



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

Contro Firenze

Lunedì 22 marzo 2004 Palazzo Vecchio ha dato uno degli esempi più demoralizzanti di come si possa sacrificare l'interesse di una città sull'altare dei peggiori giochi politici. Doveva essere approvata la variante urbanistica con le modifiche al piano di Castello per rendere più compatibile il progetto con il masterplan aeroportuale, inserire negli strumenti urbanistici la **bretella di rullaggio** e dare l'ultimo via libera a tale opera. La relativa delibera è stata emendata togliendo la dizione "bretella di rullaggio" ed inserendo i 2,5 ettari ad essa destinati come zona per "attrezzature pubbliche di interesse generale". Tutto questo per evitare che esplodesse in tutto il suo fragore la spaccatura che ancora esiste tra le forze politiche cittadine su qualunque cosa riguardi l'aeroporto, spaccatura tenuta sopita per anni con il rinvio di ogni discussione. Della bretella, per bene che vada, se ne occuperà la nuova amministrazione non prima del prossimo autunno ed allora verrà valutato se ci saranno la necessità, la volontà e le condizioni per realizzare l'opera (!). Perché - ha dichiarato l'assessore accusando l'AdF - al marzo 2004 nessuno **ha mai presentato** in Comune alcun progetto, nessuno ha mai chiesto di realizzare la bretella.

In pratica, l'unico progetto aeroportuale dato per certo in decine di atti sottoscritti da sindaci, assessori, categorie economiche, ecc. e finanziato da anni dallo Stato, per le istituzioni fiorentine, al momento, non esiste. Davvero un bello spettacolo, alla faccia della città e di chi all'aeroporto e con l'aeroporto vive e lavora.

Sogno e realtà

*Peretola 2009: Airbus e jet regionali atterrano e decollano sulla nuova pista parallela all'autostrada. Firenze e l'area centrale della Toscana sono collegate senza più ostacoli e limitazioni con voli diretti alle capitali ed alle principali città medie e piccole d'Europa e del bacino del Mediterraneo. I cittadini di Peretola, Brozzi, Quaracchi e Sesto Fiorentino non vedono più gli aerei, che ora passano lontano da tutti gli abitati. Tra l'aeroporto e la collina si estende il parco che unisce la piana di Sesto con la piana di Castello attraverso l'area una volta occupata dalla vecchia pista del "Vespucci". Potrebbe essere questa la situazione dello scalo fiorentino se si concretizzeranno i piani in parte annunciati ufficialmente dal principale azionista pubblico dell'AdF, la Camera di Commercio di Firenze, in parte promessi in termini finanziari e progettuali dal nuovo azionista privato, Aeroporti Holding, in parte confermati - nel senso che non sono stati mai smentiti - dagli enti locali, ai quali tali piani sono stati presentati da tempo. In sostanza, tra cinque anni la questione aeroportuale fiorentina potrebbe essere risolta una volta per tutte segnando una **svolta epocale** per la vita del capoluogo toscano, dell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia e dell'intera regione. Sogno o realtà?*

Sicuramente un sogno se pensiamo alle vicende dello scalo fiorentino degli "ultimi" cinquant'anni; quasi certamente un sogno pensare che tutto questo si possa concretizzare in cinque anni; un sogno che può diventare realtà se in questa vicenda l'interesse generale di Firenze e della Toscana riuscirà finalmente a prevalere su opposizioni ideologiche, disinformazione, giochi politici ed interessi vari contrari alla logica ed al buon senso. Insomma, il sogno può diventare realtà se la città lo vorrà, e noi non potremo che stare al fianco di chiunque lavorerà con convinzione alla sua realizzazione.

*Ma in tanti anni ne abbiamo viste troppe per abbandonarci totalmente ad un sogno. Troppe volte la città è stata **presa in giro** da grandi progetti usati per impedire di fare il fattibile. Riapriamo quindi gli occhi e vediamo l'attuale "Vespucci", la sua pista corta ed i suoi problemi operativi di tutti i giorni. Problemi che devono essere risolti ora con la bretella di rullaggio e con una pista più lunga e meno ostacolata per i jet regionali e per gli Airbus. Mentre si progetta un sogno futuro non si può congelare il presente!*

La redazione

Il 1° ed il 20 aprile sono entrati in servizio al "Vespucci" due dei quattro nuovi Airbus A319 con i quali Meridiana sta sostituendo i BAe.146. Gli altri due esemplari entreranno in linea a luglio.

Richiamo dell'ANSV

E' arrivata dall'Agenzia Nazionale Sicurezza del Volo la più autorevole conferma al concetto di **sicurezza aggiuntiva** per l'attività aeroportuale che la nostra Associazione sta sostenendo da anni: ampliare le aree libere da ostacoli sulle testate delle piste oltre i minimi di legge comunque garantiti. L'Agenzia, maggiore ente responsabile della sicurezza aerea, nell'ambito del rapporto 2003 sullo stato dell'aviazione italiana, ha sottolineato proprio l'opportunità di dotare alcune piste di **fasce di sicurezza** (RESA) di lunghezza superiore (240 m) rispetto al minimo previsto dai regolamenti (90 m). Ciò dovrebbe riguardare scali che presentano ostacoli come fossi, strade, ecc. Per il "Vespucci", come ben noto, ciò significherebbe sovrappassare il fosso a nord ed interrare l'autostrada a sud.



Nuova torre

Il 27 febbraio è stata inaugurata ufficialmente la nuova torre di controllo realizzata dall'ENAV SpA al "Vespucci". La struttura rappresenta il **più importante intervento** infrastrutturale attuato sull'aeroporto di Firenze dal dopoguerra: 35 milioni di euro di investimento, 30 metri di altezza, 94 mq di superficie, cinque postazioni di lavoro, sala ARO/MET, radar di avvicinamento, uffici, impianti, ecc.

Alla cerimonia, oltre ai dirigenti dello scalo fiorentino ed ai rappresentanti degli enti locali, hanno partecipato i sottosegretari ai Trasporti ed alla Difesa in rappresentanza del Governo ed i massimi **vertici dell'aviazione civile italiana**. Il presidente dell'ENAV Bruno Nieddu e quello dell'ENAC Vito Riggio, sottolineando l'importanza della nuova torre, hanno ricordato come la valorizzazione delle sue grandi potenzialità possa avvenire a condizione che sul "Vespucci" si attuino altri interventi strutturali: su tutti, la bretella di rullaggio ed una pista più funzionale. Lo stop alla bretella rappresenta la peggiore risposta possibile di Firenze. Quasi una presa di giro per chi ha investito tanto sul nostro scalo.

Cielo toscano

Una grande novità sta per cambiare il cielo sopra la nostra regione: la smilitarizzazione di una parte dello spazio aereo della Toscana, finora totalmente controllato dal personale della base aerea di Pisa. La svolta è la conseguenza dell'installazione del radar sulla nuova torre di controllo del "Vespucci" e della "radarizzazione", per la prima volta, dell'area di Firenze. Il **riassetto del cielo toscano** è il frutto di un lavoro lungo e complesso condotto dall'ENAV e dall'Aeronautica Militare. I controllori di volo dello scalo fiorentino dovrebbero prendere in consegna il "loro" nuovo spazio aereo dall'inizio di giugno.

L'Airbus A318 durante le prove effettuate a fine aprile sull'aeroporto di Firenze.



F. BRACCINI



M. IAROSI

Airbus

Abbiamo gli aerei, ora serve l'aeroporto: si potrebbe fotografare così la situazione del "Vespucci" mentre aumentano i voli effettuati con gli Airbus. Come anticipato nel numero scorso del notiziario, **Meridiana** sta gradualmente sostituendo i BAe.146 con i nuovi A319: i primi due esemplari sono già in servizio, gli altri due voleranno dal prossimo luglio. Alitalia sta incrementando l'impiego dell'Airbus sulle linee da Roma e Milano, mentre altre compagnie, come Air France e Lufthansa, stanno valutando la situazione del "Vespucci". Intanto l'**Airbus** ha portato a Firenze il piccolo A318 per testare ancora le capacità dei suoi velivoli sull'attuale pista corta e penalizzata. La misurazione delle limitazioni operative cui il velivolo è soggetto è determinante per le decisioni dei vettori. Il maggior impiego degli Airbus rende inoltre ormai indispensabile un adeguato ampliamento dei piazzali aeromobili, peraltro già "stretti" anche per i più piccoli BAe.146.

Promemoria elettorale

In giugno si voterà per le nuove amministrazioni locali. Il tema aeroporto, nonostante la sua importanza ed attualità, pare destinato ad essere tenuto debitamente fuori dalla campagna elettorale: troppo **scomodo** per gran parte delle forze politiche, di maggioranza ed opposizione. Noi, ovviamente, non ci permettiamo di dare indicazioni. Vorremo però ricordare, come promemoria, quale dovrebbe essere il percorso per assicurare alla città un aeroporto più efficiente.

1 Realizzazione della **bretella di rullaggio** e delle altre principali opere previste nel masterplan approvato (ampliamento piazzali e parcheggi, ampliamento aerostazione).

2 Adeguamento dell'**attuale pista** per assicurare nel breve periodo fasce di sicurezza più ampie e maggiori distanze di atterraggio e decollo con il prolungamento verso nord.

3 Avvio immediato degli iter per concretizzare il progetto a lunga scadenza della **pista parallela all'autostrada** inserito in un nuovo assetto urbanistico, infrastrutturale ed ambientale della piana tra Firenze e Sesto Fiorentino. Se e quando la nuova pista sarà in funzione, le spese sostenute per adeguare quella attuale saranno state abbondantemente ammortizzate.

Questione **autostrada**: se il progetto nuova pista è credibile e immediatamente avviato si può pensare di rinunciare all'interramento del tratto finale dell'A11; se il "Vespucci" manterrà l'attuale pista, l'interramento dell'autostrada è indispensabile, qualunque siano gli effetti sugli altri progetti della zona.

Vediamo quali forze politiche vorranno esprimersi con chiarezza su questi progetti e valutiamo di conseguenza. **Diffidiamo** invece di chi continua a parlare del "Vespucci" in termini di emergenza ambientale, dipingendo una realtà drammatica inesistente. Se raccontano fandonie sull'aeroporto, possono raccontarle su ogni altra questione.

Informazione

Nel momento in cui si struttura la nuova AdF che dovrà realizzare importanti progetti rivolgiamo un caldo appello ai gestori del "Vespucci" Perché programmino un grande **investimento nell'informazione**: informazione sulle opere aeroportuali, sugli effetti positivi degli interventi in programma, sulla situazione ambientale dello scalo, sulle caratteristiche ecologiche dei nuovi aerei. Spiegare la realtà delle cose è indispensabile per arginare le campagne di disinformazione alimentate da chi contesta lo scalo fiorentino e rilanciate anche da ambienti istituzionali. A forza di sentirle ripetere, infatti, le falsità non controbattute finiscono per essere assunte come verità creando un'immagine del tutto distorta del "Vespucci". Il caos creato attorno alla bretella di rullaggio è un caso esemplare. AdF apra quindi un **dialogo permanente** con la città, Perché chiunque voglia capire la situazione possa farlo e non resti in balia di campagne anti-aeroporto più o meno interessate.

Tra le 19.00 del 29 marzo e le 18.00 del 31 è stata completamente ripavimentata la pista del "Vespucci". L'operazione ha impegnato 200 uomini e 100 mezzi ed ha comportato la fresatura di 27.000 mq di superficie e la stesura di 4.000 mc di nuovo bitume. L'intervento rientra negli accorgimenti attuati dall'AdF per ridurre le penalizzazioni alle operazioni degli Airbus: il particolare conglomerato bituminoso impiegato, infatti, garantisce un maggiore drenaggio della pista e quindi una migliore azione frenante.



Vent'anni di gestione

1984-2004: la società di gestione del "Vespucci" compie venti anni. La SAF - Società Aeroporto Fiorentino SpA fu fondata su iniziativa degli enti locali il 6 giugno 1984. La prima compagine azionaria, costituita per circa l'80% da soci pubblici, era composta da Comune di Firenze, Camera di Commercio di Firenze, Comune di Prato, Provincia di Firenze, Ente Provinciale per il Turismo, Azienda Autonoma del Turismo di Firenze, SAT SpA (gestore del "Galilei" di Pisa), Cassa di Risparmio di Firenze, Cassa di Risparmio di Prato e Banca Toscana. Nel corso degli anni e prima dell'avvio del processo di privatizzazione, la **composizione della società** si è modificata con l'ingresso e la successiva uscita dell'Alitalia, tra il 1987 ed il 1999, della Regione Toscana, presente nello scalo fiorentino per pochi anni e con l'ingresso della Camera di Commercio di Prato nel 1999. Dal 2000 è iniziata la trasformazione della società, ribattezzata AdF - Aeroporto di Firenze SpA: prima la quotazione in borsa del 40% delle azioni, quindi la vendita del 29% ad Aeroporti Holding. Nel corso dei venti anni di vita si sono avvicendati quattro presidenti: **Alfredo Caiazzo, Nicola Cariglia, Valentino Giannotti e Riccardo Bicchi.** Ognuno ha vissuto fasi importanti della storia dello scalo: la ripresa definitiva dei voli con gli ATR42 dell'ATI nel 1986; il "boom" del traffico negli anni novanta con l'introduzione in servizio dei BAe.146 e l'arrivo dell'Alisarda, poi Meridiana; il picco massimo di traffico del 2000, con 1,5 milioni di passeggeri e la crisi degli ultimi anni; l'arrivo degli Airbus A319 nel 2003.

Al di là però di ogni celebrazione vogliamo cogliere quest'occasione per sottolineare la **singolarità del clima** nel quale la società di gestione aeroportuale ha dovuto operare a Firenze. Chi scrive queste righe vive da tanti anni la realtà aeroportuale italiana: possiamo assicurare che non è esistito in nessun altro posto un rapporto tanto difficile tra la città ed il suo aeroporto. Difficile nel

senso che spesso, troppo spesso, ogni iniziativa volta a migliorare l'aeroporto è stata letta da ampi settori delle istituzioni locali e da molte forze politiche come provocazioni contro la città. Ovunque la società di gestione aeroportuale rappresenta una sorta di settore funzionale in tema aeronautico per gli enti locali che, ovviamente, non hanno direttamente al loro interno competenze in un settore così specialistico. I gestori dell'aeroporto elaborano i progetti aeroportuali nell'**interesse della città**, gli enti locali forniscono il necessario supporto politico e burocratico per attuare gli interventi programmati. A Firenze no. Salvo alcuni periodi di migliore collaborazione, in venti anni abbiamo visto quasi sempre indifferenza se non proprio aperte opposizioni, come se l'aeroporto fosse un corpo estraneo alla città. E' un tema che purtroppo abbiamo dovuto trattare più volte su queste pagine, denunciando tante situazioni che hanno danneggiato il "Vespucci" e che ancora oggi **gridano vendetta.** Ora abbiamo una società di gestione tutta nuova e teoricamente ancora più distante dalle amministrazioni politiche locali, che nell'AdF sono presenti con quote minime. Il primo atto ufficiale, la mancata approvazione della bretella di rullaggio in Palazzo Vecchio e la presa di distanza dal progetto, dall'aeroporto e dall'AdF stessa da parte dell'assessore all'urbanistica non sono un buon avvio.

Vedremo nei prossimi mesi, soprattutto dopo le elezioni, quale piega prenderà la questione e se ai nuovi gestori del "Vespucci" sarà permesso di lavorare per la città. Intanto porgiamo i nostri auguri all'AdF per i suoi primi venti anni ed auguri di buon lavoro al neo presidente **Michele Legnaioli**, improvvisamente proiettato al vertice dell'aeroporto.



M. IAROSSE

M. IAROSSE

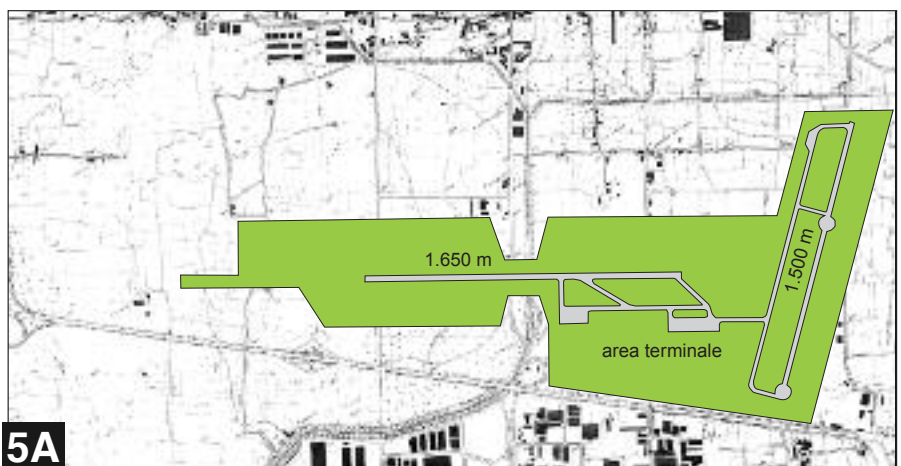
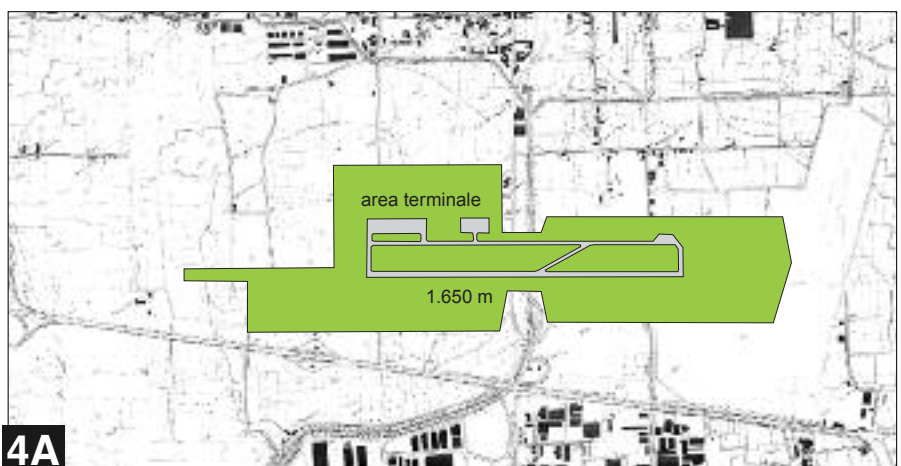
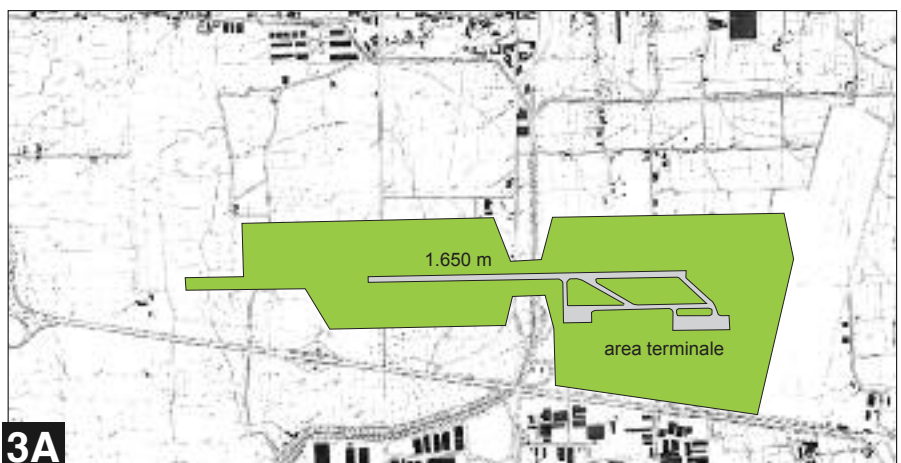
progetti - progetti - progetti - progetti

Allungamento della pista, costruzione della bretella di rullaggio, costruzione della nuova pista: il **balletto di ipotesi** per il potenziamento dell'aeroporto di Peretola è tornato ciclicamente a riproporsi innumerevoli volte, più o meno sempre con le stesse argomentazioni.

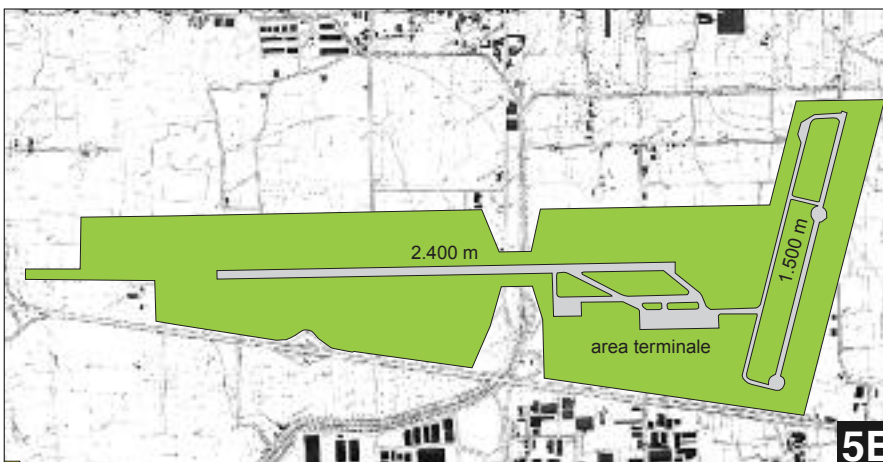
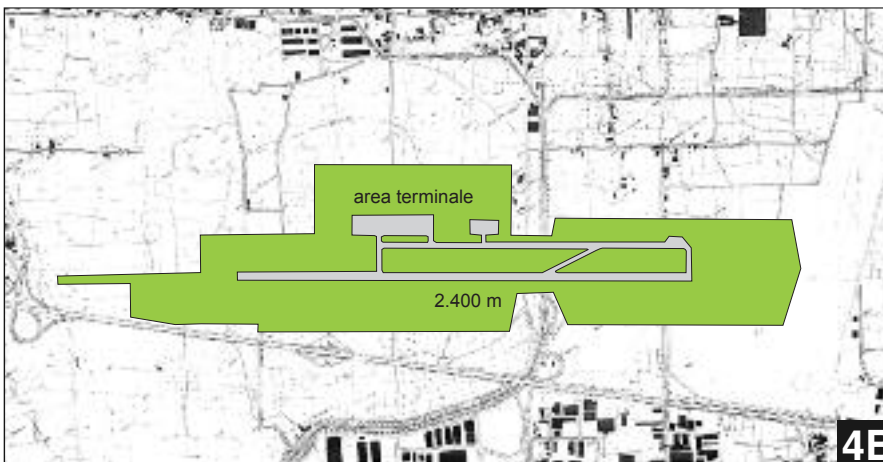
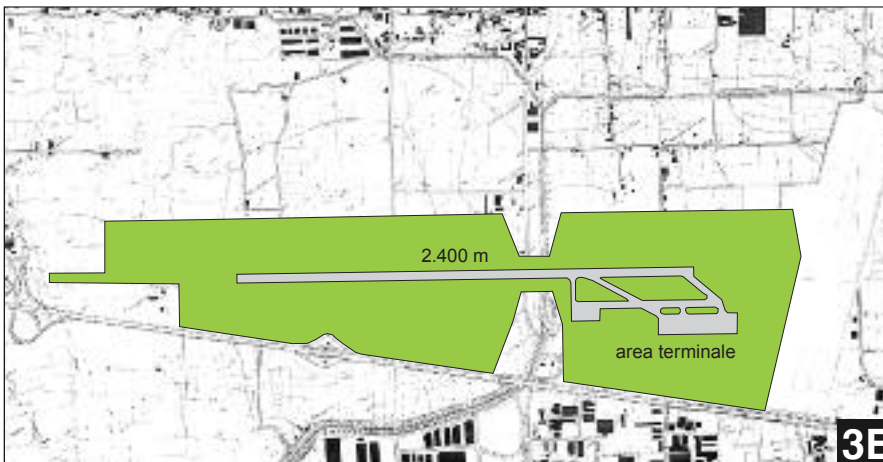
L'ultima "mandata" di progetti risale ad una quindicina di anni fa, tra il 1989 ed il 1990. Lo scalo aveva ripreso vita da pochi anni con i voli nazionali e frontaliere effettuati con gli ATR42 e si apprestava a vivere il "boom" degli anni '90 con l'arrivo dei BAe.146 e dell'Alisarda. Era evidente la necessità di accompagnare la crescita del traffico con l'adeguamento delle strutture aeroportuali. Dalle furiose polemiche che divisero forze politiche, correnti di partito ed amministrazioni locali sul **se, come, dove, quando e perché** fare qualcosa scaturì di tutto e di più: dalla dismissione dello scalo di Firenze per puntare tutto su Pisa, al rilancio del progetto per il nuovo aeroporto di San Giorgio a Colonica degli anni '60 come scalo per l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia.

Tra queste due ipotesi estreme ci fu l'elaborazione di una serie di proposte per l'aeroporto di Peretola che delineavano tutte le soluzioni possibili: ipotesi rimaste quasi per intero sulla carta. Due progetti riguardavano l'allungamento della pista a **1.800 metri** e la **realizzazione della bretella di rullaggio**. Il primo (figura 1) era stato redatto dalla società Itlairport per conto della SAF e del Comune di Firenze nel 1989. Prevedeva la bretella ad ovest della pista, dalla parte di Sesto Fiorentino, e la realizzazione sullo stesso lato di una nuova area terminale. Il secondo progetto (figura 2) era stato elaborato dal Ministero dei Trasporti nel 1990 come Piano di Sviluppo dell'aeroporto. Era il progetto che la giunta ed il consiglio comunale di Firenze avevano approvato nel novembre 1990 ma che era stato poi fermato e ridimensionato per l'opposizione della Regione Toscana, della Provincia di Firenze e del Comune di Sesto Fiorentino. Del sistema di pista e raccordi previsto, è andato in porto solo il prolungamento a 1.650 metri realizzato nel 1996 in occasione del vertice dei capi di stato europei tenutosi a Firenze.

Sei ipotesi riguardavano la **nuova pista** parallela all'autostrada studiata con varie configurazioni dall'Itlairport per conto del Comune di Firenze nel 1989. Tre erano inquadrate in uno scenario cosiddetto di terzo livello, con pista di 1.650 metri (figure 3A, 4A, 5A), tre in uno scenario di secondo livello con pista di 2.400 metri (figure 3B, 4B, 5B). Quattro ipotesi (figure 3A, 3B, 4A e 4B) prevedevano la



progetti - progetti - progetti - progetti



dismissione della pista esistente: l'occupazione di nuovo territorio nella piana di Sesto sarebbe stata compensata dalla dismissione di gran parte della vecchia area aeroportuale. Due ipotesi (figure 5A e 5B) prevedevano invece il mantenimento della vecchia pista, prolungata a 1.500 metri, con la creazione di un **sistema a due piste**: veniva così garantita la massima efficienza dello scalo. Due ipotesi (figure 4A e 4B) prevedevano lo spostamento dell'area terminale verso Sesto Fiorentino. La nuova pista, che ha sempre rappresentato la migliore soluzione possibile per l'aeroporto di Peretola dal punto di vista operativo, ambientale ed urbanistico, fu nuovamente accantonata per ripiegare sul miglioramento della pista esistente realizzato in modo parziale a metà anni '90, come ricordato in precedenza.

Nella carrellata di ipotesi rappresentata in queste due pagine stanno i **progetti nuovamente in discussione**: l'allungamento della pista a 1.800 metri e la costruzione della bretella di rullaggio come soluzione immediata; la costruzione della nuova pista di circa 2.400 metri parallela all'autostrada come soluzione definitiva a più lunga scadenza. Il progetto riproposto oggi dovrebbe corrispondere in linea di massima alla soluzione della figura 3B, che a sua volta ricorda i progetti Nustrini del 1987 e degli anni '60 ed il progetto Bonsi del 1949. Ieri come oggi il **costo** dell'intervento è l'occupazione di una porzione di territorio nel Comune di Sesto Fiorentino e la difficoltà tecnica è rappresentata dal terrapieno necessario per sovrappassare il Fosso Reale che taglia la piana. I **benefici** sono molteplici: sarebbero risolti i problemi operativi del "Vespucci" con una pista finalmente libera da ostacoli e di lunghezza adeguata per Airbus e jet regionali. Migliorerebbe drasticamente la situazione acustica con le traiettorie di volo spostate dagli abitati di Peretola e Sesto Fiorentino a zone disabitate verso gli svincoli autostradali. In sostanza, si creerebbe il rapporto **pista-città** esistente in tanti altri scali, come a Pisa e Bologna, con un'estremità della pista verso la città e l'altra, dove si svolgono le principali traiettorie di volo verso il territorio più libero da insediamenti. Sarebbe inoltre possibile la creazione di un nuovo assetto urbanistico della piana tra Firenze e Sesto Fiorentino non più divisa trasversalmente dalla pista attuale ma unificata in un'unica area verde che ingloba il polo scientifico di Sesto ed i nuovi insediamenti di Castello. Vedremo mai, un giorno, un simile scenario?



Tesi di laurea sugli aeroporti toscani

"Il sistema degli aeroporti toscani tra adeguamenti e integrazione" è il titolo della tesi di laurea discussa lo scorso aprile presso la Facoltà di Architettura dell'Università di Firenze da Sergio Iarossi, esponente della nostra Associazione. La ricerca ha affrontato la questione a 360°, inquadrando la situazione della nostra regione nel contesto del settore aereo nazionale ed europeo sotto molteplici aspetti: la formazione e l'evoluzione dell'attuale assetto aeroportuale toscano, ricostruita attraverso le vicende degli scali di Pisa e Firenze; i sistemi aeroportuali ed i rapporti tra scali aerei; i collegamenti ferroviari città-aeroporto e l'intermodalità treno-aereo; gli aspetti ambientali di un'infrastruttura aeroportuale e del trasporto aereo; il ruolo dello scalo per la città ed il territorio. Su queste basi sono state valutate le prospettive degli scali toscani, analizzando i masterplan del "Galilei" e del "Vespucci", i processi di privatizzazione, gli effetti del miglioramento dei servizi ferroviari sul sistema aeroportuale, i nuovi interventi possibili per migliorare le infrastrutture con particolare riferimento alla questione della pista dell'aeroporto di Firenze, attualmente l'aspetto più problematico dell'intero sistema aeroportuale toscano.

Calabria

Tre consiglieri comunali - Fittante, Rotondaro e Foti - hanno presentato una risoluzione per chiedere che sia ripristinato il collegamento

Panoramica dell'area terminale del "Vespucci"; da sinistra a destra vediamo l'area merci, l'aerostazione partenze e quella arrivi.

La Jaguar ha noleggiato questo BAe.146 per trasportare a Firenze centinaia di invitati e giornalisti per la presentazione della nuova S-Type. L'aereo, con il giaguaro disegnato sulla coda, ha effettuato una quarantina di voli sul "Vespucci".

aereo Firenze-Lamezia Terme. Il servizio era stato operato in passato sia da Meridiana sia da Alitalia ma poi immotivatamente cancellato, sottolineano i consiglieri. Attualmente per arrivare a Lamezia occorre passare da Roma, con attese che superano anche le cinque ore, contro l'ora e mezzo del volo diretto. Il collegamento è indispensabile per rispondere alle esigenze della numerosa comunità calabrese che vive in Toscana, per favorire i rapporti turistici tra la nostra regione e la Calabria, per far diminuire gli spostamenti con l'uso di mezzi privati.

Università - Aeroporto

Aeroporto e città: un rapporto delicato e spesso causa di grandi tensioni, ma anche occasione per valorizzare le potenzialità di un'infrastruttura strategica al di là della semplice funzione trasportistica. Un rapporto positivo che può nascere però solo dalla consapevolezza e conoscenza dei tanti aspetti che concorrono al funzionamento del sistema aeroporto e dalla stretta collaborazione tra progettisti ed operatori dello scalo e chi a livello locale si occupa del governo della città e della pianificazione del territorio. Questi temi sono stati al centro dell'annuale incontro tra studenti ed esperti del settore aeronautico e della vicenda aeroportuale fiorentina organizzato presso l'ateneo fiorentino dal professor **Renzo Marzocchi** del Dipartimento di Progettazione della Facoltà di Architettura.

Il confronto ha visto la partecipazione del professor **Federico Quaranta**, già direttore generale di Civilavia; **Giorgio Morales**, presidente dell'Associazione V. Giannotti per lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze; **Alberto Basile**, direttore dell'aeroporto di Firenze; **Luigi Alterisio**, per tanti anni massimo responsabile della gestione del traffico aereo dello scalo fiorentino. L'attenzione è stata posta prima di tutto sul sistema di leggi e regolamenti che normano il settore aereo a livello nazionale e internazionale e sull'evoluzione del rapporto tra enti statali e gestori locali dei singoli aeroporti, per poi concentrarsi sul "caso Firenze". Sono stati rapidamente ripercorse le vicende dello scalo fiorentino, dalla perdita del nuovo aeroporto di San Giorgio a Colonica alla storia più recente che ha visto la rinascita e l'affermazione del "Vespucci" nel sistema aeroportuale nazionale ed europeo.

Gli interventi si sono quindi incentrati sulla situazione e le prospettive dell'attuale scalo alla luce dei cambiamenti che hanno interessato il settore aereo negli ultimi tempi e delle novità maturate al "Vespucci" sotto il profilo gestionale ed operativo: gli effetti delle crisi internazionali in termini di standard di sicurezza e di procedure da adottare nell'attività aeroportuale; l'evoluzione dell'industria aeronautica; i nuovi standard per la progettazione e la gestione operativa degli aeroporti; le novità nel sistema di controllo del traffico aereo dell'area di Firenze introdotte con la nuova torre ed il radar; le prospettive dello scalo tra gli ostacoli che vengono ancora frapposti alla realizzazione dei progetti già approvati ed il rilancio di ipotesi che prospettano un diverso assetto aeroportuale; il ruolo dello scalo aereo come spazio cittadino ed occasione di rilancio e riqualificazione di un territorio se assunto non come un corpo estraneo ma elemento parte del disegno urbanistico e infrastrutturale della città.





Il presidente del Brasile Luiz Inacio Lula da Silva (nella foto a destra) battezza il nuovo Embraer 190 da 96-108 posti, il terzo componente della nuova famiglia di jet regionali prodotta dall'industria sudamericana. Quella aeronautica è diventata per il Brasile una delle più importanti attività produttive ed occasione di rilancio del paese sulla scena internazionale. L'Embraer è impegnata anche in iniziative volte alla formazione dei ragazzi provenienti dalle classi più povere della popolazione, per i quali ha creato un apposito istituto di formazione e ricerca nei pressi di San José dos Campos, sede dell'industria. I velivoli della Embraer, che oggi rappresentano la principale famiglia di jet regionali con capacità da 30 a 118 passeggeri, non possono operare con efficienza sull'attuale pista di Firenze.

Traffico e voli

I primi mesi del 2004 hanno segnato un nuovo tonfo nel traffico del "Vespucchi", conseguenza dei voli cancellati alla fine dello scorso anno.

	Aeroporto Firenze	Media nazionale
Gennaio	-7,5%	+5,1%
Febbraio	-7,1%	+7,6%
Gen-Feb	-7,3%	+10,7%

Dovremmo essere però davvero alla fine della parabola discendente. Da marzo, infatti, è iniziato il volo per Graz della **Fairline**, primo nuovo vettore sbarcato al "Vespucchi" dopo tre anni; **Lufthansa** ha incrementato da quattro a cinque le frequenze giornaliere per Monaco. **Meridiana**, con l'entrata in linea degli Airbus A319, ripristinerà i voli cancellati alla fine 2003, riattiverà il volo per Cagliari ed inizierà il collegamento per Madrid; **Alitalia** dovrebbe incrementare l'uso degli A319 sui servizi da Roma e Milano, anche se con minori frequenze. **Club Air**, vettore italiano specializzato nei servizi con i paesi dell'est europeo, ha annunciato l'attivazione dal 1° giugno del nuovo collegamento Verona-Firenze-Bucarest-Timisoara operato con BAe.146 da 94 posti.

Passerella A11

Primavera 2005: dovrebbe essere la data di entrata in funzione della famigerata passerella attesa dal 2000 per collegare l'aerostazione del "Vespucchi" ed il parcheggio scambiatore realizzato oltre l'autostrada A11. L'ultima promessa è arrivata all'inizio di aprile dalla giunta di Palazzo Vecchio che ha dato il **via al progetto**, questa volta si spera in modo definitivo. E' previsto un investimento di circa 1,7 milioni di euro, finanziato nell'ambito del project financing promosso dalla società Firenze Mobilità. Oltre alla realizzazione della passerella è previsto l'ampliamento del parcheggio auto.

"Vola Genova"

Se Firenze ha tante difficoltà a confrontarsi con il tema aeroporto, altrove le cose vanno ben diversamente. L'ultimo esempio arriva dal capoluogo ligure dove enti ed istituzioni hanno varato una serie di iniziative per sancire il legame tra la città ed il mondo dell'aviazione nell'ambito degli appuntamenti organizzati per **Genova capitale europea della cultura 2004**. L'evento, denominato "Vola Genova", è nato dalla collaborazione tra le amministrazioni locali, l'ente fiera della città, il locale aero club, la Aeroporti di Genova, ente gestore dello scalo "Cristoforo Colombo", l'industria aeronautica

Piaggio e l'Aeronautica Militare. Il programma della manifestazione ha previsto esposizioni e mostre in città ed in aeroporto ed una giornata di esibizioni aeree.

Ponte aereo

La presentazione di un nuovo modello di auto della Jaguar, la S-Type, ha portato al "Vespucchi" oltre **quaranta voli charter** in poco più di un mese. Il "ponte aereo" è stato organizzato dalla famosa casa automobilistica inglese per

Dal 2 marzo la nuova compagnia austriaca Fairline collega Firenze e Graz con tre voli settimanali. Si tratta del primo nuovo vettore che scende al "Vespucchi" dopo tre anni. Il servizio è effettuato con un biturbina Saab 340 da 33 posti.



M. IAFOSI

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.

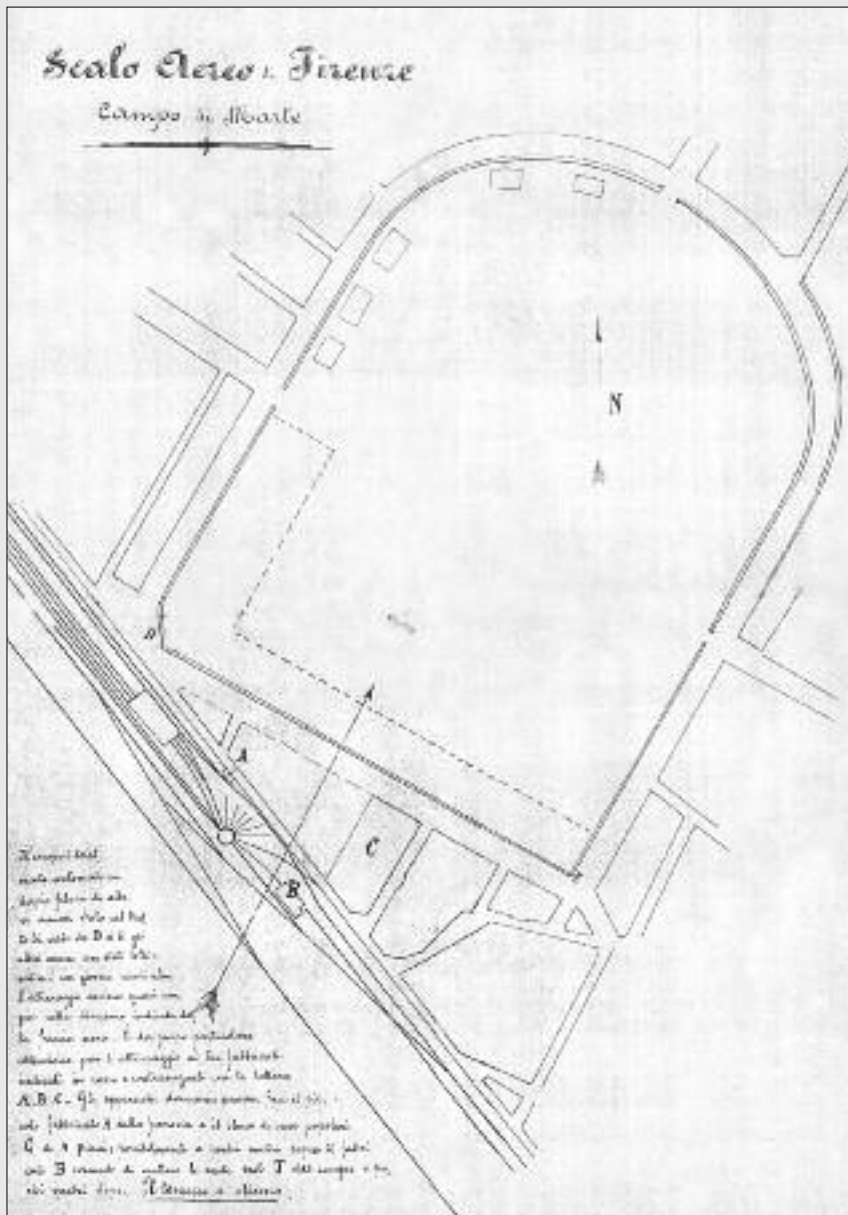
L' iscrizione prevede una quota minima annua di 30,00 euro per le persone fisiche ed un contributo libero per enti e società.

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!

Atterrando al Campo di Marte

“Il campo è totalmente contornato con doppio filare di alberi annosi. Solo nel tratto di viale da D a E gli alberi sono stati tolti e sostituiti con giovani piccoli alberi. L’atterraggio avviene quasi sempre nella direzione indicata dalla freccia nera. E’ da porre particolare attenzione per l’atterraggio ai tre fabbricati indicati in rosso e contrassegnati con le lettere A, B, C. Gli apparecchi dovranno passare fra il piccolo fabbricato A della ferrovia e il blocco di case popolari C di 4 piani, possibilmente a pochi metri sopra il fabbricato B cercando di mettere le ruote sul T o pochi metri dopo. Il terreno è ottimo”.



In questo antico documento della fine degli anni dieci possiamo leggere l’avviso ai naviganti che indicava le modalità di atterraggio sul primo “aeroporto” di Firenze, il prato del Campo di Marte dove oggi sorgono i principali impianti sportivi cittadini.

Esisteva una direttrice principale di volo, dalla parte sud, e l’avvicinamento al campo era vincolato da vari ostacoli. I “pionieri” dell’aviazione fiorentina non avrebbero mai immaginato che dopo oltre ottant’anni la città non sarebbe riuscita ancora a dotarsi di una pista pienamente efficiente.

portare a Firenze da tutta Europa centinaia di invitati tra operatori del settore e giornalisti. I voli sono stati gestiti dalla compagnia inglese Flightline con BAe.146/300 e sono stati effettuati con cadenza quasi giornaliera.

Bologna: “ok” ambientale

La Commissione Trasporti dell’Unione Europea ha approvato l’ultima tranche del finanziamento di 1,5 milioni di euro assegnato al progetto di **allungamento della pista** dell’aeroporto di Bologna. La decisione è venuta dopo il sopralluogo effettuato sullo scalo dai tecnici della UE e del Ministero dei Trasporti italiano per verificare lo stato dei lavori. Al momento è stato completato l’interramento del raccordo ferroviario propedeutico all’allungamento, mentre sono in corso i lavori sulla pista. L’Unione Europea ha finanziato l’opera in quanto riconosciuta valida ai fini della tutela ambientale ed alla creazione di posti di lavoro.



Anno 8 - Numero 2
N° progressivo 27 - Aprile - Giugno 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