

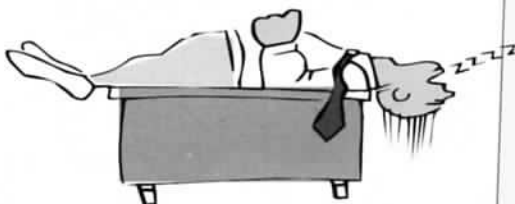


Notiziario dell'Associazione "V. Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze

Masterplan: tutto fermo

Era la fine di settembre quando il **Piano Regolatore Aeroportuale** del "Vespucci", grazie alle sollecitazioni dei consiglieri comunali di maggioranza e opposizione aderenti all'Associazione "V. Giannotti", fece indirettamente la prima timida comparsa in una sede istituzionale locale, il consiglio comunale di Firenze, durante la discussione sul Piano Guida di Castello.

Da allora attendiamo di sapere come la giunta di Palazzo Vecchio intende integrare gli interventi per l'aeroporto con il piano di Castello e le altre infrastrutture dell'area. Attendiamo la **Conferenza dei Servizi** che deve sbloccare il piano aeroportuale "stop-pato" dagli enti locali dopo l'approvazione della SAF e del Ministero dei Trasporti. Finora sono seguiti altri tre mesi di assoluto silenzio.



Bretella: stop del sindaco

Il sindaco di Firenze minaccia di cancellare la bretella di rullaggio, opera fondamentale per la funzionalità di qualunque aeroporto e **intervento cardine** del Piano Regolatore del "Vespucci". "Se con l'aumento dei voli si aggraverà la situazione rumore, non c'è dubbio che non si farà" ha dichiarato il sindaco ai giornalisti dopo una riunione con i rappresentanti del Comune nella SAF. Una dichiarazione a dir poco sconcertante: come se si impedisse la costruzione di un nuovo binario ferroviario se ciò comportasse il passaggio di più treni.

Ricordiamo che sulla questione bretella di rullaggio ci sono già l'**assenso** di quasi tutte le forze politiche, i finanziamenti del Ministero dei Trasporti, un progetto esecutivo ormai pronto e i terreni resi disponibili dal trasferimento dell'Aviazione dell'Esercito. Ricordiamo inoltre che tra i benefici derivanti dalla bretella figura proprio l'abbattimento dell'inquinamento ottenuto grazie allo snellimento del traffico aereo.

ILS: bloccato

"ILS: lavori in corso" avevamo titolato nell'ultimo numero di "Aeroporto". I lavori in corso sono terminati ma quelli "non in corso"



Una giunta "ferroviaria"

Da anni i nostri amministratori si stanno dando un gran daffare per portare a buon fine il progetto del nodo fiorentino per l'**alta velocità**: un progetto da oltre 1.500 miliardi che, oltre alla nuova avveniristica stazione sotterranea nel viale Belfiore, prevede un tunnel di ben sette chilometri sotto la città ed altri radicali interventi in vari punti dei comuni di Firenze e Sesto. Ci stanno spiegando che, pur con i suoi aspetti negativi, pur con i problemi che si creeranno agli abitanti e nonostante l'inevitabile impatto ambientale della monumentale opera, questo intervento è una cosa necessaria per il futuro della città di Firenze, una struttura della quale godranno tutti i cittadini... insomma un bene irrinunciabile nonostante tutto.

Si, è vero, hanno spiegato, alcune scuole dovranno essere trasferite, ma verranno trovate adeguate soluzioni. Sì, è vero, hanno ancora risposto, alcune abitazioni di privati cittadini dovranno essere abbattute, ma l'amministrazione sarà vicina a queste persone e troverà una valida soluzione per tutti. Andranno abbattute costruzioni sotto vincolo di tutela ma, ha spiegato il sindaco, si tratta di opere in fondo già troppo rimaneggiate. Si deve capire, ci hanno saggiamente ammonito, che questa è un'opera di **vitale importanza** per Firenze e non ci si può fermare. "Hanno fatto il tunnel sotto la Manica, faremo il tunnel sotto Firenze", ha testualmente risposto l'assessore all'urbanistica Enrico Bougleaux alle numerose critiche mosse da comitati, ambientalisti, verdi e semplici cittadini contro il citato tunnel. Qualunque problema, hanno sentenziato, può essere risolto con le moderne tecnologie oggi disponibili.

Senza entrare nel merito del progetto per l'alta velocità, non si può non riconoscere che l'atteggiamento tenuto in questo caso dall'amministrazione è corretto: fatta una scelta ritenuta **strategica** per la città, la si deve sostenere anche se avversata da una minoranza di persone che purtroppo ne risulta più coinvolta. L'importante è dare loro risposte e assistenza adeguate.

Ma allora, a questo punto, sorge spontanea una domanda: perché i nostri amministratori non mostrano lo stesso entusiasmo, lo stesso dinamismo, la stessa voglia di risolvere i problemi riservati ai progetti ferroviari, anche a quelli per l'aeroporto? Perché sindaco e assessori si impegnano tanto per l'alta velocità e invece mostrano tanta freddezza sulla **questione aeroporto**? Perché ci si affanna a difendere e "giustificare" ai cittadini un progetto da oltre 1.500 miliardi che cambierà la fisionomia di interi pezzi di città e invece si frena o ci si oppone ad un "miserico" Piano Regolatore Aeroportuale da "appena" 200 miliardi con impatto sul territorio e sugli abitanti infinitamente inferiori?

Non vogliamo credere che i nostri amministratori reputino l'aeroporto una struttura meno importante e strategica per la città rispetto alle ferrovie. Ma allora, per favore, spiegateci questo incomprensibile "doppio" atteggiamento verso due importanti progetti per il futuro di Firenze.

Il Presidente



non iniziano perché manca sempre qualche altra autorizzazione, qualche nuovo **passaggio burocratico** che nessuna emergenza riesce a sbloccare, anzi...

Le polemiche sono sempre più roventi e gli enti locali minacciano denunce e richieste di danni all'ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo), ma forse sarebbe meglio guardare prima di tutto in "casa propria". L'ente romano potrà pure avere le sue colpe nei ritardi accumulati fino ad ora, ma senza dubbio molte responsabilità

sono da ricercare nell'atteggiamento non certo collaborativo, ed anzi qualche volta di **aperta ostilità**, mostrato dalla lunga lista di enti, uffici e commissioni locali che devono rilasciare le necessarie autorizzazioni. Ci auguriamo perlomeno che questo nuovo "polverone" serva a far luce sulle vere responsabilità e consenta finalmente all'ENAV di completare l'installazione di quell'ILS acquistato per Firenze ormai da diversi anni.

"Bird Strike"

In ogni aeroporto la presenza di uccelli rappresenta un fattore di rischio per la possibilità di impatto con gli aerei nelle fasi di atterraggio e decollo (Bird Strike). Al "Vespucci" il problema è rappresentato soprattutto dai **gabbiani**, attirati dalla vicina discarica di Case Passerini e dal mercato ortofrutticolo di Novoli. Dopo un periodo di sperimentazione col metodo dei falchi addestrati adottato da Civilavia, la SAF ha affi-



dato la gestione del problema alla Bird Control Firenze, società specializzata che utilizza la tecnica sonora sviluppata dalla ditta inglese **Scarecrow** attiva nel settore da oltre dieci anni. Dopo pochi mesi sono già stati ottenuti risultati più che soddisfacenti riducendo nettamente gli avvisti di pericolo volatili. Oltre all'intervento diretto è comunque importante gestire il problema anche in fase preventiva con vari accorgimenti, oggetto di studi e proposte da parte dei preposti organismi internazionali, quali il controllo delle tipologie di colture impiantate nelle aree attorno alle piste e nei terreni esterni agli aeroporti o l'altezza del taglio dell'erba.

A Firenze andrebbe po-

sta particolare attenzione a questi aspetti considerando che tra

le proposte per l'area di Castello figurano veri e propri boschi a ridosso del confine aeroportuale nonché un non meglio precisato "parco agricolo-faunistico".

Novità Air France

Cambio della guardia nei collegamenti Air France tra Parigi e Firenze: dal prossimo orario estivo, infatti, non sarà più la compagnia tedesca Eurowings, con i suoi BAe.146/200, ad operare il collegamento per conto del vettore nazionale francese, ma la irlandese **CityJet**. Nata nel 1993 e basata a Dublino, la CityJet dispone di quattro BAe.146/200 da 81 posti e da diverso tempo collabora con l'Air France sulle rotte tra le isole britanniche e la Francia. Con l'introduzione del nuovo orario il volo su Firenze dovrebbe tra l'altro passare da tre a quattro frequenze giornaliere.



Autogol

Nei mesi scorsi, sulla stampa cittadina, è comparsa la lettera riportata qui sotto. La domanda posta dall'autore è assolutamente lecita e condivisibile: perché mai la pista dello scalo fiorentino è in quella strana posizione, incastrata tra monte Morello e l'autostrada con gli aerei costretti a sorvolare Brozzi e Sesto Fiorentino e non **parallela all'autostrada** evitando atterraggi e decolli sugli abitati? Il motivo per cui la pista è nata con quella direttrice di volo non è mai stato chiaro e si perde nella storia antica dell'aeroporto. Il motivo

per cui tale direttrice non è mai stata cambiata è invece molto meno misteriosa e si intreccia con le polemiche che hanno accompagnato per decenni lo scalo fiorentino. L'esigenza di volare nel **senso naturale della vallata**, svincolandosi dalla presenza scomoda e ingombrante di monte Morello, è sempre stata presente, tant'è che così si volava quando ancora non c'era la pista e l'aeroporto era un grande prato e durante la seconda guerra mondiale gli americani si costruirono una pista provvisoria in griglie metalliche più o meno parallela all'autostrada.

Da allora si sono susseguite tante idee, proposte, promesse e speranze: dallo studio elaborato da Giorgio Bonsi per conto del sindaco Fabiani nel 1949 ai progetti degli anni cinquanta sostenuti anche dal sindaco La Pira, dalle proposte avanzate negli anni settanta per rimediare alla bocciatura del nuovo aeroporto di San Giorgio a Colonia fino alla fine degli anni ottanta, quando i progetti (elaborati da Luciano Nustrini e poi dalla società Italaairport) si sono fatti più concreti e le polemiche più violente. Per dodici anni la **pista parallela all'autostrada** è stata il cavallo di battaglia del Comitato per l'Aeroporto di Firenze-Prato.

Ma contro la pista parallela all'autostrada fu imbastita allora una vera e propria crociata alimentata da disinformazioni e infondati allarmismi che vide tra i più animati contestatori proprio coloro che sarebbero stati i primi beneficiari dell'intervento, gli abitanti di Peretola, Brozzi e Sesto Fiorentino sollecitati e sostenuti da alcune forze politiche e ambientaliste. Se fosse stata "girata" la pista adesso la direttrice principale di volo del "Vespucci" passerebbe sulle zone degli svincoli autostradali tra A1 e A11, come ha scritto giustamente l'autore della lettera, e da Brozzi e Sesto potrebbero vedere gli aerei solo col binocolo. Oggi lo stesso atteggiamento insensato e autolesionistico si ripete con l'opposizione al completo **allungamento della pista** esistente. Come detto tante volte, un'allungamento che non modifichi le caratteristiche dell'aeroporto e la tipologia degli aerei impiegati migliorerebbe la situazione ambientale degli abitati sorvoltati dalle traiettorie di volo. Ma di nuovo, proprio dalle zone che per prime ne beneficerebbero (Peretola, Brozzi e Sesto Fiorentino) e dalle stesse forze che orchestrarono la protesta contro la pista parallela all'autostrada, viene l'opposizione più forte al completamento della pista fino a 1.800 metri effettivi. Così vanno le cose quando questioni che dovrebbero rispondere solo a considerazioni tecniche vengono condizionate da ragioni politiche che fanno a pugni anche con il buon senso, con buona pace dei cittadini strumentalizzati e bastonati.

Pista di Peretola: direzione sbagliata

Cara Nazione, premetto di essere un cliente soddisfatto e contento dell'aeroporto fiorentino, che finalmente dopo tanti anni si è adeguato alle esigenze della città e dei turisti che la visitano. Sono però anche un abitante di Brozzi e avere gli aeroplani che passano a pochi metri dal tetto di casa non è sempre piacevole. Premetto che non sono potuto intervenire alla riunione indetta recentemente dal consiglio di quartiere 5 sui problemi del Vespucci. Vorrei quindi sapere perché la pista dell'aeroporto è stata fatta perpendicolarmente all'autostrada, puntata quindi verso Sesto e sul quartiere di Brozzi e non parallela all'autostrada, favorendo così il decollo e l'atterraggio verso la zona dell'Osmannoro, dove sono presenti nella massima parte solo capannoni e non abitazioni civili.

Fabrizio Bini

(La Nazione 16/10/1998)

10 anni di Sabena

Decimo anniversario per i voli Sabena dal "Vespucci": il 27 marzo 1989 la compagnia di bandiera belga attivava infatti il volo **Bruxelles-Firenze** operato con Embraer EMB-120 "Brasilia" da 28 posti della sussidiaria Delta Air Transport. Era il primo collegamento di linea tra Toscana e Belgio e, allora, l'unico collegamento dall'Italia per Bruxelles oltre a quelli da Roma e Milano.



In dieci anni il volo è stato continuamente potenziato nelle frequenze, fino ai quattro collegamenti giornalieri attuali, e nell'offerta di posti con l'introduzione prima del BAe.146/200 da 79 posti, quindi dell'Avro RJ 85 da 82 posti e dell'Avro RJ 100 da 97 posti (quest'ultimo limitato nell'operatività per la pista corta). La Sabena è stata la prima compagnia a mettere in linea il "jumbolino" sull'aeroporto di Firenze.

Elicotteri

E' stata inaugurata al "Vespucci" lo scorso novembre la nuova base della società elicotteristica **Helitalia** e della sua controllata TASS. Nata a Firenze nel 1995, l'Helitalia fa parte del Gruppo Bristow Logistic, il più importante operatore del settore a livello mondiale che gestisce una flotta di oltre trecento elicotteri in novanta paesi. La società fioren-



tina dispone di nove velivoli e

svolge servizi di eliambulanza (per la Regione Emilia Romagna), operazioni "off-shore" (collegamenti con le piattaforme petrolifere), revisioni e manutenzioni di aeromobili (tramite la TASS).

Anteprima Cessna

Ha fatto tappa a Firenze il tour di presentazione in Europa e Africa del C-561 "Excell", l'ultimo nato della statunitense Cessna. Il velivolo, un biattore dedicato ai voli d'affari e aerotaxi, proveniva dagli stabilimenti di Wichita (USA) via Goose Bay (Canada), Reykjavik (Islanda)



e Parigi ed è stato ospitato al "Vespucci" dalla **Delta Aerotaxi**. La società fiorentina ha acquistato due esemplari del nuovo jet, capace di trasportare fino a dieci passeggeri.

E' nato il regional jet della Boeing...



...ma a Firenze non può atterrare!

Si chiama Boeing B.717 ed è la **nuova famiglia** di jet regionali che l'industria statunitense ha messo a punto per coprire il segmento degli 80-120 posti, lo stesso della famiglia BAe.146 e Avro RJ che opera sull'aeroporto di Firenze. La famiglia sarà composta da tre modelli: B.717/100 da 80 posti, B.717/200 da 100 posti e B.717/300 da 120 posti. Il B.717/200, del quale al momento volano tre prototipi per la certificazione, sarà il primo ad entrare in linea a metà del 2000. Fino ad ora sono stati raccolti ordini e impegni d'acquisto per 215 esemplari.

Il B.717, che ha **ottime caratteristiche "ambientali"** grazie ad emissioni acustiche e gassose decisamente al di sotto di quanto stabilito dal "Chapter 3" ICAO, è un aereo anche un po' italiano in quanto le fusoliere vengono costruite dalla Alenia Aerospazio negli stabilimenti di Casoria, Nola e Pomigliano d'Arco.

Il piccolo aereo della Boeing non potrà però operare sull'aeroporto di Firenze in quanto, in assenza delle stesse spiccate caratteristiche di decollo dei citati BAe.146 e Avro, la pista del "Vespucci" risulta **troppo corta**. Dalle tabelle della Boeing emerge infatti che un B.717/200 da 107 posti con peso massimo al decollo e temperatura esterna di 30° richiede una distanza di decollo di 1.890 metri.

Aeroporti assediati

Le aree aeroportuali rappresentano spesso per le città le uniche **aree libere** rimaste e verso di esse si rivolgono le mire espansionistiche dei vari comuni. E' stato sempre così e in molte realtà, complici cattiva pianificazione, abusivismo e facili condoni, le piste sono state circondate dalle edificazioni creando difficoltà al traffico aereo poi contestato per il disturbo arrecato. Oggi, con la sdemanializzazione delle aree aeroportuali e la loro cessione agli enti locali, l'assedio degli aeroporti si sta intensificando.

Pochi mesi fa lo stesso Ministero dei Trasporti ha denunciato le pressioni dell'ANCI (Associazione Nazionale Comuni d'Italia) per la chiusura di aeroporti minori e la destinazione delle rispettive aree a nuovi insediamenti ritenuti "più interessanti". Gli esempi sono numerosi, da Mantova Migliaretto (già chiuso) a Palermo Boccadifalco e Massa Cinquale. In questo



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

QUOTA ASSOCIATIVA 1999

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!



Cosa fanno gli altri

Mentre le notizie e gli avvenimenti riguardanti l'aeroporto di Firenze sono riportate a parte, in questo spazio diamo notizia di alcune iniziative che riguardano gli altri aeroporti italiani.

Aeroporti pugliesi: la **SEAP**, gestore dei quattro aeroporti pugliesi, ha deciso di affidare ad una società esterna la valutazione d'interesse economico della società in vista della sua privatizzazione decisa dalla Regione Puglia, socio di maggioranza. ♦ I quattro scali pugliesi sono interessati da una serie di importanti investimenti per il potenziamento delle rispettive strutture: 140 miliardi di lire per Bari, 7,5 per Foggia, 10 per Brindisi e 20 per Taranto.

Ancona: è stata avviata la privatizzazione della **Aerodorica** che, in occasione dell'ultimo aumento di capitale, ha ceduto il 40% del pacchetto azionario a nove aziende marchigiane. Il restante 60% rimane per adesso in mano agli enti locali.

Bologna: in base ad un accordo tra la **SAB** e BolognaFiere, la società aeroportuale aprirà un centro operativo di informazioni presso la Fiera di Bologna e quest'ultima potenzierà il centro informazioni Fiera già presente nell'aerostazione del "Marconi".

Cagliari: è stato sostanzialmente approvato dal ministero dei Trasporti il progetto di ampliamento e ristrutturazione dell'aeroporto di Cagliari che prevede una spesa di 115,5 miliardi di lire finanziati da Unione Europea (100 miliardi), Regione Sardegna (3) e la società di gestione **SOGAER** (12,5).

Palermo: buone notizie per l'aeroporto di Boccadifalco che in base ai piani urbanistici del Comune avrebbe dovuto lasciare il posto ad un Parco Tecnologico; a fronte della mobilitazione generale della città in difesa del piccolo scalo ormai circondato dal cemento su ogni lato, il Comune ha deciso di retrocedere dal progetto e mantenere in funzione l'aeroporto.

Pisa: la **SAT** ha spiegato in un comunicato stampa che i 30 miliardi di lire recentemente stanziati dal governo saranno utilizzati per l'ampliamento di aerostazione e piazzali aeromobili, la costruzione della nuova aerostazione merci e l'ampliamento del parcheggio multipiano. Le opere saranno completate in 15-20 mesi. ♦ La SAT ha inaugurato l'ufficio per l'accoglienza dei pellegrini realizzato in vista del Giubileo.

Torino: il consulente esterno incaricato dalla **SAGAT** per identificare i soggetti più adatti per la privatizzazione della società ha individuato un "mix" composto da una grossa compagnia aerea non italiana, una società di gestione di peso internazionale, un tour operator ed un partner finanziario. La privatizzazione della SAGAT sarà attuata tramite una gara internazionale con la cessione del 46,04% delle quote in mano pubblica. ♦ La **SAGAT** ha attivato presso il Lingotto Fiere un servizio di accettazione per i passeggeri con solo bagaglio a mano in partenza dall'aeroporto di Caselle. ♦ Come ormai tradizione da quattro anni, la **SAGAT** ha organizzato nell'atrio partenze dell'aerostazione un concerto di Natale dedicato quest'anno a George Gershwin. L'iniziativa registra un'affluenza media di 1.500 persone per ogni concerto.

Trieste: la **Aeroporto Friuli-Venezia Giulia** ha intitolato due importanti strutture congressuali presenti in aerostazione ad altrettanti figure di spicco della storia aeronautica nazionale: Filippo Zappata e Mario Stoppani.

Venezia: la **SAVE** ha presentato un progetto, realizzato dallo studio californiano Frank O. Gerhy & Associates, per la realizzazione della nuova darsena di 6.000 mq, un hotel di 300 stanze ed un centro direzionale di 5.000 mq al servizio dell'aeroporto.

quadro sconcertante si sta distinguendo per serietà il WWF che, invece di accodarsi al solito ambientalismo integralista anti-aeroporto che spesso finisce per fare proprio il gioco dei cementificatori, è sceso in campo per la salvaguardia delle aree aeroportuali dalle nuove colate di cemento.

UE allunga la pista di Bologna

Il presidente della **Aeroporto G. Marconi** di Bologna SpA ha annunciato che la società ha sottoscritto un contratto di finanziamento per 30 miliardi di lire da parte della **Banca**

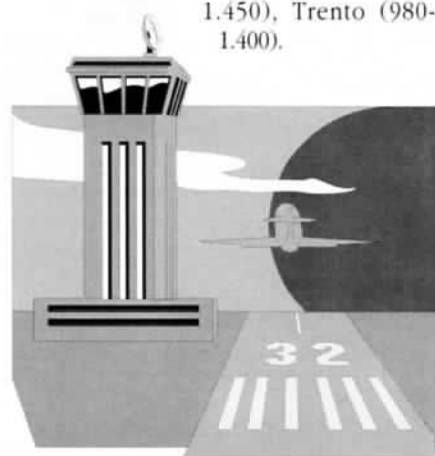
Europea per gli Investimenti per tramite di San Paolo IMI SpA. I fondi sono destinati a finanziare parte del programma di investimenti dell'aeroporto di Bologna, a cominciare dall'allungamento della pista di volo di 350 metri. L'intervento è stato inserito per la terza volta nei finanziamenti comunitari in quanto finalizzato alla riduzione dell'impatto acustico ed ambientale. Il costo totale dell'intervento, che richiederà anche l'interramen-



to di due chilometri di ferrovia, è di 140 miliardi di lire resi disponibili, oltre che dall'Unione Europea, da Ministero dei Trasporti, Regione Emilia Romagna e SAB.

Allungare!

Allungare la pista è uno degli interventi più comuni inseriti nei piani regolatori aeroportuali. Allungano i grandi aeroporti per **limitare il rumore** sulle aree sorvolate dalle rotte di decollo e ridurre le penalizzazioni operative degli aerei. Allungano i piccoli scali per sfruttare le opportunità di sviluppo consentite dai nuovi aerei regionali. Tra gli allungamenti previsti ci sono quelli di Aosta (1.240-1.600), Bergamo (2.850-3.100), Bologna (2.450-2.800), Crotona (2.000-2.400), Lamezia Terme (2.400-2.900), Napoli (2.640-2.940), Parma (1.900-2.100), Perugia (1.810-1.900), Salerno (1.200-1.950), Siena (1.260-1.500), Tortoli (1.250-1.450), Trento (980-1.400).



Aeroporto

Anno 3 - Numero 1
N° progressivo 6 - Gennaio-Marzo 1999

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.