



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

Fuori i progetti!!

Parlate, parlate, parlate. Non vi stancate mai di dialogare con la città. Spiegate i progetti, i loro effetti, le problematiche esistenti e le soluzioni messe in campo, le opportunità, le ricadute sul sistema territoriale. Con questo accorato appello una quindicina di anni fa William Charnock, ideatore ed allora direttore del London City Airport ospite della SAF a Firenze, si rivolse agli amministratori del "Vespucci". Solo così può essere disinnescata l'opposizione che accoglie ogni nuova opera. Di fronte ad un'informazione completa, chiara e corretta si sciogliono le comprensibili e legittime preoccupazioni delle comunità locali. Resta inevitabilmente il cosiddetto zoccolo duro, cioè chi mantiene inalterabile la propria opposizione per ragioni ideologiche o per la copertura di interessi particolari. Con queste buone pratiche il nuovo scalo londinese è potuto nascere e si è sviluppato inserendosi nel processo di recupero delle vecchie aree dei docks, diventando simbolo ed occasione di rilancio del quartiere. Riprendiamo l'appello lanciato da Charnock tanti anni fa e lo rilanciamo all'attuale ADF.

Conosciamo tutti le difficoltà nelle quali deve muoversi chi a Firenze cerca di gestire qualunque aspetto della questione aeroporto. Sappiamo quanto sia duro, dalle nostre parti, quello zoccolo che per principio e per vari interessi non ascolta o fa finta di non sentire le necessità e le richieste di chi vive e lavora nell'area fiorentina. Ma proprio per questo e per il caos che si crea ogni volta che qualche episodio fa riemergere la questione aeroporto nelle cronache locali e nelle sedi istituzionali, ADF dovrebbe istituire un dialogo diretto e permanente con la città e creare strumenti adeguati perché tutti possano rendersi conto della realtà aeroportuale. Potrebbe cominciare, ad esempio, da una news letter periodica da distribuire a Firenze e nella piana che racconti lo scalo, le novità (voli, cantieri, ecc.), le problematiche e le soluzioni da adottare nei rapporti con gli operatori, i passeggeri, i cittadini dei quartieri circostanti lo scalo, che illustri strumenti, modalità e tempi per i progetti proposti. Riceviamo continuamente materiale relativo alla TAV, alla tranvia ed altre opere, perché i cittadini non devono conoscere direttamente ciò che accade dentro e fuori il "Vespucci"? Ma ancora più opportuno sarebbe che ADF dedicasse uno spazio nell'aerostazione, ad esempio nella sala check-in a piano terra, per esporre in una **mostra permanente** la loro idea di aeroporto: tavole, immagini grafiche e quanto altro necessario per illustrare ai cittadini ed ai passeggeri ciò che vorrebbero fare per il "Vespucci" e per l'area fiorentina e che gli viene impedito di fare. Con tutto ciò non s'inventa nulla. Si tratta di pratiche comuni perché solo con informazione chiara si instaurano rapporti costruttivi e si smascherano altri interessi. Nel silenzio e nel non dire si lascia campo libero alla più svariate strumentalizzazioni e falsità che a Firenze, in tanti anni, hanno contaminato profondamente la questione, come dimostrano le reazioni e le dichiarazioni anche istituzionali che caratterizzano ogni picco di polemiche.

Di fronte a dati e immagini, magari davanti ad un plastico che riproduce il nuovo possibile assetto del "Vespucci" nel nuovo assetto della piana tra Castello e Sesto Fiorentino, tutti potrebbero farsi un'idea precisa e giudicare con maggiore cognizione di causa i protagonisti della vicenda, la validità delle proposte progettuali e delle bocciature istituzionali, la **folia dei "no perché no"**. I cittadini potrebbero capire la situazione presente e futura delle traiettorie dei voli rispetto ai propri abitati; i passeggeri si renderebbero conto di quale funzionalità potrebbe avere lo scalo fiorentino, magari mentre passano ore in aerostazione per i ritardi e le cancellazioni causate dall'attuale stato di sottodotazione strutturale. Sindaci e assessori la smetterebbero di ripetere che di nuova pista non hanno mai sentito parlare e il loro "no" al "Vespucci" sarebbe un po' meno impunito. Per ADF sarebbe certamente un buon investimento.

ADF: percentuali e polemiche

Il 28 giugno Aeroporti Holding Srl informa con un comunicato di aver portato la propria quota in ADF dal 29,899% già detenuto al **31,035%** con l'acquisizione del 1,13% messo in vendita dal Comune di Prato (102.630 azioni per un valore di 1,5 milioni di euro). Il nuovo assetto azionario risulta quindi (fonte CONSOB, aggiornamento al 4/7/2006):

Aeroporti Holding Srl	31,035%
CCIAA Firenze	13,517%
SO.G.IM. SpA	11,700%
CCIAA Prato	3,979%
Banca Toscana SpA/MPS SpA	3,000%
Schroder Invest. Manag. Ltd	2,317%
Comune di Firenze	2,184%
Kairos Partners SGR SpA	2,072%
Fidelity International Limited	2,036%
Altri e Mercato	28,160%

Con il superamento del 30% per Aeroporti Holding è scattato l'obbligo di lanciare l'**OPA** (Offerta Pubblica d'Acquisto) sul resto delle azioni, cioè la disponibilità ad acquistare le quote di chi volesse vendere quanto in proprio possesso al prezzo pagato per l'1,13%, 14,70 euro l'una. Teoricamente il maggiore azionista privato ora potrebbe arrivare a detenere tutta la parte non pubblica (circa l'80%).

Il fatto, di per sé una normale operazione

La piana tra Firenze e Sesto Fiorentino. La nuova pista, ostacolata dagli enti locali, allontanerebbe le traiettorie di volo dagli abitati di Peretola, Brozzi, Quaracchi e Sesto Fiorentino spostandole su zone libere da insediamenti residenziali.



di mercato che peraltro avrebbe potuto essere fatta in qualunque momento indipendentemente dalle quote di Prato, ha suscitato a Firenze e in Toscana le reazioni più insensate, come spesso accade quando si parla dello scalo fiorentino. In realtà, in concreto, per il "Vespucci" e per Firenze **cambia ben poco** (purtroppo), perché se anche Aeroporti Holding avesse il 100% di ADF ed un CdA unito nel sostenere i progetti annunciati che risolverebbero dopo trent'anni la questione aeroportuale fiorentina e toscana, potrebbe realizzare poco o nulla senza il consenso degli enti locali. Consenso che è indispensabile per poter rompere l'assedio che per ora costringe lo scalo nei suoi attuali confini. Ma le reazioni di vari eponenti delle istituzioni seguite alla vicenda ed alla riproposta dei progetti per Firenze di Aeroporti Holding (la nuova pista) non lasciano intravedere un allentamento dell'assedio né alcuna volontà di risolvere il problema aeroporto.

Firme volanti

Al momento di chiudere questo notiziario è arrivato il comunicato della Regione che informa della conclusione dello studio sull'integrazione tra gli scali toscani condotto sotto la guida di Sergio Ceccuzzi, presidente di Confindustria toscana e la consulenza di Giorgio Fossa, ex presidente della SEA di Milano e di Confindustria. Per settembre è **annunciata la firma** dei vertici degli aeroporti di Pisa, Firenze, Siena, Grosseto e Massa Cinquale (Arezzo e Lucca non sono citati) su un documento che decreterà l'esistenza del sistema aeroportuale tanto voluto dalla Regione.

Il comunicato non dice però nulla di concreto su come tale atto possa incidere sulla capacità aeroportuale toscana. Si parla di possibili azioni comuni in termini di marketing, rapporti con i vettori, tariffe dei servizi, di bus e minibus e cose simili da attuare con la creazione di una holding, ma si fa solo un generico cenno ad indicazioni sulle infrastrutture dei singoli scali. Non è possibile quindi per adesso esprimere giudizi, dato che il nodo della questione toscana sta proprio nella **carenza di infrastrutture aeroportuali** e quindi nella necessità di forti investimenti in piste, aerostazioni, piazzali, ecc. dove questi sono più necessari in base alle aree regionali che originano la maggiore domanda di traffico aereo. Attendiamo di poter conoscere quanto scritto in merito ai progetti aeroportuali, oltre



MARCO IAROSSI

a quelli previsti al "Galilei" di Pisa già resi noti pubblicamente nel marzo scorso ed approvati da tutti gli enti locali; attendiamo di conoscere in particolare **tempi e modalità** per l'avvio dei cantieri per le opere indispensabili al funzionamento dell'aeroporto di Firenze, la struttura più carente: bretella di rullaggio, pista, aerostazione, piazzali, stazione ferroviaria, ecc. Valutando questi dati sarà possibile esprimere un giudizio sulla validità dello studio regionale e sulla credibilità del sistema aeroportuale.

Fallimento metropolitano

È possibile, nel 2006, promuovere eventi sulle infrastrutture dell'area Firenze-Prato-Pistoia e continuare ad ignorare sistematicamente la questione aeroporto? A Firenze è possibile ed avviene quasi ogni giorno. Vertici, conferenze, firme di accordi e impegni, agende di lavoro e atti pianificatori trattano di tutto, dalle strade all'inceneritore, dalle ferrovie metropolitane alle reti telematiche, dai parcheggi scambiatori all'alta velocità, ma mai dei problemi del "Vespucci". Una **situazione inconcepibile** che poi inevitabilmente crea pasticci e tensioni come quelle seguite alla vendita delle azioni ADF del Comune di Prato ad Aeroporti Holding e che si configura come un vero e proprio fallimento metropolitano.

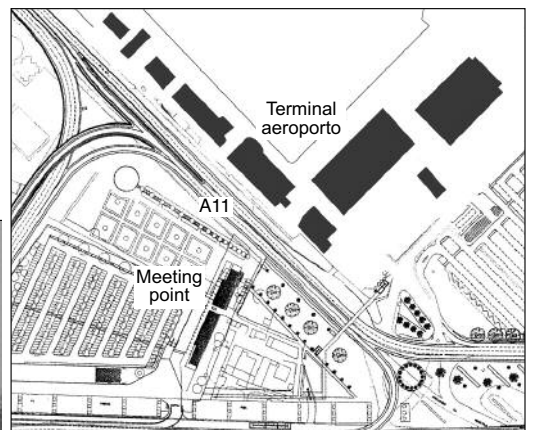
Anche perché qualunque scalo, in qualsiasi contesto, interessa territorialmente ed operativamente ambiti comunali diversi ed ha **importanza vitale** per ogni realtà grande e piccola che vi rientra. Nel caso del "Vespucci", da Montecatini a Siena, dall'Abetone ad Arezzo, dal Mugello all'empolese, oltre a Firenze, Prato e Pistoia. Ma evidentemente,

Aerei di aviazione generale in sosta al "Vespucci". La carenza di capacità dei piazzali, sia a Firenze sia a Pisa, rischia di creare grossi problemi ad un segmento di traffico importante per città che ospitano eventi internazionali.

come dissero poco tempo fa dalla Regione, nell'area fiorentina non risulta un problema aeroporto quindi non c'è nulla da discutere in vertici e confronti.

Meeting Point

Il Meeting Point annesso al parcheggio scambiatore di Peretola, complesso realizzato dal Comune di Firenze alla fine degli anni novanta (21 miliardi) e da allora abbandonato a se stesso, avrebbe dovuto finalmente trovare la sua naturale utilizzazione ospitando da questa estate gli uffici ADF eliminati dalle aerostazioni in occasione della recente ristrutturazione. Dall'8 giugno la struttura è stata occupata ed è diventata il **nuovo centro sociale autogestito** di Firenze, in sostituzione dell'ex fabbrica di via del Tolentino, sgomberata lo stesso giorno per destinare l'area a nuovi insediamenti abitativi. A fine giugno l'occupazione risulta ancora in atto, gli occupanti non hanno nessuna intenzione di rilasciare la nuova lussuosa sede che si sono auto-assegnati e gli uffici ADF, con i relativi lavoratori, restano sparsi in hangar e prefabbricati a giro per l'aeroporto.



Il complesso del Meeting Point che dovrebbe ospitare uffici aeroportuali ma che dall'8 giugno scorso è stata occupato e proclamato nuovo centro sociale autogestito. Nella cartina si vede la vicinanza con l'aerostazione del "Vespucci". Le due strutture attendono da sette anni di essere collegate da una passerella che scavalchi l'autostrada.



SERGIO IAROSSI

Sicurezza, funzionalità, prevenzione

Emergenze false

Se un treno in arrivo a Firenze viene fermato all'ingresso della stazione di SM Novella dal semaforo che diventa rosso perché il binario su cui deve sostare è occupato da un precedente convoglio che ha ritardato la partenza, si è vissuta un'emergenza? Ci pare di no, sicuramente non si è sfiorato alcun disastro, né da vicino, né da lontano. Più o meno una cosa simile, a livello di pericolosità, si è vissuta al "Vespucci" lo scorso 2 giugno, quando l'Airbus Meridiana proveniente da Madrid, su indicazione della torre di controllo, ha ritardato la manovra di atterraggio effettuando una virata di 360° perché la pista era ancora impegnata dall'aereo atterrato in precedenza che, non essendoci bretella di rullaggio, doveva ripercorrerla per raggiungere il piazzale di sosta. Si è trattato certamente di un fuori programma rispetto al consueto via vai dei voli che non fa piacere a nessuno, né ai passeggeri né a chi viene sorvolato due volte per uno stesso atterraggio e che può far più o meno effetto a chi segue da terra la manovra effettuata dal pilota in modo più o meno stretto, ma è una procedura prevista come hanno spiegato correttamente gli enti aeroportuali.

Emergenze vere

Se la procedura di riattaccata è una manovra prevista e di per sé innocua a livello di sicurezza, riattaccare decine di volte in una settimana - com'è successo tra fine maggio e inizio giugno ma come succede sempre a Firenze appena si alza un po' di vento - non è per nulla normale ma si configura come una vera e propria emergenza funzionale. Quell'emergenza che denunciavamo da anni su questo notiziario e che proseguirà finché lo scalo non sarà dotato di una pista più funzionale (lunghezza, eliminazione ostacoli, procedure e distanze utilizzabili) e di bretella di rullaggio. E' un'emergenza che non provoca incidenti ma disastri operativi: procedure di atterraggio ripetute più volte, riattaccate, lunghe attese in volo o a terra consumando inutilmente carburante, quote aggiuntive di emissioni acustiche ed atmosferiche, bagagli e a volte passeggeri scaricati per alleggerire l'aereo, voli a tappe con scali intermedi non previsti per rabboccare il carburante che non è stato possibile imbarcare a Firenze e quindi ritardi, dirottamenti, cancellazioni, voli ritornati al punto di partenza dopo inutili giri sopra Firenze, coincidenze salta-

Tra emergenze false ed emergenze vere il "Vespucci" attende le opere necessarie a garantire maggiore funzionalità, creare sicurezza aggiuntiva e fare prevenzione.

te, ecc., ecc. Proprio il 2 giugno scorso lo stesso volo Meridiana coinvolto nelle polemiche sulla riattaccata al suo ritorno a Firenze, in partenza dal "Vespucci" aveva dovuto subire ben di peggio: oltre un paio d'ore di attesa a terra con i motori accesi ed i passeggeri a bordo sperando in un momentaneo calo del vento per riuscire ad alzarsi dalla mini-pista fiorentina, andando più volte su e giù tra il piazzale ed il punto di inizio del decollo, quindi la resa, il ritorno al parcheggio, l'alleggerimento dell'aereo con lo sbarco di un po' di bagagli che poi i passeggeri non si sono ritrovati all'arrivo a Madrid e alla fine la sospirata partenza. Queste sì che sono emergenze da denunciare ogni giorno.



Prevenzione

Un aeroporto o è sicuro, o è chiuso. Con questo messaggio chiaro e conciso i vertici dell'aeroporto rispondono a chi ripropone la questione relativa alla sicurezza del "Vespucci". E' un concetto ineccepibile, nel senso che i parametri di sicurezza aeroportuale, fissati per tutti da norme internazionali, non si derogano. Sono costanti attorno alle quali ruotano gli altri parametri a cominciare dalla funzionalità che, in casi come quello fiorentino, proprio per tale situazione può andare spesso a gambe all'aria. Ma assodato il rispetto dei margini di sicurezza necessari a tenere attivo lo scalo, non è per nulla campato in aria porre una questione sicurezza intesa come sicurezza aggiuntiva, come spesso abbiamo fatto su questo notiziario o, se si vuole, di prevenzione. Se esiste - come esiste - la possibilità di ampliare tali margini, dare più respiro alle

operazioni di volo, garantire una migliore funzionalità dello scalo che automaticamente si traduce in una riduzione dei fattori di rischio, perché non si deve agire in tal senso? Avere la bretella di rullaggio che consente di impegnare la pista solo per quanto strettamente necessario ad atterrare e decollare e di tenerla libera per ogni altra evenienza sempre possibile (ad esempio un'avaria ai motori del velivolo in riattaccata) sarà meglio che occuparla impropriamente per far "rullare" gli aerei per oltre un chilometro da e per i piazzali di sosta. Avere oltre la fine della pista percorsa per decollare un bel prato, magari dotato del sistema SGAS (Soft Ground Arresting System), sarebbe preferibile alla corsa con carico di carburante e passeggeri verso un terrapieno autostradale. Una pista più lunga e funzionale che dia certezza di poter prendere terra sarà meglio del tenere gli aerei in volo e costringere a riattaccate e ripetuti tentativi di atterraggio. Atterrare sap-

pendo che in fondo alla pista c'è un'ampia area libera in erba sarebbe più salutare che frenare correndo in punta di piedi verso un canale che scorre a pochi metri dalla fine del nastro di asfalto. Traiettorie di volo che sorvolano nei tratti più prossimi alla pista aree libere da insediamenti residenziali sarà preferibile ad atterraggi e decolli sopra le case.

Sia chiaro: di situazioni strane a giro per il mondo ce ne sono tante. Aeroporti tra le montagne, piste realizzate su fiordi, su strutture tipo viadotti, a strapiombo sul mare, strumentazioni montate sui tetti delle case,

ecc. ecc. Ma una cosa è realizzare situazioni stravaganti per inventarsi una pista come unica soluzione per far uscire dall'isolamento qualche amena località; altra cosa è vivere in situazioni particolari perché ce le siamo create inutilmente con scelte sbagliate e perché non si vuole far niente per uscirne. Se poi si considera che realizzare le opere che creano sicurezza aggiuntiva o fanno prevenzione significa anche risolvere in modo più o meno consistente (secondo le soluzioni attuate) i problemi funzionali, non voler vedere i problemi dello scalo e non consentire la realizzazione di progetti aeroportuali è ancora più grave.

L'aeroporto è aperto perché è sicuro, nessuna opera in più è obbligatoria, nessuno sarà chiamato in causa in caso di eventi che tutti scongiuriamo. Ma si rifletta su tutto questo quando si impediscono senza ragione i progetti aeroportuali.

La bretella che NON c'è

Qualcosa è sempre meglio di niente. A forza di sentirlo ripetere si è fatto quasi l'abitudine a questa sorta di ritornello che copre da sempre l'incapacità e la mancanza di volontà di avviare una volta per tutte i progetti necessari per lo scalo fiorentino. Stavolta nel bicchiere mezzo pieno, ma forse è meglio parlare di fondo del bicchiere, ci sta il **pezzetto di bretella** che si era visto nascere a tempo di record negli ultimi giorni del cantiere aperto per il rifacimento della pista, tra la fine di marzo e l'inizio di aprile. Già nel giorno di riapertura dello scalo, l'8 aprile, quell'opera indicata come "P", anello o loop, "holding bay", aveva attirato l'attenzione di vari osservatori, ma solo più di recente, dopo la sua ufficializzazione nella relazione tenuta a maggio da ADF ai mercati finanziari, ha suscitato reazioni. I vertici aeroportuali l'hanno presentata come la soluzione del problema bretella a livello di funzionalità, potenzialità e sicurezza aeroportuale. I soliti noti, sempre pronti a combattere qualun-

La bretella di rullaggio che non c'è resta la principale carenza dell'attuale scalo ed il simbolo dell'assurda questione aeroportuale fiorentina

dagli enti locali, dal ministero dei Trasporti, verificato ambientalmente dal SIA (Studio di impatto Ambientale), ulteriormente verificato da un apposito studio del 2001 per valutare il rapporto con il progetto Castello ed infine approvato dal ministero dell'Ambiente nel 2003. In pratica, per ora, è stato realizzato il tratto che **poteva essere realizzato** rimanendo dentro l'attuale sedime aeroportuale. Per il tratto rimanente, circa 1.100 metri di bretella, occorre uscire un poco dalla rete di recinzione, cioè ampliare leggermente il sedime aeroportuale in corrispondenza dell'attuale via del Termine acquisendo come previsto circa 1,5 ettari della piana di Castello. Ettari che però a tutt'oggi nessuno strumen-

non ha mai fatto mistero di non entusiasmarci per lo sviluppo del "Vespucchi" e tanto meno per la bretella di rullaggio. Quei terreni, peraltro, se ce ne fosse stata la volontà, avrebbero potuto essere stati destinati alla bretella una decina di anni fa, quando cioè il Comune di Firenze si accordò con Fondiaria per la cessione gratuita dei terreni della piana destinati alle **opere pubbliche**. Ma in tale occasione furono considerati la tranvia, i parcheggi, le strade ed altri interventi, ma non l'aeroporto, né per la bretella né per altro. Quindi, se mai ADF volesse completare l'opera e Comune e Regione gli consentissero di farlo, i gestori del "Vespucchi" dovrebbero prima di tutto acquisire i terreni necessari ad ampliare il sedime dello scalo.

Sulla bretella incombe poi il caso del decreto Matteoli, l'atto di approvazione del masterplan del "Vespucchi" emesso dal Ministro dell'Ambiente e divenuto subito la scusa più gettonata da enti e istituzioni per definire irrealizzabile il masterplan stesso e in particola-



SERGIO IAROSSI

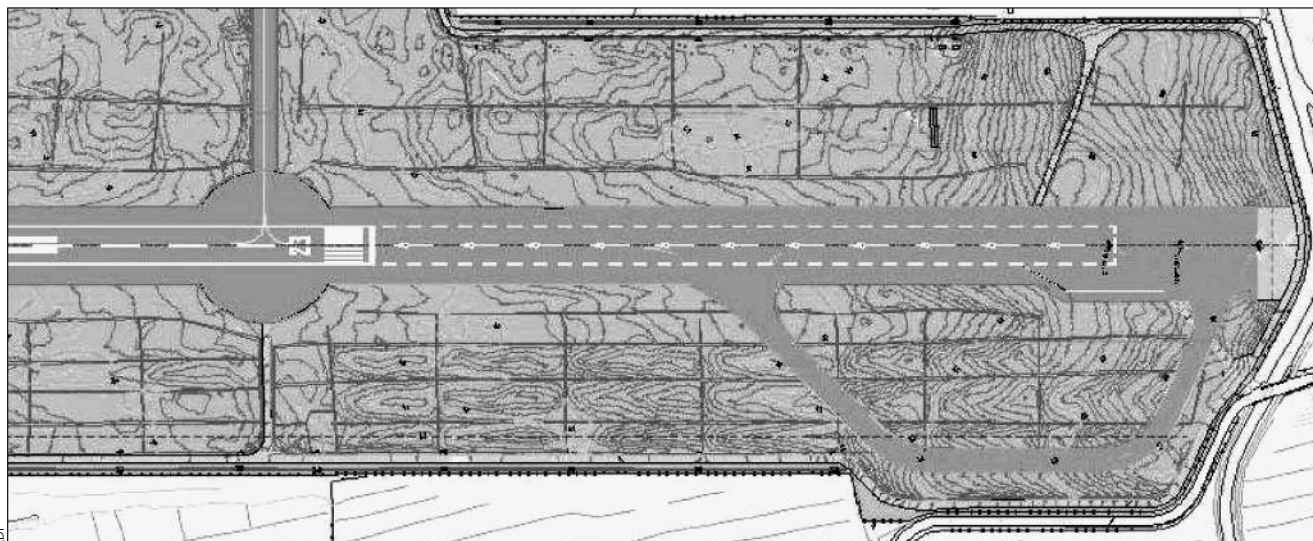
que idea di volo a Firenze in nome di un **ambientalismo strabico** e quantomeno discutibile, hanno subito scatenato la consueta bagarre di comunicati, proteste, interpellanze contro l'improvvisa novità e l'imminente pericolo che lo scalo possa funzionare un po' di più e un po' meglio.

Nella realtà, la vicenda della bretella di rullaggio aperta da tempo immemore - della verifica della sua utilità parlava il presidente della Regione Toscana Gianfranco Bartolini circa venti anni fa - resta irrisolta e continua a simboleggiare nella sua assurdità la questione aeroportuale fiorentina. Quanto realizzato non è altro che una porzione di circa 100 metri e due raccordi della **bretella prevista nel masterplan** del 1996 approvato

to urbanistico destina alla bretella. Avrebbero dovuto esservi inseriti nel marzo 2004, quando il consiglio comunale votò il piano di Castello, ma un emendamento della giunta tolse la dizione bretella per sostituirla con una generica e più innocua destinazione ad area di interesse generale. Se poi si fosse dimostrata la necessità di **fare davvero la bretella** e qualcuno avesse chiesto di farla - disse allora l'assessore all'urbanistica di Palazzo Vecchio - la questione sarebbe tornata in consiglio comunale per i passaggi necessari, altrimenti quei terreni sarebbero stati annessi al parco di 80 ettari in progetto. Cosa molto gradita alla Regione Toscana che accanto alla pista ha piazzato, tolto e poi rimpiazzato la sua nuova cittadella ed anche per questo

re la bretella. Il decreto - è bene ricordarlo - prima di tutto **approvava il SIA**, lo studio di impatto ambientale allegato al masterplan che valutava positivamente ed in miglioramento la situazione ambientale dello scalo anche nello scenario di massimo sviluppo del traffico e progetti tutti completati (compresa la bretella). Quindi poneva 12 condizioni, in aggiunta alle 22 già poste dalla Regione Toscana. Condizioni in parte condivisibili e scontate, in parte pittoresche, in parte discutibili, molte delle quali connesse alle decisioni degli enti locali sui limiti di rumore per le aree residenziali, sulla pianificazione urbanistica delle aree limitrofe allo scalo e sulla zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale. Il fatto è che delle condizioni discutibili è stato discusso ben po-

La bretella che NON c'è



ADF

co. Enti e istituzioni locali hanno preso atto del decreto, lo hanno interpretato nel modo più negativo ed hanno concluso che di fronte alle indicazioni di un ministro non si poteva che allargare le braccia in un quadretto che allora definimmo uno "strano inciucio" (Aeroporto 4/2004). Perché se il decreto ministeriale fosse stato davvero così limitativo verso il "Vespucci" e quindi tanto grave per la città, doveva esserci da parte delle istituzioni locali adeguata reazione, come c'è stata verso il Governo centrale su tante altre questioni (scavalco di Castello, attraversamento TAV, pensilina Isozaky, ecc.).

Non risulta invece che si siano tenuti particolari vertici né altre iniziative per chiarire la situazione, siedendosi attorno a quel tavolo di confronto che viene sempre evocato in tutte le situazioni, nonostante che il Ministro, toscano, in Toscana fosse di casa. Di certo in questi anni Matteoli non ha perso il sonno pensando al masterplan del "Vespucci" fermo. E' sempre stata nota a tutti la sua appartenenza a quello schieramento trasversale di esponenti politici della costa toscana, dall'estrema destra all'estrema sinistra, non proprio entusiasti, anche loro, dell'aeroporto di Firenze (uno è presente anche nella nuova compagine di Governo). Ma è ancora più certo che in Regione Toscana e in Palazzo Vecchio nessuno si è affannato nel tentativo di cercare il ministro,

Colpi di sole

Qui di fianco sono riprodotti alcuni degli innumerevoli studi che hanno analizzato e dimostrato la sostenibilità ambientale del masterplan del "Vespucci" e della bretella di rullaggio condotti tra il 1999 ed il 2003 dall'ADF (quella pubblica, nella quale gli enti locali erano i principali azionisti). Studi dei quali evidentemente Legambiente, un po' distratta, non si è mai accorta. Così, in un luglio caldo e assolato, hanno pensato bene di denunciare in Procura l'ADF per il pezzetto di bretella realizzato - secondo loro - senza alcuna valutazione ambientale, ipotizzando un ordine di demolizione dell'opera.



sbloccare la situazione dell'aeroporto fiorentino chiarendo il decreto e le relative condizioni e trovare il modo di arrivare con modalità ragionevoli all'apertura dei cantieri. Così, a tre anni di distanza dall'approvazione del masterplan, siamo fermi allo stesso punto e i rappresentanti di enti e istituzioni locali continuano a raccontare di un masterplan bloccato e di una bretella irrealizzabile perché tale è stata la volontà intangibile dell'ex-ministro dell'Ambiente.

Accontentiamoci pure, per ora, del pezzetto di bretella che è stato possibile realizzare e che, come suol dirsi, è sempre meglio di nulla. Quando entrerà in funzione quantomeno eviterà il ripetersi di episodi come la riattaccata del 2 giugno scorso, che ha suscitato tante polemiche, perché consentirà ad un aereo di liberare temporaneamente la pista nel caso di avvicinamenti troppo ravvicinati, per poi rientrarvi e raggiungere il piazzale di sosta. Oppure consentirà di gestire meglio le disfunzioni create dalla situazione strutturale, quando l'aereo deve aspettare il momento buono per decollare approfittando di un calo del vento necessario per potersi alzare dalla pista fiorentina. Ma tra questo ed avere uno scalo dotato di bretella di rullaggio ancora ce ne corre.

Fare la bretella

Anche la IATA, International Air Transport Association, ha raccomandato la realizzazione della bretella di rullaggio per l'aeroporto fiorentino. L'invito è contenuto nello studio commissionato dalla Camera di Commercio di Firenze per soppesare i benefici dell'allungamento della pista. I risultati dello studio non sono stati ancora resi noti, ma il presidente Luca Mantellassi ha anticipato il sollecito, peraltro scontato, relativo alla bretella, struttura indispensabile per qualunque scalo.

Non fare la bretella

Esiste una sola condizione che possa giustificare la rinuncia alla bretella completa per l'attuale pista: che entro pochi mesi partano le procedure per realizzare la nuova pista parallela all'autostrada, con relativa bretella. I 65 giorni impiegati per rifare da zero l'attuale pista (manufatto di 1.770 metri) dimostrano cosa si possa fare quando si vuol fare qualcosa e quando ciò dipenda solo dai tempi tecnici di procedure e cantieri. Ma nei fatti la nuova pista non pare uno scenario proprio imminente...

1986-2006: vent'anni di voli

Dalla definitiva ripresa dei voli di linea, nel 1986, ad oggi il "Vespucci" ha visto, in tempi diversi, l'attivazione di voli per 55 destinazioni, 21 nazionali e 34 internazionali distribuite in 14 nazioni. Al primo posto figura la Germania con 7 destinazioni (Augsburg, Berlino, Dortmund, Dusseldorf, Francoforte, Monaco, Stoccarda), seguono con quattro Francia (Bastia, Montpellier, Nizza, Parigi), Romania (Arad, Bucarest, Cluj, Timisoara) e Svizzera (Basilea, Ginevra, Lugano, Zurigo), con tre Spagna (Barcellona, Gerona, Madrid), quindi con due Gran Bretagna (Londra Gatwick e Stansted), Austria (Graz, Vienna), Belgio (Bruxelles, Liegi) e con una ciascuna Albania, Danimarca, Lussembur-

Vent'anni fa, il 15 settembre 1986, riprendevano stabilmente i voli di linea dall'aeroporto di Firenze.

go, Moldavia e Norvegia. Alcuni collegamenti hanno avuto carattere sperimentale e durata brevissima, altri sono stati operati per anni, 24 sono quelli **attualmente attivi**, 7 nazionali e 15 internazionali per 12 nazioni.

Nello stesso periodo 1986-2006 hanno operato servizi regolari al "Vespucci" **35 vettori**, 13 italiani e 22 esteri provenienti da 11 paesi: 6 dalla Germania, 4 dalla Svizzera, 2 da Austria, Belgio, Francia e Romania, 1 ciascuno da Danimarca, Gran Bretagna, Lus-

semburgo e Moldavia. Di questi, attualmente ne operano 10, 3 italiani e 7 esteri.

Nella tabella sottostante si ripercorre l'evoluzione dei voli, con l'indicazione anno per anno dell'apertura di nuovi collegamenti (in neretto sono evidenziate le rotte **attualmente operative**). Al quadro presentato in questa pagina vanno aggiunti i tanti vettori che, pur disponendo di jet regionali e dei "piccoli" di Airbus e Boeing, finora hanno dovuto **rinunciare ai voli** su Firenze per le carenze strutturali ed i problemi dello scalo. Su tutti British Airways ed Iberia, ma più recentemente anche le low cost che prediligono gli scali a diretto servizio dei bacini da servire, come EasyJet.

avvio	destinazione	vettore
1986		
15/9	Milano LIN	ATI
	Milano MXP	ATI
1/10	Roma FCO	ATI ⁽¹⁾
1987		
29/3	Parigi CDG	Air France
20/4	Pisa/Bastia	Transavio
12/6	Nizza	Air Littoral
1/8	Olbia	Avianova ⁽²⁾
1/8	Parigi CDG	Alitalia
	Monaco	Alitalia
8/10	Monaco	Lufthansa
1/12	Lugano	Crossair
1988		
7/4	Catania	Avianova
2/5	Napoli	ATI
16/5	Bari	Aliblu
	Torino	Aliblu
1989		
25/3	Dortmund	RFG
27/3	Bruxelles	Sabena
2/6	Trieste/Vienna	Alitalia
28/8	Verona	Aliblu
4/9	Gerona	Avianova
30/10	Barcellona	Avianova
1990		
29/4	Lugano	Transavio
1/5	Cagliari	Air Sardinia
1/6	Stoccarda	Avianova
30/10	Stoccarda	Delta Air
1991		
27/3	Londra STN	AirUK
17/6	Parigi CDG	Air Littoral
1/7	Catania	Alisarda
	Palermo	Alisarda
1/9	Barcellona	Meridiana
	Francoforte	Meridiana
	Londra LGW	Meridiana
	Monaco	Meridiana
	Parigi CDG	Meridiana
	Zurigo	Meridiana

1992		
2/3	Bari	Air Dolomiti
	Torino	Air Dolomiti
29/3	Napoli	ATI
1993		
28/3	Cagliari	Meridiana
11/5	Bergamo	DHL
1/6	Elba	IFS
1994		
20/5	Augsburg	Interot Aw
1/6	Lamezia Terme	Meridiana
4/6	Tortofi	Air Dolomiti
2/7	Alghero	Avianova
12/9	BO/Vienna	Austrian AI
7/11	Berlino THF	Eastwest AI
1995		
14/4	Amsterdam	Meridiana
13/5	Montpellier	Air Littoral
29/10	Parigi CDG	Air France
1996		
31/3	Dusseldorf	Lufthansa
1/5	Dusseldorf	Alitalia
	Londra LGW	Alitalia
	Parigi CDG	Alitalia
1/9	Milano MXP	Alitalia
27/10	Napoli	Alitalia
1997		
26/10	Cagliari	Alitalia
1998		
1/3	Bari	Alitalia
29/3	Francoforte	Lufthansa
	Dusseldorf	Lufthansa
1/6	Bari	Alitalia
26/10	BG/Lussemburgo	Luxair
1999		
28/3	Dusseldorf	Lufthansa
26/4	Foggia	Federico II Aw
	Torino	Federico II Aw
3/5	Cagliari	Alitalia
31/5	Palermo	Alitalia
	Lamezia Terme	Alitalia
1/9	Palermo	Med Airlines

6/9	Bari	Alitalia
1/10	Cagliari	Meridiana
31/10	Basilea	Crossair
16/11	Chisinau/Arad	Moldavian AI
19/11	Cluj/Arad	Veg Air
2000		
28/3	Timisoara	Veg Air ⁽³⁾
29/10	Ginevra	Swisswings
	Bari	Federico II Aw
5/11	Timisoara/Bucarest	Tarom
2001		
25/3	Zurigo	Crossair
21/10	Palermo	Air Sicilia
2002		
27/2	Bruxelles	SN Brussels
31/3	Basilea	Swiss Airlines
7/6	Perugia	Meridiana
2003		
8/9	Liegi	TNT
	Napoli	TNT
2004		
2/3	Graz	Fairline
1/6	Zurigo	Swiss
	Cagliari	Meridiana
12/6	Verona	Club Air
	Bucarest	Club Air
1/7	Madrid	Meridiana
	Ginevra	FlyBaboo
23/7	Tirana	Club Air
31/10	Bari	Club Air
2005		
29/3	Monaco	FlyDBA
1/12	Torino	Meridiana
2006		
8/4	Copenaghen	Sterling
	Oslo	Sterling

Note: ⁽¹⁾ Volo poi operato da Avianova, quindi da Alitalia Express e Alitalia; ⁽²⁾ Volo operato successivamente dalla "casa madre" Alisarda (poi Meridiana); ⁽³⁾ Il vettore ha cambiato nome in Carpatair.



MARCO IAROSSI

15 settembre 1986. Il volo ATI 963 delle 7.10 diretto a Milano Linate dà il via alla definitiva ripresa dei voli all'aeroporto di Firenze ed all'ingresso in servizio di linea con il gruppo Alitalia del nuovo aereo regionale italo-francese ATR 42. Lo stesso giorno inizia anche il servizio per Roma.



MARCO IAROSSI

29 marzo 1987. Con il volo Air France 632 arrivato alle 13.05 dal Charles De Gaulle di Parigi il "Vespucci" ospita il primo collegamento internazionale, operato con Saab 340 del vettore sussidiario Europe Air. Tra i passeggeri che si imbarcano sulla tratta di ritorno per Parigi, una squadra giovanile di atletica senese diretta a Dakar, in Senegal.

Volo perso

Non tutti i voli sono tornati al "Vespucci" dopo la riapertura dello scalo. Il **volo della TNT**, l'unico collegamento merci operante a Firenze, è rimasto sull'aeroporto di Bologna dove si era trasferito nel periodo dei lavori e viene operato adesso con Boeing 737 al posto del BAe146 col quale il servizio era stato avviato nel 2003 nel capoluogo toscano. E' la seconda volta che Firenze perde un volo merci in piena salute: era già successo nel 1993 quando la DHL aveva operato per alcuni mesi il volo da Bergamo con Metroliner della IFS, finché il successo del servizio richiese un velivolo di maggiore capacità, le strutture dello scalo non lo consentirono e il volo fu cancellato.

ACI: aeroporti e lavoro

Airport Council International, l'organizzazione internazionale che rappresenta 567 gestori di oltre 1.650 aeroporti in 176 paesi nel mondo, ha pubblicato il documento "**ACI Economics Survey**" che soppesa l'impatto economico ed occupazionale connesso alla presenza ed allo sviluppo di un aeroporto. ACI stima in **4.000 i**

posti di lavoro creati nel territorio tra occupazione diretta, indiretta ed indotta, per ogni milione di passeggeri gestito da uno scalo. Più volte abbiamo parlato sul notiziario di questo aspetto della questione aeroporto raccontando varie realtà italiane ed europee. Ora tali concetti sono quantificabili e possono essere quindi valutati meglio i danni ricadenti sul sistema Toscana e sul mondo del lavoro per il mancato potenziamento dello scalo fiorentino.



Trent'anni fa, con la Settimana Aviatoria Fiorentina, l'Aero Club "Luigi Gori" richiamò l'attenzione della città su Peretola per difendere e sostenere quello che era rimasto del **volo a Firenze** dopo la folle vicenda del nuovo aeroporto di San Giorgio a Colonica cancellato da Prato e dalla Regione Toscana e la chiusura di ogni prospettiva di crescita del piccolo scalo esistente bloccato dell'ente regionale. Dal 27 giugno al 4 luglio 1976 Firenze fu palcoscenico di iniziative di carattere aviatorio ed in aeroporto si tennero due manifestazioni aeree di apertura e di chiusura con l'esibizione di decine di velivoli (compresa la pattuglia acrobatica "Frecce Tricolori" allora dotata di Fiat G91) che attirarono nella piana tra Firenze e Sesto Fiorentino **decine di migliaia di persone**. Sul piazzale facevano mostra di sé i due Yak-40 dell'Avioliigure che per vent'anni, tra mille problemi, hanno rappresentato l'unica speranza di volo dell'area fiorentina. Trent'anni dopo, nonostante molti, lo scenario dell'aeroporto di Peretola è profondamente cambiato, ma è cambiato anche il rapporto con lo scalo dell'amministrazione cittadina, del tutto disinteressata alle sorti del "Vespucci", lasciato in balia della Regione e dei comuni della piana, come negli anni settanta. Sarebbe interessante, oggi, una nuova Settimana Aviatoria Fiorentina per evidenziare le carenze che ancora ostacolano il funzionamento dello scalo di Peretola ed i progetti necessari per farvi fronte e contare chi sta con la città ed il territorio e chi coltiva altri interessi.

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

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

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

Il vostro aiuto è di vitale importanza in quanto l'attività dell'Associazione si basa sulle quote associative e sul lavoro volontario degli iscritti.

Aiutateci a sostenere il "nostro" aeroporto!



Allungamenti

Mentre la Toscana produce nuove firme, documenti e studi su ipotetici sistemi aeroportuali, le altre regioni continuano a potenziare le piste di scali grandi e piccoli. **A Perugia** enti locali, autorità aeroportuali e Governo centrale nel maggio 2005 avevano presentato in un appuntamento pubblico i nuovi progetti per lo scalo Sant'Egidio (Aeroporto 3/2005). Nel prossimo settembre è prevista la conclusione dell'intervento più importante, l'allungamento della pista da 1.900 a 2.300 metri.

La Commissione Regionale VIA della Puglia ha approvato il progetto di allungamento della pista dell'aeroporto di **Bari Palese** da 2.440 a 3.000 metri. L'intervento prevede la modifica del piano della mobilità dell'area, attuato in accordo con il Comune di Bitonto che ospita la struttura aeroportuale.

A **Viterbo** le autorità militari hanno ceduto alla locale amministrazione comunale i terreni necessari per creare le strutture civili previste per aprire al traffico commerciale l'esistente scalo militare. Tra le varie opere, l'attuale pista di 1.500 metri sarà allungata oltre i 2.000 metri

per poter accogliere voli merci e low cost. Lo scalo, 70 km da Roma, avrà un ruolo di supporto per il sistema aeroportuale della Capitale (Fiumicino, Ciampino ed Urbe).

In aprile è stato sbloccato il finanziamento della Regione Abruzzo e del Ministero dei Trasporti per l'acquisizione di 2,5 ettari di terreno necessari all'allungamento di 200 metri della pista dell'aeroporto di **Pescara** (ora di 2.430 metri). L'intervento risponde alla necessità di adeguare le fasce di sicurezza e di avere distanze più adeguate ai voli charter intercontinentali che da anni fanno scalo a Pescara.

Il TAR della **Valle d'Aosta** ha respinto il ricorso contro l'allungamento della pista dello scalo "Corrado Gex" presentato dai proprietari delle aree interessate all'intervento. Il progetto rientra nel masterplan approvato dalla Regione e dagli altri enti locali e prevede l'ampliamento del sedime aeroportuale su aree precedentemente destinate a insediamenti commerciali. Di qui il ricorso per fermare lo sviluppo dello scalo e quindi il pronunciamento del TAR a salvaguardia della pista considerata un interesse pubblico prioritario al quale si devono adeguare altre scelte ed assetti territoriali.

Uno dei nuovi jet regionali Bombardier CRJ 900 da 90 posti di AirOne CityLiner. I velivoli voleranno tra le città italiane e da queste verso i maggiori centri europei, senza passare dagli hub di Fiumicino e Malpensa.

AirOne CityLiner

Il 7 giugno è nata AirOne CityLiner, branca regionale di AirOne, secondo vettore nazionale. L'iniziativa risponde all'esigenza di incrementare le relazioni tra le regioni italiane creando una più ampia **rete di collegamenti diretti** tra le varie città e tra queste ed i maggiori centri europei senza obbligare al passaggio dagli hub di Roma e Milano. Le prime basi operative sono Napoli e Trieste, ma l'intenzione è di servire tutto il territorio nazionale. Per avviare questa iniziativa Air One si è appositamente dotata di jet regionali Bombardier **CRJ900 da 90 posti**, più adatti per capienza a gestire molte delle rotte nazionali ed europee rispetto ai Boeing 737 ed Airbus A320 in flotta con la "casa madre". L'impossibilità anche per i piccoli CRJ900 di operare sull'attuale pista corta e limitata del "Vespucci" impedisce per ora l'insediamento di Firenze in questo nuovo progetto.

Taranto: tombamento e allungamento

Il decreto del **Ministero dell'Ambiente** che alla fine dello scorso anno ha approvato il piano di sviluppo dell'aeroporto Grottaglie di Taranto, ha dato via libera al tombamento di corsi d'acqua necessario per l'allungamento della pista. L'intervento fa parte del più ampio progetto di potenziamento da 150 milioni di euro connesso all'insediamento nella città pugliese del centro di produzione di componenti del nuovo Boeing 787 Dreamliner. La pista utilizzabile, ora di 1.710 metri, raggiungerà i 3.200 metri, divenendo la più lunga della regione, e potrà accogliere i grandi aerei cargo che faranno la spola tra Taranto e gli stabilimenti statunitensi della Boeing, e quindi anche voli charter e low cost.

L'allungamento della pista comporta la modifica dell'assetto viario della zona, con la deviazione di due strade provinciali e vari tracciati comunali e locali, e la modifica del sistema delle acque. In particolare saranno **tombati due fossi** (Fosso delle Monache e Fosso Madonna del Prato), rispettivamente per tratti di 500 e 400 metri, realizzando dei manufatti in cemento armato rettangolari con la soletta superiore adeguata a sopportare le sollecitazioni trasmesse dalla pista di volo sovrastante (in sostanza si tratta di un intervento simile a quello che era stato progettato a Firenze nei primi anni '90 per il completo allungamento della pista del "Vespucci" di 400 metri, opera poi bloccata). Il progetto di modifica dei corsi d'acqua in attuazione a Taranto è stato predisposto in accordo con l'Autorità di Bacino della Puglia.

Chi volesse ricevere **Aeroporto** in formato digitale (PDF) è pregato di comunicare il proprio indirizzo email a: assogiannotti@interfree.it

Aeroporto

Anno 10 - Numero 3
N° progressivo 36 - Luglio - Settembre 2006

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

Fotolito: Plan - Osmannoro (FI)
Stampa: Grafiche Cappelli - Osmannoro (FI)



Associazione "Valentino Giannotti" per
lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze
Casella Postale 1463, Firenze 7,
50121 Firenze
Tel. 055/330601
Email assogiannotti@interfree.it

Presidente: Giorgio Morales

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