale del "Vespucci". Il tutto inserito in un assetto generale dell'area che valorizzi la presenza dello scalo e che sia compatibile con l'ipotesi - si spera reale - di una nuova pista parallela all'autostrada.

Airbus per Meridiana

Saranno in totale 24 gli Airbus che andranno a rinnovare la flotta di Meridiana entro il 2010. Il consorzio europeo ha vinto così la sfida con la Boeing per aggiudicarsi l'importante commessa. I primi ad entrare in linea saranno i quattro A319 da 132 posti che sostituiranno entro l'estate i BAe.146 usati a Firenze. Seguirà la consegna di quattro velivoli l'anno tra il 2005 ed il 2010 per sostituire con **A319 e A320** gli MD-82 impiegati sul resto della rete. Al termine dell'operazione la flotta totale di Meridiana salirà dagli attuali 21 a 24 aerei. L'A319 dovrebbe arrivare a Firenze per i voli di "ambientamento" già da febbraio ed entrare in linea alla fine di marzo. La sua operatività sull'attuale "Vespucci" sarà ovviamente condizionata dalle limita-

Anticipazione grafica di un Airbus A319 nei colori Meridiana. Con l'arrivo dei nuovi jet diventa ancora più urgente l'adeguamento della pista di volo del "Vespucci".



MERIDIANA

La nuova AdF

Con la definizione della cessione del 29% delle azioni ad **Aeroporti Holding**, avvenuta lo scorso 28 novembre, si è delineato il nuovo assetto societario della società di gestione del "Vespucchi". (fonte AdF)

Acquisizione Prima Srl*	29,00%
Camera di Commercio di Firenze	13,52%
SO.G.IM	11,70%
Camera di Commercio di Prato	3,98%
Gruppo Monte dei Paschi di Siena	2,99%
Comune di Firenze	2,18%
Altri e Mercato	36,63%

*Società creata e controllata da Aeroporti Holding, raggruppamento a sua volta composto da SAGAT SpA, San Paolo IMI Private Equity SpA e Tecno Holding SpA.

Rumore: aeroporto "OK"

Ogni nuovo aggiornamento dei dati ARPAT sul clima acustico di Firenze rinnova la conferma dell'aeroporto come unica infrastruttura di trasporto cittadina **rispettosa dei limiti** di rumore. Il primato negativo incontrastato spetta sempre al traffico veicolare, con livelli diffusi ampiamente superiori ai limiti (medie fino a 70 decibel ed oltre); segue il traffico ferroviario, anch'esso ampiamente oltre i li-

Un anno fa creò forti reazioni la chiusura agli atterraggi dalla direzione di monte Morello, disposta dall'ENAC per la mancanza del sistema luminoso PAPI. Risolto tale problema, gli atterraggi da monte Morello sono di nuovo quasi impossibili per le penalizzazioni della pista ma pare che nessuno se ne sia accorto. Nella foto: la pista illuminata e, alla sua sinistra, le quattro luci del sistema PAPI.



Bilancio 2003

Il 2003 dovrebbe essere archiviato come un anno decisivo nella storia recente dell'aeroporto fiorentino per la conclusione delle vicende inerenti la privatizzazione dell'AdF, il masterplan aeroportuale e la concessione quarantennale per la gestione dello scalo. Il giudizio però non può che rimanere sospeso in attesa che tali atti portino **risultati concreti** per il "Vespucchi": l'avvio delle opere previste nel piano e l'arrivo degli investimenti promessi dai nuovi azionisti dell'AdF per realizzare gli interventi indispensabili ma non inseriti nel masterplan, a cominciare da quello sulla pista.

Nel frattempo lo scalo ha continuato a vivere i quotidiani problemi legati alle carenze strutturali, con dirette conseguenze sulla stasi del traffico. Il movimento passeggeri è stato praticamente lo stesso dell'anno precedente (+0,2%). Un andamento **meno negativo** rispetto al 2002 ma lontano dalla ripresa che ha interessato il sistema aeroportuale nazionale (+9,7 % di media al 30/11) per il boom dei voli low-cost, segmento di traffico non gestito dal "Vespucchi", ma anche per i tanti nuovi voli europei aperti con jet regionali. Il forte calo del traffico internazionale è stato parzialmente arginato dall'incremento di quello nazionale per l'introduzione dell'Airbus A.319 Alitalia su alcune frequenze per Roma e Milano. Con questi numeri il "Vespucchi" è sceso dal 13° al 17° posto nella graduatoria passeggeri, tornando alla posizione di dieci anni fa. Dagli ultimi mesi del 2003 si sono perse le destinazioni di Nizza e Zurigo ed i vettori Air Littoral e Swiss, e sono state ridotte le frequenze sulle linee per Bruxelles, Monaco, Londra, Catania, Palermo e Milano. L'unica importante **nota positiva** sul traffico è venuta dal settore merci, con l'attivazione del volo giornaliero Liegi-Firenze-Napoli della TNT, anche se l'evento - presentato come un grande avvenimento nel capoluogo campano - è stato praticamente ignorato a Firenze.

Con la fine dell'anno è arrivata finalmente l'attivazione della **nuova torre di controllo**, ufficialmente in funzione dall'11 dicembre. È stata l'unica novità sul fronte delle infrastrutture, una novità però molto importante ed attesa a conclusione di un imponente piano di investimenti attuato dall'ENAV su Firenze.

DATI DI TRAFFICO 2003

	passeggeri	03/02	aerei	03/02	ton. merce	03/02
Firenze	1.379.762	+0,2%	26.100	-3,0%	2.073	+297,0%
Pisa	1.982.897	+19,8%	31.598	+18,1%	11.534	+12,6%

Prospettive 2004

Le prospettive per l'anno appena iniziato sono legate alle questioni citate sopra. Si attende l'**avvio dei cantieri** per la costruzione della bretella di rullaggio e della passerella di collegamento tra l'aerostazione ed il famigerato "parcheggio fantasma" oltre l'autostrada; si attendono passi concreti per l'adeguamento della pista alle esigenze dei nuovi jet regionali e dei "cento posti"; si attende la presentazione alla città dei programmi della nuova AdF e chiarimenti sull'ipotesi della nuova pista; si attende l'attivazione del radar e dei nuovi spazi aerei che rivoluzioneranno la gestione del traffico aereo toscano svincolando i voli di Firenze dal controllo della torre di Pisa. Si spera in un'inversione di tendenza nei voli, con l'attivazione di **nuovi collegamenti** e l'arrivo di nuovi vettori dopo anni di stasi. Vedremo se l'Alitalia, con i suoi Airbus A.319, andrà oltre Malpensa e Fiumicino e soprattutto come evolverà la situazione di Meridiana. Entro l'estate usciranno di scena i BAe.146 e saranno messi in linea gli A.319, probabilmente anche su rotte diverse dalle attuali (Madrid, Atene, Zurigo?), ma quale operatività sarà possibile sull'attuale pista? Vedremo, infine, se le compagnie europee che già da tempo volano con gli A.319 seguiranno i due vettori italiani su Firenze.

In sostanza, se verranno prese decisioni rapide ed appropriate per l'adeguamento dello scalo alle esigenze della città, il 2004 potrebbe essere **l'anno della svolta** per il "Vespucchi", con importanti cambiamenti e rosee prospettive. Se la questione aeroporto resterà in secondo piano, magari per miopi calcoli elettoralistici in vista delle elezioni amministrative, si butterà via un altro anno aggravando la crisi del traffico a discapito di Firenze e della Toscana.

miti in tante zone attraversate dalle linee ferroviarie; quindi l'aeroporto, la cui attività interessa una porzione di città molto limitata e con livelli di rumore nelle aree residenziali rispettosi dei limiti di legge: nessuno, a Firenze, è interessato da impatto acustico da trasporto aereo fuori norma. Ciò ovviamente non toglie che nella fascia di territorio sorvolata dalle rotte aeree si percepisca comunque un disagio e su questo è giusto lavorare per ottenere condizioni ancora migliori. Ma, come ebbe a dire il sindaco Leonardo Domenici per altro tema, ogni problema va valutato con **ottica comparativa** ed inquadrato nella giusta dimensione, senza demagogie e falsi allarmismi.

Congestione e inquinamento

Il "Vespucchi" già rispetta sotto il profilo ambientale tutti i parametri di legge e non sono quindi necessarie a Firenze le opere di contenimento del rumore necessarie su scali come **Pisa e Bologna** (vedi pag. 7). Ulteriori miglioramenti del clima ambientale si otterranno comunque se e quando saranno realizzati gli adeguamenti strutturali che riducono disfunzioni operative e i ritardi: bretella di rullaggio, pista più lunga e meno penalizzata, procedure di volo più adeguate.

Questo concetto, che andiamo ripetendo da sempre, non risponde solo alla logica e al buon senso. Esso infatti rispecchia una delle principali azioni indicate dall'**Unione Europea** per il settore aereo nel Libro Bianco che delinea la politica dei trasporti al 2010: decongestionare gli aeroporti tramite il miglioramento delle infrastrutture per velocizzare lo svolgimento del traffico ed abbattere le "inutili" emissioni acustiche ed atmosferiche prodotte da ritardi, attese in volo e sui piazzali, dirottamenti, ecc. In sostanza, ostacolare o ritardare l'adeguamento strutturale del "Vespucchi" contribuisce a produrre quote di impatto ambientale del tutto evitabili disconoscendo le direttive dell'Unione Europea.

Variatione passeggeri 2003/2002

	Aeroporto Firenze	Media nazionale
Gennaio	+5,3%	+20,2%
Febbraio	+6,0%	+12,1%
Marzo	-4,1%	+5,0%
Aprile	+6,0%	+2,6%
Maggio	-6,4%	+3,9%
Giugno	+0,8%	+8,0%
Luglio	-5,2%	+10,1%
Agosto	-1,2%	+12,8%
Settembre	-2,1%	+8,7%
Ottobre	+4,6%	+10,7%
Novembre	-2,5%	+15,8%
Gen-Nov	-0,2%	+9,7%

Crisi funzionale

Quasi ogni giorno vertici o esponenti delle amministrazioni locali - Regione, Provincia, Comune - scendono in campo per gridare la protesta contro le disfunzioni del **trasporto ferroviario**: ritardi nelle corse, servizi inadeguati alla domanda, Eurostar che saltano la nostra regione. I toni sono decisi: si pretende giustamente un'offerta rispondente per qualità e quantità alle reali esigenze dell'utenza toscana; si ribadisce il grande impegno degli enti locali per potenziare il sistema ferroviario locale, regionale e nazionale, ordinario ed ad alta velocità. Si illustrano i grandi progetti in corso e se ne spiegano e giustificano gli alti costi economici, urbanistici, ambientali e sociali. Insomma, per il trasporto ferroviario l'impegno dei nostri amministratori si conferma indiscutibile, totale ed a tutto campo. Deve essere per questo che non rimane un minuto da dedicare alla situazione dei **collegamenti aerei**. Così nessuno, nei Palazzi fiorentini, pare accorgersi della crisi funzionale che sta vivendo l'aeroporto per la cancellazione di voli e le difficoltà operative indotte dalle carenze infrastrutturali. Difficoltà che hanno ostacolato finora i BAe.146 e che, paradossalmente, peseranno ancor più con il maggiore impiego dell'Airbus A.319, spesso già citato come nuovo velivolo di riferimento per Firenze.

L'A.319 è un velivolo splendido per prestazioni, caratteristiche tecniche ed ambientali, ed è encomiabile l'impegno profuso dall'industria aeronautica, dai vettori e dalle autorità aeroportuali per riuscire a far posare le ruote dell'aereo sull'attuale "Vespucchi". Ma finché non cambieranno sostanzialmente le caratteristiche della pista l'A.319 opererà a fronte di un abbassamento della **soglia di efficienza** dell'attività aerea: divieto di atterraggio per pista 23, dalla parte di monte Morello (975 metri di pista utilizzabili sui 1.688 totali); maggior inci-



Un Airbus A319 dell'Alitalia in decollo dall'aeroporto di Firenze.

denza delle condizioni meteorologiche sulla regolarità dei voli, con l'impossibilità di atterrare in caso di pista bagnata anche sulla direttrice principale, dalla parte dell'autostrada (1.455 metri disponibili) ed il forte condizionamento posto del vento. Tutte situazioni che l'Airbus di Alitalia si è già abituato a subire, con frequenti dirottamenti del volo da Malpensa.

Considerando che già ora il 55% dei passeggeri che partono dal "Vespucchi" raggiungono un altro scalo per prendere una coincidenza verso altre destinazioni europee o intercontinentali, è evidente quanto incida la scarsa efficienza dello scalo: ritardi e dirottamenti fanno saltare in partenza tutto il meccanismo. A questo si aggiunga che non tutte le rotte potranno essere servite con l'Airbus: alcune destinazioni, probabilmente, non saranno raggiungibili; altre non sarebbero sostenibili con aerei di tale capienza (120-130 posti) ma necessitano di **jet regionali** che però, come abbiamo sottolineato più volte su queste pagine, nonostante la minore capienza (50-100 posti) per caratteristiche tecniche e aerodinamica hanno ancora più problemi ad operare sull'attuale pista.

Certo, meglio gli A.319 sulle rotte possibili e tempo permettendo che il ridimensionamento che si prospetta per l'uscita di scena dei BAe.146. Crediamo però che Firenze debba aspirare a qualcosa di più: l'incremento dei **voli diretti per l'Italia e l'Europa** con l'aereo più appropriato alla rotta, all'orario ed alla domanda (turboelica, jet regionale o A.319 e simili), voli intercontinentali tramite i grandi aeroporti nazionali o europei e, soprattutto, voli anche se piove o tira vento. Questa dovrebbe essere la soglia minima di funzionalità del "Vespucchi", funzionalità che peraltro risponde al ruolo già riconosciuto - sulla carta - allo scalo fiorentino da tutti gli atti di pianificazione. Ci piacerebbe che chi guida Firenze e la Toscana, tra un treno ordinario e una corsa ad alta velocità, trovasse qualche minuto per pensare anche a questa situazione.

Decreto ministeriale

Con il Decreto firmato congiuntamente dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e dal Ministro per i Beni e le Attività Culturali in data 4 novembre 2003 si è definitivamente conclusa la "procedura di pronuncia di compatibilità ambientale" riguardante il Piano Generale di Sviluppo dell'aeroporto "Vespucci" di Firenze avviata dall'AdF il 26 settembre 2000.

Il primo e più importante aspetto da sottolineare dopo la lettura integrale del documento è il riconoscimento della validità delle **valutazioni positive** circa la situazione ambientale del "Vespucci" contenute nel SIA (Studio d'Impatto Ambientale): valutazioni positive che riguardano sia la situazione in essere, sia quella prevista nello scenario di massimo sviluppo del traffico al 2010. Si tratta di una premessa doverosa considerando che tale aspetto non è emerso in alcun modo nelle notizie trasmesse all'opinione pubblica, e che la vicenda si fa invece più ingarbugliata per quanto riguarda le indicazioni sui metodi di gestione della questione ambientale nella fase attuativa del masterplan.

Il giudizio positivo che ha dato formalmente il via alla possibilità di realizzare le opere aeroportuali è accompagnato da **12 prescrizioni** (riportate integralmente a pag. 6) alle quali dovrebbe attenersi l'AdF. Usiamo il condizionale in quanto tra tali condizioni, come già era stato per le 22 stilate dalla Regione Toscana (vedi Aeroporto n°23), alcune risultano scontate e condivisibili, alcune un po' fantasiose e pittoresche, altre di difficile interpretazione o del tutto insensate. In totale sul capo del "Vespucci" pendono 34 prescrizioni: un'attenzione forse un po' eccessiva per un'infrastruttura che ha sempre rispettato tutti i parametri ambientali di legge e che con la stessa attuazione degli interventi infrastrutturali previsti o possibili è in grado di migliorare ulteriormente la situazione a fronte del programmato incremento del traffico. Sotto certi

Dopo l'approvazione del masterplan aeroportuale da parte del Ministero dell'Ambiente si attende l'avvio dei cantieri da parte degli enti preposti a livello locale

punti di vista ci sarebbero probabilmente le condizioni per rispettare decreti e pareri al mittente - in Regione ed a Roma - ma gli **interessi della città** devono prevalere e la politica che sembra aver scelto l'AdF pare la più opportuna: partire con l'attuazione dei progetti previsti nel masterplan e



M. IARROSSI

M. IARROSSI

valutare di volta in volta le problematiche poste dalle varie prescrizioni.

Partendo dalle condizioni condivisibili poste dal Ministero dell'Ambiente, due sono le più importanti. La prima, riguardante l'inquinamento acustico, è il richiamo al rispetto dei limiti contenuti nella vigente normativa nazionale inerente il misura del rumore aeroportuale (D.M. 31/10/1997). Tra i vari dispositivi, essa pone i **65 decibel** come soglia compatibile con la destinazione residenziale - come abbiamo ricordato tante volte su questo notiziario - sgombrando il campo da altre interpretazioni. D'altra parte tale limite è quello assunto da tut-

ti gli organismi internazionali ed applicato in tutto il mondo (non per nulla, tornando dalle nostre parti, è quello già assunto dallo stesso Ministero dell'Ambiente e dalla Regione Toscana per l'aeroporto di Pisa). La seconda prescrizione positiva, posta sotto la voce "sicurezza", riguarda l'invito a procedere con il progetto per l'**interamento dell'autostrada**. Non si tratta certo di una novità dato che tutti coloro che a qualunque titolo negli ultimi venti anni hanno avuto a che fare con l'aeroporto di Firenze hanno sempre indicato nell'eliminazione dell'ostacolo autostrada un interven-

to importante e soprattutto di buon senso (tutti, tranne il Comune di Firenze). Per la prima volta però l'invito è messo nero su bianco su un atto ufficiale, con la descrizione della soluzione da attuare.

La prescrizione più discutibile, inerente ancora la questione dell'inquinamento acustico, riguarda gli **interventi di mitigazione** che la società di gestione dello scalo dovrebbe attuare sulle abitazioni che ricadono nell'intorno aeroportuale. Se per quanto riguarda le fasce C e B (le zone dove il rumore supera rispettivamente i 75 e 65 decibel) essi sono in linea con quanto previsto dai dispositivi di legge, così non è per gli interventi richiesti nella fascia A. Tale fascia, infatti, è quella più esterna con valori di rumore tra i 60 ed i 65 decibel e quindi compatibili con le aree residenziali: per essa non vige alcuna restrizione di destinazione d'uso e nessun obbligo di interventi di mitigazione. Imporre interventi di isolamento acustico e addirittura di condizionamento estivo degli ambienti, oltre che in contrasto con la normativa vigente, caricerebbe l'AdF di un costo enorme e del tutto ingiustificato. Se poi passasse tale logica, se cioè il soggetto responsabile della gestione dell'aeroporto dovesse essere davvero obbligato a insonorizzare le abitazioni esposte a rumore tra i 60 ed i 65 decibel (rumore cioè rientrante nei limiti di legge), si creerebbe un precedente dalle

Decreto ministeriale

conseguenze difficilmente prevedibili: ad esempio, tutti i cittadini di Firenze potrebbero essere autorizzati a richiedere al Comune di Firenze il pagamento dell'insonorizzazione ed il condizionamento delle proprie abitazioni investite dal rumore del traffico stradale. Il Comune, infatti, è il responsabile della gestione delle strade cittadine e buona parte dei cittadini sono colpiti da livelli di rumore fuorilegge prodotto dal traffico veicolare. E' evidente che questa materia presenta aspetti tutti da chiarire, aspetti che riguardano più competenze giuridiche che aeronautiche o ambientali. Oltretutto va sottolineato come questo tipo di prescrizione sia stata applicata solo ai masterplan degli aeroporti di Firenze e Bergamo, gli ultimi due approvati, ma non ai precedenti (Bologna, Pisa, Venezia, Verona, Malpensa, ecc.).

Poco chiara è la prescrizione riguardante il controverso rapporto tra l'aeroporto ed il **piano di Castello**. Vengono poste a carico della società di gestione aeroportuale "oneri e/o spese di qualunque natura" derivanti e/o conseguenti a modifiche al piano di Castello (destinazione d'uso, riduzione e/o dislocazione di volumetrie): si dice che dovrà essere così per tutte le spese, "tutte e nessuna esclusa", ma si premette "sempre se dovuti". E in realtà non si capisce perché

la società di gestione aeroportuale dovrebbe dovere qualche cosa inerente il piano di Castello. Detto ciò va registrato che nel decreto ministeriale si prende atto dei chiarimenti forniti dal Comune di Firenze circa l'obbligatorietà prevista nell'accordo di pianificazione del PUE di Castello (Piano Urbanistico Esecutivo) di ottemperare a quanto prescritto dalla Legge 447/95 (legge quadro sul rumore) preliminarmente al rilascio della concessione edilizia: esso costituisce idoneo meccanismo a garanzia della corretta redistribuzione delle volumetrie all'interno delle aree edificabili definite dal PUE. "Tali volumetrie dovranno pertanto necessariamente essere ridistribuite in funzione dell'impatto acustico derivante da tutte le sorgenti circostanti l'area di Castello, tra le quali anche, e soprattutto, l'aeroporto." Inoltre si prende atto del progetto di una collinetta artificiale da realizzare lun-

go il perimetro est del sedime aeroportuale per contenere le emissioni sonore emesse dagli aerei nelle loro attività a terra verso i futuri insediamenti di Castello, peraltro di per sé già limitati (60-65 decibel nella zona più prossima allo scalo). E' configurata come una duna costituita da materiale di riporto, integrata con una barriera fonoassorbente sulla sommità e completata con piantumazione arborea. L'intero piano di Castello è comunque attualmente in fase di rielaborazione. Si spera che sia delineato con un assetto che prevenga l'insorgere di qualunque problematica inerente la vicinanza con l'aeroporto, così che non sia più necessaria alcuna prescrizione specifica.

Vogliamo infine sottolineare la prescrizione più curiosa, quella sul "controllo del **flusso luminoso**": si dovranno limitare i fasci di luci dall'aeroporto verso gli abitati, lo stagno limitrofo allo scalo e la volta celeste (!). In una piana intasata da insediamenti di

printendenza per i Beni Archeologici della Toscana-Firenze del 15/2 e 27/11/2002; il parere dell'Autorità di Bacino del fiume Arno del 7/2/2003; la comunicazione dell'Assessorato all'Urbanistica del Comune di Firenze del 7/2/2003; la nota del Consorzio di Bonifica dell'Area Fiorentina del 13/3/2003; la nota del Ministero per i Beni e le Attività Culturali del 27/3/2003; la nota della Regione Toscana del 16/4/2003; il parere della Commissione per le Valutazioni di Impatto Ambientale del 31/7/2003.

Il masterplan

Il Decreto Ministeriale ha espresso parere favorevole al Piano Generale di Sviluppo del "Vespucci" finalizzato al soddisfacimento della domanda di traffico prevista al 2005 e 2010 rispettivamente in 2,3 e 2,7 milioni di passeggeri, secondo lo scenario definito "controllato". I principali in-

terventi - come abbiamo più volte riportato su questo notiziario - riguardano la realizzazione della bretella di rullaggio, l'adeguamento e potenziamento delle testate 05 e 23 della pista; l'ampliamento dei piazzali aeromobili est ed ovest; l'ampliamento dell'aerostazione dagli attuali 7.700 a 22.880 mq; la realizzazione di una nuova viabilità di accesso all'aerostazione; l'insediamento di nuove strutture nell'area ovest (aviazione



M. IAROSSI

generale, merci, aero club, servizi aeroportuali, corpi dello Stato, ecc.) e l'apertura di un nuovo ingresso aeroportuale a suo servizio; la realizzazione di un nuovo sistema di parcheggi per 2.700 posti auto.

Regione e Ministero

Tra le prescrizioni ministeriali una riguarda il recepimento delle condizioni poste dalla Regione Toscana che non fossero ricomprese in quelle dettate dallo stesso Ministero. Da un prima lettura ciò sembrerebbe creare situazioni di contrasto su alcuni punti. In particolare, sui limiti del rumore il Ministero richiama il rispetto dei 65 decibel per le aree residenziali previsti dalla normativa nazionale, la Regione Toscana chiede di fermare tale limite a 60 decibel; il Ministero chiede l'interramento dell'autostrada, la Regione Toscana impone che le opere aeroportuali non interferi-

L'iter

Il decreto firmato dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e dal Ministro per i Beni e le Attività Culturali il 4/11/2003 conclude la "procedura di pronuncia di compatibilità ambientale" del Piano Generale di Sviluppo dell'aeroporto "Vespucci" di Firenze presentata dall'AdF il 26/9/2000. L'iter è proseguito con le documentazioni integrative trasmesse dalla stessa AdF in data 9 e 28/1, 22/8, 26/11/2002 e 10/2/2003; i pareri della Soprintendenza per i B.A.P. e P.S.A.D. di Firenze del 26/10/2000 e 24/3/2003; i pareri della So-

Decreto ministeriale

scano con il tracciato autostradale. In realtà l'interpretazione più giusta è probabilmente quella di assumere le prescrizioni del parere regionale per gli aspetti non trattati direttamente da quelle ministeriali; per le questioni affrontate in entrambi gli atti, come i limiti di rumore e l'autostrada, valgono le disposizioni del decreto conclusivo dell'intero iter.

La pista

Oltre alla questione dell'interramento dell'autostrada, rilanciata con forza dal Ministero, l'altro intervento aeroportuale



non compreso nel masterplan approvato è quello dell'allungamento della pista. Il decreto sottolinea però come "la pista di volo dell'aeroporto di Firenze rappresenta l'elemento di maggiore criticità strutturale e funzionale dell'airside, visto che il futuro quadro degli interventi per il riassetto del territorio della Piana di Sesto e di Firenze, di cui all'Accordo di Programma del 2/09/1991 (tra la Regione Toscana, la Provincia di Firenze ed i Comuni di Firenze e Sesto Fiorentino), ha riservato ristretti margini all'espansione dell'attuale sito aeroportuale; tutto ciò ha confinato ogni possibile potenziamento della pista di volo nella fascia di sedime compresa tra l'autostrada Firenze Mare (lato sud-ovest) ed il canale di Cinto Orientale (lato nord-est), precludendo in tal senso il già programmato prolungamento di 150 m (oltre l'attuale testata 23) previsto nel Piano di Zonizzazione e Ammodernamento predisposto nel 1990 dalla Direzione Generale dell'Aviazione Civile".

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO DI CONCERTO CON IL MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO (...);

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al Piano Generale di Sviluppo dell'Aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze da realizzarsi in Comune di Firenze (FI) presentata dalla Società A.d.F. S.p.A. con sede c/o Aeroporto di Firenze a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

a) inquinamento acustico:

■ sia garantito il rispetto dei limiti di cui al D.M. 31 ottobre 1997 "metodologia di misura del rumore aeroportuale" per gli insediamenti programmati o a vario titolo già autorizzati salvaguardando eventuali diritti acquisiti da terzi;

■ in relazione gli interventi di mitigazione acustica e compensazione, dovrà essere previsto un aggiornamento almeno biennale della zonizzazione acustica aeroportuale (zone A, B, C) e alla individuazione dei numeri civici delle abitazioni ricadenti in tali zone. Tali aggiornamenti il numero degli abitanti ed i relativi numeri civici dovranno essere sottoposti al controllo e alla verifica della Regione Toscana. In caso di abitazioni ricadenti in zona C si dovrà provvedere, ai sensi del D.M. 31 ottobre 1997 "metodologia di misura del rumore aeroportuale", alla delocalizzazione delle abitazioni stesse che dovrà tenere conto degli standard abitativi e del valore dell'immobile in modo tale che questi siano uguali o superiori a quelli attuali e comunque che riscuotano la piena soddisfazione degli interessati proprietari ed inquilini delle abitazioni. Per tutti i ricettori ricadenti in fascia A e B della zonizzazione acustica aeroportuale oltre a quelli previsti, dovranno essere realizzati a carico del Proponente ulteriori interventi di mitigazione acustica e compensazione come di seguito riportato;

■ si dovranno installare infissi antirumore ad alte prestazioni fonoisolanti e comunque tali da garantire il rispetto dei valori dell'indice dell'isolamento acustico standardizzato di facciata di cui al DM 5.12.97 (Determinazione dei requisiti acustici passivi degli edifici), nel rispetto architettonico delle facciate e con gradimento estetico dei proprietari. Detti interventi dovranno garantire il mantenimento degli standard qualitativi degli ambienti interni dal punto di vista termo-igrometrico e del comfort ambientale attraverso idonei sistemi di ventilazione e/o condizionamento;

■ a spese del Proponente e/o previa accordo con la Regione Toscana anche ricorrendo alle misure di cui agli art. 90, 91 e 92 della legge 21/11/2000 n. 342, dovranno essere garantite le spese per il condizionamento estivo (spese di impianto più spese di gestione) per le abitazioni ricadenti in zone aeroportuale A e B;

■ per le aree ricadenti in fascia B della zonizzazione aeroportuale dovrà essere garantita, sempre a spese del Proponente, l'opzione della delocalizzazione delle abitazioni solo se il proprietario dell'abitazione è favorevole, che dovrà tenere conto degli standard abitativi e del valore dell'immobile in modo tale che questi siano uguali o superiori a quelli attuali e comunque che riscuotano la piena soddisfazione dei proprietari stessi delle abitazioni;

b) rumore:

■ le sorgenti di rumore a terra quali generatori, gruppi elettrogeni, condizionatori dell'aria etc. dovranno essere silenziati secondo le migliori tecnologie per minimizzare le

emissioni sonore;

c) qualità dell'aria:

■ in accordo con la Regione Toscana, secondo quanto stabilito nel Dlgs 351/99 e relativi decreti di attuazione finalizzato alla verifica del rispetto dei limiti di legge, dovrà essere garantito un adeguato monitoraggio della qualità dell'aria nell'intorno aeroportuale sia con campagne di misura con mezzo mobile sia integrando la rete di monitoraggio esistente con eventuali ulteriori centraline fisse. Sulla base delle suddette verifiche dovranno essere definiti, qualora se ne rilevi la necessità, opportuni interventi di mitigazione in modo concorde con i piani di azione e i piani e programmi che la regione elabora ai sensi degli artt. 7,8,9, del citato decreto;

d) controllo del flusso luminoso:

■ compatibilmente con le esigenze di sicurezza e funzionamento dell'aeroporto, per quanto possibile, dovranno essere adottate tecnologie per ridurre il flusso luminoso inutilmente disperso verso la volta celeste o verso abitazioni limitrofe e verso la zona pSIC;

e) sicurezza:

■ in considerazione di possibili eventi incidentali connessi al traffico aereo con eventuali interferenze sulla autostrada Firenze Mare (peraltro già verificatisi nel passato), il proponente dovrà, subordinatamente allo studio di rischio e previo accordo con la Società Autostrade, provvedere alla realizzazione dell'interramento completo con copertura a livello del piano di campagna, mediante tunnel artificiale di adeguata lunghezza, del tratto autostradale in direzione dell'asse della pista atterraggi/decollo dell'aeroporto;

f) oneri e/o spese di qualunque natura, sempre se dovuti, derivanti e/o comunque conseguenti ad eventuali modifiche inerenti la destinazione d'uso, la riduzione e/o la dislocazione delle volumetrie di cui all'accordo di pianificazione del P.U.E. di Castello saranno tutte e nessuna esclusa a carico della Società proponente;

g) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Toscana e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;

h) la prescrizione relativa alla sicurezza di cui alla precedente lettera e) nonché quella relativa alle aree pSIC (prescrizione n. 21 del parere della Regione Toscana) sono anche soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio; tutte le altre sono soggette alla verifica di ottemperanza da parte della Regione Toscana;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla stessa Società A.d.F. S.p.A., al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Dipartimento programmazione, all'E.N.A.C. ed alla Regione Toscana, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma il 4 novembre 2003

Il decreto è scaricabile integralmente sul sito Internet del Ministero dell'Ambiente:
http://www.miniambiente.it/sito/settori_azione/via/legislazione/decreti.htm



Con l'eliminazione dalla flotta degli ATR 42, l'Air Littoral ha introdotto il Canadair Regional Jet da 50 posti su tutti i voli per l'Italia. L'unico collegamento cancellato, dopo 16 anni di operatività, è stato il Nizza-Firenze per l'impossibilità di usare il piccolo jet sulla pista del "Vespucci".

Firenze in Europa

Gli ultimi dati ufficiali pubblicati dall'ACI Europe (Airport Council International), relativi al 2002, collocano l'aeroporto di Firenze al 114° posto tra gli scali europei per traffico passeggeri.

109	Prestwick	1.487.113
110	Muenster	1.460.400
111	Hahn	1.443.788
112	Cardiff	1.430.813
113	Tromsø	1.377.722
114	Firenze	1.376.392
115	Salisburgo	1.326.711
116	Bodoë	1.275.229
117	Charleroi	1.271.601
118	Bari	1.260.912
119	Ei Lat	1.257.307

Graz e Ginevra

Secondo quanto annunciato nei mesi scorsi da due nuove compagnie europee, il 2004 avrebbe dovuto aprirsi con l'avvio dei voli da Ginevra e Graz per Firenze. Il primo collegamento, che avevamo anticipato nel numero scorso del notiziario, è stato programmato dalla svizzera Flybabo con Dash 8-300 da 50 posti; il secondo dall'austriaca Fairline con Saab 340 da 33 posti. Al momento in cui andiamo in stampa entrambi i voli risultano slittati ad altra data. Sono invece state attivate le altre destinazioni in Italia: Venezia per la Flybabo, Roma Fiumicino e Milano Malpensa per la Fairline.

"Barriere" per Pisa e Bologna

Gli aeroporti di Pisa e Bologna stanno installando barriere fonoassorbenti per attenuare il rumore sui vicini abitati, interessati da livelli superiori ai limiti di legge di 65 decibel. A Pisa, con lo slogan "Aeroporto Galilei: un buon vicino che cresce", sono stati presentati vari interventi adottati per attenuare l'impatto acustico comprendenti barriere fonoassorbenti alte 5 metri a protezione delle case di via Carra-

reccia e via Cariola che arrivano fino a 13 metri dal piazzale aeromobili.

A Bologna, nell'ambito della mostra sul futuro della città, i progetti esposti inerenti il potenziamento dello scalo sono stati illustrati in un incontro pubblico durante il quale i tecnici del "Marconi" hanno spiegato le opere finalizzate alla riduzione dell'impatto ambientale: oltre all'allungamento della pista, la realizzazione di

una barriera antirumore lunga 500 metri ed alta 6 tra la pista e gli abitati di Lippi-Calderara. Sia a Pisa sia a Bologna si sottolinea come tali interventi permetteranno di tenere il rumore nelle aree residenziali entro i 65 decibel e quindi di proseguire la politica di incremento del traffico: 2,5 milioni di passeggeri previsti a Pisa nel 2005, 4,2 milioni per Bologna nel 2006.

Venezia oltre 5 milioni

Traguardo storico per l'aeroporto "Marco Polo" di Venezia che il 10 dicembre ha raggiunto la soglia dei cinque milioni di passeggeri. Alla fine dell'anno il totale è salito a 5,2 milioni, con un incremento del 25% sul 2002 raggiunto grazie alla forte ripresa del

Il progetto del Comune di Firenze e della società Autostrade per l'Italia per il nodo autostradale di Peretola, invece dell'interramento in corrispondenza della pista prevede, all'altezza dell'aerostazione arrivi, uno svincolo sopraelevato per consentire al traffico in uscita da Firenze di dirigersi anche verso via Pratese.



Associazione " V. Giannotti" per lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze QUOTA ASSOCIATIVA 2004

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 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!

traffico ed all'apertura di molte nuove rotte sia low cost (25% del traffico) sia tradizionali. Attualmente su Venezia operano **26 vettori** con voli di linea diretti per **46 destinazioni** (molti effettuati con jet regionali). Per il 2004 è già stato annunciato l'arrivo dei vettori di bandiera Aer Lingus, LOT, SAS, TAP da Dublino, Varsavia, Lisbona e Stoccolma.

Aeroporto di Bologna: ferrovia interrata

Si sono conclusi i lavori per l'interramento della linea ferroviaria che passa sul prolungamento della pista 12 dell'aeroporto di Bologna. L'intervento, propedeutico all'allungamento della pista di 350 metri (da 2.450 a 2.800), ha interessato nel complesso un tratto di 3,6 chilometri di binari ed è stato inserito in un progetto di risistemazione ambientale e paesaggistico dell'intera zona. La galleria vera e propria è lunga **990 metri** mentre i tratti in trincea sono di 1.845 metri. Il materiale di scavo è stato utilizzato per il rilevato dove verrà realizzato l'allungamento della pista. Come si vede dallo schema a fianco, con l'eliminazione dell'ostacolo ferrovia la pista è stata portata fino ai margini del tetto interrato, mentre la fascia di sicurezza passa sopra il tunnel.

Parma: aeroporto strategico

Ha giocato un ruolo strategico nell'assegnazione alla città di Parma dell'agenzia alimentare europea l'esistenza dell'aeroporto e soprattutto l'impegno assicurato dalle autorità locali per il suo potenziamento. Lo scalo parmense era fino a metà anni ottanta un pic-

L'aeroporto di Parma ha in programma importanti interventi di potenziamento in vista dell'insediamento in città dell'agenzia europea alimentare. Tra gli interventi previsti figura anche l'allungamento della pista da 1.900 a 2.150 metri.



Particolare del masterplan dell'aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna. Dopo l'interramento della ferrovia si sta adesso lavorando all'allungamento della pista da 2.450 a 2.800 metri. Solo l'interramento ferroviario, durato ben tre anni, è costato quasi 40 milioni di euro.

colo scalo turistico con 1.200 metri di pista. Dagli anni novanta, pur in assenza quasi totale di traffico è stato avviato un piano di sviluppo che ha portato a allungare la pista a 1.650 e quindi agli attuali 1.900 metri. In queste condizioni Parma, a circa 90 km ed un'ora dal "Marconi" di Bologna, si è proposta come quarto scalo commerciale emiliano ed ha potuto oggi offrire le **necessarie garanzie** per candidarsi come sede dell'importante organismo internazionale. Gli interventi aeroportuali figurano al primo posto nelle priorità per l'adeguamento strutturale della città e, come hanno annunciato congiuntamente il sindaco Ubaldi ed il presidente della Regione Emilia Romagna Ernani in accordo con il Governo, saranno avviati al più presto a cominciare dal nuovo allungamento della pista a 2.150 metri. Nessun problema dal punto di vista urbanisti-

co dato che il PRG di Parma aveva già preservato spazi per eventuali **futuri sviluppi** dello scalo, sviluppi che ora vengono accelerati dall'appuntamento europeo. L'allungamento della pista era peraltro già stato deciso dagli enti locali per consentire l'avvio dei voli della Ryanair (Parma sarà il terzo scalo utilizzato da vettori a basso costo in Emilia Romagna dopo Forlì e Bologna).

Accordo per la Sardegna

Dopo molte altre regioni (tranne la Toscana) anche la Sardegna ha inserito gli aeroporti nell'accordo quadro col Governo per le infrastrutture. I progetti interessano gli scali commerciali di Cagliari, Olbia, Alghero e Tortolì e prevedono un investimento al 2008 di **128 milioni di euro**. Tutti e quattro gli aeroporti hanno in programma il completamento o la realizzazione di nuovi terminal ed il potenziamento delle piste.



M. IAROSSSI

Anno 8 - Numero 1
N° progressivo 26 - Gennaio-Marzo 2004

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