



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

Nasce "Aeroporto"

Con questo numero l'Associazione "V. Giannotti" inizia la pubblicazione di un **foglio informativo** a cadenza trimestrale. Vuole essere un modo per far sentire con continuità la nostra voce ed un mezzo per diffondere tante notizie provenienti dal mondo aeronautico che direttamente o indirettamente possono interessare l'aeroporto di Firenze e che raramente giungono ai non addetti ai lavori. Vuole essere anche un modo per tener viva l'**attenzione sulla questione dell'aeroporto** che vive brevi e intensi momenti di notorietà, ricchi di polemiche ed articoli sui giornali, alternati a lunghi periodi di silenzio nei quali non viene data più alcuna notizia. L'aeroporto, per la sua importanza strategica e per i problemi che ancora ne condizionano la funzionalità, dovrebbe essere costantemente all'attenzione di chi amministra la città e la regione assieme alle questioni più "gettonate" riguardanti alta velocità, tramvie, nodo autostradale.

Invece, nel dibattito sul sistema infrastrutturale dell'area fiorentina e della regione, nei vertici tra gli amministratori locali e gli enti governativi, nelle iniziative volte al reperimento di finanziamenti, il "Vespucci" continua ad essere curiosamente la "**cenerentola**" nelle priorità di chi amministra Firenze e la Toscana. Questo mentre tutte le altre città, anche le più piccole, sono impegnate nel massimo sforzo per migliorare le proprie strutture aeroportuali, varare nuovi programmi di sviluppo, reperire in ogni modo finanziamenti pubblici e privati, ampliare la rete di collegamenti cercando nuovi voli e nuove compagnie aeree. Firenze, partendo da una situazione strutturale dell'aeroporto di **forte arretratezza** rispetto a tutti i principali scali italiani, dovrebbe essere impegnata in uno sforzo addirittura doppio per recuperare il tempo perduto. L'Associazione, tramite la pubblicazione di "Aeroporto", intende quindi "pungolare" gli amministratori affinché venga fatto tutto il possibile per il miglior funzionamento del "Vespucci".

Giorgio Morales
Presidente

Pista corta

Molti passeggeri in partenza dall'aeroporto di Firenze anche questa estate hanno potuto constatare sulla propria pelle gli effetti dell'insufficiente lunghezza della pista. Le alte temperature caratteristiche del periodo estivo, infatti, riducono le prestazioni dei motori e gli aerei necessitano di maggiore spazio per decollare a pieno carico. In assenza di questo spazio l'unica soluzione è diminuire il carico e cioè imbarcare meno carburante, meno bagagli o meno passeggeri. Se le condizioni atmosferiche cambiano quando l'aereo è già pronto per il decollo, è necessario addirittura scaricare passeggeri e bagagli già imbarcati.

Ecco perché anche questa estate molti passeggeri hanno subito **pesanti disagi**: i più "fortunati" hanno dovuto sorbirsi uno sca-

lo intermedio a Bologna, Pisa, Milano o Genova per rifornire l'aereo del carburante non caricato a Firenze, altri si sono visti addirittura sbarcare dall'aereo o hanno dovuto lasciare a terra le loro valigie.

«Perché l'aeroporto diventi un vero aeroporto non è assolutamente necessario che si allunghi la pista».

UGO CAFFAZ (Capogruppo PDS)
Consiglio Comunale 23/6/97

Pista lunga

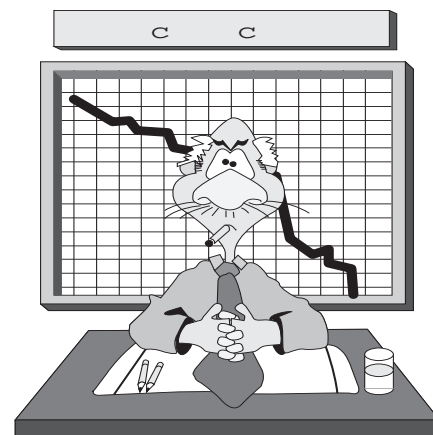
L'Associazione sostiene da sempre la necessità di completare l'allungamento della pista dell'aeroporto fino ad una lunghezza

complessiva di **1.800 metri**. Così era previsto dal progetto iniziale approvato dal Comune di Firenze e dal ministero dei Trasporti e poi "tagliato" a 250 metri per motivazioni puramente politiche con l'accordo di programma del 1991. La lunghezza di 1.800 metri era stata decisa dai progettisti per garantire la piena operatività ai cosiddetti jet regionali che già oggi operano su Peretola ed a quelli che sono in progetto.

L'Associazione è la prima ad affermare che le dimensioni e l'ubicazione dell'aeroporto non consentono l'impiego di aeromobili di grandi dimensioni ed è giusto quindi limitare le operazioni ai jet regionali fino alla cosiddetta fascia dei "100 posti" (si consideri che gli aerei più utilizzati a Firenze fino ad ora, BAe.146 e Avro RJ, possono essere allestiti fino a 120 posti). Assunto questo concetto è però necessario fare tutto il possibile perché questi aerei moderni e "silenziosi" possano operare al pieno delle loro potenzialità. L'ulteriore allungamento della pista va esclusivamente in questa direzione.

Allarme voli

A fronte di un alto coefficiente di riempimento dei voli, che ha raggiunto valori medi record superiori al 70%, il 1997 ha visto una preoccupante inversione di tendenza nel-



l'evoluzione dei collegamenti del "Vespucci". Per la prima volta dopo dieci anni dalla ripresa dei collegamenti di linea, si sono infatti registrate numerose **cancellazioni**, mentre nessuna nuova destinazione è stata attivata e nessuna nuova compagnia è sbarcata a Firenze. Dopo la perdita, tra gennaio e settembre, dei tre voli Alitalia per Dusseldorf, Londra Gatwick e Parigi, del volo Air UK per Londra Stansted, di due dei tre voli giornalieri Crossair per Lugano, del volo

Le attività dell'Associazione nel 1997

Meridiana per Francoforte e di uno dei due voli giornalieri della Austrian Airlines per Vienna, da fine ottobre si registra anche la cancellazione del volo Lufthansa per Dusseldorf e di uno dei due voli giornalieri Air Littoral per Nizza.

La situazione è ancor più preoccupante se si guarda a quanto sta avvenendo in tutti gli altri aeroporti italiani che continuano ad annunciare nuovi voli e nuove compagnie. Dei nuovi voli ipotizzati per Firenze in questi mesi nessuno si è al momento concretizzato. Ci auguriamo che questa situazione rappresenti solo un momento di stasi per lo scalo fiorentino e non il segno di una reale inversione di tendenza indotta dalla situazione dell'aeroporto e da certi atteggiamenti non certo favorevoli allo sviluppo dello scalo assunti dalle amministrazioni locali.

L'autostrada A11

E' in corso di messa a punto il riassetto del nodo autostradale di Peretola e l'ingresso in città. Riteniamo che tale progetto debba tener conto delle esigenze operative del "Vespucci" e integrarsi con il nuovo Piano Regolatore Aeroportuale. Siamo quindi in pieno disaccordo con Pierluigi Cesari, direttore generale della Società Autostrade, che, secondo quanto riportato dalla stampa, ha definito "inutile" l'interramento del tratto finale dell'A11 in corrispondenza della pista.

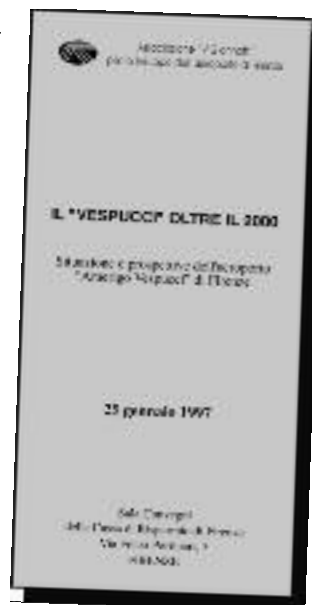
«Interrare l'autostrada a Peretola non servirebbe all'aeroporto, sarebbe inutile».

PIERLUIGI CESARI (Dir. Gen. Soc. Autostrade)
La Repubblica 15/8/97

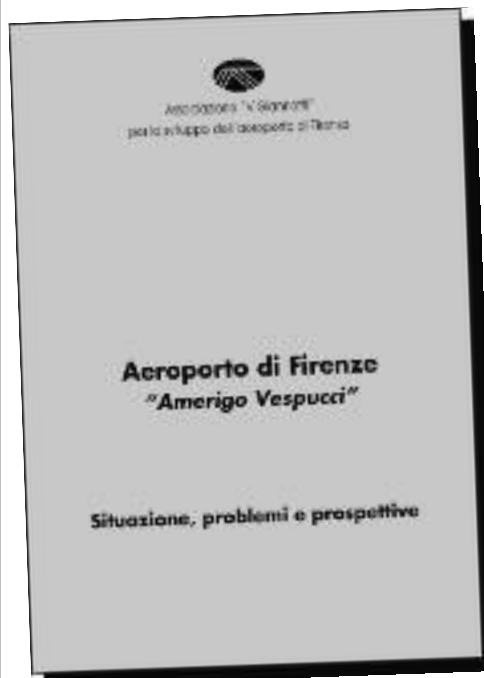
Innanzitutto va sottolineato che è consuetudine in tutto il mondo eliminare il più possibile gli ostacoli presenti agli estremi delle piste, come strade, ferrovie e canali, ricorrendo a interramenti, sottopassi e deviazioni. Per il "Vespucci" l'interramento dell'autostrada è un intervento di grande importanza in quanto consentirebbe, insieme ad altri accorgimenti, di eliminare l'attuale penalizzazione di 150 metri nell'utilizzo della pista nella principale direttrice di volo (atterraggio 05, decollo 23).

Inoltre eliminerebbe un ostacolo ingombrante e pericoloso nella direttrice di atterraggio secondaria (da monte Morello). Interrata l'autostrada, si potrebbe creare alla fine della pista una fascia di terreno di circa 300 metri sistemata a prato (clearway) che, ad esempio, potrebbe evitare tragiche conseguenze in caso di incidenti come quello del 30 luglio scorso. Si tratterebbe oltretutto di un intervento di scarsa rilevanza economica se inserito nel quadro generale degli investimenti per migliaia di miliardi previsti sul sistema autostradale fiorentino.

Sono state quattro le maggiori iniziative che l'Associazione ha realizzato nel corso del 1997 oltre alla normale attività di diffusione di comunicati e organizzazione di conferenze stampa sui problemi di maggiore attualità e incontri con le autorità aeroportuali. La prima e più impegnativa è stata l'organizzazione, in collaborazione con la Camera di Commercio di Firenze, del convegno "Il Vespucci oltre il 2000" svoltosi alla fine di gennaio ed al quale sono intervenuti i massimi rappresentanti delle istituzioni locali e degli enti aeroportuali. E' stata un'importante occasione per fare il punto sulla situazione e le prospettive dell'aeroporto fiorentino dal punto di vista tecnico, economico, ambientale e politico. L'incontro, che ha registrato una notevole partecipazione di pubblico ed un buon riscontro sugli organi di informazione, ha avuto il merito di riunire allo stesso tavolo i politici, spesso disattenti alle necessità dello scalo, e gli operatori che quotidianamente ne vivono i problemi. Gli atti del convegno sono in preparazione.



Sempre in gennaio l'Associazione ha redatto la relazione "Aeroporto di Firenze; situazione, problemi e prospettive", presentata in occasione del convegno, nella quale è stata illustrata la situazione dello scalo con i suoi innumerevoli problemi e sono stati offerti una serie di suggerimenti per la loro soluzione. Nel corso dell'anno sono giunte due autorevoli conferme della bontà delle tesi espresse nella relazione: la prima dal consulente che ha redatto il Piano Regolatore Aeroportuale per conto della SAF e che, a quanto ci risulta, ha previsto quasi tutti gli interventi auspicati dall'Associazione; la seconda da parte delle forze economiche fiorentine, e in particolare dall'Associazione Industriali, che hanno sposato in pieno il contenuto del documento sollecitando le amministrazioni locali a realizzare gli interventi indicati.



In maggio è stata intrapresa un'iniziativa volta a sollecitare l'impegno delle amministrazioni locali per il miglioramento dell'aeroporto in vista del **Giubileo**, utilizzando i finanziamenti e le procedure accelerate previste. Nel corso di una conferenza stampa sono stati illustrati gli interventi proposti dall'Associazione: bretella di rullaggio, allungamento della pista, miglioramento e potenziamento dell'aerostazione, dei piazzali di sosta e delle strumentazioni. Le proposte hanno coinciso con quelle avanzate unitariamente dalle categorie economiche fiorentine al sindaco di Firenze.

In giugno, sulla base di tali proposte, è stata presentata al consiglio comunale di Firenze una **mozione** del presidente dell'Associazione, Giorgio Morales, sottoscritta dai consiglieri comunali di maggioranza ed opposizione aderenti all'Associazione stessa. La mozione è stata respinta per un solo voto (19 favorevoli, 20 contrari), ma ha indotto il partito di maggioranza a presentarne una propria, sostanzialmente coincidente con quella precedente (tranne l'allungamento della pista che il PDS ha voluto togliere), che è stata invece approvata (15 favorevoli, 7 contrari, 15 astenuti). Il documento sollecita il sindaco e la giunta ad operare per il potenziamento dell'aeroporto in vista del Giubileo e ad attivarsi per il coinvolgimento di investitori privati nello sviluppo dell'aeroporto. Anche se permane una strenua opposizione ideologica sulla questione dell'allungamento della pista, si è trattato di una svolta importante nell'atteggiamento della maggioranza di Palazzo Vecchio.

L'inquinamento **NON** è uguale per tutti!

L'inquinamento non è uguale per tutti: è quanto siamo costretti a concludere osservando quello che avviene in Toscana. Tutte le "preoccupazioni ambientali" delle varie istituzioni regionali, dall'assessorato all'ambiente della Regione Toscana agli organismi preposti ai controlli quali l'ARPAT (Agenzia Regionale Protezione Ambientale della Toscana), delle associazioni ambientaliste come il WWF e delle maggiori forze politiche, continuano ad essere rivolte esclusivamente al "Vespucci" di Firenze ignorando invece gli aeroporti più grandi e più inquinanti di Pisa e di Grosseto.

L'attenzione per l'ambiente ed il controllo dell'inquinamento sono di importanza vitale quando ci si occupa dello sviluppo di qualsiasi infrastruttura ed è quindi giusto preoccuparsi anche degli aeroporti. Tali attenzioni e le eventuali misure correttive però, per essere serie e credibili, devono riguardare allo stesso modo tutti gli aeroporti della regione. Questo purtroppo non succede.

La Regione Toscana, per citare il caso più eclatante, sta mettendo a punto un regolamento che dovrebbe andare ad incidere sulle attività di volo del "Vespucci", ma non risulta che una simile procedura sia in atto sugli altri scali toscani che presentano problemi ambientali superiori.

In particolare ci si chiede per quale motivo la stessa attenzione posta sull'aeroporto di Firenze non sia in atto anche sul più grande scalo toscano, il "Galileo Galilei" di Pisa, anche in considerazione dei seguenti punti.

1) L'aeroporto di Pisa è molto più vicino al centro città di quanto non sia l'aeroporto di Firenze: il "Vespucci" dista quattro chilometri dal centro di Firenze, mentre il "Galilei" dista due chilometri dal centro di Pisa (fonte ministero dei Trasporti).

Pur essendo l'aeroporto meno inquinante della regione, il "Vespucci" è l'unico ad essere oggetto di tante attenzioni da parte delle amministrazioni locali e di tante polemiche ambientaliste.

2) L'aeroporto di Pisa è a contatto con il tessuto urbano più di quanto sia il "Vespucci". A conferma di questo si consideri che il Piano di Sviluppo del "Galilei" prevede, al fine dell'ampliamento del sedime aeroportuale, l'abbattimento di un gruppo di abitazioni dove risiedono 50 famiglie che dovranno essere trasferite (come già avvenuto in passato). Il Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Firenze non

Aeroporto	Firenze	Grosseto	Pisa
Distanza dal centro	4 Km	2 Km	2 Km
Lunghezza pista	1.650 m	2.997 m	2.992 m
Orario di attività	07.00-23.00	24 ore	24 ore
Tipologia di aerei	solo aerei regionali	nessuna limitazione	nessuna limitazione

prevede alcun abbattimento di abitazioni. L'unico intervento di questo tipo riguarda una casa colonica (ed una sola famiglia) in prossimità della testata pista 23 che avrebbe dovuto essere abbattuta in occasione dell'allungamento del 1996.

3) L'aeroporto di Firenze è aperto dalle 07.00 alle 23.00 mentre quello di Pisa è aperto 24 ore su 24. Si consideri che la legislazione italiana in corso di messa a punto propone la chiusura dalle 23.00 alle 06.00.

4) Sull'aeroporto di Firenze operano quasi esclusivamente aerei rientranti nel "Chapter 3" della ICAO (categoria che comprende gli aerei più silenziosi), mentre sull'aeroporto di Pisa operano anche molti aerei del "Chapter 2" (categoria più rumorosa del "Chapter 3" che dovrà essere eliminata dal servizio entro il 2002) e del

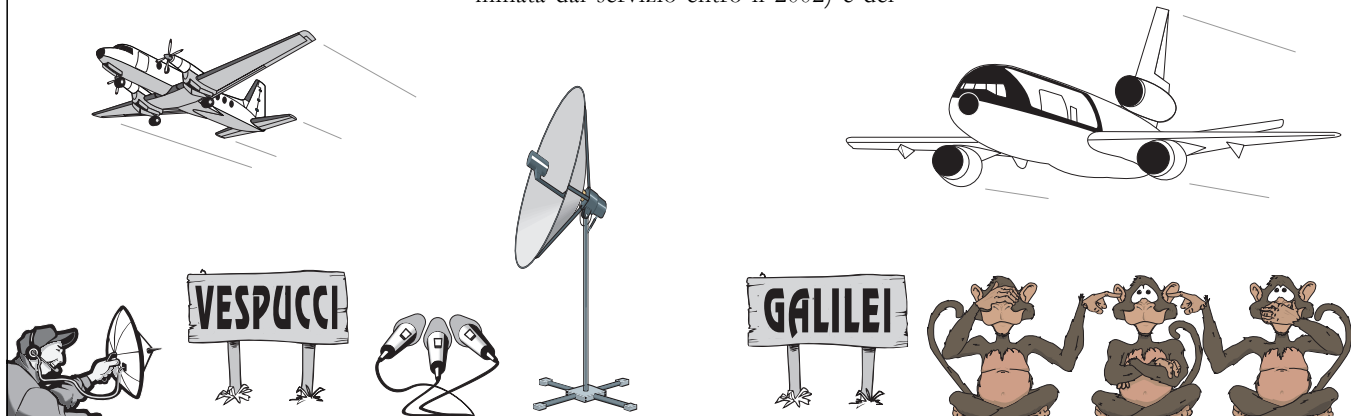
"Chapter 1" (categoria già messa "fuori legge" e rifiutata su molti scali europei; tale categoria comprende molti aerei commerciali prodotti nell'ex Unione Sovietica e quasi tutti quelli militari).

5) Uno studio dell'IRPET (Istituto Regionale per la Programmazione Economica Toscana) del 1989 ha confermato il maggior impatto acustico del "Galilei" rispetto al "Vespucci". In quell'anno il numero di persone interessate dal rumore dell'aeroporto a Pisa (13.975) risultava quattro volte superiore a quello di Firenze (3.524), ed il numero delle abitazioni sette volte superiore (4.639 a Pisa e 644 a Firenze). Col potenziamento dei due scali (allungamento pista a Firenze e attuazione del progetto Galilei 2000 per Pisa) si prevedeva un ulteriore divario a favore del capoluogo.

Il numero delle persone interessate dal rumore dell'aeroporto a Pisa (20.660) sarebbe diventato infatti cinque volte superiore a quello di Firenze (4.080), ed il numero delle abitazioni otto volte e mezzo superiore (6.771 a Pisa e 786 a Firenze).

Pur approvando lo sforzo profuso dall'ente regionale per rendere sempre più compatibile il rapporto tra gli effetti dei sistemi di trasporto da una parte, e il rispetto dell'ambiente e della salute della popolazione dall'altra, pare per lo meno insolito che le restrizioni legate all'inquinamento siano state annunciate solo per l'aeroporto più "ecologico" della regione.

Per fugare quindi i dubbi sulla correttezza della politica ambientale toscana si sollecita per lo meno ad estendere anche agli altri aeroporti toscani le verifiche ambientali e i rilevamenti acustici già effettuati sul "Vespucci" e ad applicare eventuali nuovi regolamenti e limitazioni prima di tutto agli aeroporti più inquinanti.



L'aeroporto più silenzioso... nella città più rumorosa

Mentre i dati diffusi dal ministero dell'Ambiente hanno assegnato a Firenze il primato di città più rumorosa d'Italia dopo Napoli, come ampiamente riportato dalla stampa, il capoluogo toscano gode di un primato ben più edificante grazie al suo aeroporto, ma pochi lo sanno. Il "Vespucci" è infatti il più "ecologico" scalo aereo d'Italia ed uno dei più "ecologici" al mondo: questo non è uno slogan creato dall'Associazione, ma un dato riconosciuto a livello internazionale.

L'aeroporto di Firenze può fregiarsi di tale invidiabile primato per il semplice fatto che il 100% dei voli di linea e charter che si svolgono al "Vespucci" sono operati con aeromobili della più silenziosa categoria "Chapter 3", così come sancito da organismi internazionali quali l'ICAO (International Civil Aviation Organization) e così come recepito dall'Unione Europea e di conseguenza da tutti i paesi che ne fanno parte.



Attorno al "Vespucci" è stata creata artificialmente un'immagine negativa alimentando allarmismi ambientali che non hanno riscontro nella realtà ma che, non controbattuti da una corretta informazione, finiscono per essere assunti come dati di fatto.

Va anche precisato che gli aerei che operano a Firenze, facendo parte della generazione di jet e turboelica regionali di più moderna ed "ecologica" concezione, andrebbero a far parte di un ipotetico "Chapter 4" (categoria di aerei "supersilenziosi") che viene sempre più insistentemente proposto per distinguerli dal resto degli aerei appartenenti alla categoria "Chapter 3".

BAe.146/Avro RJ (a sinistra) e Fokker 70 (a destra) si contendono il primato di jet di linea più silenzioso al mondo.



E' riconosciuto a livello mondiale che la migliore situazione ambientale nelle vicinanze di un aeroporto si verificherà quando tutti gli aerei che utilizzano lo scalo soddisferanno i requisiti del "Chapter 3". Questo è l'obiettivo verso il quale

«Un'operazione di volo di un B.727/200 (Chapter 2) equivale, dal punto di vista del rumore, a 94 operazioni di un BAe.146 (Chapter 3)».

DENVER STAPLETON AIRPORT
Studio ambientale

tendono tutti gli aeroporti e Firenze, avendo già raggiunto questo primato, si trova in una posizione di assoluta avanguardia che dovrebbe rappresentare un "fiore all'occhiello" per la città e la regione.

Leggi internazionali & regolamenti alla "toscana"

In merito alle campagne di rilevamento effettuate dall'ARPAT intorno al "Vespucci" e all'applicazione del ventilato regolamento aeroportuale da parte della Regione Toscana, va ricordato che queste attività sono disciplinate da leggi internazionali che l'Italia sta recependo con una propria legge. Iniziative avulse da queste regole e messe a punto senza il coinvolgimento dei competenti enti aeronautici ed aeroportuali non avranno valenza giuridica e saranno quindi passibili di ricorsi da parte di ministero dei Trasporti, società di gestione, compagnie aeree e organizzazioni di settore presso le autorità nazionali e comunitarie.

Esistono vari precedenti in tal senso e citiamo solo quello del tribunale di Londra che, su ricorso di alcune compagnie aeree e della IATA (International Air Transport Association), ha annullato la decisione del governo britannico di introdurre misure antirumore più severe di quelle già esistenti, e quello del TAR del Piemonte che, su ricorso del ministero dei Trasporti e della società di gestione dell'aeroporto di Torino, ha annullato misure simili introdotte da un pretore che è stato in seguito cen-



I regolamenti aeroportuali sono strettamente legati alle norme internazionali della ICAO accettate dai paesi membri e gli enti locali non possono agire senza rispettarle.

surato dal Consiglio Superiore della Magistratura.

In entrambi i casi le motivazioni delle sentenze sono state che misure di questo tipo devono essere prese nel rispetto delle normative internazionali e che il programma di riduzione delle emissioni acustiche degli aerei è già stato pianificato a livello internazionale dalla ICAO con il consenso degli stati membri. Tale programma è attualmente in pieno corso con la suddivisione degli aerei in tre "Chapter", a seconda del loro livello di rumorosità.

La posizione dell'Associazione naturalmente, non è un "no alle regole", ma un no a vincoli e divieti inventati "in loco" per limitare le attività dell'aeroporto,



peraltro già regolamentate, ed un invito ad applicare, quando necessario, tutti quegli accorgimenti già previsti dalle norme esistenti e consentiti dall'applicazione delle più moderne tecnologie.

Occorre quindi, prima di tutto, attuare quegli interventi sulle strutture e sulle strumentazioni dell'aeroporto che consentiranno di migliorare ancora la situazione ambientale: bretella di rullaggio, allungamento completo della pista, ILS e radar, adeguamento delle procedure di volo, barriere verdi attorno al sedime aeroportuale e così via. Per verificare il reale impatto acustico del "Vespucci", inoltre, è necessario realizzare un sistema di monitoraggio del rumore rispettando le modalità di rilevamento e localizzazione delle centraline previsti dalle apposite normative.

Sulla base di questi rilevamenti si potrà quindi pianificare l'assetto urbanistico della zona attorno all'aeroporto rispettando le destinazioni d'uso compatibili con i diversi livelli di rumorosità e, se necessario, attuare interventi di risanamento per quegli insediamenti che dovessero essere interessati da livelli di inquinamento eccessivi.

Atterrare da monte Morello

Le traiettorie di volo dalla parte di monte Morello (atterraggio 23, decollo 05) sono spesso strumento di polemiche verso l'aeroporto in nome di presunte carenze di sicurezza ed irregolarità nelle procedure. Tali polemiche, rinfocolate naturalmente dopo l'incidente del 30 luglio scorso, non hanno in realtà alcun fondamento.

La procedura dalla parte del monte, anche se secondaria, è **assolutamente lecita** in quanto tassativamente regolamentata in base alla collocazione della pista, le strumentazioni dell'aeroporto e la situazione orografica circostante per rispondere a tutti gli standard di sicurezza.

La direttrice monte Morello è infatti utilizzabile solo nelle ore diurne (fino a trenta minuti dopo il tramonto), solo con condizioni di "volo a vista" (visibilità non inferiore a cinque chilometri) e solo se consentita dalle condizioni del vento, dal peso e le caratteristiche dell'aereo, dallo stato della pista (bagnata o asciutta). Non ha quindi alcun senso continuare a parlare di limiti e divieti per una procedura già in piena regola.

Finanziamenti europei

Fin dall'avvio della sua attività l'Associazione ha sollecitato le autorità competenti a verificare la possibilità di accedere a finanziamenti europei per gli interventi sull'aeroporto. Un'autorevole conferma alla fattibilità di tale percorso è giunta dal sottosegretario ai Trasporti Giuseppe Albertini e dall'europarlamentare Riccardo Nencini, in occasione di un incontro organizzato presso la Regione Toscana insieme al consigliere regionale Vincenzo Caciulli. Sono ben quattro le possibili "vie" europee ai finanziamenti per il "Vespucci" (FERS, BEI, FEI e fondo B.5.70 dell'Unione Europea). Ci auguriamo che le autorità aeroportuali e le amministrazioni locali si stiano muovendo in questo senso.

Anniversari



Anno ricco di ricorrenze, il 1997, per i voli del "Vespucci": la prima e più importante è stata, domenica 29 marzo, il decimo anniversario del **primo volo di linea internazionale**. Alle 13.19 di domenica 29 marzo 1987 atterrava infatti a Firenze il volo Air France 632 proveniente da Parigi inaugurando l'attività regolare internazionale del rinato aeroporto fiorentino.

Dieci anni di operatività anche per i voli Air Littoral per Nizza (12 giugno), Aviano per Olbia (1 agosto, oggi gestito da Meridiana), Lufthansa per Monaco (8 novembre) e Crossair per Lugano (1 dicembre).

I dati del Ministero

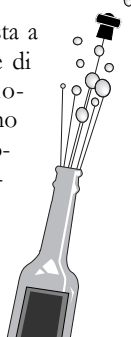
Il ministero dei Trasporti ha diffuso i dati ufficiali degli aeroporti italiani relativi al 1996. Considerando il traffico commerciale (ed escluso quindi quello di aviazione generale), questi i dati del "Vespucci" con la variazione rispetto al '95:

aeromobili	24.656	+15,34%
passaggeri	953.341	+19,34%
transiti	8.349	-
merce (kg)	320.081	+5,19%
posta (kg)	31	-

Con questi numeri l'aeroporto di Firenze risulta essere al **10° posto** in Italia per gli aeromobili, al **14° posto** per i passeggeri e al **27° posto** per merci e posta.

Milionesimo passeggero

Anche il "Vespucci" si appresta a superare la soglia del milione di passeggeri annui. Il 1997 dovrebbe essere finalmente l'anno buono anche se la cancellazione di diversi voli influirà negativamente sul totale dei passeggeri. Attendiamo la rituale celebrazione del **prestigioso traguardo** come consuetudine in tutti gli aeroporti.



Nasce Assoclearence

Il 25 luglio è stata costituita Assoclearence, l'agenzia che su incarico del ministero dei Trasporti dovrà gestire l'assegnazione negli aeroporti italiani delle **bande orarie** (slot) a disposizione per i voli delle compagnie aeree. Tale procedura è necessaria per quegli aeroporti che a causa della congestione del

traffico (per eccesso di voli o carenze infrastrutturali) sono costretti a contingentare i voli e la nuova agenzia Assoclearence dovrà assicurare la trasparenza nei criteri di assegnazione degli "slot" come prescritto dai regolamenti comunitari.

Ad Assoclearence possono aderire le società di gestione degli scali interessati e le compagnie aeree che vi operano. Tra gli undici aeroporti soggetti al coordinamento degli "slot", figura un solo aeroporto toscano, quello di Firenze, e tra i membri del consiglio direttivo di Assoclearence figura una sola società di gestione toscana, il presidente della la SAT di Pisa (aeroporto non soggetto al coordinamento).



Boom delle "regionali"

Sulla scia della liberalizzazione del trasporto aereo è in atto anche in Italia un grande sviluppo dei voli regionali con la nascita di nuove compagnie e la crescita di quelle esistenti. Nel panorama italiano operano adesso: **Air Dolomiti** di Trieste, con ATR.42 e ATR.72 (vola anche per Lufthansa), **Air Sicilia** di Palermo con ATR.42; **Alitalia Express** di Roma, con ATR.42 e ATR.72 (sussidiaria dell'Alitalia); **Alivigenza** di Vicenza con Metro 23; **Alpi Eagles** di Venezia, con Fokker 100; **Aviosarda** di Olbia con ATR.42; **Azzurra** di Bergamo con Avro RJ85; **Far Airlines** di Milano con DASH-7; **Italair** di Roma con ATR.42; **International Flying Services** di Bergamo con Dornier 228 e Fokker F.27; **Mediterranea** di Palermo con ATR.42; **Med Airlines** di Trapani con Saab 2000; **Minerva Airlines** di Trieste, con Dornier 328 (vola anche per Alitalia). Attualmente a Firenze operano solo Alitalia Express e Minerva.

2 pesi e 2 misure

Firenze, 16 maggio 1997. Un B.737/300 atterra per la prima volta all'aeroporto "Vespucci" in occasione di un volo charter. La SAF, timorosa delle polemiche che sempre accompagnano le notizie sullo scalo, ignora l'evento che in ogni altro aeroporto sarebbe stato celebrato come un grande successo ed un'occasione di promozione dello scalo. Nei giorni successivi, puntuali, arrivano infatti le polemiche con tanto di interrogazione in consiglio regionale, di chi chiede spiegazioni e giustificazioni del "fattaccio"!

Pisa, 1 giugno 1997. Un Concorde della British Airways atterra per la prima volta all'aeroporto "Galilei" in occasione di un volo charter. La SAT pubblicizza giustamente l'evento: servizi televisivi, articoli sui giornali, tutti festeggiano l'ennesima dimostrazione delle potenzialità dello scalo pisano.

Nota: il Concorde è uno dei più inquinanti e rumorosi aerei esistenti al mondo,

tanto che è stato bandito da molti paesi (ricordate le lunghe battaglie per ottenere il permesso di atterraggio negli USA?); il

B.737/300 è uno degli ultimi prodotti dell'industria statunitense che, per le sue doti di scarso inquinamento e silenziosità, risponde appieno ai requisiti del "Chapter 3" dell'ICAO.



Privatizzare!

Il sistema aeroportuale italiano è in una fase di profonda trasformazione e l'innovazione più importante, in fase di messa a punto da alcuni anni e ormai prossima al traguardo, è che lo Stato non finanzierà più gli scali aerei nazionali (tranne poche eccezioni di interesse pubblico): saranno le società di gestione che, ricevuta la "concessione totale" degli scali, dovranno provvedere non solo alla loro gestione, ma anche alla loro manutenzione ed al loro sviluppo infrastrutturale. Proprio per poter far fronte agli ingenti investimenti necessari, lo Stato, con una apposita legge, ha "liberato" le società di gestione dalla lenta e spesso politicizzata gestione pubblica, permettendo la privatizzazione degli aeroporti. Solo i finanziamenti dei privati, invogliati a investire negli scali aerei, potranno infatti assicurare le energie necessarie.

E' per questo che in tutta Italia, dall'estremo nord alle isole, è in atto un'intensa attività di ricerca e promozione che, modificati gli statuti delle società di gestione, punta a coinvolgere le forze economiche (locali, nazionali ed estere) nella gestione degli aeroporti. Oltre al caso della **Aeroporti di Roma SpA**, gestore dei due scali di Roma, che recentemente è stata quotata in borsa, ogni altro aeroporto si sta muovendo in questa direzione. Il caso più eclatante è stato quello di **Napoli Capodichino** che, sulla spinta personale del sindaco Bassolino, ha ceduto il 70% della **GESAC** alla inglese British Airports Authority, colosso privato della gestione aeroportuale che controlla scali in tre continenti. John Egan, presidente della BAA, ha dichiarato in un'intervista che la società è interessata ad altri investimenti in Italia e che diversi sindaci lo hanno contattato per seguire la strada di Napoli. Interesse per gli aeroporti italiani è stata recentemente dichiarata anche dalla Aeroports de Paris, gestore degli aeroporti parigini, e dal gruppo italiano Benetton.

Altri casi nazionali in cui è stata avviata la procedura di privatizzazione sono: **Venezia** che, tramite la Nordest Avio SpA appositamente creata, ha già venduto importanti quote della **SAVE** ai privati e adesso guarda all'ingresso in borsa; **Catania**, dove il preesistente consorzio è stato sostituito da una SpA (**SAC**) per la quale si prevede l'ingresso di un "partner privato strategico" e la partecipazione di imprenditori privati locali; la **Aeroporto di Genova SpA**, che ha già visto l'ingresso nell'azionariato della Aeroporti di Roma SpA e che, con il prossimo aumento di capitale, dovrebbe far entrare anche la SEA (gestore degli scali milanesi); **Trieste**, dove, in sostituzione del consorzio, è nata la **Aeroporto Friuli Venezia Giulia SpA** alla quale si stanno interessando sia la **SAVE** che la SEA. L'elenco sarebbe troppo lungo e ci fermiamo qua, citandone solo un altro a noi vicino: quello di **Pisa** dove già da qualche anno la **SAT** ha ceduto parte delle quote azionarie ai privati.

L'aeroporto di Firenze sulla questione sta invece segnando il passo, in quanto non risulta che ci sia al momento la volontà di imboccare questa strada che al contrario è decisiva per il futuro del "Vespucci". Se è doveroso infatti cercare di sfruttare al massimo occasioni particolari quali il vertice europeo ed il Giubileo, va assicurato un flusso continuo di finanziamenti anche alla luce degli importanti interventi necessari all'aeroporto. Sappiamo che anche per il "Vespucci" c'è grande interesse e che vari investitori sarebbero già pronti a intervenire, ma non sappiamo se l'amministrazione cittadina sta facendo qualcosa. Chissà se Mario Primicerio, primo cittadino di Firenze, è uno dei sindaci che ha contattato la BAA...

Piccoli jet

Due nuovi protagonisti del trasporto aereo regionale stanno diventando assidui frequentatori degli aeroporti italiani: il **Canadair Regional Jet** e l'**Embraer EMB-145**. Si tratta di piccoli jet della classe 50 posti che hanno aperto nuovi mercati consentendo di attivare rotte per destinazioni che non generano grande flusso di passeggeri o voli su rotte tradizionali in fasce orarie di minore traffico che renderebbero antieconomico l'uso di aerei più grandi.

Il Canadair vola dal '92 e negli ultimi anni è stato introdotto su molte rotte per l'Italia (come Roma, Milano, Venezia, Bologna e Napoli) da varie compagnie europee quali Lufthansa, Air

France e Austrian Airlines. L'Embraer è in servizio dal '96 e comincia ad affacciarsi anche sul mercato italiano con voli della francese Regional Airlines. Dall'estate scorsa è in linea anche con la British Airways.

Purtroppo il "Vespucci" non può accogliere i due jet in quanto la pista risulta ancora troppo corta per aerei che, pur grandi la metà dei BAe.146 e Avro RJ utilizzati adesso a Firenze, non hanno le stesse spiccate caratteristiche di decollo corto. E' un ulteriore conferma della necessità di completare l'allungamento della pista fino ai 1.800 metri previsti fin dall'inizio dai tecnici.

Una curiosità: negli uffici tecnici del costruttore del Canadair, a Montreal, esiste una co-

piosa documentazione sull'aeroporto di Firenze in quanto il "Vespucci" fu uno degli scali presi in considerazione dall'industria canadese all'epoca dello sviluppo del progetto. In pochi anni il jet è stato progettato e costruito, mentre la pista fiorentina a dieci anni di distanza è ancora troppo corta.



Crescono i "city airport"

Nel giugno scorso è stato inaugurato un nuovo aeroporto cittadino, lo **Sheffield City Airport**, realizzato a cinque chilometri dal centro della città, in una ex zona mineraria in corso di recupero. Fino ad ora la città si serviva degli scali di Leeds/Bradford e Manchester che, distanti rispettivamente 60 e 70 chilometri (circa un'ora d'auto), erano giudicati troppo lontani.

Il **London City Airport**, che quest'anno festeggia il decennale della sua apertura, il 29 luglio ha registrato il milionesimo passeggero dall'inizio dell'anno. Nel 1996 i passeggeri erano stati 727.600. Le autorità aeroportuali prevedono di raddoppiare il numero dei voli nei prossimi anni.

Una nuova aerostazione, grande tre volte la precedente, è entrata in funzione sul **Belfast City Airport**, mentre sono in corso i lavori per una nuova bretella di rullaggio e per l'ampliamento dei piazzali aeromobili. Nel 1996 lo scalo cittadino ha registrato 1.350.000 passeggeri.

Aeroporto

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



Associazione "Valentino Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze

Presidente: Giorgio Morales
Vicepresidente: Fausto Rusconi
Sede: c/o Studio Marino
Via Condotta 12, 50122 Firenze
Tel. 055/289402, Fax 055/287783

Aeroporto è inviato ai soci. L'iscrizione prevede il versamento di un contributo minimo di Lire 50.000 per le persone fisiche ed una quota libera per enti e società sul c/c postale n° 14413504 intestato all'Associazione.