

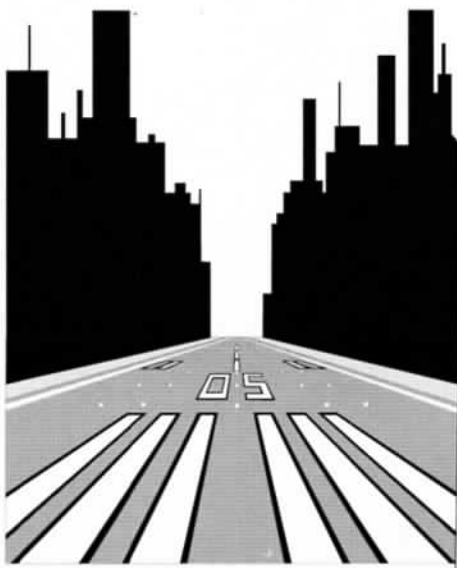


Notiziario dell'Associazione "V. Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze

Assedio

Mentre il piano regolatore aeroportuale resta fermo al palo e con esso rimangono bloccate le principali opere aeroportuali, si stringe l'assedio del "Vespucci". Agli ostacoli esistenti attorno allo scalo (autostrada, viadotto ferroviario, canale di cinta, edifici vari) ed a quelli già previsti (le costruzioni dell'insediamento di Castello), continuano ad aggiungersi progetti su progetti. Sul lato sud, a destra del prolungamento della pista ed a breve distanza dal confine aeroportuale, sta per nascere il nuovo centro commerciale IKEA.

A nord, sul prolungamento della pista tra l'aeroporto e la ferrovia, dovrebbe sorgere il centro tecnico della Fiorentina all'interno di una **cittadella dello sport**: l'area di Castello potrebbe ospitare anche il nuovo stadio di Firenze. Al di là della possibilità di rispettare matematicamente



Silenzio assordante

"Il Vespucci oltre il 2000" era il titolo del convegno organizzato dalla nostra associazione nel gennaio 1997 per fare il punto sulla situazione e le prospettive dello scalo fiorentino. Aveva appena preso forma il nuovo piano regolatore aeroportuale e per il "Vespucci" sembrava delinearsi un futuro roseo. Al 2000 siamo arrivati, ma la situazione strutturale dello scalo è rimasta pressoché invariata e le prospettive sono alquanto incerte.

Quel lontano 25 gennaio 1997 è stata l'ultima volta in cui un rappresentante della giunta di Palazzo Vecchio, il sindaco Mario Primicerio, si è pronunciato pubblicamente sulla questione aeroporto. Da allora, se si esclude qualche timido cenno in consiglio comunale provocato da interrogazioni e mozioni, il **silenzio dell'amministrazione** fiorentina è stato totale. La nuova amministrazione sta proseguendo questo inaccettabile mutismo nonostante le tante sollecitazioni che vengono dalla città, dalle categorie economiche, dal settore turistico e dei congressi, dal mondo scientifico e culturale, da tutti coloro che nell'aeroporto hanno un insostituibile strumento di lavoro.

Dentro il "Vespucci" si lavora: lavora l'ENAV, che dopo anni di ostacoli ha potuto completare l'ILS ed avviare la realizzazione della nuova torre di controllo. Lavora la SAF, con interventi sulla rete fognaria e sull'assetto idraulico dell'area aeroportuale e con la riorganizzazione degli spazi nelle strutture esistenti. Ma per le altre opere importanti, quelle che escono dal confine aeroportuale, che implicano un rapporto con il territorio circostante, che coinvolgono la volontà di altri enti e amministrazioni, per ora è **buio pesto**. Niente si sa del piano regolatore aeroportuale, della bretella di rullaggio, dell'ampliamento del piazzale di sosta, della sistemazione della testata nord della pista, dell'abbattimento della casa colonica, dell'interramento dell'autostrada, della nuova aerostazione.

Non ci basta sentir dire che "il problema è a Roma". Burocrazia e lentezze ministeriali ci sono sempre state e ci sono per tutti: se si aspetta che si risolvano da sole arriviamo al quarto millennio. Il problema principale, quello della **volontà politica** di fare le cose, è tutto fiorentino! Spetta al sindaco, alla città, ai suoi rappresentanti in Parlamento creare le condizioni perché i problemi si possano superare. E noi vogliamo sapere se a Firenze c'è o no la volontà di fare qualcosa per l'aeroporto. Vogliamo sapere cosa si sta facendo per sbloccare i problemi, qui ed a Roma.

Per questo ed altro abbiamo ufficialmente chiesto spiegazioni al sindaco di Firenze in una **lettera aperta**. Se il Comune ha il diritto ed il potere di prendere qualunque decisione sull'aeroporto, l'opinione pubblica ha a sua volta il diritto di conoscere con chiarezza le intenzioni della massima istituzione politica cittadina.

Il Presidente



In occasione del sorvolo della città di Firenze da parte delle "Frecce Tricolori", lo scorso 6 novembre, il comandante della pattuglia acrobatica nazionale è sceso al "Vespucci" con un Aermacchi MB-339 PAN. Le "Frecce Tricolori" erano passate su Firenze l'ultima volta il 29 maggio 1992, in occasione del giuramento degli allievi sottufficiali alla Scuola di Guerra Aerea delle Cascine. L'ultima esibizione completa nella nostra città risale invece addirittura alla manifestazione aerea svoltasi a Peretola il 12 ottobre 1980, quando la pattuglia acrobatica volava ancora con i FIAT G-91. Nella foto: un MB-339 PAN sulla pista del "Vespucci".

Studio...

TOP SECRET

Dopo il piano regolatore aeroportuale, si sono perse le tracce anche dello **studio ambientale** sul rumore del "Vespucci" condotto dai tecnici della SAB di Bologna per conto della SAF. I risultati, che hanno fornito l'ennesima conferma di una situazione acustica in regola per lo scalo fiorentino, sono pronti da almeno sette mesi e sono stati presentati nel settembre scorso alla giunta fiorentina ma non sono mai stati illustrati alla città.

La presentazione pubblica, più volte annunciata dallo scorso giugno, finora non si è tenuta ed il silenzio alimenta la **cultura del sospetto**, come se si volesse coprire chissà quali colpe del "Vespucci" (una radio locale ha parlato dei "misteri dell'aeroporto"). In questa situazione si viene a creare un'immagine assolutamente distorta dello scalo fiorentino e proliferano iniziative assurde come la mozione "contraerea" (vedi pag. 3).

Viene naturale il confronto con quanto succede a Bologna, dove agli studi ambientali condotti dagli stessi tecnici che hanno lavorato per il "Vespucci" viene data la **massima informazione pubblica**, assieme alla spiegazione degli interventi strutturali previsti per ridurre il rumore del "Marconi", con incontri e pubblicazioni.



Nuova area merci

E' entrata in funzione lo scorso 15 dicembre la nuova area merci del "Vespucci" ricavata in un'ala del vecchio hangar dell'aeroclub ristrutturata ed adattata allo scopo. Con la nuova sistemazione lo spazio destinato al trattamento delle merci è passato da 160 a **640 mq**. L'area ospita gli uffici dell'ALHA (Air Lines Handling Agent, la società che gestisce il servizio merci), gli uffici della Dogana, quelli della Guardia di Finanza ed il magazzino di temporanea custodia doganale. La struttura ha un proprio ingresso in via



del Termine, da dove accedono i furgoni per la consegna e il ritiro del materiale.

Il trasporto delle merci, attivo al "Vespucci" da tre anni, avviene per ora sfruttando le stive dei normali voli di linea ma già in passato varie compagnie europee avevano espresso l'interesse per aprire **voli "tutto merci"**. Un servizio simile è stato operato tra il 1993 ed il 1994 dalla International Flying Service per conto della DHL con collegamenti giornalieri tra Firenze e l'aeroporto di Bergamo, principale "hub" italiano per lo smistamento delle piccole merci. L'area



Lo Yak-40 della Veg Air che da novembre collega Firenze con Arad e Cluj Napoca in Romania. Per il "Vespucci" si tratta di un "ritorno all'antico" dato che questo tipo di aereo era stato utilizzato negli anni '70 da Aertirrena e Avioliquire.



M. IAROSI

appena inaugurata rappresenta comunque una soluzione transitoria in quanto l'hangar nel quale è stata ricavata deve essere abbattuto per far posto all'ampliamento dell'aerostazione (l'intervento era previsto nella prima fase di attuazione del piano regolatore aeroportuale 1997-2000).

Nuovi voli

In un silenzio pressoché totale, con l'entrata in vigore dell'orario invernale il "Vespucci" ha attivato voli per quattro nuove destinazioni internazionali. Come anticipato sul numero scorso di "Aeroporto", da novembre Firenze è collegata per la prima volta con l'est europeo. L'operativo, leggermente modificato rispetto a quanto annunciato, prevede due voli settimanali operati dalla **Moldavian Airlines** con Saab 340 da 33 posti e dalla **Veg Air**

con Yak-40 da 32 posti: il martedì per Arad (Romania) e Chisinau (capitale della Moldavia), il sabato per Arad e Cluj Napoca (entrambe in Romania). Dal 31 ottobre è invece attivo il volo giornaliero della **Crossair** per Basilea. La linea ha particolare importanza in quanto collega Firenze con l'"EuroAirport" franco-svizzero di Basilea Mulhouse, base di armamento della compagnia regionale svizzera. Da tale "hub", denominato "EuroCross", vengono offerti all'utenza toscana voli per oltre 30 destinazioni in tutta Europa.

Le quattro nuove destinazioni raggiungibili dal "Vespucci" grazie ai voli inaugurati con l'introduzione dell'orario invernale da Crossair, Moldavian Airlines e Veg Air.

Novità Meridiana

Meridiana apre il 2000 potenziando i voli dal "Vespucci": dal 4 gennaio sono stati infatti raddoppiati i collegamenti per Amsterdam e Catania. La linea per **Amsterdam**, inaugurata con una frequenza giornaliera nell'aprile del 1995, è operata con Bae.146/200 da 84 posti ed offre ora la possibilità di andare e tornare in giornata dalla capitale olandese. Il volo per **Catania**, aperto nel luglio del 1991, è stato potenziato grazie al rafforzamento dell'accordo di "wet-lease" con la compagnia siciliana Med Airlines. I Saab 2000 da 53 posti di quest'ultima già volavano dal settembre scorso per conto di Meridiana sulla rotta per **Palermo**.

Adesso tutti i collegamenti Meridiana da Firenze per la Sicilia sono operati con i moderni velivoli della Med Airlines e dal 16 marzo si aggiungerà un'ulteriore frequenza giornaliera per Catania. Nel corso del 1999 Meridiana ha trasportato da e per Firenze circa 360.000 passeggeri, che rappresentano oltre un quarto dell'intero traffico del "Vespucci". La compagnia sarda opera i voli per Cagliari, Catania, Palermo, Olbia (stagionale), Amsterdam, Barcellona, Londra Gatwick e Parigi.

“Vespucci” promosso in sicurezza

Ha funzionato alla perfezione il piano di emergenza del “Vespucci” messo alla prova due volte nel giro di tre settimane per accogliere aerei in difficoltà. Il 19 novembre è stata la volta di un **Fokker F.27** dell'Eureca in servizio tra Pescara e Torino (volo URE 700). Il velivolo, quasi a pieno carico (38 passeggeri sui 44 posti disponibili), durante il sorvolo della zona di Firenze ha dovuto spegnere uno dei motori per l'accensione di una spia che segnalava una possibile avaria ed ha quindi dirottato sul



“Vespucci” dove è atterrato senza problemi. Il Fokker, assistito nella discesa dagli uomini delle torre di controllo di Pisa e nell'atterraggio dai controllori di Firenze, è stato accompagnato sulla pista dai mezzi dei Vigili del Fuoco e poi accolto sul piazzale dal personale dell'aeroporto. I passeggeri hanno proseguito per Torino in pullman mentre il velivolo, dopo le necessarie riparazioni, è rientrato in serata alla base della compagnia sull'aeroporto di Bergamo.

Lo stesso copione si è ripetuto il 4 dicembre con l'atterraggio di emergenza di un **DHC-6 “Twin Otter”** della Tunisavia impegnato in un volo ambulanza da Tunisi a Parma con un malato,



due medici e tre membri di equipaggio. Durante la tappa tra Roma Ciampino e la città emiliana il velivolo, un bimotore da 19 posti, ha subito l'avaria ad uno dei motori e si è diretto verso il “Vespucci” dove è riuscito a prendere terra regolarmente. Il Twin Otter è ripartito da Firenze il 25 dicembre dopo la sostituzione del motore fuori uso con un nuovo propulsore giunto da Tunisi a bordo di un ATR.72 della Tuninter.

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

QUOTA ASSOCIATIVA 2000

E' aperta la campagna associativa per il nuovo anno. 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 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!

BAe.146 sempre più “verde”



Arriva la terza generazione del quadrireattore regionale BAE.146: si chiama **Avro RJX** e sarà disponibile dal 2001 nelle versioni RJX-70 (70-82 posti), RJX-85 (85-100 posti) e RJX-100 (100-112 posti). Grazie alla nuova motorizzazione, i reattori Allied Signal AS977-1A, gli RJX avranno il 17% in più di autonomia, il 10-15% in meno di consumo di carburante ed una riduzione del già basso inquinamento acustico che lo porterà a ben 18 EPNdB al di **sotto dei limiti** del “Chapter 3” della ICAO.

Con i nuovi RJX, la British Aerospace Regional Aircraft, filiale della British Aerospace, punta in particolare al mercato degli attuali utilizzatori dei **BAe.146** (prima generazione) e degli **Avro RJ** (seconda generazione, la cui produzione verrà sospesa con l'ingresso in servizio degli RJX): il primo modello è in linea con oltre 200 esemplari, mentre il secondo è stato venduto in 150 esemplari, gli ultimi dei quali ancora in consegna.

Arrivano i finanziamenti?

Ennesima pioggia di finanziamenti per gli aeroporti italiani. Lo scorso 17 novembre l'allora **ministro dei Trasporti** Treu ha firmato un altro decreto che attiva 216,5 miliardi di finanziamenti per 24 aeroporti:

Parma	20	Pisa	8,5
Roma Ciampino	20	Napoli	6
Roma Fiumicino	20	Taranto	5
Torino	20	Trieste	5
Pescara	15	Perugia	5
Verona	15	Foligno	3
Bergamo	10	Frosinone	3
Firenze	10	Padova	3
Salerno	10	Venezia Lido	3
Reggio Calabria	10	Viterbo	3
Venezia	10	Rimini	2
Vicenza	9	Asiago	1

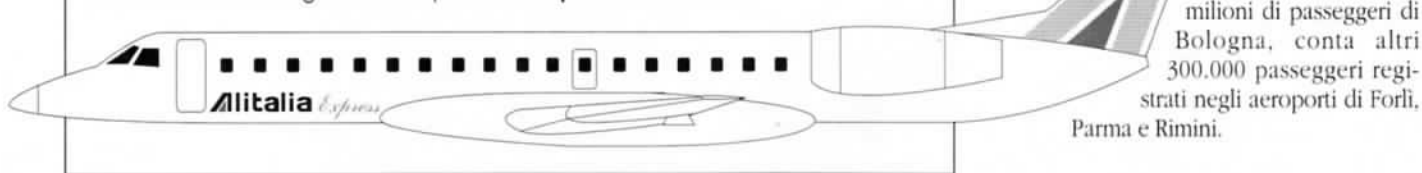
Il 25 maggio 1999 i miliardi “attivati” dalla firma del ministro erano stati **832** per 24 aeroporti (14 per Firenze), mentre il 16 maggio 1997 era stata la volta di **197** miliardi per 14 aeroporti (10 per Firenze). Speriamo che, dopo le firme, arrivino anche i soldi.



Regional jet per l'Alitalia

Il gruppo Alitalia ha finalmente compiuto la scelta per il nuovo regional jet da 50 posti che, insieme ad un modello da 100 posti ancora da definire, potenzierà la flotta a corto raggio del vettore di bandiera. L'aereo scelto è il brasiliano **Embraer RJ-145** del quale sono stati ordinati 6 esemplari ed opzionati altri 15 che saranno gestiti dalla sussidiaria Alitalia Express, oggi responsabile della flotta di ATR.42 e ATR.72 del gruppo.

La scelta dell'ERJ-145 da parte dell'Alitalia è legata anche al fatto che l'industria brasiliana sta gradualmente coprendo tutto il segmento tra i 35 ed i 100 posti con due distinte famiglie di jet regionali: la già esistente famiglia ERJ-135/140/145, nel segmento 35-50 posti, e la futura famiglia ERJ-170/190, nel segmento 70-100 posti. Nonostante le sue ridotte dimensioni, l'ERJ-145 avrà problemi ad operare sull'aeroporto di Firenze a causa della ridotta lunghezza della pista che ne penalizzerà il carico.



Bologna a 3 milioni!

Mentre il sistema aeroportuale toscano nel 1999 ha superato a malapena i 2,5 milioni di passeggeri (tra Firenze, Pisa e Marina di Campo), il "Guglielmo Marconi" di Bologna, da solo, ha superato la soglia dei tre milioni già il 18 novembre scorso. Lo scalo bolognese ha chiuso infatti l'anno con **3.321.557** passeggeri (+15%), contro 1.386.599 di Firenze (+11,6%) ed 1.145.589 di Pisa (+2,0%).

Il sistema aeroportuale dell'Emilia Romagna, oltre ai 3,3 milioni di passeggeri di Bologna, conta altri 300.000 passeggeri registrati negli aeroporti di Forlì, Parma e Rimini.

"Vespucchi" pulito

Due importanti interventi miglioreranno la situazione ambientale del "Vespucchi". Il primo, in corso da alcuni mesi, riguarda la costruzione del **depuratore** per il trattamento degli scarichi provenienti dalle varie attività dello scalo e del relativo sistema di canalizzazioni. L'altro intervento, che sta per prendere il via, prevede la **sistemazione idraulica** dell'area aeroportuale comprendente la realizzazione di una vasca di laminazione per il trattamento delle acque. Quest'opera riveste particolare importanza in quanto si tratta di un intervento propedeutico alla realizzazione della bretella di rullaggio. Il progetto è stato messo a punto in collaborazione con il Consorzio di Bonifica della Piana di Sesto e rappresenta un importante contributo al risanamento idraulico dell'intera piana tra Firenze e Sesto Fiorentino.

Dirottamenti

Anche questo inverno il "Vespucchi" di Firenze ha sopperito più volte alla chiusura per **nebbia** degli scali di Pisa, Bologna e Perugia.

Sull'aeroporto fiorentino sono stati dirottati numerosi voli, tra i quali il Milano-Pisa, Roma-Pisa, Bari-Bologna, Brindisi-Bologna, Alghero-Bologna, Lione-Nizza-Bologna, Roma-Perugia, Milano-Perugia, tutti collegamenti operati, naturalmente, con aerei regionali. Nei giorni del vertice dei capi di stato tenutosi a Firenze in novembre il "Vespucchi" ha accolto anche alcuni velivoli che non sono potuti atterrare all'aeroporto di Pisa per mancanza di parcheggi completamente saturati dagli aerei della delegazione americana.

VESPUCCI
MARCONI
GALILEI

Decreto rumore: "Vespucchi" sempre OK

Il Governo ci riprova: dopo la sonora bocciatura dello scorso anno a colpi di ricorsi da parte delle società di gestione dei principali aeroporti, è stato presentato un nuovo decreto che prevede la **chiusura** di tutti gli scali dalle 23.00 alle 06.00. In questa fascia notturna saranno consentiti i voli umanitari, i voli di stato, gli atterraggi in ritardo dei voli schedulati. Altre deroghe, che dovranno essere messe a punto con successive disposizioni, potranno riguardare i velivoli meno rumorosi rientranti nel "Chapter 3" dell'ICAO.

Il "Vespucchi" di Firenze è l'unico importante aeroporto che già rispetta, in modo ancora più restrittivo, quanto previsto anche dal nuovo decreto: lo scalo è chiuso infatti dalle 23.00 alle 06.30 ed è interessato solo da voli operati con aerei "Chapter 3". In Toscana la nuova disposizione creerà **problemi** al "Galilei" di Pisa, soprattutto per quanto riguarda i voli charter e quelli merci. Contro il decreto Ronchi si stanno comunque muovendo nuovamente sia le singole società di gestione aeroportuale, sia l'Assaeroporti, l'associazione che le rappresenta e della quale fanno parte

anche SAF e SAT.

In tutta la vicenda colpisce il fatto che, a differenza di quanto avviene in tutti gli altri paesi dove si interviene con misure restrittive solo nei casi di reali problemi ambientali, in Italia si procede invece con provvedimenti di **chiusura indiscriminata**, prevedendo poi delle deroghe per le situazioni che problematiche non sono.



23.00 - 06.00

Business Centre al London City Airport

Presso l'aeroporto cittadino di Londra è stato inaugurato il "**Meridian Business Centre**", un centro servizi dedicato agli uomini d'affari ed a chiunque abbia necessità di organizzare incontri di lavoro in aeroporto. La nuova struttura offre 22 sale riunioni, uffici privati e sale conferenze con capacità fino ad 80 posti. Questi spazi sono attrezzati con tutti i necessari supporti di segreteria, sistemi informatici e audio-visivi ed un servizio di "catering". Il "Meridian Business Centre" è stato realizzato in soli tre mesi.

Aeroporto

Anno 4 - Numero 1
N° progressivo 10 - Gennaio-Marzo 2000

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.