Anno 2 - Numero 1

Aeroporto

Gennaio-Marzo 1998

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

Un milione!

Il 5 dicembre 1997 l'aeroporto di Firenze ha raggiunto e superato per la prima volta nella sua storia il **milione di passeggeri**. L'obbiettivo era stato mancato per poco nel 1996 a causa delle limitazioni al traffico per i lavori alla pista che hanno comportato il dirottamento di numerosi voli sull'aeroporto di Pisa. L'evento è stato festeggiato dalla SAF, che gestisce l'aeroporto, dalla Meridiana, che ha ospitato sul volo IG3537 per Londra il fortunato passeggero, dalle autorità aeroportuali, dalla Banca Toscana e dalla società di ristorazione Villa Viviani.

Interramento A11

L'interramento del tratto finale dell'autostrada A11 in corrispondenza della testata pista 05 rischia di diventare protagonista di quella **commedia dell'assurdo** spesso in scena all'aeroporto di Firenze. L'intervento, suggerito in passato anche dall'Associazione, è salito alla ribalta con varie proposte in occasione dei lavori per il vertice europeo del '96, nella messa a punto del nuovo piano regolatore aeroportuale e nelle richieste avanzate al Comune di Firenze dalle categorie economiche in vista dell'appuntamento con il Giubileo del 2000.

L'interramento è tornato di estrema attualità in seguito all'incidente del luglio scorso quando la **commissione d'inchiesta**, tra le proposte per migliorare la sicurezza e l'operatività dell'aeroporto "Amerigo Vespucci", ha messo al primo posto l'eliminazione dell'ostacolo costituito dall'autostrada con l'interramento, appunto, del tratto finale della stessa. D'altra parte sono ovvi i benefici conseguenti l'eliminazione di un terrapieno a poca distanza dalla fine della corsa di atterraggio per la pista 23 (da monte Morello) e altrettanto importanti sono i miglioramenti che si avrebbero anche nella direttrice di atterraggio principale per la 05 (verso monte Morello) per l'eliminazione dell'attuale penalizzazione della pista. Inoltre si andrebbe a sanare il contrasto con il codice della navigazione che prevede la totale assenza di ostacoli entro 300 metri dal confine aeroportuale.

A fronte di tutto questo, assistiamo invece all'**indifferenza** di Palazzo Vecchio che sta portando avanti con la Società Autostrade un progetto da decine di miliardi per la risistemazione del nodo autostradale di Peretola senza considerare l'interramento in questione. L'intervento, che interesserebbe un tratto autostradale di soli 120 metri, sarebbe compatibile con quello previsto dal Comune ed avrebbe un costo di circa sei miliardi di lire: veramente poca cosa in confronto agli investimenti previsti sul nodo autostradale fiorentino. La vicenda assume aspetti ancora più paradossali se si considera che mentre si ignora l'esigenza di interrare il tratto finale dell'A11, viene portata avanti l'ipotesi di interrare un tratto ben più lungo dell'autostrada A1 nel territorio di Scandicci per motivi di riduzione dell'inquinamento acustico sull'area circostante.

Dentro o fuori dal Giubileo?

*Il 26 novembre la Regione Toscana ha presentato l'elenco dei progetti per i quali sono stati richiesti i finanziamenti straordinari previsti dalla legge 270/97 per il Giubileo del 2000. Il relativo protocollo d'intesa, sottoscritto dalle maggiori autorità politiche e religiose della Toscana, comprende ben 312 progetti per 717 miliardi di lire di investimenti. Tra questi figurano due aeroporti toscani: quello di **Pisa** e quello di **Grosseto**. Successivamente anche **Siena** ha annunciato un piano di sviluppo del proprio aeroporto sostenuto con forza dalle locali autorità politiche e religiose come struttura utile all'evento giubilare.*

*E il "Vespucci"? Abbiamo "scovato" gli interventi per l'aeroporto di **Firenze** in un protocollo d'intesa sottoscritto, tra gli altri, da Comune di Firenze, SAF e categorie economiche. I **progetti** sono cinque: 1) riprotezione del gruppo ERI Mercurio per la realizzazione della via di rullaggio e dei raccordi; 2) riprotezione dei servizi di aviazione generale; 3) realizzazione della nuova bretella di rullaggio e dei raccordi; 4) realizzazione dell'ampliamento dell'aerostazione passeggeri; 5) realizzazione dell'ampliamento del piazzale di sosta aeromobili dell'aviazione commerciale. Di queste opere, però, non si trova riscontro nella tabella resa nota dal Comune di Firenze che contiene 82 progetti per più di 305 miliardi.*

*Una prima amara considerazione che dobbiamo fare è che, mentre sono state rese note nei dettagli le notizie riguardanti gli aeroporti di Pisa, Grosseto e Siena, ancora una volta quelle riguardanti lo scalo fiorentino sono avvolte nel "**mistero**". Come stanno le cose? I progetti del protocollo comunale hanno la stessa valenza di quelli "prioritari" ufficializzati nel protocollo regionale?*

*Oppure siamo di fronte all'ennesima penalizzazione dello scalo fiorentino ad opera delle autorità locali e dovremo parlare di un'altra occasione persa da Firenze per lo sviluppo del suo aeroporto? Ci auguriamo di dover smentire nel prossimo numero queste preoccupazioni e di poter annunciare la positiva conclusione della vicenda con il **via ai progetti**. Nel frattempo le autorità locali ci dovrebbero spiegare perché tra le priorità regionali sono stati considerati come "porte di accesso" alla Toscana gli aeroporti di Pisa e Grosseto e non quello di Firenze.*

Sped. in A.P. Comma 20/C Legge 662/96 Filiale di Firenze

Nuovi voli

Con l'introduzione dell'ultimo orario invernale Sabena e Lufthansa hanno aggiunto una **quarta frequenza** giornaliera nei collegamenti svolti, rispettivamente, con Bruxelles e Monaco. Il volo da Bruxelles ha il più alto coefficiente di riempimento di tutta la rete Sabena in Europa e nel '97 la compagnia ha registrato su tale collegamento oltre 105.000 passeggeri contro i 60.000 dell'anno precedente.

Anche Lufthansa ha deciso il potenziamento della rotta in seguito all'ottimo andamento del volo tra Monaco e Firenze che nel '97 ha registrato un incremento di passeggeri del 60%. Lufthansa opera anche su Pisa e, stagionalmente, sull'isola d'Elba.

Piano Regolatore

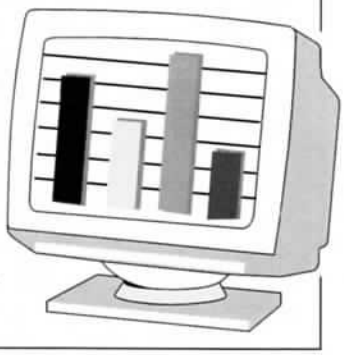
In attesa di una presentazione ufficiale del piano regolatore aeroportuale, che consentirà di conoscere finalmente nel dettaglio gli interventi previsti per il futuro dell'aeroporto, siamo andati a verificare a che punto è l'iter del documento nei ministeri romani. Il piano è stato redatto dallo studio romano dell'ing. **Carlo Damiani**, esperto internazionale di progettazione nei settori trasporti e aeroporti, ed ha ottenuto nel luglio '97 l'approvazione del consiglio di amministrazione della SAF che lo ha poi inviato al ministero dei Trasporti. Ottenuta l'approvazione in linea tecnica dalla Direzione Generale dell'Aviazione Civile, il documento è stato inoltrato al ministero dei Lavori Pubblici che promuoverà l'intesa con gli enti locali (Comune, Provincia e Regione) per accertare il rispetto degli indirizzi relativi all'assetto del territorio.

Preoccupa però che gli uffici tecnici del Comune di Firenze stiano delineando l'assetto urbanistico delle aree intorno allo scalo senza conoscere ancora i contenuti del piano regolatore aeroportuale (e quindi le sue esigenze operative), come denunciato in **consiglio comunale** dall'assessore all'urbanistica Enrico Bougleux e dal presidente della commissione urbanistica Vincenzo Esposito.

Bilancio 1997

Il bilancio del 1997 denota un andamento positivo per il **traffico** che ha raggiunto 1.080.092 passeggeri (1.068.128 trasportati su voli di linea, il restante tra voli charter ed aviazione generale) con un incremento dell'11,1% sul 1996. I movimenti aerei sono stati invece 34.461 con un decremento del 3,5%. Per quanto riguarda i **collegamenti** sono state cancellate le destinazioni Dusseldorf (Alitalia e Lufthansa), Francoforte (Meridiana), Londra Stansted (Air UK) e Napoli (Alitalia/Minerva Airlines), sono stati cancellati i voli Alitalia per Londra Gatwick e Parigi, sono stati ridotti i voli Crossair per Lugano (da 18 a 7 voli settimanali), Tyrolean Airways per Vienna (da 14 a 7), Air Littoral per Nizza (da 12 a 7). Sono stati invece incrementati i voli Meridiana per Londra Gatwick (da 14 a 19 voli settimanali), Lufthansa per Monaco (da 21 a 28), Sabena per Bruxelles (da 20 a 27) ed è stato raddoppiato il collegamento per Cagliari con un nuovo volo giornaliero operato dalla Minerva Airlines. Il saldo dei collegamenti, paragonando l'orario invernale '96-'97 con quello '97-'98, come anticipato sul n° 1 di "Aeroporto", presenta valori negativi: da 275 a 234 i voli settimanali, da 19 a 15 le destinazioni, da 11 a 10 le compagnie aeree ed è diminuita l'offerta totale di posti anche se il calo è stato parzialmente attenuato dall'aumento di capacità degli aerei su alcune linee.

Per quanto riguarda le **infrastrutture**, la maggiore novità del 1997 è stata l'inaugurazione della nuova area partenze ricavata nel modulo dell'aerostazione realizzato in occasione del vertice europeo del 1996. La nuova struttura comprende la sala accettazione di 770 mq (155% in più), l'area bagagli di 230 mq e uffici per 465 mq. Il numero dei check-in è passato da nove a dodici. Sono stati razionalizzati gli spazi nell'aerostazione arrivi, sono stati avviati i lavori per realizzare alcuni spazi commerciali nell'aerostazione partenze ed altri interventi hanno riguardato l'adeguamento delle aerostazioni alle nuove esigenze dell'accordo di Schengen. Sono state inoltre effettuate le prove per l'installazione del sistema di atterraggio strumentale ILS con un apparato mobile posizionato per alcuni mesi sullo scalo.



DATI DI TRAFFICO 1997

	passeggeri	97/96	aerei	97/96	Kg merce/posta	97/96
Firenze	1.080.092	+11,1%	34.461	-3,5	711.166	+25,0%
Pisa	1.065.691	+2,8%	20.552	+2,6	9.543.665	+10,1%

Previsioni 1998

L'andamento del traffico passeggeri nel 1998 sarà in buona parte legato all'evoluzione del **numero dei voli**. Quelli esistenti hanno infatti raggiunto nel '97 coefficienti di riempimento tali (con una media del 65,8% e punte superiori al 90%) che difficilmente potranno dare ancora, da soli, grandi incrementi, soprattutto in considerazione delle limitazioni imposte dalla lunghezza della pista e dalla carenza di adeguate strumentazioni. Molto dipenderà quindi dalla capacità del "Vespucci" di accogliere nuovi collegamenti e nuove compagnie aeree. La speranza è che si inverta l'andamento negativo del '97 che, tra l'altro, ha rappresentato un'anomalia nel panorama aeroportuale nazionale: nello stesso periodo infatti i principali scali italiani hanno registrato un forte incremento di voli, soprattutto "regionali".

Segni positivi sembrano però all'orizzonte e qualche novità è attesa già dai primi mesi dell'anno. **Debonair** inaugurerà in febbraio un volo giornaliero per Lamezia Terme, **Austrian Airlines** dovrebbe portare da uno a tre i collegamenti giornalieri con Vienna, **Lufthansa** dovrebbe attivare i voli giornalieri con Francoforte e Dusseldorf e **Minerva Airlines** dovrebbe iniziare un volo giornaliero con Bari. Altri interessamenti sono stati mostrati fin dall'anno passato, senza poi concretizzarsi, dalla **Azzurra Air** (che adesso vola anche per l'Alitalia), dalla **Iberia** (da Barcellona), dalla **Debonair** (da Londra Luton e Monaco) e dalla **Air Engiadina** (da Zurigo). Assoluta novità è invece l'interesse della nuova **Swiss World Airlines** che sta dando vita ad un "hub" sull'aeroporto di Ginevra: tra le cinque città italiane scelte per fare "apporto" a Ginevra c'è anche Firenze. Per quanto riguarda le strutture, nel 1998 dovrebbero finalmente trovare soluzione il problema della **casa colonica** ancora presente in prossimità della testata pista 23 e la sistemazione dell'area compresa tra la stessa testata ed il canale di cinta orientale.

Jet Regionali

Il termine jet regionale viene comunemente usato per indicare gli aerei a getto di contenute dimensioni, capacità massima intorno ai cento posti ed autonomia che li rende operativi nell'ambito di una certa "**regione**" che nel nostro caso è quella europea. Il jet regionale ha assunto un ruolo talmente importante nel mondo del trasporto aereo che un po' tutti i costruttori si stanno cimentando in questo promettente settore che, secondo le numerose ricerche svolte, prevede una richiesta di svariate migliaia di esemplari nei prossimi anni.

Se infatti sembra per il momento esaurita la "vena" del settore turboelica (da qualche anno non si vedono più nuovi progetti, ma solo aggiornamenti di quelli esistenti), il settore dei regional jet presenta una **varietà di iniziative** senza precedenti. Dal settore iniziale dei 70-100 posti, affrontato da Fokker e British Aerospace (poi Avro), si è passati al settore dei 50 posti, realtà consolidata ormai da qualche anno grazie a Canadair ed Embraer, per approdare per la prima volta al settore dei 30 posti, i cui primi due prodotti di Embraer e Fairchild Dornier saranno pronti nel giro di due anni.

Inizialmente dedicato a particolari nicchie di mercato, il jet regionale è diventato uno **strumento irrinunciabile** per la rete di qualsiasi compagnia aerea. Il suo utilizzo avviene sia in funzione di "apporto" (feederaggio) ai grandi aeroporti "hub" dove sono concentrati i voli internazionali e intercontinentali, sia in funzione di collegamenti "punto-punto", grazie alla sua capacità di rendere remunerative rotte che, a causa di livelli di traffico contenuti, non lo sarebbero con aerei di maggiori dimensioni.

Nelle pagine seguenti offriamo una **panoramica** sui jet regionali esistenti e in progetto. Si noterà che in questo gigantesco "affare" si stanno fronteggiando i più grossi nomi dell'industria aeronautica mondiale ed oltre alle ditte che vantano già una grossa presenza nel settore, si stanno affacciando nuovi attori, a cominciare dai due colossi Airbus e Boeing.

Il 1998 sarà un anno decisivo per la definizione dei programmi non ancora avviati: con alcune industrie in piena produzione e con la continua espansione delle "**famiglie**", chi non parte subito arriverà troppo tardi in un mercato ormai saturato da altri. Prima vittima di questa concorrenza è stato (la notizia è del dicembre scorso) l'AIR70, il nuovo regional jet europeo al quale lavoravano molte delle industrie aeronautiche del continente, compresa l'italiana Alenia.

I jet regionali del futuro stanno prendendo forma e nei primi anni del prossimo secolo cominceranno a sostituire quelli attuali.
Il futuro dell'aeroporto di Firenze è legato alla capacità di poterli accogliere sulla sua corta pista.

Il caso Firenze

Quello che sta succedendo nell'industria aeronautica interessa molto da vicino l'aeroporto di Firenze in quanto utilizzato esclusivamente da **aerei regionali**. Se si escludono alcuni collegamenti a più breve raggio (come quelli con Roma e Milano) operati con aerei turboelica, tutti i voli su Firenze vengono generalmente effettuati con regional jet.

Di tutti gli aerei regionali illustrati nelle pagine seguenti, però, a Firenze di fatto ne opera **uno solo**, il BAe.146 o la sua versione aggiornata Avro RJ. Gli altri due regional jet più diffusi in Europa non vengono utilizzati a Firenze: il Fokker 70 (in precedenza impiegato al "Vespucci" da Air France, Alitalia e Austrian Airlines) è stato eliminato sia per le limitazioni imposte dalla pista che per il fallimento del costruttore; il Canadair da 50 posti risulta troppo limitato nel carico per la scarsa lunghezza della pista.

Il BAe.146/Avro, sul quale si "regge" l'aeroporto di Firenze è però un progetto che ha una certa età e i suoi anni cominciano a farsi sentire soprattutto in termini di costi di gestione e di manutenzione, tanto che le compagnie aeree che lo hanno in flotta si stanno già ponendo il problema della sua **sostituzione**. A questo punto quindi, guardando al futuro dell'aeroporto di Firenze, sarà il caso di abbandonare una volta tanto le posizioni ideologiche sulla questione dell'**allungamento della pista** e porsi il problema di quali aerei saranno scelti in sostituzione dei BAe.146 e se questi aerei possono operare sulla pista attuale.

La risposta definitiva forse ancora non c'è, ma alcune indicazioni sono molto chiare. La prima è che, cancellato il progetto AIR70, l'**unico jet regionale europeo** del futuro è l'AE31X e verso questa macchina, con la massima probabilità, si orienteranno molte compagnie europee. Altra importante indicazione è la nascita, a metà gennaio, della famiglia di regional jet della Boeing, verso la quale si indirizzeranno molte altre compagnie. E' evidente quindi l'importanza di poter far operare al "Vespucci" questi tipi di aerei.

Più **preoccupante** è invece il fatto che alcune compagnie europee hanno scelto il Canadair CRJ-100 e 200 da 50 posti e si stanno indirizzando verso il suo sviluppo da 70 posti CRJ-700: aerei che, come detto, per ora non possono operare a Peretola! In questo senso sembra si stia orientando per esempio la Lufthansa che dal 2001 dovrebbe iniziare la sostituzione degli Avro RJ85 con i CRJ-700 anche se, è stato precisato, alcuni esemplari saranno mantenuti per operare su aeroporti con piste corte come Firenze e London City. Le stesse considerazioni sono state fatte dalla londinese Debonair che prevede di sostituire l'attuale flotta di BAe.146 con il B.717/200 da 100 posti tranne qualche esemplare, è stato sottolineato, che rimarrà in linea per operare su aeroporti "corti" come Dusseldorf Express, London City e Firenze.

Anche se può colpire il fatto che alcune compagnie pur di operare a Firenze siano disposte a mantenere in linea un aereo per il quale è stata decisa la sostituzione (lo ha fatto anche la Air UK fino a quando le è stato possibile), è chiaro che si tratta di **soluzioni di ripiego** che non potranno potrarsi per tanto a lungo. Anche Meridiana, maggior operatore dell'aeroporto di Firenze, da un po' di tempo non fa mistero dell'insoddisfazione per un aereo dalla gestione sempre più costosa, tanto che i ventilati progetti di basare a Firenze altri due BAe.146 sembrano adesso rimandati dopo la scelta di un nuovo regional jet. Gli amministratori cittadini devono tenere conto di queste indicazioni del mercato nel disegnare il **futuro dello scalo** e l'assetto del territorio circostante.

Jet Regionali

Aero International Regional (Aerospatiale, Alenia e British Aerospace)

AIR70
70 posti

Il progetto per questa nuova famiglia di jet regionali è stato improvvisamente "congelato" nel dicembre scorso e pare improbabile un suo recupero, per lo meno a breve scadenza. Il programma prevedeva il modello base AIR70 (70 posti), al quale avrebbero fatto seguito una versione accorciata AIR58 (58 posti) ed una allungata AIR84 (84 posti). Negli studi a supporto del progetto la AIR prevedeva per questo segmento di aerei un mercato di 2.000 esemplari nei prossimi 20 anni.

Aero International Regional (Aerospatiale, Alenia e British Aerospace)

Avro RJ70
70-94 posti

Avro RJ85
85-92 posti

Avro RJ100
100-128 posti

Il BAe.146 è stato prodotto in 219 esemplari, quasi tutti ancora in linea, nelle versioni 100, 200 e 300. Nel 1993 è stata messa a punto una versione più aggiornata, ribattezzata Avro RJ (Regional Jetliner) e i modelli precedenti hanno preso rispettivamente i nomi RJ70, RJ85 e RJ100, mentre l'RJ115 non è altro che la versione RJ100 con allestimento standard per 116-128 posti. La famiglia Avro RJ, della quale sono stati venduti fino ad ora 140 esemplari, rimarrà in produzione fino al 2006.
BAe.146 e Avro RJ sono al momento gli unici jet regionali che vengono regolarmente impiegati sull'aeroporto di Firenze. Air France, Lufthansa, Meridiana e Sabena utilizzano infatti sia il BAe.146/200 che l'Avro RJ85 e RJ100. La limitata lunghezza della pista pone però alcune limitazioni al carico degli aerei durante la fase di decollo, soprattutto con le alte temperature caratteristiche dei mesi estivi e in condizioni meteorologiche non ottimali.

Airbus Industrie Asia (Airbus e AIR)/AVIC/Singapore Technologies

AE316
95-105 posti

AE317
115-125 posti

Si tratta di una nuova famiglia di jet regionali, nel segmento 90-125 posti, indicata come AE31X che sarà completamente integrata con i più grandi Airbus A.319, A.320 e A.321. Per la costruzione dell'aereo nascerà una joint-venture controllata da Airbus Industries Asia (39%), Aviation Industries of China (46%), Singapore Technologies (15%) e basata in Cina. Una decisione sul progetto dovrebbe essere presa nei primi mesi di quest'anno e in caso positivo (quasi certo dopo la cancellazione dell'AIR70) il lancio ufficiale avverrebbe nel 1999 ed il primo volo nel 2002. I responsabili del progetto prevedono, per questo segmento di aerei, un mercato di 3.000 esemplari.

Boeing

B.717/200
100 posti

La famiglia di jet regionali della Boeing è nata questo gennaio quando l'MD.95 della McDonnell Douglas (assorbita dalla Boeing) è stato ribattezzato B.717/200 ed è stata decisa la cessazione della produzione dei bireattori MD.80 e MD.90 (seconda e terza generazione del vecchio DC-9). La versione da 100 posti entrerà in servizio nel 1999 e successivamente saranno sviluppate le versioni da 80 e 120 posti. Per questa fascia di mercato la Boeing prevede un mercato di 2.000-2.500 aerei nei prossimi 20 anni. La fusoliera dell'aereo è costruita dall'italiana Alenia.

30 20 10 metri

Jet Regionali

Bombardier Regional Aircraft (divisione Canadair Regional Jet)

I modelli base CRJ-100 e CRJ-200 sono attualmente in produzione e sono stati venduti in circa 300 esemplari. In Europa sono in linea con compagnie primarie quali Air France, British Airways, Lufthansa, Austrian Airlines (tutte e quattro lo utilizzano su aeroporti italiani) e con vari vettori regionali. Nel febbraio del 1997 è stata lanciata la versione allungata CRJ-700, da 70-78 posti, le cui consegne inizieranno nell'anno 2000. Lo stesso costruttore ed alcune compagnie hanno valutato l'utilizzo della versione a 50 posti sull'aeroporto di Firenze, ma la limitata lunghezza della pista ne ha impedito fino ad ora l'impiego.

CRJ-100 e 200
50 posti

CRJ-700
70-78 posti

Embraer

La famiglia di jet regionali dell'industria brasiliana Embraer è nata come evoluzione degli aerei a turboelica EMB-110 Bandeirante ed EMB-120 Brasilia che hanno registrato un notevole successo in tutto il mondo. Proprio dal disegno del Brasilia è stato sviluppato il modello base dei regional jet, l'ERJ145 da 50 posti, che è in produzione ed è stato fino ad ora venduto in circa 150 esemplari, molti dei quali negli Stati Uniti. In Europa è in linea con compagnie quali Air France, British Airways, Regional Airlines ed altre lo hanno recentemente ordinato. Nel settembre scorso è stato lanciato il progetto della versione accorciata ERJ135, da 37 posti, che sarà pronta per la fine del 1999. Attualmente è allo studio la versione allungata ERJ175, da 70 posti, il cui progetto dovrebbe essere lanciato nel 1998; la prima consegna è prevista 42 mesi dopo il lancio ufficiale.

ERJ-135
30 posti

ERJ-145
50 posti

ERJ-175
70 posti

Fairchild Dornier

Il Dornier 328JET non è altro che la versione a getto del turboelica Dornier 328 (in linea anche in Italia con Minerva Airlines/ Alitalia). Il primo volo è previsto per questo gennaio e l'entrata in servizio per il 1999. Il costruttore prevede di vendere 350 esemplari in 15 anni. Un disegno completamente nuovo caratterizza invece il progetto Dornier 728JET, da 70 posti, che è attualmente allo studio e dovrebbe essere lanciato entro la metà dell'anno in corso con il primo volo previsto nel 2000. Ulteriore evoluzione sarebbe poi la versione allungata Dornier 928JET da 90 posti. Abbandonata invece l'idea del 358JET da 50 posti.

328JET
30 posti

728JET
70 posti

Fokker

La Fokker è fallita nel 1996 ma i circa 370 aerei venduti sono regolarmente in servizio. I due modelli sono in linea con molte compagnie europee quali Air France, Air UK, Austrian Airlines e British Airways che ne fanno ampio uso sugli scali italiani. Il Fokker 70 è stato utilizzato per brevi periodi anche sull'aeroporto di Firenze da Air France e Austrian Airlines, che poi lo hanno sostituito con altri aerei, e da Alitalia, che lo ha invece eliminato dalla flotta in seguito all'interruzione della produzione. Così come per BAe.146 e Avro RJ, la corta pista fiorentina costringe a pesanti limitazioni nel carico dell'aereo.

Fokker 70
79 posti

Fokker 100
107-109 posti

Aeroporto: oasi di silenzio

"Peretola? Una delle zone più silenziose" titolava il quotidiano fiorentino La Nazione lo scorso 31 dicembre in un articolo dedicato al problema dell'inquinamento acustico a Firenze che risulta essere una delle città più rumorose in Italia. L'articolista, anticipando i dati di prossima pubblicazione raccolti dagli esperti dell'ARPAT (agenzia regionale per l'ambiente), continua poi scrivendo che non mancano le sorprese: *"Peretola non è più un'inarrestabile fonte d'inquinamento acustico. Merito della nuova generazione degli aerei: il tasso di silenziosità è aumentato considerevolmente. Un esempio: nell'abitato di Peretola si registrano 55 decibel, mentre vicino allo scalo, nel cono di rumore provocato da atterraggi e decolli si sale di poco: 65 decibel"*. L'articolo è corredato da una tabella che riporta i decibel registrati in 26 punti della città: ebbene, i valori variano da un minimo di 68,9 decibel ad un massimo di 77,6. Decisamente superiori a quelli registrati in zona aeroporto! In pratica per avvicinarsi ai valori di rumore ai quali siamo sottoposti in città tutti i giorni bisognerebbe entrare in aeroporto!

Abbiamo da sempre sostenuto che il "Vespucci" è l'**aeroporto più silenzioso** d'Italia, precisando che non si tratta di uno slogan inventato dall'Associazione, ma di un dato di fatto dovuto all'impiego di aerei che rientrano ampiamente nelle stringenti norme antirumore "Chapter 3" della ICAO (International Civil Aviation Organization). In Italia non esistono altri aeroporti altrettanto "fortunati" e anche nel resto del mondo sono pochi i casi di scali che possono vantare solo traffico con aerei "Chapter 3". Secondo il programma di abbattimento del rumore degli aerei, previsto dall'ICAO e accettato da tutti i paesi membri, gli aerei rientranti nella più rumorosa classificazione "Chapter 2" dovranno essere sostituiti da aerei "Chapter 3" entro il 2002. L'aeroporto di Firenze si trova già adesso (ed è sempre stato) in questa invidiabile situazione.

Nel numero scorso di "Aeroporto" abbiamo dedicato due intere pagine a questi temi e siamo felici che adesso una conferma arrivi anche dall'autorità regionale preposta al controllo ambientale. Ci auguriamo che questo possa contribuire a smussare le continue (e infondate) campagne denigratorie nei confronti dell'aeroporto di Firenze che non si arrestano neanche davanti a fatti e dati tecnici puntuali, facilmente verificabili alle fonti.

Voli notturni

L'orario di apertura dell'aeroporto è da alcuni mesi un nuovo fronte di battaglia per chi contesta il "Vespucci": vengono denunciati il mancato rispetto dell'ora di chiusura e la "scoperta" di aerei che volano nelle ore proibite. Ricordiamo che il "Vespucci" è ufficialmente aperto ai voli dalle 07.00 alle 23.00. Al di fuori di questo orario non possono essere programmati voli. Possono però verificarsi degli "**sforamenti**" autorizzati che sono sostanzialmente di due tipi.

Il primo tipo riguarda gli atterraggi dei voli di linea serali. Se durante la giornata si accumulano molti ritardi i voli slittano a catena e può capitare che il rientro avvenga molto tardi, a volte nel cuore della notte. Si tratta di una evenienza che non fa piacere a nessuno ma che è consuetudine ovunque consentire. Lo prevedono anche i decreti predisposti dal ministero dell'Ambiente in attuazione della nuova legge sul rumore. D'altra parte impedirlo, costringendo a dirottamenti su altri scali, comporterebbe far ripartire i voli la mattina successiva con forti ritardi moltiplicando il problema all'infinito.

L'altro tipo di "sforamento" riguarda i voli umanitari. Quasi ogni giorno atterrano e partono dal "Vespucci" aerei ambulanza con malati, personale medico o organi da trapiantare e capita, in presenza di particolari urgenze, che questi voli debbano essere effettuati durante la notte. Ovviamente anche questo tipo di attività notturna non può essere impedita ed anzi la possibilità di accogliere tali attività 24 ore su 24, grazie agli straordinari del personale dell'aeroporto, rappresenta una ricchezza per la città.

E' arrivato l'RJ100

Ne è stata data notizia ufficiale solo recentemente, ma dallo scorso agosto è entrato in linea sull'aeroporto di Firenze l'RJ100, versione più capiente della famiglia Avro che può arrivare a trasportare fino a 128 passeggeri. Quello impiegato al "Vespucci" è l'RJ100 da **98 posti** della Sabena, prima compagnia ad averlo introdotto in modo stabile nei voli regolari dello scalo fiorentino. A causa della limitata lunghezza della pista, però, l'aereo viene impiegato solo nel primo volo del mattino, quando la temperatura dell'aria è più bassa ed il carico dell'aereo risulta meno penalizzato.

Dirottamenti

Il "Vespucci" fa spesso notizia in negativo per i dirottamenti dei voli su altri scali. A volte però, anche se difficilmente si viene a sapere, è proprio l'aeroporto fiorentino che va in soccorso dei "**colleghi**" **maggiori** accogliendo dirottamenti di voli effettuati con aerei regionali. Di solito i dirottamenti provengono dagli scali più vicini, come Pisa e Bologna, ma è accaduto che siano scesi a Firenze voli diretti verso aeroporti più lontani quali Ancona e addirittura Milano Linate.

Anche nel dicembre scorso il "Ve-

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

QUOTA ASSOCIATIVA 1998

E' aperta la campagna associativa per l'anno in corso. Chiunque volesse contribuire alla nostra causa e ricevere il trimestrale "Aeroporto", può effettuare un versamento sul c/c postale n° 14413504 intestato all'Associazione. L'iscrizione prevede una quota minima annua di 50.000 lire 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!

spucci" ha fatto più volte da scalo alternato per il "Galilei" di Pisa ed il "Marconi" di Bologna chiusi per scarsa visibilità accogliendo voli tra Monaco e Pisa, Napoli e Bologna, Bologna e Lamezia Terme.

Più pista... meno rumore

Il concetto di allungare la pista per ridurre il rumore sulle zone sorvolate dagli aerei in decollo non è un "escamotage" sbandierato dall'Associazione per spacciare come utile all'ambiente un intervento di potenziamento dell'aeroporto, come forse qualcuno pensa, ma è quanto stanno facendo (e hanno fatto) molte città italiane. Con maggiore corsa a disposizione, infatti, gli aerei in decollo "staccano" prima dalla pista sorvolando i centri abitati a quote più elevate e possono adottare con maggior effetto eventuali procedure per evitare il sorvolo di zone più "sensibili". In atterraggio, con maggiore spazio a disposizione per la frenata, potrà essere ridotto o annullato l'impiego dell'invertitore di spinta che è particolarmente rumoroso. Citiamo solo alcuni esempi.

Il caso più eclatante è quello dei nove comuni dell'area intorno all'aeroporto di **Milano Malpensa** che, riuniti in un apposito consorzio, hanno richiesto una serie di interventi per limitare l'impatto acustico sui propri territori. Oltre all'adozione di rotte che evitino gli abitati e la chiusura notturna dell'aeroporto, i nove comuni chiedono "la costruzione di una bretella di rullaggio che faciliti il raggiungimento della pista n°2 e l'allungamento di 400 metri di quella stessa pista verso sud". A **Bologna** i punti centrali per l'abbattimento dell'inquinamento acustico sono stati identificati nel prolungamento della bretella di rullaggio e nell'allungamen-

Sono stati pubblicati gli atti del convegno svoltosi nel gennaio '97. Dato il numero limitato di copie a disposizione, si pregano gli interessati di farne tempestiva richiesta con un fax al n° 055/287783. Il volume è stato già inviato ai soci.

Il "caso" Bologna

A poco più di 70 chilometri da Firenze abbiamo un eloquente esempio di come di solito le autorità cittadine e gli enti locali affrontano la questione aeroporto, considerato un **bene per tutta la città** e i suoi cittadini. Un bene per il potenziamento del quale tutte le forze politiche ed economiche lottano unite e insieme superano i problemi. E di problemi l'aeroporto di Bologna non ne ha pochi: distante solo sette chilometri dal centro cittadino e vicinissimo agli abitati di Borgo Panigale, il "Guglielmo Marconi" non ospita solo i moderni e poco inquinanti aerei "Chapter 3" (come il "Vespucci" di Firenze), ma anche aerei ben più rumorosi e inquinanti come i voli charter delle repubbliche ex sovietiche, i giganti del trasporto merci come i famigerati Antonov An-124 ed i B.747 "Jumbo" da 400 posti. Nonostante tutto ciò, la questione aeroporto viene affrontata con **grande "calma"**, senza falsi allarmismi e facili strumentalizzazioni.

Il 10 novembre scorso a Bologna si è svolto il convegno "Aeroporto: Privatizzazione, Economia, Ambiente" durante il quale sono stati sviscerati tutti i problemi e le prospettive dello scalo. Ci ha colpito, abituati alle "beghe" fiorentine, l'assoluta **unitarietà** degli enti locali (Regione Emilia Romagna, Provincia e Comune di Bologna) che sono anche, insieme alla Camera di Commercio, gli azionisti di maggioranza della società di gestione SAB. Riassumiamo brevemente i due principali temi affrontati.

Ambiente. *«Il problema della compatibilità ambientale dell'aeroporto esiste* - ha detto il presidente della giunta regionale, **Antonio La Forgia** - *ma si tratta di "lucrare" tutto il vantaggio della vicinanza alla città e di affrontare i problemi ambientali. Nel periodo 1996-2002 tale problema sarà risolto per il 50% grazie all'utilizzo di aerei più moderni (i "Chapter 3" già citati, ndr), per il 30% grazie all'estensione della bretella di rullaggio attualmente in fase di appalto e per il 20% grazie all'allungamento della pista. Quest'ultimo sarà un intervento piuttosto impegnativo, non tanto per i 450 metri di pista in più, ma per un paio di chilometri di rilevato ferroviario da interrare»*. Per la cronaca la spesa prevista per il solo intervento alla pista è di 140 miliardi di lire, dei quali 100 per l'interramento della ferrovia.

> «Il problema della compatibilità ambientale dell'aeroporto (...) sarà risolto per il 50% grazie all'utilizzo di aerei più moderni, per il 30% grazie all'estensione della bretella di rullaggio e per il 20% grazie all'allungamento della pista.»
>
> ANTONIO LA FORGIA
> (Presidente Regione Emilia Romagna)
> Bologna 10/11/97

«L'allungamento della pista - ha aggiunto il presidente della provincia, **Vittorio Prodi** - *è necessario per un complesso di ragioni ed a quella ambientale va aggiunta la maggiore sicurezza che si avrà grazie all'eliminazione del rilevato ferroviario alla fine della pista»*. Il sindaco di Bologna, **Walter Vitali**, dopo aver nuovamente ribadito che la strategia degli enti locali per risolvere il problema ambientale punta sul trinomio aerei più silenziosi, estensione bretella e allungamento pista, ha fatto il punto dell'iter burocratico dei due interventi. Per sgombrare il campo da polemiche ambientali senza fondamento che si prestano a facili strumentalizzazioni (ne sappiamo qualcosa a Firenze), la SAB si avvale della collaborazione di una istituzione di fama mondiale quale l'Istituto Battelle di Ginevra, un organismo di ricerca e sviluppo in tema ambientale che opera in tutto il mondo impiegando circa 8.500 persone.

Privatizzazione. Accettata e supportata da tutti la necessità di procedere alla privatizzazione della società di gestione, la discussione verte adesso su quali potrebbero essere i partner più interessanti da far entrare nell'azionariato SAB. Un certo interesse è stato espresso dagli stessi enti pubblici per gli investitori stranieri: non dispiacerebbe per esempio alla Regione la **scelta di un partner** che, ha detto il presidente dell'ente, *«risponda anche al tema della connessione con un grande scalo intercontinentale europeo che garantisca una vasta scelta di voli e destinazioni»*. Il riferimento è probabilmente alla società aeroportuale del gruppo Lufthansa (presente al convegno), ma le trattative pare siano in corso anche con la British Airports Authority (anche questa presente al convegno) che lo scorso anno ha acquisito il 70% della società di gestione dell'aeroporto di Napoli Capodichino.

Cosa fanno gli altri

Mentre le notizie e gli avvenimenti riguardanti l'aeroporto di Firenze sono riportate nelle altre pagine di "Aeroporto", in questo spazio diamo notizia di alcune iniziative che hanno riguardato altri aeroporti italiani negli ultimi tre mesi.

Bologna: la SAB ha ospitato presso l'aerostazione dello scalo varie iniziative in collaborazione con compagnie aeree ed enti del turismo; citiamo due mostre fotografiche, una dedicata al festival del cinema di Cannes ed una a Boston ed il Massachusetts, e la serata "Oktoberfest Bologna" con specialità gastronomiche tedesche, musica, giochi e birra espressamente importata da Monaco. La Camera di Commercio di Bologna ha invece organizzato il convegno "Aeroporti: privatizzazione, economia, ambiente" del quale parliamo a pagina 7.

Cuneo: la Aeroporto di Cuneo SpA ha organizzato una serata al Grand Hotel Palace di Roma per promuovere il volo Cuneo-Roma operato dalla Italair.

Milano: il Comune di Peschiera Borromeo, in collaborazione con la SEA Aeroporti di Milano, ha celebrato i 60 anni dell'aeroporto di Linate. Oltre all'organizzazione di una mostra fotografica, proiezioni di filmati d'epoca, mostre di aeromodellismo e aerofilatelia ed un convegno sullo scalo aereo, è stata inaugurata la "Terrazza Linate", una gradinata che, posta a ridosso del confine aeroportuale permette al pubblico di seguire decolli e atterraggi degli aerei.

Pisa: la SAT ha celebrato la consegna del certificato di conformità dei servizi di assistenza aeroportuale alla normativa europea UNI EN ISO 9002.

Torino: la SAGAT, sempre molto attiva nell'intento di presentare l'aeroporto non solo come punto di transito ma anche come momento di incontro e di aggregazione soprattutto per le comunità limitrofe, ha ospitato alcuni concerti jazz ed un raduno di auto sportive; sono state inoltre presentate la pagina Televideo e il sito Internet ed è stato ospitato un convegno sul tema dell'assegnazione degli "slot".

Trieste: la Aeroporto Friuli-Venezia Giulia SpA ha dato vita ad una consulta permanente sull'inquinamento aeroportuale (la prima in Italia) alla quale partecipano rappresentanti dell'aeroporto, della ANCAI (Associazione Nazionale Comuni Aeroportuali Italiani) e i sindaci dei comuni limitrofi.

Venezia: la SAVE ha ospitato un convegno internazionale della ACI Europe, associazione che riunisce oltre 180 gestori aeroportuali europei (tra gli sponsor anche la SAT di Pisa) ed un seminario sulla presenza dei volatili negli aeroporti.

Verona: la Aeroporto Valerio Catullo SpA, come consuetudine da qualche anno, ha organizzato un convegno sui voli charter.

Vari: in molti aeroporti italiani il 25 e il 26 ottobre si sono svolte cerimonie per l'entrata in vigore degli accordi di Schengen con la presenza di autorità politiche e la consegna di omaggi ai passeggeri. In alcuni scali le cerimonie sono state accompagnate da spettacoli e piccoli concerti. All'aeroporto di Bologna è stato organizzato uno spettacolo presso il Terminal B che, dalle 20.30 ad oltre mezzanotte, ha richiamato in aeroporto circa mille persone. E' intervenuto anche il presidente del consiglio Romano Prodi.

to di 450 metri della pista (vedi articolo a pag. 7). Tali progetti, in quanto fortemente finalizzati alla tutela ambientale, hanno inoltre ricevuto un finanziamento di 400.000 ECU da parte dell'Unione Europea. Altri esempi di allungamento della pista progettato per alleviare i problemi di inquinamento sono a **Bergamo**, dove si passerà da 2.850 a 3.100 metri, a **Napoli** e ad **Ancona**.

Ancora un no ai regolamenti "fatti in casa"

La IATA (International Air Transport Association) si è di nuovo mossa contro l'arbitraria introduzione di regolamenti aeroportuali e limitazioni alle operazioni di volo che non rispettano quanto già stabilito dalle norme internazionali. Oggetto del ricorso sono stavolta gli aeroporti svizzeri di **Ginevra** e **Zurigo** che hanno annunciato nuove tasse sulle emissioni gassose degli aerei. La IATA ha duramente risposto che non esistono validi motivi per questa decisione che oltre tutto è incompatibile con le regolamentazioni internazionali definite dalla ICAO (International Civil Aviation Organization) e accettate di conseguenza da tutti i paesi aderenti. Nel numero scorso abbiamo riportato del ricorso vinto, sempre dalla IATA, contro il governo britannico che voleva introdurre delle limitazioni sugli aeroporti londinesi e di quello vinto invece dalla SAGAT di Torino e dal ministero dei Trasporti italiano contro un provvedimento di un pretore che limitava le attività dello scalo di Caselle.

Assemblea ERA

Nell'ottobre scorso la cittadina di Baveno, sul lago Maggiore, è stata per alcuni giorni la capitale europea del **trasporto aereo regionale** in occasione dell'annuale assemblea della European Regions Airline Association, tenutasi per la seconda volta in Italia. Alla ERA aderiscono 70 compagnie aeree, 46 aeroporti, 23 industrie aeronautiche, 38 fornitori di prodotti e servizi e 26 organizzazioni. I membri italiani sono Air Dolomiti, Alitalia Express, Azzurra Air, Meridiana, Officine Aeronavali e SEA Aeroporti di Milano.

L'aeroporto di Firenze, anche se non rappresentato direttamente, è spesso protagonista di questi appuntamenti in quanto citato negli interventi di vari operatori. Il "Vespucci" risulta infatti uno degli scali più interessanti per i vettori regionali europei e, per le sue caratteristiche e le sue limitazioni operative, viene spesso preso in considerazione dalle industrie aeronautiche come scalo campione nella messa a punto dei nuovi modelli di aerei regionali. E' **paradossale** constatare come per l'aeroporto fiorentino a volte ci sia maggiore considerazione all'estero che a Firenze e in Toscana.

Aeroporto

Anno 2 - Numero 1
N° 2 - Gennaio-Marzo 1998

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

Direttore responsabile: Marco Iarossi
Redazione: Marco Iarossi, Sergio Iarossi
Autorizzazione del Tribunale di Firenze n° 4710 del 24/7/1997
Stampa: tipografia Cartei, Firenze

Associazione "Valentino Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze
Presidente: Giorgio Morales
Vicepresidente: Fausto Rusconi
Sede: c/o Studio Marino
Via Condotta 12, 50122 Firenze
Tel. 055/289409, 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.