



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

Zurigo

Con la ripresa del collegamento da Zurigo, il 30 marzo, Firenze ha ritrovato una delle principali rotte europee ed al "Vespucci" è tornato un vettore importante, **Swiss International Air Lines**, erede della Swissair. Firenze era stata collegata per la prima volta a Zurigo trent'anni fa, nel **1978**, con gli Yak-40 dell'Avioline in occasione di un servizio promosso nell'ambito dei tentativi di dare le ali al capoluogo toscano. Dalla fine degli **anni ottanta** Crossair (sussidiaria Swissair) aveva effettuato per varie stagioni charter regolari con Saab 340 da 33 posti. Nel **1991** fu Meridiana a proporre per la prima volta il servizio di linea con il lancio della propria attività internazionale da Firenze con i BAe 146. Nel **2001** la rotta fu ripresa da Crossair ed operata con Saab 2000 fino alla cessazione dell'attività del vettore, mentre dal **2004**, per un breve periodo, venne già effettuata dalla Swiss appena rinata dopo il fallimento di Swissair, tramite i Fokker 50 di DenimAir. Con il consolidamento del nuovo vettore svizzero ed il rilancio dell'hub di Zurigo, il collegamento torna ora in forze con tre frequenze giornaliere operate con Avro RJ100 da 97 posti. Firenze si aggiunge alle destinazioni italiane di Milano, Roma e Venezia ed alle altre 44 città europee già inserite nella rete Swiss.



SWISS

Pista!!

Tra breve il consiglio comunale di Firenze dovrà approvare la **nuova variante Castello** predisposta per inserire nella piana vicino all'aeroporto le funzioni aggiuntive non previste dall'ultima versione del piano urbanistico: le sede della Provincia di Firenze e il grande polo scolastico. Da Comune, Provincia e Regione assicurano che non sussistono incompatibilità con il piano di sviluppo aeroportuale. Quelle incompatibilità che aveva messo in dubbio il direttore generale dell'ENAC, principale autorità dell'aviazione civile italiana, davanti alle telecamere della trasmissione Report di RAI 3, chiedendosi se le istituzioni toscane non intendessero arrivare alla chiusura dello scalo fiorentino.

Su una questione tanto strategica, rifuggita da tutti come argomento tabù, sarebbe opportuno che venisse data debita informazione al consiglio comunale ed alla città. Dovrebbe essere spiegato su quale piano di sviluppo e su **quale aeroporto** è stato misurato il grado di compatibilità. Il piano aeroportuale in essere è ormai a scadenza (2008 nella versione originaria, 2010 nelle successive revisioni). Era già un piano nato zoppo per il veto posto ai progettisti sulla questione cardine della pista; non è mai stato aggiornato ai mutati scenari aeronautici (l'uscita di produzione degli aerei di riferimento); è stato ridimensionato in parti essenziali ed ora è identificato solo nell'adeguamento del terminal esistente. Se lo "sviluppo" è tutto qui, senza alcun miglioramento delle strutture di volo, il blocco di qualunque espansione del sedime aeroportuale e campo libero per ogni altro progetto della piana e ad ogni altro soggetto che ci vuole piantare le tende, non c'è dubbio che la compatibilità con Castello c'è tutta. Non c'è la compatibilità con l'**interesse pubblico dell'area fiorentina**, quello di avere uno scalo funzionale. Scalo che, se così fosse, sarebbe destinato non a chiudere, ma ad avere vita sempre più difficile per l'uscita di scena dei BAe 146, per la conferma di tutti i disastri operativi attuali legati allo stato dell'attuale pista, per la rinuncia ai miglioramenti ambientali connessi a strutture di volo più adeguate, per l'insediamento di migliaia di abitanti, studenti e lavoratori fino a poca distanza dal confine dello scalo, dalla parte di Firenze e di Sesto Fiorentino, con l'inevitabile moltiplicazione dei fronti di protesta contro i voli.

Se invece si decide di ritenere il trasporto aereo di una qualche importanza per l'area fiorentina, la compatibilità del piano di Castello e di ogni altro progetto della piana deve essere commisurata con un nuovo masterplan aeroportuale che ponga come centrale la **questione pista** e l'assetto dell'area terminale e dei piazzali. Certo è che ormai non si può più lavarsene le mani consegnando la questione ai posteri, com'è avvenuto per decine di anni, far finta che il problema non esista o allargare le braccia raccontando che va bene così o che non c'è nulla da fare. Il sistema economico e sociale, del lavoro, del turismo, della cultura, delle imprese, dei congressi e delle fiere non può più sostenere i **costi del non fare**: deve sapere quale aeroporto verrà e quale sarà quindi il grado di competitività dell'area metropolitana fiorentina. In attesa di chiarimenti istituzionali su piani e progetti, noi intanto dedichiamo questo notiziario a ribadire cosa significhi, dal punto di vista operativo ed ambientale, avere o non avere una pista adeguata. Sono argomenti ormai noti, che si fa una gran fatica a continuare a scrivere e immaginiamo anche a leggere, ma che è bene ripetere finché il problema aeroporto continua a vivere in una sorta di omertà generale.

A sinistra: un Avro RJ100 nei colori di Star Alliance, alleanza tra compagnie aeree della quale fa parte anche Swiss International Airlines.
Sopra: foto ricordo in occasione del volo inaugurale tra Zurigo ed il "Vespucci".

Scandinavia

Per la stagione primavera-estate 2008 Firenze è la terza città italiana per numero di destinazioni scandinave collegate con voli diretti dopo Milano e Roma. Tale posizione è assicurata dalla danese Sterling Airlines che, come preannunciato nei mesi scorsi, ha inaugurato le nuove rotte per Malmoe e Stoccolma incrementando





MARCO IAROSSI

Dal 30 marzo Lufthansa ha inserito gli ATR 72 di Air Dolomiti su tutti i voli da Monaco. Dalla stessa data sono state incrementate le frequenze sia da Monaco (da 28 a 45 settimanali) sia da Francoforte (da 35 a 42), quest'ultime operate con Avro RJ85, mentre dal 20 aprile è ripresa la linea settimanale da Stoccarda, operata sempre con ATR 72. Il vettore tedesco si conferma per numero di voli il secondo operatore del "Vespucchi", dove ha iniziato ad operare l'8 novembre 1987.

da tre a cinque le destinazioni servite con voli diretti dal Vespucchi" (tutte con Boeing 737). Il crescente impegno del vettore sul capoluogo toscano fa seguito all'ottima risposta ottenuta in due anni di attività con le rotte da Copenaghen, Oslo (operate dal 2006) e Göteborg (aggiunta nel 2007). Per passeggeri trasportati, quello fiorentino è il **maggior mercato italiano** di Sterling (avanti a Roma, Milano, Napoli, Olbia, Venezia e Trieste) ed è destinato a incrementarsi perché l'apertura delle nuove rotte dal "Vespucchi" ha coinciso con la decisione di concentrare sul capoluogo toscano l'attività per l'Italia centrale e chiudere i servizi sullo scalo di Bologna.

Alitalia

In attesa di capire quale sarà il suo futuro, Alitalia continua a modificare l'operativo. Con l'orario entrato in vigore il 30 marzo erano stati mantenuti due dei tre voli giornalieri per **Milano Malpensa** (decolli dal Vespucchi alle 12.45 e 22.05), operati con ATR 72 (69 posti) al posto degli Airbus A319 (126 posti), con una riduzione nell'offerta di posti del 65%. Da maggio anche questi servizi dovrebbero essere soppressi, cancellando così tutti i collegamenti con lo scalo lombardo com'era stato programmato ad inizio anno. Su **Roma** sono state confermate le quattro frequenze giornaliere esistenti e l'inserimento dell'Airbus A319 sulle due frequenze

prima operate con ATR 72 (con un incremento nell'offerta di posti del +31%). La situazione è destinata comunque ad evolvere in base alle sorti della compagnia.

Meridiana

Dal 30 marzo Meridiana ha attivato il previsto volo bisettimanale per **Berlino**, operato con Airbus A319. Anche in questo caso per il "Vespucchi" si tratta di un ritorno in quanto Firenze era già stata collegata alla capitale tedesca nel 1994 dalla Eastwest Airlines con Dornier 328, con scalo sullo storico aeroporto cittadino di Tempelhof. Meridiana opera invece su Tegel, l'attuale principale scalo del sistema aeroportuale berlinese, in attesa del completamento del nuovo Berlin Brandenburg International Airport realizzato trasformando Schoenefeld, il terzo aeroporto della città una volta appartenente al territorio di Berlino Est. Dal 6 aprile Meridiana ha modificato l'operativo del volo per Cagliari aumentando le frequenze da una a due giornaliere (tre il martedì, giovedì e sabato) ed inserendo sulla linea l'ATR 42 (46 posti) noleggiato dalla tedesca Avanti Air al posto dei suoi Airbus A319 (132 posti). È stato invece annullato l'arrivo a Firenze del quinto A319 annunciato dalla compagnia alla fine dello scorso anno e non ha avuto per ora seguito il code share con Iberia sulle rotte dal "Vespucchi" per la Spagna.



MARCO IAROSSI

"MOB" toscane

Con decreto pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il 7 marzo, il Ministero della Difesa e quello dei Trasporti hanno ufficializzato lo stato degli **aeroporti militari italiani**. L'atto conferma le anticipazioni già pubblicate sul nostro notiziario e la situazione anomala e problematica che caratterizza la Toscana.

14 aeroporti (compresi **Grosseto** e **Pisa**) sono stati classificati come Main Operating Base (MOB), cioè basi militari operative di importanza strategica per la nazione: di essi, 11 sono ad uso militare pieno ed esclusivo, 3 (comprese le due toscane) sono le basi aperte al traffico civile autorizzato, nelle quali però lo sviluppo di tale attività non deve comportare alcuna limitazione allo svolgimento dei compiti militari né maggiori oneri a carico del ministero della Difesa.

C'è poi un gruppo di **cinque scali** sedi di reparti militari dove si prevede il mantenimento della compatibilità con l'attività civile; **quattro basi** che mantengono attività militare minimale e possono essere aperti, a certe condizioni, al traffico civile; **15 aeroporti** già utilizzati dal traffico civile per i quali non sussistono più interessi di uso militare e quindi se ne prevede, o è già in corso, la totale cessione all'amministrazione civile.

La **Toscana** è quindi una delle nove regioni che ospitano basi strategiche, una delle quattro regioni che ne ospitano più di una, ma resta l'unica nella quale tali basi militari rappresentano le più grandi infrastrutture aeroportuali presenti sul proprio territorio (per estensione e dimensione delle piste). In Puglia troviamo tre "MOB" e tre grandi scali totalmente civili; in Veneto due basi e tre grandi strutture civili; nel Lazio due basi e due grandi scali civili.

Nelle altre cinque regioni sedi di "MOB" (Friuli, Lombardia, Piemonte, Sardegna e Sicilia), ma anche in quelle con gli altri tipi di scali che mantengono valenze militari (Campania, Emilia Romagna, Liguria), c'è almeno un grande scalo tutto civile. L'attuale situazione toscana rispecchia esattamente quella che era evidenziata fin dagli anni sessanta in vari atti e documenti inerenti progetti e scelte che allora stavano maturando, quando veniva sottolineata la necessità di dotare la nostra regione di adeguate **strutture aeroportuali civili**. Sarebbe opportuno tenerne conto almeno oggi, dato che il futuro del sistema aeroportuale toscano è ancora tutto da costruire.

Dal 4 maggio torna il collegamento stagionale tra Firenze e Marina di Campo, all'isola d'Elba. Il servizio sarà gestito dalla cooperativa ElbaFly, probabilmente con un Let 410 da 17 posti noleggiato dalla compagnia estone Airstream.

Pista e ambiente

Peretola, febbraio 2008: un aereo sta effettuando la procedura di atterraggio. La torre di controllo informa il pilota che ha iniziato a piovere. I margini di frenata sulla pista troppo corta e penalizzata ed ora bagnata non ci sono più. Il pilota interrompe la discesa, effettua come da manuale la procedura di riattaccata e si riporta in quota. Dopo svariati giri in attesa di un'evoluzione delle condizioni meteorologiche decide il **dirottamento** verso lo scalo di Pisa. Qui viene accolto giusto il tempo di scaricare i passeggeri perché il "Galilei" non ha spazio per consentire un parcheggio più prolungato del velivolo. Così, mentre i passeggeri proseguono il viaggio via terra, l'aereo vuoto riprende il volo e dirige di nuovo verso Firenze dove spera di trovare una situazione migliorata. Ma sul "Vespucci" piove ancora, la pista è sempre bagnata ed in tali condizioni troppo corta anche per l'aereo alleggerito dei passeggeri. Quindi il velivolo tira dritto e **dirige verso Bologna**, dove trova disponibilità per un'accoglienza più prolungata. Dopo mezza giornata di attesa sullo scalo emiliano i piloti vengono informati che a Firenze è smesso di piovere e la pista si sta asciugando. Possono riprendere il volo e, finalmente, prendere terra al "Vespucci" dove sono in attesa i passeggeri per il viaggio di ritorno.

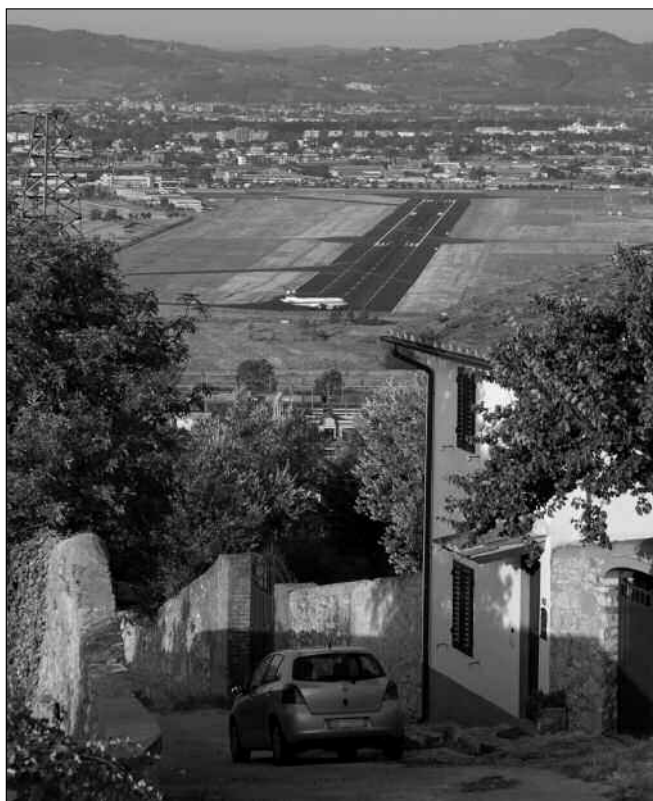
Vittime di questa disavventura sono stati un volo privato ed operatori diretti a Firenze per una delle ultime manifestazioni di Pitti Immagine, ma si tratta solo di un esempio di ciò che accade continuamente ad ogni tipo di volo di linea, charter o privato diretto nell'area fiorentina, tra ripetuti tentativi di atterraggio, riattaccate, attese, dirottamenti e rimpalli di aerei e passeggeri tra uno scalo e un altro. Episodi che ogni volta rafforzano l'immagine di irraggiungibilità dell'area fiorentina e che, al di là degli ovvi disagi, sono esemplari di ciò che significa anche a livello ambientale il permanere della pista troppo corta e penalizzata, in balia di ogni minimo evento meteorologico.

Invece di un **solo semplice "movimento"** (come si denomina un atterraggio o un decollo), l'aereo è stato costretto ad effettuare su Firenze una procedura di atterraggio interrotta, una riattaccata (che ha maggiore impatto di un normale atterraggio), due atterraggi e due decolli fuori programma (a Pisa e a Bologna),

L'adeguamento della pista rappresenta anche a Firenze l'intervento principale per ridurre i costi ambientali dell'attività aerea e l'impatto dello scalo sul territorio e gli abitati.

più le tratte di volo Firenze-Pisa, Pisa-Bologna e Bologna-Firenze, oltre al secondo atterraggio a Firenze (quello buono).

A tutto questo va aggiunto il **costo altrettanto inutile** anche dal punto di vista ambientale, del trasporto via terra di passeggeri, bagagli e merci che nell'episodio raccontato ha riguardato poche persone, ma nel caso di voli di linea e charter e nelle frequenti giornate critiche comporta viaggi di deci-



MARCO IAROSSE

Piste parallele

Ben diverse per dimensioni, le piste degli aeroporti di Firenze e Pisa hanno una caratteristica che le accomuna: sono quasi parallele, hanno cioè un orientamento molto simile (050°/230° al "Vespucci", 040°/220° al "Galilei") e sono quindi influenzate in modo simile dalle **stesse condizioni atmosferiche**. Accade così che quando c'è vento da sud che implicherebbe atterraggi da nord, il "Vespucci" va in tilt per l'attuale impraticabilità della direttrice da monte Morello (atterraggio 23) e inizia la girandola dei dirottamenti; al "Galilei" di Pisa, dove il vento spesso soffia più forte, si può scendere, ma seguendo la procedura di atterraggio secondaria (atterraggio 22) che sorvola a bassa quota una fetta della città. Così gli aerei dirottati da Firenze ed accettati da Pisa, vanno a creare un carico aggiuntivo sugli **abitati e i residenti** attorno al "Galilei", già gravati dal sempre più intenso traffico low cost. Ecco un altro esempio degli effetti ambientali indotti dal non voler dotare il "Vespucci" di Firenze di una pista adeguata, più funzionale e migliore per tutti.

ne di pullman per centinaia di chilometri per trasportare centinaia di passeggeri attraverso strade e autostrade di tutta l'Italia centrale (da/per Pisa, Bologna, Genova, Forlì, Roma, Milano, ecc.). Nel momento in cui le crescenti sensibilità ambientali portano a soppesare sempre più i costi ambientali di ogni spostamento di persone e cose, perfino di un singolo prodotto agricolo, sarebbe interessante guardare, anche sotto questo aspetto, la vicenda aeroportuale fiorentina. Valutare cioè quanto incida, anche in termini di carichi ambientali inutili, il **costo del non fare**, ossia il non voler dotare un territorio a fortissima domanda di voli di un aeroporto con una pista più funzionale. Carichi e costi del tutto evitabili se invece ci fossero strutture in grado di portare le persone dove devono effettivamente andare e di far arrivare il mezzo di trasporto alla sua destinazione senza allungamenti di viaggi per ritardi e dirottamenti e senza sovraccarichi di spostamenti terrestri di massa.

Non per nulla l'Unione Europea, nelle linee d'azione tese a razionalizzare il costo ambientale dei trasporti, per il sistema aeroportuale invita a **eliminare ogni carenza infrastrutturale** che produce colli di bottiglia e ritardi. Ritardi che si traducono in ore di volo ed emissioni aggiuntive. Ed invita a valorizzare gli scali regionali per portare l'offerta di voli dove effettivamente si origina la domanda, in modo da diminuire la necessità di lunghi spostamenti terrestri per raggiungere il luogo di partenza del volo e ridurre i voli di apporto ai grandi hub preferendo i collegamenti diretti ("point to point") quando supportata da sufficiente domanda.

In tutto questo la realtà fiorentina va naturalmente inquadrata nella giusta dimensione, quella cioè di una piccola struttura con un traffico aereo già a basso impatto, effetti contenuti sul territorio e livelli di emissioni rispettosi dei limiti di legge ed inferiori a quelli prodotti nella stessa area fiorentina dalle altre modalità di trasporto (come sempre testimoniato dai dati ARPAT). Ma è indubbio che anche qui sarebbero estremamente positivi gli effetti indotti da **strutture di volo più funzionali**. Effetti positivi in termini di ulteriore riduzione dei costi ambientali dell'attività aerea e di impatto dello scalo sugli abitati, come ormai tutti dovrebbero aver capito e in molti fanno finta di non capire.

Pista e Aerei

Che pista ha Firenze e che pista servirebbe? Quali aerei possono atterrare e quali dovrebbero atterrare? Siamo nel 2008 e attorno a questa vicenda, anche tra chi dovrebbe occuparsene, continua ad esserci una **gran confusione**. C'è chi dipinge un "Vespucci" perfetto perché scende qualche aereo da quasi 150 posti; chi pensa ad una pista migliore paventando aerei più grandi; chi rifugge da qualunque miglioramento perché ritiene già troppo quello che c'è o perché dell'aeroporto non gli importa nulla. Il fatto è che Firenze, nella sua anomalia aeroportuale, anche sotto questo aspetto continua ad essere un caso unico.

Le strutture di un aeroporto si dimensionano ovunque sulla tipologia di aerei di riferimento, adeguati cioè al traffico da gestire in base alla consistenza della domanda esistente, espressione del bacino di riferimento, o del traffico che si intende sviluppare. A Firenze tutto questo non è mai accaduto e con le sciagurate decisioni dei primi anni settanta e gli errori di politica aeroportuale reiterati fino ad oggi si è andati in **direzione esattamente opposta**. Per volare, ci si è dovuti sempre arrangiare confidando di trovare un aereo impiegabile in qualche modo su infrastrutture tenute ferme ed in condizioni operative critiche (a cominciare dai tentativi con gli Yak-40 negli anni '70) e vettori disposti ad affrontare i problemi esistenti per cercare di raggiungere il capoluogo toscano. Lo scenario attuale rispecchia la stessa situazione: non si vuole adeguare la pista alle esigenze

Il problema pista resta il nodo centrale irrisolto per il funzionamento del "Vespucci" e per l'accessibilità internazionale dell'area fiorentina.

della domanda di traffico e del bacino da servire né alle reali esigenze dei velivoli che devono operare e si continua a confidare nella tecnologia aeronautica e nelle compagnie aeree disposte a sostenere costi aggiuntivi per servire l'area fiorentina. Si è perseverato così anche quando la **questione pista**, sempre centrale per l'aeroporto, è divenuta vitale dopo l'improvvisa cessazione della produzione dell'aereo di riferimento per Firenze, l'Avro RJX della BAE Systems (ultima versione del BAe 146). La situazione avrebbe dovuto indurre allora - era il novembre 2001 -

l'immediato adeguamento delle infrastrutture ai jet regionali di nuova generazione ma non più specificatamente studiati per operare su piste corte. Non si è fatto e di nuovo si è confidato nella capacità di adattare altri modelli esistenti alla situazione fiorentina. La scommessa è stata raccolta dalle due maggiori industrie aeronautiche mondiali, che hanno studiato e ristudiato l'anomalia Firenze, e si è arrivati alla certificazione delle operazioni dell'Airbus A319 e del Boeing 737 (aerei da 120-150 posti) sulla mini-pista fiorentina. Operazioni gravate però da tutti i noti condizionamenti e da una **funzionalità precaria**, nel senso che in qualunque giorno, in qualunque momento tutto l'operativo può andare in tilt per il minimo evento meteorologico ed i servizi aerei si trasformano in disservizi disastrosi che travolgono passeggeri, com-



LASSE KAIRA



GERRY STEGMUEBER

A destra: Embraer RJ145 della Portugalia (sussidiaria della TAP Air Portugal) ed Embraer 170 della LOT; entrambi i vettori vorrebbero operare sul "Vespucci".

Sotto: Embraer 190 della Regional e Bombardier CRJ900 di Lufthansa CityLine. Questi tipi di velivoli dovrebbero sostituire i BAe146 e gli Avro RJ85 di Air France e Lufthansa nelle operazioni su Firenze.



MATHIAS HENIG



DEJAN MILINKOVIC

pagne ed operatori aeroportuali. Per questo, per ora, restano sempre e solo tre i vettori che impiegano Airbus e Boeing in servizi di linea (Meridiana, Alitalia, Sterling), mentre tanti altri non reputano praticabile l'attuale pista e rinunciano a servire l'area fiorentina. Ma gli stessi disastri operativi, come noto, riguardano con maggiore o minore incidenza tutti i tipi di velivoli e di voli.

Ecco perché al di là della tecnologia aeronautica, il problema pista era e resta il nodo centrale irrisolto del "Vespucci". Nodo da risolvere non per far scendere aerei più grandi o rincorrere scenari ormai compromessi, ma per garantire l'obiettivo minimo di una funzionalità meno precaria alla **tipologia di traffico che già opera** e mettere il "Vespucci" nelle condizioni di svolgere in modo più serio il ruolo riconosciuto da tutti (servizi in ambito nazionale ed europeo). Sono concetti semplici semplici, ripetuti infinite vol-

Pista e Aerei

te, ma che Firenze (le istituzioni) continuano ad ignorare. La pista più funzionale (più lunga e meno penalizzata) serve per i piccoli aerei di aviazione generale, per i turboelica impiegati sulle rotte più brevi, per alzare la soglia operativa dei "piccoli" di Airbus e Boeing (ed abbassarne l'impatto percepito), ma serve soprattutto per far ciò che doveva essere stato fatto dal 2001: garantire un'operatività accettabile per i **nuovi jet regionali** (le "famiglie" in produzione di Embraer e Bombardier ed i nuovi modelli in costruzione o in progetto come i Sukhoi Alenia o i Bombardier CSeries).

Aerei che per ora nessun vettore impiega per voli di linea su Firenze ma che sono ormai indispensabili nei collegamenti europei, per sfruttare la flessibilità propria del sistema trasporto aereo, con l'uso dell'aereo più adeguato per la rotta da gestire, e che restano i naturali sostituti dei BAe 146.

La crisi generale seguita all'11 settembre 2001 ha frenato il rinnovo delle flotte allora av-



L'ultimo nato tra i jet regionali è il SuperJet 100 (78-98 posti) della russa Sukhoi, commercializzato in collaborazione con l'italiana Alenia Aeronautica. Il prototipo è stato presentato nel settembre 2007 presso gli stabilimenti di Komsomolsk, in Siberia. La distribuzione e l'assistenza al velivolo al di fuori delle repubbliche ex-sovietiche sarà curata dalla Superjet International, società creata da Alenia con sede presso l'aeroporto di Venezia, dove passeranno gran parte dei velivoli destinati all'esportazione. Il Superjet è stato ordinato in 10 esemplari da ItAli Airlines di Pescara che li impiegherà in voli con l'Europa da varie città italiane.

viato ed ha posticipato il problema della **sostituzione dei quadrigetti inglesi**. Tra i vettori operanti al "Vespucchi" il ricambio è stato attuato finora solo da Meridiana e Alitalia (con la soluzione forzata degli Airbus) ma il processo è ripreso e, pur con tempi diversi, interesserà tutti. Air France, per ora, ha prolungato

l'uso degli Avro RJ85 dell'irlandese CityJet, ma avrebbe un gran bisogno di usare da Parigi i suoi Embraer 190 (o gli A318 e A319); il gruppo Lufthansa cederà entro breve gli Avro RJ85 della Lufthansa CityLine ed i BAe146 dell'Air Dolomiti e dovrà fare i conti sulla pista del "Vespucchi" con i Bombardier CRJ700 e CRJ900 e con gli Embraer 190 (o gli A319), oppure ridimensionare parte dell'operativo su Firenze.

Può darsi che qualcun altro, prima di abbandonare un bacino di traffico come quello fiorentino, decida di **pagare il "dazio"** operativo, funzionale e d'immagine imposto dalle problematiche operazioni sull'attuale pista. Certo è che continuare a confidare in questa situazione e nella speranza che

faccia sempre bel tempo non è solo una cosa poco seria. È una provocazione volta a scoraggiare i vettori che vorrebbero servire il nostro territorio ed è soprattutto un atto contrario al funzionamento di un servizio pubblico ed al diritto di mobilità dei cittadini diretti o provenienti dall'area fiorentina.

Boeing ecologici

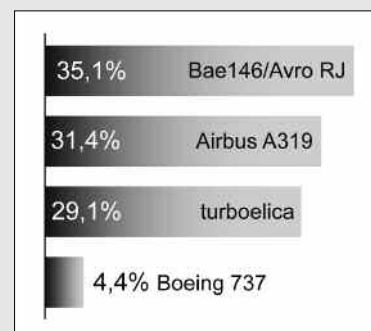
La presentazione dei nuovi voli Sterling Airlines è stata l'occasione per illustrare le caratteristiche ecologiche dei nuovi Boeing 737 "Next Generation" impiegati dal vettore danese. È un peccato che l'iniziativa abbia avuto **scarsa attenzione** e nessun risalto sugli organi di informazione cittadini, dove invece imperversano ormai quasi giornalmente le sparate degli animatori dei comitati anti-aeroporto. I nuovi Boeing 737, oltre a rispettare le più restrittive norme sulle emissioni acustiche introdotte dalla normativa a livello internazionale, adottano accorgimenti tecnici che migliorano l'aerodinamicità del velivolo, riducendo la resistenza dell'aria in volo e quindi il consumo di carburante e le emissioni dei motori in atmosfera. Tale effetto "salutare" è garantito soprattutto dalle **grandi winglet** poste alle estremità delle ali che da sole consentono un risparmio di carburante del 7,5%.

La ricerca della migliore prestazione aerodinamica, che riduce i consumi, è comunque ormai il principale obiettivo perseguito dalle industrie aeronautiche dato che coniuga gli interessi di tutti. Proprio le winglet, come si può vedere nelle foto di queste pagine, sono adottate con varia forma e misura da gran parte dei jet di nuova generazione. Discorso simile riguarda la **riduzione delle emissioni acustiche**, anch'essa caratteristica primaria richiesta dagli operatori del settore, dettata dalle normative internazionali ed al centro di studi e ricerche da parte di tutti i produttori di velivoli e motori. Se tra gli anni '80 e '90 il simbolo indiscusso della silenziosità e della compatibilità ambientale del trasporto aereo è stato il BAe146, come ben sappiamo a Firenze, adesso i bassi livelli di emissioni acustiche accomunano tutti i nuovi velivoli in produzione o in progetto.



Aerei impiegati

Nel grafico qui sotto è rappresentata la tipologia di velivoli impiegati per i voli di linea dal "Vespucchi" nell'orario attualmente in vigore (30 marzo-31 maggio 2008).



Gli aerei di riferimento sono ancora i quadrigetti inglesi della BAE Systems, con i modelli **BAe 146** di Air France (93 posti) e Belle Air (84-110), gli **Avro RJ85** di Air France (95), Brussels Airlines (82) e Lufthansa (93) e gli **Avro RJ100** di Swiss (97). Seguono gli **Airbus A319** di Alitalia (126 posti) e Meridiana (132); i turboelica, con gli **ATR 42** di Air France (48 posti) e Meridiana (46), gli **ATR 72** di Alitalia (66) e Lufthansa (64), i **Bombardier Q300** di Flybaboo (50) e **Q400** di Austrian Airlines (72), il **Saab 2000** di Carpatair (50); i **Boeing 737** serie 500 (132 posti) e serie 700 (148) di Sterling.

Atterraggi e decolli

Atterraggio 05 Autostrada → Monte Morello



È la direzione di atterraggio principale e ormai da svariati anni è l'unica praticabile per arrivare a Firenze per la quasi totalità dei velivoli commerciali e di aviazione generale. È l'unica direttrice strumentale, assistita da ILS. È una direttrice comunque penalizzata: su 1.750 metri di nastro d'asfalto, ne sono utilizzabili **1.455** per la presenza di ostacoli artificiali creati sul prolungamento sud della pista nel corso del tempo. Rappresenta l'attuale maggiore penalizzazione per lo scalo perché seleziona gli aerei impiegabili, impedendo l'uso dei nuovi velivoli regionali e crea gravi problemi a tutti gli altri in presenza del minimo evento meteorologico. È influenzata dalla presenza di monte Morello sulla traiettoria di riattaccata, che costringe a tenere alte minime di avvicinamento. Risente della presenza dell'Arno sotto la traiettoria di discesa che crea la classica situazione assurda dei voli dirottati in giornate ottime per la presenza di piccoli strati di foschia sullo specchio d'acqua. La mancanza di spazio adeguato sui prolungamenti delle piste, dentro e fuori lo scalo, impedisce l'installazione di strumentazioni più sofisticate per migliorare l'operatività in condizioni meteorologiche difficili.

Sotto l'aspetto ambientale è la direttrice di volo che fa percepire i maggiori disagi per il sorvolo del nucleo abitato tra via Pistoiese e via Pratese. Disagi acuiti negli ultimi tempi per l'introduzione dei velivoli Airbus e Boeing che per le loro maggiori dimensioni rispetto ai jet regionali vengono percepiti come più impattanti pur a parità di caratteristiche acustiche e quote di sorvolo, suscitando maggiori proteste (in realtà i livelli di rumore superiore al limite di legge dei 65 decibel previsto per le aree residenziali sono contenuti in una fascia che va poco oltre via Pratese). L'allungamento della pista verso nord secondo i vecchi progetti approvati più volte dagli enti competenti, aumenterebbe la distanza di atterraggio, diminuirebbe il rumore per il minore uso del reverse nella frenata sulla pista, garantirebbe maggiore funzionalità, minori dirottamenti e l'accessibilità ai nuovi jet regionali.

in nessun'altra parte del mondo un bacino d'utenza di rilevanza internazionale è servito da una pista tenuta tanto corta e penalizzata come quella di Firenze.

Decollo 23 Monte Morello → Autostrada



È la direttrice di decollo principale, l'unica totalmente strumentale e in certe condizioni meteorologiche l'unica possibile per partire da Firenze e quando il vento non è compatibile con essa, i decolli sono bloccati. Per questo a volte i piloti, pur potendo atterrare, di fronte al pericolo di non poter più ripartire decidono comunque di dirottare. Su **1.750** metri di nastro di asfalto, consente l'uso di 1.674 per la corsa di decollo, una lunghezza marginale per gran parte dei velivoli. È cioè praticabile in condizioni meteorologiche buone, ma diviene problematica con vari gradi di criticità appena si ha la presenza di vento o pioggia. Se sono presenti entrambi i fenomeni (anche minimi) la situazione diviene estremamente critica. È la direttrice di decollo che sorvola l'area di Peretola, corretta dal 2002 con la procedura antirumore che impone una virata a destra subito dopo il decollo per evitare il sorvolo dell'area abitata. È la direttrice che più beneficerebbe del prolungamento della pista verso nord per il maggiore spazio di decollo, l'anticipo della virata e l'ulteriore allontanamento della traiettoria dagli abitati.

Atterraggio 23 Monte Morello → Autostrada



È la procedura meno praticabile per l'aeroporto. Su 1.750 metri di nastro di asfalto, attualmente ne rende fruibili solo **977**. Da sempre è utilizzabile solo in condizioni di volo a vista, nelle ore diurne e con visibilità superiore a 5 km (per questo si parla di pista prevalentemente unidirezionale). In tali condizioni è stata sempre usata da BAe146 e turboelica fino a pochi anni fa. Poi la situazione è andata peggiorando per l'introduzione di maggiori restrizioni e l'ulteriore riduzione della distanza utilizzabile. Oggi è usata quasi solo da velivoli di aero club, turistici, pochi di aviazione generale e qualche BAe146 e turboelica se compatibile con i pesi, mentre è chiusa ai velivoli classe Airbus. Si attendono i miglioramenti ipotizzati dopo l'abbattimento dell'antenna RAI su monte Morello, con un parziale recupero di spazi utilizzabili fino a circa 1.200 metri, pur rimanendo praticabile in condizioni molto limitative. La procedura di atterraggio 23 sorvola l'abitato di Firenze sulle zone Isolotto, Novoli, Rifredi, Castello. Benefici verrebbero da maggiori spazi di sicurezza in testata 05 con l'interamento dell'autostrada.

Decollo 05 Autostrada → Monte Morello



È la direttrice di decollo secondaria, non strumentale nella prima fase di salita. È utilizzabile solo nelle ore diurne ed in condizioni meteorologiche buone (come per gli atterraggi 23). Sui 1.750 metri di nastro di asfalto, permette una corsa di decollo di **1.605** metri. Anch'essa è marginale per gran parte dei velivoli commerciali per il rateo di salita in direzione monte Morello e per l'influenza di ogni minimo evento meteorologico (vento, pioggia, foschia). È l'unica direttrice di volo che comporta il sorvolo del territorio di Sesto Fiorentino, con traiettorie variabili rispetto all'abitato secondo il tipo di velivolo, il peso al decollo e le condizioni di vento. Anche in questo caso l'impatto è più dovuto alla percezione dell'effetto visivo creato dai velivoli in ripida salita e in virata per inserirsi sulla procedura strumentale di allontanamento da Firenze piuttosto che al rumore effettivo, testato dalle misurazioni ARPAT su livelli ben al di sotto dei limiti compatibili con le aree residenziali già appena fuori il sedime aeroportuale.

Parcheggi utili e inutili

Sono riprese con forza negli ultimi tempi le polemiche sui parcheggi scambiatori di Firenze realizzati e più o meno abbandonati. Tra **inchieste e discussioni**, nessuno si occupa però di dare e chiedere spiegazioni sull'unica struttura che fin dal primo giorno di apertura sarebbe stata sempre piena ed avrebbe prodotto utili: quella a pochi passi dal "Vespucchi" e inutilizzabile perchè irraggiungibile dallo scalo. Ci sarebbe da spiegare perchè non è stato realizzato fin da subito il collegamento con l'aerostazione, indicato fin dalla prima ipotesi di progetto di fine anni novanta; perchè non è stato collegato alla città con una linea bus; perchè non è stata realizzata la fermata sulla linea ferroviaria già esistente sopra il parcheggio; perchè proprio il collegamento parcheggio-aeroporto (la famigerata passerella sopra l'autostrada) è stato tolto dai project financing per recuperare fondi da destinare al risarcimento del pasticcio della Fortezza da Basso; perchè a tutt'oggi quel parcheggio resta abbandonato a se stesso nonostante tutta la sua **intatta potenzialità** economica e funzionale e la sua valenza per l'utenza aeroportuale proveniente dalla direttrice di Prato e Pistoia. Il passaggio sopra l'autostrada consentirebbe anche di mettere in collegamento l'aeroporto con la zona di via Pratese e l'abitato di Peretola, evitando gli attraversamenti delle corsie autostradali alla fine dell'A11 che i pedoni effettuano continuamente rischiando ogni volta la vita.

Fuori binario

Con le dichiarazioni d'intenti connesse alla tornata elettorale appena passata, gli enti locali fiorentini e toscani hanno perseverato nella loro **singolare scelta di campo** tra modalità di trasporti: l'idea di applicare la "cura del ferro" ai collegamenti internazionali del capoluogo toscano. In ogni riferimento alle infrastrutture, continua infatti ad essere indicato sempre e solo nell'alta velocità ferroviaria il futuro delle relazioni tra Firenze e l'Europa. Indicazione che va sempre di pari passo con l'omissione di qualunque riferimento ai problemi dell'aeroporto "Vespucchi", in un atteggiamento che non ha proprio alcun senso (ed infatti non ha eguali in alcun altro posto).

Chi si sposta per turismo cerca sempre più il **volo low cost**, ormai spesso più competitivo anche nei costi col lungo viaggio ferroviario e ancor più con quelli dell'alta velocità (ma è così anche per tanti spostamenti di lavoro), tanto che in molti definiscono i voli a basso costo la vera alta velocità europea. Chi si sposta per lavoro o altre necessità ha nella rapidità dello spostamento il requisito primario e quindi il **mezzo aereo** su distanze europee resta la scelta obbligata.

Connettere Firenze alla rete di alta velocità ferroviaria in realizzazione in Italia, connessa alla rete europea, è certamente necessario. L'**alta velocità** è una componente importante nel sistema dei trasporti del nostro territorio, per

Adeguamento aerostazione

La presentazione del progetto vincitore del concorso per l'immagine esterna del terminal del "Vespucchi" ha confermato **luci ed ombre** dell'assetto previsto entro l'attuale sedime aeroportuale. Con un investimento di 25 milioni di euro sarà realizzato un'involucro che armonizzerà l'immagine esterna delle varie strutture esistenti, tra via del Termine e la vecchia torre di controllo. Sotto di esso saranno rimodellate, riorganizzate e in parte ampliate le stesse strutture secondo il progetto predisposto da ADF. L'intero intervento sarà attuato per parti, in modo da interferire meno possibile con l'attività dello scalo, e dovrebbe essere completato **entro il 2010**. Al termine dei lavori si avrà un adeguamento della capacità del terminal (da 2,2 a 3 milioni di passeggeri) e delle superfici (da 5.186 a circa 10.681 mq). Il progetto adotta tecniche proprie della bioedilizia, improntate al risparmio energetico, come l'uso di pannelli fotovoltaici e l'adozione di coperture verdi.



Questo assetto risente però della ristrettezza degli spazi disponibili, costretti entro l'attuale perimetro aeroportuale. Il progetto presentato risulta **molto ridimensionato** rispetto a quello previsto nel masterplan originario, approvato col decreto di compatibilità ambientale, che prevedeva un'estensione di 22.800 mq distribuiti su tre piani con viabilità di accesso separata su doppio livello (arrivi e partenze). Ne conseguono quindi spazi ampliati rispetto alla situazione in essere, ma che appaiono ancora ristretti e con percorsi piuttosto lunghi e poco funzionali (partenze) in rapporto alle dimensioni del terminal. La struttura poi, non potendo estendersi verso l'esterno, guadagnerà spazio verso il piazzale aeromobili principale, già **insufficiente**. Nelle anticipazioni grafiche rese note non sono ancora indicate le connessioni del terminal con le infrastrutture del territorio e la collocazione delle relative fermate (tramvia, Servizio Ferroviario Metropolitano) ed il collegamento con il parcheggio oltre l'autostrada e le strutture del meeting point. Per l'aspetto realizzativo resta da chiarire come sarà sistemata l'area merci ora ospitata nel grande hangar che dovrà essere inglobato nella struttura del terminal. Secondo il masterplan approvato dovrebbe essere creata la nuova area merci nella parte ovest dello scalo, lungo l'autostrada, servita da un nuovo ingresso aeroportuale, servito a sua volta dall'adeguamento della viabilità esterna che però non risulta negli atti degli enti locali.

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

QUOTA ASSOCIATIVA 2008

È 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!



Pista 1964

In attesa di sapere se il "Vespucci" potrà avere un futuro con una pista più funzionale, le soluzioni continuano a riemergere dal passato. Nel 1964 la rivista specializzata di aviazione "Alata Internazionale" pubblicava l'immagine riprodotta qui sotto. È una delle ipotesi di nuova pista per Peretola proposti dall'architetto Luciano Nustrini. La soluzione di 44 anni fa corrisponde più o meno a quella per ora ancora possibile.

La cosa, in sé positiva, riporta però a galla uno dei tanti episodi emblematici del difficile rapporto tra istituzioni cittadine e "Vespucci": il taglio proprio della struttura alberghiera che era prevista nel masterplan aeroportuale del 1997 e che sparì con la revisione del piano voluta dagli enti locali. Era un albergo da 180 posti letto che sarebbe dovuto sorgere all'interno del sedime nell'estremità ovest vicino all'autostrada. Allora Palazzo Vecchio sostenne che non era comprensibile la necessità di una simile struttura in quel luogo. Un'opinione che definimmo su questo notiziario quantomeno discutibile, anche perché in realtà tutti gli aeroporti interessati da importanti movimenti di traffico hanno o si stanno dotando di alberghi (uno degli ultimi progetti è stato presentato dalla SAT di Pisa all'interno dell'area terminale del "Galilei").

La vicenda fiorentina è diventata negli anni sempre più paradossale per il proliferare di nuovi alberghi proposti e consentiti in ogni progetto realizzato o in attuazione in ogni angolo della città, dall'area di Novoli a San Bartolo a Cintoia, dall'area Belfiore al nuovo insediamento presso la stazione Leopolda o, come detto, nel futuro insediamento di Castello. In pratica l'area aeroportuale è l'unica dove non è stata consentita la realizzazione di una simile struttura. Ed ora ciò che è stato impedito ad AdF viene consentito appena fuori il perimetro dello scalo, con un albergo che beneficerà della presenza del "Vespucci" ma produrrà introiti che non andranno al gestore aeroportuale.

velocizzare gli attuali collegamenti ferroviari con Roma, Milano e qualche altra città italiana più distante al nord o al sud, per potenziare il trasporto merci su ferro, per liberare capacità sui binari tradizionali per i servizi locali e regionali. Ma certo non è la modalità determinante per la mobilità delle persone da e per l'Europa e per la **competitività internazionale** dell'area fiorentina.

Hotel

Il nuovo quartiere che nascerà accanto all'aeroporto, nell'area di Castello, vedrà anche la costruzione di una struttura alberghiera che dovrebbe essere collocata nella parte più prossima al terminal del "Vespucci". L'opera sarà quindi funzionale anche per lo scalo, divenendo probabilmente una sorta di "albergo aeroportuale".

Aspettando le "Frecce"

I due passaggi effettuati dalle Frecce Tricolori sopra il piazzale Michelangelo lo scorso **31 marzo** hanno segnato il ritorno della pattuglia acrobatica nel cielo fiorentino dopo nove anni. L'ultimo sorvolo era infatti avvenuto il **6 novembre 1999**, sulla zona di Campo di Marte in occasione di un raduno militare, e quello precedente il **29 maggio 1992** per il giuramento alla Scuola di Guerra Aerea (oggi ISMA) delle Cascine. I passaggi degli aerei tricolori, come sempre spettacolari, sono stati salutati da una grande folla assiepata al piazzale, sui ponti ed i lungarni. Folla che però è rimasta piuttosto delusa per l'apparizione troppo fugace, in tutto un manciata di secondi, dopo una lunga attesa e le notizie errate diffuse da alcuni organi d'informazione che avevano annunciato una vera esibizione. In effetti l'importanza degli anniversari che si celebravano avrebbe meritato un'evento aeronautico più consistente (70° anniversario della Scuola di Guerra Aerea e 85° della fondazione dell'Aeronautica, per la prima volta svolto fuori Roma). Ricordiamo che Firenze non ospita un'esibizione vera e propria delle Frecce Tricolori addirittura da 28 anni, quando chiusero la manifestazione aerea tenutasi all'aeroporto di Peretola il **12 ottobre 1980**. Allora la pattuglia impiegava ancora i Fiat G.91 e quindi le "nuove" Frecce Tricolori con i MB-339, utilizzati dal 1982 nei cieli di tutto il mondo, non si sono mai esibite a Firenze. Nella foto: le vecchie Frecce Tricolori, con i Fiat G.91, in esibizione sullo scalo fiorentino.



MARCO IAROSSI

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

Aeroporto

Anno 12 - Numero 2
N° progressivo 43 - Aprile-Giugno 2008
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: 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