

Aeroporto



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

10 miliardi!

Il 16 ottobre il Ministro dei Trasporti uscente ha firmato un decreto che stanzia 197 miliardi da investire su 14 aeroporti "ripartiti recita il documento - nei limiti delle disponibilità residue secondo il seguente ordine di priorità: 1º Brindisi 10 miliardi, 2º Pisa 30 miliardi, 3° Firenze 10 miliardi, 4° Grumento (PZ) 27 miliardi, 5° Reggio Emilia 5 miliardi, 6º Ancona 15 miliardi, 7° Capua 5 miliardi, 8° Trieste 2 miliardi, 9° Taranto 2 miliardi, 10° Bologna 15 miliardi, 11º Torino 12 miliardi, 12º Albenga 4 miliardi, 13° Genova 10 miliardi, 14° Roma Fiumicino 50 miliardi". Anche l'aeroporto di Firenze, finora escluso dai precedenti finanziamenti, è stato così finalmente inserito tra il gran numero di scali che ancora godono di fondi statali.

Temperatura alta, pista corta

Puntuali come ogni anno, con l'estate si sono ripresentati i problemi per i decolli dal

"Vespucci". La questione è sempre la stessa: la temperatura sale, le corse di decollo si allungano e, con la pista troppo corta, le **penalizzazioni** per i voli si fanno sempre più pesanti. Il risultato è che le compagnie aeree sono costrette a sbarcare bagagli e a volte passeggeri per alleggerire l'aereo, a ritardare il decollo in attesa del calo della temperatura o

a partire con poco carburante ed effettuare poi uno scalo tecnico per fare rifornimento. Per assurdo, il problema è accentuato ogni anno di più proprio da uno degli indici più positivi dello scalo fiorentino, il crescente coefficiente di **riempimento** dei voli, che aumenta il peso al decollo degli aerei.



Città e aeroporto

"Scusi, ma Lei lavora per l'aeroporto o per la città?" Con questo bel quesito un giornalista del TG-3 toscano anni fa si rivolse all'allora presidente della SAF "reo" di sostenere le sorti fiorentino. Ci è tornato alla mente questo episodio, emblematico del rapporto che lega Fidella Regione Toscana, del Comune di Firenze e del Comune di Sesto Fiorentino dopo l'aprovazione da parte della SAF e del Ministero dei Trasporti. Una situazione, quella fiorentina,

Avete mai sentito da qualche altra parte enti locali dividersi politicamente su quanto allungare una pista, se costruire o no la bretella di rullaggio, quanti parcheggi fare nel proprio
aeroporto? Mai, neppure per interventi ben più impegnativi. Perché ovunque, altrove, c'è un
apporto normale tra la città e il suo aeroporto, tra l'amministrazione cittadina e l'ente gestore
dello scalo: l'aeroporto è considerato una struttura di importanza strategica supportata da
l'amministrazione pubblica che spesso, come a Firenze, è anche tra i maggiori azionisti della
so implicito delle amministrazioni locali che, per parte loro, adempiono agli iter burocratici supvora per la città e con la città. Tanto per restare nei paraggi basta guardare a quel che avviene a Pisa, Grosseto o Siena.

Solo a Firenze l'aeroporto sembra essere un elemento di disturbo, ogni progetto una provocazione. Un clima da **sfida continua** che ha avuto la più chiara esemplificazione nell'esclusione dell'aeroporto da tutti gli atti, i dibattiti e le iniziative inerenti la pianificazione urbanistica e infrastrutturale fiorentina degli ultimi anni. Gli attuali contrasti tra il Piano Guida di Castello e il Piano Regolatore Aeroportuale ne sono la conseguenza. Per anni si è lavorato all'assetto della piana tra Firenze e Sesto ignorando l'esistenza del piano aeroportuale, noto dalla fine del 1996.

Che cosa succederà adesso? Per rendere compatibili i due piani si dovranno apportare delle **modifiche** all'uno e all'altro. Meglio sarebbe stato se i due piani fossero stati confrontati e armonizzati prima di arrivare ad un contrasto che rischia di sacrificare parti essenziali del Piano Regolatore Aeroportuale. Oltretutto il confronto è tra qualcosa che esiste e funziona, l'aeroporto, e qualcosa che non c'è e probabilmente non ci sarà mai e cioè il parco urbano di Castello. Nonostante tutto, vogliamo essere ottimisti e sperare che la sostanza delle previsioni del piano aeroportuale venga salvaguardata.

Attendiamo dunque di vedere se, corne e dove si incontreranno la città e il "Vespucci". Intanto ricordiamoci che l'attuale aeroporto di Firenze è già il risultato di 24 anni di "no": no al nuovo aeroporto di S. Giorgio a Colonica, no alla nuova pista di Peretola parallela all'autoversa corsa all'indietro anche il "no" allo sviluppo possibile del "Vespucci" previsto nel Piano Regolatore Aeroportuale.

Il Presidente



Una visita veramente insolita per il
"Vespucci" è stata quella dell'Antonov An-72 della compagnia Enimex che ha trasportato la
nazionale di calcio estone impegnata in una
partita amichevole a Montecatini. L'aereo,
nato originariamente come trasporto militare,
è allestito in versione "combi" (mista passeggeri e merci) e non rappresenta il massimo in
quanto a comfort: non ci sono finestrini ed i
passeggeri siedono su una panca centrale.

Sped. in A.P. Comma 20/C Legge 662/96 Fillale di Firenz

Parola d'ordine: privatizzare

Aeradria SpA (Rimini). La SEA di Milano ha rilevato la quota Alitalia ed è intenzionata ad acquisire fino al 40% della società di gestione. ◆ Aeroporti di Roma SpA. Dopo la quotazione in borsa di una prima quota di azioni, sta per essere avviata la seconda fase di ristrutturazione con la cessione del 54,2% della società



ancora detenuta dall'IRI. La CIR di Carlo De Benedetti assieme alla British Airport Autority, Nicola Trussardi, i gruppi Benetton e Pirelli sono le tre cordate che finora si sono fatte avanti per assicurarsi la gestione degli scali romani. ◆ Aeroporto Civile di Padova SpA. Il 51% della società che gestisce lo scalo di Padova è stata acquisita dalla SAVE, l'ente gestore dell'aeroporto di Venezia in fase di privatizzazione. ◆ Aeroporto di Genova SpA. Dopo l'ingresso di ADR, che ha rilevato il 15% di quote lasciato dall'Alitalia, con



l'aumento di capitale entrerà nella società anche la milanese SEA. Aeroporto Friuli-Venezia Giulia SpA (Trieste). La SEA di Milano è interessata a rilevare il 33% della società di gestione dello scalo di Ronchi dei Legionari. AerTre SpA (Treviso), Il 45% del capitale è stato ceduto alla SAVE di Venezia, società in fase di privatizzazione. • GESAC SpA (Napoli). La privatizzazione più famosa d'Italia si è concretizzata nel 1997 con la cessione del 70% della società che gestisce l'aeroporto di Napoli Capodichino all'inglese British Airport Autority, il più importante gestore aeroportuale del mondo. L'operazione, sostenuta personalmente dal sindaco Bassolino, ha dato il via ad un piano di investimenti da 240 miliardi e in due anni ha generato un incremento del traffico del 40% e 1.300 nuovi posti di lavoro tra occupazione diretta e indotto. • GE-SAP SpA (Palermo). Il sindaco Leoluca Orlando è personalmente impegnato da tempo in contatti con possibili acquirenti esteri interessati a partecipare alla gestione di Punta Raisi. Tra i soggetti che si sono fatti avanti ci sono investitori svizzeri, russi e arabi. La Regione Sicilia sta lavorando a un progetto che prevede la pri-

La trasformazione delle società di gestione aeroportuale italiane procede a pieno ritmo con il passaggio di importanti quote in mano ad investitori privati.

Ecco una panoramica di quanto sta succedendo nei principali scali italiani.

vatizzazione di tutti i cinque scali regionali. ◆ SAB Aeroporto di Bologna SpA. La privatizzazione della società di gestione del "Marconi" di Bologna, per la quale è stata affidata una consulenza alla Merril Lynch, avverrà tramite il bando di una gara internazionale. Interesse per lo scalo di Bologna è stato espresso dall'inglese British Airport Autority e dalla Lufthansa tramite la Flughafen Frankfurt/Main AG,



ente gestore dello scalo di Francoforte. ◆ SAC SpA (Catania). La privatizzazione dello scalo catanese è l'obbiettivo strategico dichiarato dalla nuova società di gestione, la SAC, che ha sostituito la precedente ASAC. E' prevista la messa in vendita del 40% delle azioni. Interesse per il principale scalo siciliano è stato espresso dalla SEA, dall'ADR e da altri soggetti stranieri tra i quali Aéroport de Paris, ente gestore degli scali parigini. Un advisor internazionale ha avuto l'incarico di calco-



lare il valore di mercato della SAC. ◆ SA-GAT SpA (Torino). Il Comune di Torino ha affidato ad una socetà internazionale specializzata una consulenza per preparare la privatizzazione della gestione dello



scalo di Caselle.
SAT SPA (Pisa). Con la ristrutturazione della società e la ricapitalizzazione a 11 miliardi attuata nel 1994 sono già entrati nella gestione del "Galilei" la Piaggio e la Società Partecipazioni Industriali, la SpA creata dagli industriali di Pisa e Livorno. L'apertura ai priva-

ti proseguirà dopo il nuovo aumento di capitale a 15 miliardi attualmente in atto.

SAVE SpA (Venezia). Da tempo è in valutazione la procedura più appropriata per arrivare alla privatizzazione della società di gestione del "Marco Polo". Si prevede di mantenere per gli enti locali una quota del 30%, cedere a investitori privati un altro 30% e mettere sul mercato il restante 40%. Contatti sono in corso con la British Airport Autority, la società Aeroporto di Vienna e la Flughafen Frankfurt/Main AG. A metà del 1999 la SAVE



sarà quotata in borsa. ◆ SEA Aeroporti di Milano. Sarà probabilmente avviata nei prossimi mesi la privatizzazione della società di gestione degli scali di Linate e Malpensa. La SEA sta già acquisendo importanti quote in molti scali italiani ed è impegnata nello sviluppo di aeroporti in



varie parti del mondo. ◆ SEAF SpA (Forli). Il 60% della società di gestione è stato ceduto alla SAB, ente gestore dell'aeroporto di Bologna in fase di privatizzazione. L'operazione porterà sullo scalo forlivese un investimento di 22 miliardi. ◆ SO-GEAL SpA (Alghero). Nell'ambito del piano di sviluppo aeroportuale 1998-2001 è inserito come passaggio essenziale la cessione della maggioranza del capitale sociale a soggetti privati da attuare in occasione dell'aumento di capitale. • SOGEAP SpA (Parma). Con il rinnovo della società di gestione, attuato alcuni anni fa, il 56% delle azioni è già passato nelle mani di investitori privati rappresentanti della forte economia locale.

Assetto SAF-

Alla fine di ottobre è stato varato l'aumento di capitale della SAF, Società Aeroporto Fiorentino, da 8 a 15,1 miliardi previsto dal decreto ministeriale n°521/97 per gli scali che hanno raggiunto il milione di passeggeri annui. Per quanto riguarda la SAF, l'operazione è stata interamente coperta dagli attuali azionisti ma, a causa del ritardo con cui si sono mosse le Istituzioni fiorentine e toscane, le nuove quote dei quattro soci pubblici (Comune di Firenze, Comune di Prato, Provincia di Firenze e Regione Toscana) sono state acquisite per il momento dalla Fidi Toscana, la finanziaria regionale. "Non c'era tempo per trovare nuovi soci tecnici o altri né per adempiere a tutti gli atti necessari per acquisire subito le quote da parte degli enti pubblici" ha spiegato al consiglio comunale l'assessore allo sviluppo economico del Comune di Firenze Valdemaro Nutini. La Fidi Toscana quindi tratterrà le quote per tutto il 1999 in attesa che i quattro soci pubblici provvedano al dovuti iter burocratici. Lo stesso assessore Nutini si è co-

munque detto favorevole all'apertura a **nuovi soggetti tecnici** con capacità imprenditoriali che, se individuati subito, potrebbero subentrare rilevando direttamente le quote prese dalla Fidi Toscana. Questa la situazione al momento in cui chiudiamo il presente notiziario. Riferiti i fatti però, ci permettiamo qualche commento.

SAF - Società Aeroporto Fiorentino

Ricordiamo, prima di tutto, che per quasi tutti gli aeroporti italiani proprio l'aumento del capitale sociale è stata l'occasione per favorire l'ingresso nella società di gestione di nuovi soggetti privati. Ricordiamo che il "Vespucci" è l'unico caso in cui la quota societaria detenuta dall'Alitalia, tramite la Aviofin, è stata ceduta ad un soggetto pubblico. In tutti gli altri scali all'Alitalia, che è dovuta uscire da tutte le società aeroportuali per disposizione dell'Unione Europea, sono subentrati nuovi soggetti tecnici, in particolare gli enti gestori degli scali romani (ADR) e milanesi (SEA). Sia ADR che SEA avevano espresso interesse a entrare anche nella SAF di Firenze ma non se ne è fatto niente. Ricordiamo altresì che nel giugno del 1997 il consiglio comunale di Firenze aveva approvato una mozione presentata dai gruppi di maggioranza di Palazzo Vecchio, sollecitati da un'iniziativa simile dell'opposizione, con la quale si invitava II Sindaco e la giunta ad attivarsi subito per il coinvolgimento di investitori privati nello sviluppo dell'aeroporto. Se la giunta fiorentina avesse rispettato la volontà espressa allora dal consiglio comunale, oggi potevano già essere stati individuati i soggetti privati interessati a partecipare alla gestione dello scalo fiorentino e il "Vespucci" si troverebbe al passo con gli altri scali italiani.

"Porta Nord"

Con la firma del sindaco di Firenze Mario Primicerio e del presidente della Società Autostrade Elia Valori il 13 agosto scorso è stato ufficializzato l'accordo che porterà investimenti per 240 miliardi sui nodi autostradali e sulla viabilità di accesso alla città. Oltre 70 miliardi sono destinati alla cosiddetta "porta nord", il nodo di Peretola che sarà trasformato con un nuovo sistema viario di ingresso e uscita e due parcheggi scambiatori.

L'accordo, frutto della stretta collaborazione

tra l'ente autostradale e l'amministrazione fiorentina, ha anche sancito l'assenza dai progetti del Comune degli interventi sul tratto finale dell'autostrada A11 funzionali all'aeroporto: l'eliminazione dell'ostacolo autostrada alla fine della pista e il raccordo tra l'A11 e il nuovo ingresso ovest dell'aeroporto previsto nel Piano Regolatore Aeroportuale.

Tre aeroporti per il Giubileo

Pisa, Grosseto e Siena Ampugnano sono gli aeroporti toscani ritenuti **indispensabili** per lo svolgimento del Giubileo dalle autorità politiche e religiose della regione. I tre scali, celebrati come "porte della Toscana" e dell'intera nazione, alternati agli scali romani, snodi per lo smistamento dei pellegrini, sono accomunati dalla mobilitazione di tutte le forze cittadine guidate dai sindaci Floriani (Pisa), Antichi (Grosseto) e Piccini (Siena) che hanno considerato fin dall'inizio l'aeroporto come priorità negli inteventi per il Giubileo.

siena ha ottenuto i finanziamenti assegnati dallo Stato agli aeroporti in base all'elenco fornito dalla Commissione per il Giubileo al ministero dei Trasporti (quei finanziamenti che gli amministratori fiorentini ci avevano assicurato non esistere).

★ Siena

Grosseto

In pochi mesi allungheranno la pista di 240 metri e potenzieranno il piazzale e le altre strutture e strumentazioni (ogni riferimento ai sei anni di passione per l'allungamento della pista di Firenze è puramente voluta!). **Grosseto** ha avuto l'appoggio delle autorità religiose toscane e romane come scalo di supporto al sistema aeroportuale della capitale ed è stato sostenuto con grande convinzione da tutte le auorità locali nell'accelerazione delle procedure per gli interventi programmati (ampliamento dei piazzali e costruzione della nuova aerostazione).

Pisa, che ha appena completato l'aerostazione da due milioni di passeggeri prevista dal progetto "Galilei 2000", ha ricevuto l'investitura ufficiale di porta della Toscana per il Giubileo e seconda porta nazionale dopo Fiumicino. Durante una cerimonia alla presenza del presidente della Regione Chiti e del presidente dell'Opera Romana Pellegrinaggi monsignor Andreatta (che ha visitato personalmente anche gli aeroporti di Siena e Grosseto) è stata annunciata l'apertura di un apposito ufficio per l'accoglienza dei pellegrini.

Nuovo orario voli

La maggiore novità dell'orario invernale è stata, come anticipato nel numero scorso, l'introduzione del nuovo collegamento della Luxair tra Firenze e **Lussemburgo** via **Bergamo**, operato con

Fokker 50 da 50 posti. Altre variazioni riguardano l'introduzione di un secondo volo giornaliero per **Lugano** della Crossair (da dicembre), lo spostamento dei due voli giornalieri per Milano Linate

sulla **Malpensa.** Cancellati invece i voli per Dusseldorf della Lufthansa, per Cagliari dell'Alitalia ed uno dei due voli giornalieri per Nizza dell'Air Littoral.

Milano si allontana

Il tanto discusso decreto Burlando che ha trasferito tutti i voli per Milano (ad esclusione della navetta con Roma) da Linate a Malpensa ha avuto **conseguenze negative** anche per l'utenza toscana allungando i tempi di viaggio verso il capoluogo lombardo. Al tempo di volo, che resta pressoché invariato (55 minuti), si aggiunge l'ora necessaria per andare da Malpensa al centro di Milano. Sulla questione è stata presentata dai consiglieri Enrico Bosi e Virgilio Luvisotti un'interrogazione al presidente della Regio-

dente della Regione per sollecitare



Questione urbanistica



"Dov'è il Piano Regolatore Aeroportuale?" ci chiedevamo nel precedente numero di "Aeroporto". "Il Piano Regolatore Aeroportuale è fermo" hanno confermato da Palazzo Vecchio. E' fermo perché alla richiesta del parere di conformità urbanistica inoltrata agli enti locali dal Ministero dei Lavori Pubblici, la Regione Toscana e il Comune di Firenze hanno espresso un parere di difformità, il Comune di Sesto Fiorentino ha opposto un voto contrario. Il piano aeroportuale è fermo perché per l'amministrazione comunale l'aeroporto "viene dopo".

Prima viene il Piano Guida di Castello con i suoi quattro "comparti" uniti in un disegno unitario: la scuola dei Carabinieri, il parco urbano, l'insediamento di Castello, l'asse viario Firenze-Prato. Le previsioni del Piano Regolatore Aeroportuale dovranno essere riviste e corrette in sede di Conferenza dei Servizi, ufficializzate nel successivo accordo di programma e guindi calate come varianti urbanistiche sul auadro d'insieme stabilito dal Piano Guida di Castello in ottemperanza al PRG di Firenze adottato dal Comune nel febbraio 1997. Questo il quadro fatto dal sindaco Primicerio e dall'assessore all'urbanistica Bougleaux al consiglio comunale in risposta all'interrogazione presentata dal consigliere Giorgio Morales sullo stato del Piano Regolatore Aeroportuale e nella successiva relazione sul piano di Castello.

Il Piano di Castello è risultato in contrasto con il masterplan aeroportuale, nonostante che quest'ultimo fosse stato completato già da tempo.

La commissione che avrebbe dovuto verificare la compatibilità tra i due piani non è mai stata costituita.

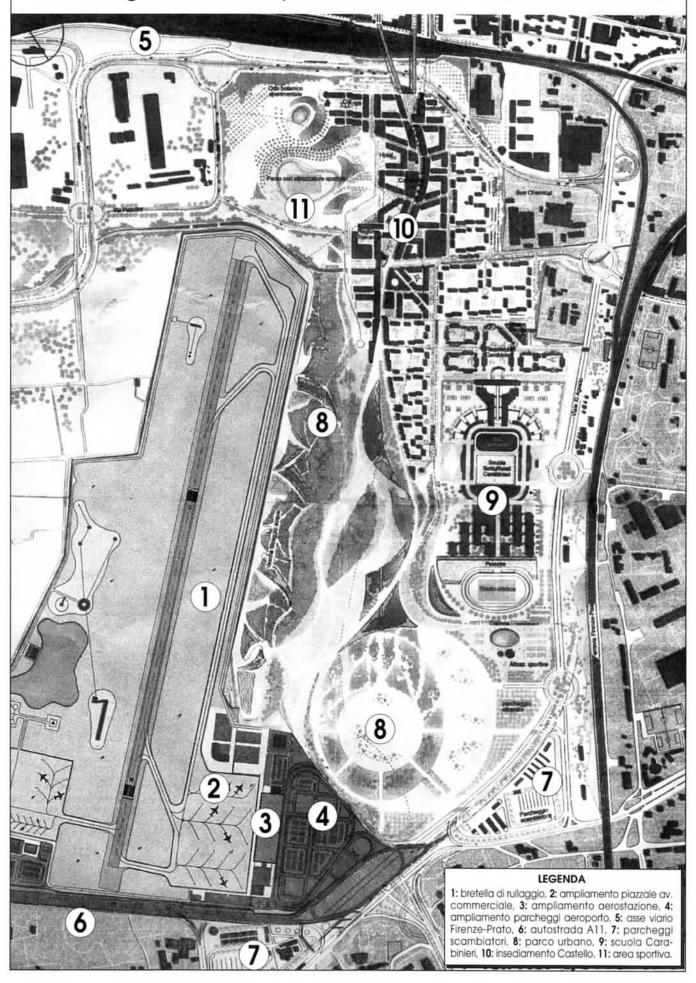
Un quadro che illustra formalmente la situazione ma non chiarisce ancora quale sarà la sorte del "Vespucci" e lascia aperti molti dubbi. Prima di tutto si è avuta la conferma che ad oggi l'amministrazione fiorentina non si è mai occupata dell'aeroporto, dei suoi problemi da risolvere e delle sue opportunità da valorizzare. L'assetto urbanistico e infrastrutturale della piana tra Firenze e Sesto Fiorentino è stato pianificato finora senza alcuna considerazione per le previsioni del Piano Regolatore Aeroportuale nonostante che tale piano fosse stato presentato dai progettisti al Comune di Firenze, nonché consegnato agli uffici tecnici degli enti locali ed allo studio Rogers prima che lo stesso Rogers avviasse la stesura del piano di Castello.

"L'aeroporto non deve rubare spazio al parco di Castello" ha dichiarato il presidente della commissione urbanistica comunale Esposito. In realtà è il parco che per alcuni ettari (su un totale di 83) è stato disegnato, nell'estremità sud, sui terreni

necessari per ampliare l'area terminale dell'aeroporto (parcheggi, piazzale aeromobili, aerostazione) creando un dissidio che non avrebbe motivo di essere. Un dissidio peraltro ancora più discutibile considerando che si contrappone un'idea di parco, la cui fattibilità è per ora tutta da dimostrare, ad un progetto esistente che risponde ad esigenze impellenti, in certi casi vere emergenze, qual'è il Piano Regolatore Aeroportuale.

Altri dubbi emergono dall'insediamento di Castello: la parte che dovrebbe svilupparsi attorno al confine nord-est dello scalo dovrà essere modificata per adattarsi ai vincoli aeroportuali, ma al di là del rispetto matematico delle altezze e delle distanze appare abbastanza discutibile la costruzione di nuovi edifici a 300 metri dalla pista. Edifici che, nell'attuale stesura del Piano Guida di Castello, dovrebbero emergere per volumetria e altezza sull'intero insediamento. Completamente slegato dalle esigenze dell'aeroporto è poi il sistema viaro previsto dal Comune di Firenze attorno allo scalo. Nel progetto per il nodo autostradale di Peretola, come abbiamo denunciato tante volte, non sono stati neppure considerati l'interramento del tratto finale dell'A11 né il collegamento della stessa A11 con il nuovo ingresso ovest del "Vespucci" (vedi notizia a pag. 3). Sono stati progettati due grandi parcheggi scambiatori senza tener

Piano Regolatore Aeroportuale e Piano Guida di Castello



conto dei parcheggi previsti dal piano aeroportuale a servizio del "Vespucci" che adesso il Comune vorrebbe ridimensionare fortemente. "Non c'è la necessità di dover dare all'aeroporto tutti i dieci ettari chiesti dalla SAF per sviluppare i parcheggi, ne potrà avere uno o due" ha affermato Bougleaux.

Tutti questi punti di contrasto e di mancato coordinamento potevano essere evitati in partenza se ci fosse stata la volontà di accettare anche l'aeroporto come parte del disegno unitario della piana di Castello. Potevano essere evitati, probabilmente, se fosse stata insediata la commissione mista tra i tecnici aeroportuali e i rappresentanti degli enti locali che, su richiesta del sindaco di Firenze, doveva nascere alla fine del 1996 proprio per integrare il piano aeroportuale con la altre previsioni urbanistiche.

esso è stata approvata una mozione di indirizzo presentata dai gruppi di maggioranza che "riconosce la necessità di porre a confronto il Piano Guida di Castello col Piano Regolatore Aeroportuale e di trovare la compatibilità tra i due atti" e "riconosce altresì le esigenze di riqualificazione e messa in sicurezza dell'aeroporto che potranno e dovranno rendersi compatibili al percorso di realizzazione concreta e al percorso di omogeneizzazione con gli strumenti urbanistici".

La mozione ricalca sostanzialmente l'ordine del giorno presentato da Giorgio Morales e sottoscritto dai consiglieri comunali di maggioranza e opposizione aderenti all'Associazione "V. Giannotti" che invitava il sindaco e l'amministrazione "a rendere compatibili le scelte del Piano Guida di Castello con quelle del Piano Regolatore Aeroportuale in modo



Secondo quanto pianificato dagli strumenti urbanistici degli enti locali l'aeroporto sarà quasi completamente circondato da insediamenti di vartio tipo: alla sinistra della pista sono previsti il parco urbano e gli edifici del Piano di Castello, alla destra si sta sviluppando il polo universitario di Sesto, sul prolungamento nord della pista sorgeranno invece un'area sportiva, l'asse viario Firenze-Prato e il tracciato della linea ad alta velocità.

Questa commissione fantasma non è mai nata e le richieste di spiegazioni rivolte da Giorgio Morales al sindaco in due successivi consigli comunali non hanno ottenuto risposta.

Di fronte a questa situazione tutta fiorentina non possiamo fare a meno di pensare alle altre realtà, ad esempio **Parma** (ne abbiamo parlato nel numero scorso di "Aeroporto") dove pochi mesi fa abbiamo assistito alla presentazione congiunta del Piano di Sviluppo dello scalo "G. Verdi" e del PRG della città con le misure di salvaguardia previste per garantire aree libere per eventuali sviluppi futuri dell'aeroporto!

Il 28 settembre scorso il Piano Guida di Castello è stato comunque approvato dal consiglio comunale di Firenze. Con da trovare nella Conferenza dei Servizi soluzioni che non compromettano so-stanzialmente le prospettive di adeguamento dell'aeroporto alle esigenze del suo naturale sviluppo fondamentale per una città di importanza internazionale come Firenze".

Il Piano Regolatore Aeroportuale farà la sua prima comparsa ufficiale in consiglio comunale probabilmente a novembre, quando dovrà essere votato il mandato da dare al sindaco per la partecipazione alla Conferenza dei Servizi che il Ministero dei Lavori Pubblici dovrà convocare dopo le bocciature del piano aeroportuale da parte degli enti locali. Sapremo in quell'occasione quale futuro sarà riservato all'aeroporto di Firenze dai suoi amministratori.

Un dibattito falsato

9 aprile 1974; la Regione Toscana, con l'approvazione del consiglio regionale, decreta la cancellazione del nuovo aeroporto di San Giorgio a Colonica. Quella data storica non segna solo l'evoluzione (in negativo) del sistema aeroportuale toscano ma sancisce anche il futuro dell'area nordovest di Firenze radicando nella piana tra Firenze e Sesto Fiorentino la presenza dell'aeroporto a servizio del capoluogo.

Alla fine degli anni '50, dagli atti che precedettero il PRG del 1962 di Edoardo Detti, era emersa infatti una condizione precisa: l'aeroporto di Peretola avrebbe potuto lasciar posto alle nuove previsioni urbanistiche solo se fosse stata prima stabilita l'area per la costruzione di un nuovo scalo a servizio del comprensorio di Firenze.

"Per quanto si riferisce all'aeroporto di Peretola, sulla cui dismissione si basa una delle previsioni cardine del piano, la Difesa-Aeronautica ha espresso il parere che la sua dismissione, previa accordi patrimoniali, sia ammissibile in quanto la funzione militare di Peretola non è essenziale. Firenze non deve però restare priva di aeroporto civile, quindi la funzione civile di quell'aeroporto deve essere esplicata in altra zona fuori del territorio comunale, per esempio S. Angelo a Lecore presso Prato". Con questa prescrizione, trasmessa nel marzo del 1961 al Comune di Firenze, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici vincolò l'approvazione del piano adottato dall'amministrazione fiorentina.

Il nuovo aeroporto si concretizzò a San Giorgio a Colonica finché la svolta del '74 cancellò tutto e automaticamente riconfermò la presenza dello scalo a Peretola. Da allora qualunque previsione urbanistica nell'area della piana a nord-ovest di Firenze avrebbe dovuto tener conto della presenza dell'aeroporto ed integrarsi con le sue esigenze operative per garantirne un miglior funzionamento nell'interesse della città.

Invece il rapporto tra lo scalo aereo e l'assetto del territorio circostante è sempre stato difficile e conflittuale. Spesso si è fatto finta che lo scalo non esistesse o che ci si potesse passare sopra con un colpo di matita col risultato di complicare la vita sia all'aeroporto che alle altre previsioni urbanistiche falsando il dibattito sul futuro della piana.



iniziative a tutela dell'utenza toscana. Varie società di

gestione ed alcuni sindaci hanno già protestato con il Ministero dei Trasporti e con l'Alitalia chiedendo il **ripristino** dei voli su Linate. Anche le autorità fiorentine e toscane dovrebbero muoversi in questo senso.

La soluzione più sensata sarebbe la **libera- lizzazione** dei voli nazionali su Linate: consentire ad ogni compagnia che voglia farlo
la possibilità di collegare le varie città italiane con lo scalo "cittadino" milanese. Se l'Alitalia ha scelto di non servire più i voli nazio-

nali su Linate per concentrarsi su quelli di apporto alle rotte internazionali di Malpensa, non è giusto che ciò sia

Casa colonica

imposto per decreto a tutti i vettori penaliz-

zando l'utenza diretta da tutta Italia nel ca-

poluogo lombardo.

A due anni e mezzo dall'allungamento della pista non è ancora stata eliminata la casa colonica adiacente al confine nord-ovest dello scalo. La colonica avrebbe dovuto essere abbattuta contestualmente alla prima fase dell'allungamento come prevedeva il progetto originario del 1990 redatto dalla società Italairport per conto del Comune di Firenze. Nella relazione tecnica la costruzione era descritta come "insediamento rurale di vecchia costruzione e in cattivo stato di conservazione" con edifici "che non presentano particolare grado di finitura ad eccezione della parte ad uso abitazione" e "di età apprezzabile in ottanta anni circa, salvo parziali ricostruzioni e adattamenti risalenti ad epoche più recenti". Per l'intera struttura era indicato un valore di circa 196 milioni. L'abbattimento della colonica è ora inserito nel progetto per la sistemazione della testata nord approvato nell'aprile scorso dalla Conferenza dei Servizi ma i lavori non sono ancora iniziati.



Compatibilità ambientale

Il 25 settembre scorso il consiglio di amministrazione della SAF ha deliberato l'affidamento alla SAB, Società Aeroporto Bologna, dell'incarico per il monitoraggio e la messa a punto di un sistema per la mitigazione dell'impatto ambientale delle attività di volo del "Vespucci" sul territorio. La SAB di Bologna, come abbiamo più volte illustrato nei precedenti numeri di "Aeroporto", ha acquisito esperienza in materia grazie alla collaborazione con il **Battelle Memorial Institute** di Ginevra che gode di fama internazionale nel settore. L'approccio al problema ambientale intrapreso dall'aeroporto di Bologna è

sicuramente condivisibile e
quindi non possiamo che
esprimere il nostro apprezzamento per l'iniziativa della SAF.

Ci auguriamo che l'esempio di Bologna possa essere seguito anche per quel che riguarda il principale intervento di mitigazione ambientale programmato sullo scalo emiliano, l'allungamento della pista (vedi articolo a pag. 8), che a Firenze dovrebbe concretizzarsi nel completamento dell'allungamento della pista a 1.800 metri con benefici per gli abitati di Peretola e Sesto Fiorentino.

ILS: lavori in corso

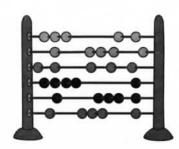
Sono iniziati il 16 giugno scorso i lavori per l'installazione dell'apparato ILS (Instrumental Landing System) sull'aeroporto di Firenze. L'intervento, suddiviso in **cinque lotti**, prevede la costruzione di una nuova cabina elettrica, il potenziamento degli impianti per gli aiuti visivi e le opere di predisposizione per l'installazione dell'apparato ILS stesso (da tempo già pronto per l'installazione).

Il primo ed il secondo lotto, la posa dei cavidotti e la predisposizione del basamento dell'ILS, sono stati già completati, mentre adesso l'ENAV attende la conclusione dell'iter autorizzativo per l'avvio del terzo lotto, che consiste nell'allestimento della cabina elettrica.

I numeri del "Vespucci"

Il **Ministero dei Trasporti** ha recentemente rilasciato i dati definitivi del 1997 riguardanti il traffico sugli aeroporti italiani ed in base ai quali il "Vespucci" di Firenze risulta.

- 13° per passeggeri totali (1.062.158)
- 20° per passeggeri nazionali (344.037)
- 10° per passeggeri internazion. (718.121)
- 10° per aeromobili (27.458)
- 23° per ton. di merce (672)
- 21° per ton. di posta (14)
- 26° per passeggeri charter (4.537)
- 26° per aeromobili charter (160)
- 34° per passeggeri av. generale (3.860)
- 35° per aeromobili av. generale (6.624)



Dai dati contenunti nella pubblicazione "Aeroporti d'Italia 1998/99", edita dalla ED.A.I. srl di Firenze, il "Vespucci" risulta:

- 8° per destinazioni totali (21)
- 14° per destinazioni nazionali (9)
 - 6° per destinazioni internazionali (12)
- 7° per n° vettori operanti (9)
- 19° per n° vettori italiani (2)
- 6° per n° vettori esteri (7)

Visite in aeroporto

Forse pochi lo sanno, ma a partire dall'anno scolastico 93/94, l'aeroporto di Firenze nelle giornate di martedì e giovedì apre le porte alle scolaresche. Grazie ad un accordo tra la SAF ed il Comune di Firenze, infatti, gruppi di studenti vengono accompagnati in un itinerario ideale per capire il

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

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

L'iscrizione prevede una quota minima annua di 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!

Bologna: più pista... meno rumore-

L'allungamento di 350 metri della pista di volo è il più importante intervento previsto dalla SAB e dagli enti locali per la riduzione dell'impatto acustico dello scalo di Bologna. Il progetto, per i suoi fini di tutela ambientale, ha anche ottenuto il sostegno economico dell'Unione Europea.

Nel giugno scorso la SAB, Società Aeroporto Bologna, ha presentato ad autorità e stampa la relazione "La Qualità per l'Ambiente. Iniziative e progetti finalizzati al miglioramento della compatibilità ambientale dell'aeroporto "G. Marconi" di Bologna". Il documento, oltre alle attività di analisi intraprese a partire dalla fine degli anni '80 ed assegnate a società specializzate di fama internazionale, raccoglie quelle di progettazione messe a punto nell'ultimo triennio "per la realizzazione dei grandi investimenti infrastrutturali finalizzati alla riduzione dell'impatto acustico ed ambientale". "Fra queste opere, - recita la relazione - quella che contribuirà maggiormente a ridurre l'impatto acustico dell'attività aeroportuale, è il prolungamento della pista di volo combinato con il completamento della via di rullaggio".

L'intervento di prolungamento della pista di 350 metri porterà la lunghezza totale a 2.800 metri e comporterà l'interramento di circa un chilometro di linea ferroviaria per un costo complessivo di 140 miliardi di lire. Il finanziamento dell'opera è a carico del Ministero dei Trasporti, Regione Emilia Romagna, Unione Europea e autofinanziamento della SAB. La progettazione esecutiva degli interventi è già in corso ed i lavori dovrebbero iniziare nel giugno del 1999 con la colclusione prevista per il dicembre 2002. Ecco cosa dice la scheda tecnica fornita dalla SAB:

"In decollo la disponibilità di una pista più lunga consente di anticipare, lungo la proiezione al suolo delle rotte di uscita, il punto in cui il velivolo può impostare la virata verso nord per abbandonare il sorvolo delle zone residenziali, con una riduzione dell'area abitata sorvolata. Inoltre, la possibilità di iniziare prima le manovre di decollo, porta il sorvolo delle zone residenziali a quote più elevate.

In atterraggio la disponibilità di una pista più lunga riduce la necessità di impiego del thrust reverse (inversione della spinta dei motori) che costituisce una delle manovre a maggiore rumorosità.

Il prolungamento della pista permette inoltre: maggiore impiego di velivoli wide body (a fusoliera larga, ndr) aeromobili più moderni e pertanto dotati di motorizzazioni più silenziose; l'impiego, anche per i voli charter, di aeromobili più capienti con la possibilità di concentrare in un unico volo i passeggeri diretti nella stessa destinazione ed il conseguente calo del numero dei voli, a parità di passeggeri trasportati."

Il documento della SAB oggetto di questo articolo è disponibile presso l'Associazione e chiunque volesse riceverne una copia può farne richesta inviando un fax al n° 055/287783.

funzionamento dello scalo e gli orizzonti che esso può aprire in termini di comunicazione. Al termine del tour agli studenti vengono consegnati opuscoli e gadget delle compagnie aeree. Le visite in aeroporto rientrano nel progetto del comune "La città e i servzi" volto a far conoscere agli stu-

denti varie realtà della vita fiorentina, ma le visite al "Vespucci" risultano di gran lunga le più gettonate, tanto da risultare sempre esaurite. Nei cinque anni di vita dell'iniziativa oltre **5.000 studenti** hanno visitato l'aeroporto. Un plauso per l'iniziativa va al Comune di Firenze e alla SAF, in particolare al responsabile Alessandro Pierattini ed al personale delle biglietterie.



Addio "City of Florence"!

La compagnia britannica KLM UK, così è stata ribattezzata la Air UK in seguito all'acquisto da parte della olandese KLM, ha ceduto l'ultimo **BAc.146/100** ancora in flotta che, fino all'aprile '97, era utilizzato per operare la linea Londra Stansted-Firenze. L'aereo, mentenuto in flotta appositamente

per operare sulla corta pista fiorentina, nel novembre '92 era stato battezzato "City of Florence" nel corso di una simpatica cerimonia sui piazzali del "Vespucci" alla presenza dell'allora sindaco di Firenze, Giorgio Morales, dell'allora presidente della SAF, il compianto Valentino Giannotti, e del direttore commerciale della Air UK, Gary Doy. Impossibilitata ad inserire sulla rotta la più capiente versione 300 da 108 posti al posto della 100 da 78, la Air UK si era spesso lamentata per i ritardi nell'esecuzione dell'allungamento della pista (fu emesso anche un comunicato stampa in merito) e quando fu certo che l'intervento era stato limitato a soli 250 metri, sui 400 previsti, fu presa la decisione di abbandonare lo scalo.

Anche la SAT contro la legge sul rumore

Anche la SAT, l'ente gestore del "Galilei" di Pisa, è tra le società aeroportuali che hanno contribuito alla sospensione dell'articolo 5 del decreto nº496/97 che, in attuazione della Legge 447/95 sull'inquinamento acustico, prevedeva la chiusura dalle 23.00 alle 06.00 degli aeroporti italiani. Il TAR del Lazio ha infatti accolto i ricorsi presentati contro il provvedimento dalla SAT e dai gestori degli scali di Bari, Bologna, Palermo e Torino. Alla stessa conclusione erano arrivati in precedenza i TAR del Veneto e della Sardegna, mentre più recentemente anche l'Autorità Antitrust si è espressa contro la legge in questione che è stata sospesa dal Ministero dei Trasporti.

Aeroporto

Anno 2 - Numero 4 Nº progressivo 5 - Ottobre-Dicembre 1998

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

Direttore responsabile: Marco larossi Redazione: Marco larossi, Sergio larossi Autorizzazione del Tribunale di Firenze nº 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.

=3

=3

3

- 3

- 3

- 3

-3

3

3

-3

=3

3

=3

3

- 3