



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'obiettivo 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 pro-

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.

getto 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.

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-

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 e per il 20% grazie all'allungamento della pista.»

ANTONIO LA FORGIA
(Presidente Regione Emilia Romagna)
Bologna 10/11/97

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.

«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.

Il "Vespucci" oltre il 2000

Situazione e prospettive dell'aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze

Atti del convegno

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

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.



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 Itair.

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 aerofilatella 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 consultazione 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 ade-



renti. 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.