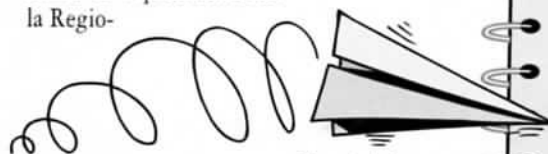




Notiziario dell'Associazione "V. Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze

Dimenticanze

In attesa che al "boom" in borsa di AdF segua davvero il via alle ruspe per realizzare le tante opere aeroportuali annunciate, promesse o sperate, le istituzioni locali continuano a distinguersi per l'abilità nel "driblare" sistematicamente l'aeroporto. Proprio il giorno dell'ingresso del "Vespucci" nel mercato azionario, l'11 luglio, il sindaco di Firenze Domenico, il presidente della Provincia Gualdi ed il presidente della Regio-



ne Martini hanno rilanciato l'impegno comune sulle questioni più importanti per la crescita dell'area fiorentina. Per le infrastrutture, le note ufficiali diffuse dai tre enti hanno ribadito l'intesa su ferrovia metropolitana, Alta Velocità, sistema autostradale... e stop. Nessuna traccia di aeroporto.

In precedenza, il 20 maggio, il sindaco Domenico e l'assessore alle grandi infrastrutture Cecchi avevano presentato il "cronogramma complessivo della costruzione delle nuove infrastrutture della mobilità". Si tratta del programma ufficiale delle opere previste dal 2000 al 2008: le tre linee della

tramvia, la metropolitana ferroviaria di superficie, la nuova viabilità cittadina (sottopassi, tunnel, ecc.) collegata al passante cittadino ed alla nuova stazione dell'Alta Velocità, la terza corsia dell'A1, i nodi autostradali con le nuove entrate e



uscite dalla città, i parcheggi scambiatori. Anche in questo caso nessun cenno al "Vespucci", nonostante i tanti interventi aeroportuali previsti nei prossimi anni e la loro stretta connessione con le altre opere infrastrutturali in costruzione o in progetto nell'area (ingresso A11, parcheggi, tramvia, ferrovia metropolitana, ecc.).

Scadenze inderogabili

Il nostro aeroporto sta volando in borsa. Auguri! Auguri, nonostante che l'entità (solo il 30%) e la modalità della **privatizzazione** (più un'operazione finanziaria che la ricerca di partner privati qualificati) non ci siano piaciuti, come abbiamo detto più volte.

Dobbiamo però riconoscere che siamo di fronte ad una svolta. Il mercato non scherza. Per entrare in borsa la società "Aeroporto di Firenze" ha dovuto presentare un **piano di investimenti** triennale. Per far crescere il valore delle azioni gli investimenti dovranno essere realizzati alle scadenze annunciate. Se il piano non si rivelasse credibile, il titolo potrebbe scendere. Pista di rullaggio, ampliamento dell'aerostazione e dei parcheggi e quant'altro previsto dal piano regolatore aeroportuale sono ormai impegni ineludibili. Il piano misteriosamente scomparso da tre anni, ora deve per forza riapparire ed essere approvato. Non si può far "mellina". O sì o no!

Dunque torna la politica. L'impegno del presidente e del consiglio d'amministrazione della AdF non basteranno. Occorrerà l'approvazione del piano da parte della **Conferenza dei Servizi** in cui saranno rappresentate le istituzioni pubbliche (Comune di Firenze e Sesto Fiorentino, Provincia e Regione). E spetterà in particolare al Comune di Firenze il compito di rendere compatibili il Piano Regolatore Aeroportuale e gli altri strumenti urbanistici dell'area Peretola-Castello.

Sotto il profilo tecnico non si vedono problemi. E sotto il profilo politico? Se non fossimo a Firenze, se non conoscessimo le vicende incredibili dell'aeroporto, da anni al centro di furiose **contestazioni "ideologiche"**, saremmo fiduciosi. Dovremmo esserlo ancor più dopo aver ascoltato le parole del presidente Bichi e dell'assessore all'urbanistica Biagi all'Assemblea della nostra Associazione (sulla quale riferiamo a parte). Insomma, speriamo che sia la volta buona. Ma, nei limiti delle nostre modeste possibilità, ci impegneremo a fondo per evitare che una grande occasione sia persa.

Il Presidente

Dimenticanza ben più concreta viene invece dal progetto di Comune di Firenze, Ferrovie e TAV per la rete ferroviaria metropolitana che scaturirà dall'operazione Alta Velocità. Il piano, esposto nei mesi scorsi in Palazzo Vecchio, prevede nuove piccole stazioni in varie zone cittadine. A nord-ovest saranno realizzate le stazioni "Perfetti-Ricasoli" (un paio di chilometri prima dello scalo), "Piagge" e "San Donnino" (circa due e quattro chilometri più a sud) ma nessuna stazione "Aeroporto", nonostante che i binari già passino proprio davanti all'aerostazione.

Il 2 maggio scorso ha fatto scalo per la prima volta al "Vespucci" il nuovo Airbus A.319 dell'Aeronautica Militare. L'aereo, venuto a "familiarizzare" con lo scalo fiorentino, aveva a bordo il solo equipaggio. La versione passeggeri dell'A.319 può portare fino a 140 passeggeri ma non può operare a Firenze per la pista troppo corta.



adesso c'è bisogno anche in Italia di regole certe che ci consentano di continuare a lavorare ed evitino di tagliare fuori il nostro Paese dal resto del mondo».

La situazione di Firenze

Come abbiamo ripetuto molte volte, l'aeroporto di Firenze risponde già alle più restrittive **norme antirumore**: tutto il traffico di linea viene svolto con aerei "Chapter 3" e quindi lo scalo si trova, già adesso, nella situazione alla quale la comunità internazionale punta per l'aprile 2002. Per assurdo, con la futura applicazione della legge italiana in merito (ovviamente epurata dai decreti inapplicabili citati prima), il "Vespucchi" potrebbe anche aprire ai voli notturni in quanto gli aerei "Chapter 3", così come avviene nel resto del mondo, non dovrebbero rientrare negli eventuali divieti.

Lo **Aeroporto di Firenze, SpA**, inoltre, negli ultimi anni ha messo in atto una serie di iniziative che tendono a diminuire ulteriormente l'impatto dell'aeroporto sull'ambiente. I più significativi sono l'avvio della procedura per la certificazione ambientale EN ISO 14001, il rinnovo del parco mezzi con l'adozione di modelli spinti da motori elettrici od "ecodiesel", l'introduzione di procedure anti inquinamento per le operazioni a terra degli aerei, la predisposizione (in corso) di un sistema di monitoraggio di decolli ed atterraggi attraverso il controllo delle impronte sonore.

La "perla" del sottosegretario

Riporta la stampa che il sottosegretario al Ministero dell'Ambiente **Valerio Calzolaio**, intervenuto ad un convegno sul rumore aeroportuale, abbia affermato, in merito al problema dei voli cargo notturni, che «per quanto riguarda il trasporto merci, nel nuovo Piano Generale dei Trasporti si potrebbe pensare di spostare su rotatia parte delle merci che viaggiano per via aerea».

Certo: meglio i treni che "sferragliano" su e giù per l'Italia, attraversando paesi e città, di giorno e di notte, piuttosto che pochi secondi di rumore su un'area circoscritta intorno a qualche aeroporto!

La Commissione Aeroportuale

Tra le misure previste dalla nuova legge sul rumore c'è anche la costituzione delle "Commissioni Aeroportuali", una per ogni scalo, che hanno lo scopo di mettere a punto delle misure antirumore che riducano il più possibile l'impatto acustico delle attività aeroportuali. Le commissioni, istituite dall'**Ente Nazionale Aviazione Civile**, sono presiedute dal locale direttore dell'ente e sono composte da un rappresentante per ognuno dei seguenti soggetti: Regione, Provincia e Comuni interessati, Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente, Ministero dell'Ambiente, Ente Nazionale Assistenza al Volo, vettori aerei e società di gestione aeroportuale.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Firenze, nello scorso aprile è stata completata la designazione dei membri da parte dei rispettivi enti e l'8 giugno si è tenuta la **riunione costitutiva** della commissione. In questa prima riunione sono stati individuati gli obiettivi principali: l'adozione di procedure antirumore in tutte le attività aeroportuali; la predisposizione di zone di rispetto per le aree e le attività aeroportuali e di criteri per regolare l'attività urbanistica nelle stesse zone di rispetto.

Preso atto che esistono due precedenti studi di impatto acustico, redatti nel 1999 dall'ARPAT e da uno studio professionale per conto di Aeroporto di Firenze, la commissione ha deciso di procedere secondo il seguente **piano di lavoro** preliminare: **1)** coordinare gli esiti degli studi predetti riportandone le curve isofoniche su carta in scala 1:5.000; **2)** realizzare una rappresentazione grafica delle traiettorie di decollo e atterraggio che ha determinato tali curve di isolivello; **3)** esaminare la fattibilità di nuove traiettorie di decollo/atterraggio tali da evitare, per quanto possibile, il sorvolo dei centri residenziali limitrofi alle aree aeroportuali. La seconda riunione della commissione si è svolta il 5 luglio, mentre la terza è in programma per il 26 luglio.

Forniamo la composizione della commissione: **Presidente: Alberto Basile**, Direttore di Aeroporto dirigente la Circostrizione

Aeroportuale. **Membr:** **Marco Casini**, Dirigente UOC, Regione Toscana; **Mauro Mannucci**, Dirigente Servizio Impianti e Sistemi Informativi Ambientali, Provincia di Firenze; **Gianni Biagi**, Assessore Urbanistica, Comune di Firenze; **Pietro Rubellini**, Assessore Urbanistica e Ambiente, Comune di Sesto Fiorentino; **Franco Cotana**, Università di Perugia, Dip. Ingegneria Industriale-CIRIAF (nomina Ministero Ambiente); **Andrea Poggi**, UO Fisica Ambientale, ARPAT; **Sandro Gasparini**, Dirigente CAV-ENAV, Ente Nazionale Assistenza al Volo, Aeroporto di Bologna (in sua vece ha finora partecipato **Luigi Altarisio**); **Riccardo Bicchì**, Presidente AdF SpA, **Piero Modeo**, Capo Scalo Alitalia, Aeroporto di Firenze.

La costituzione e l'entrata in funzione della commissione è un passo particolarmente importante ed un fatto **assolutamente positivo** per l'aeroporto: finalmente i problemi ambientali dello scalo fiorentino saranno dibattuti da un gruppo di esperti e le misure che si chiederanno per il contenimento dell'inquinamento saranno finalmente confrontate ed adeguate a quanto previsto dalle leggi vigenti in materia sia a livello nazionale che internazionale. Niente più, quindi, allarmi da apocalisse ambientale "strillati" alla stampa da parti interessate (o, più semplicemente, ignoranti in materia) e niente più richieste assurde di drastiche limitazioni o chiusure forzate dell'aeroporto che hanno lo scopo di raccogliere facili consensi piuttosto che trovare serie soluzioni ai problemi.

A tutto questo vanno aggiunti gli interventi in atto da parte dell'**Ente Nazionale Assistenza al Volo** che, con l'installazione dell'ILS, l'ottimizzazione delle rotte di atterraggio e decollo e la fluidificazione del traffico grazie alla nuova bretella di rullaggio, contribuirà ad un ulteriore diminuzione dell'impatto ambientale.



Il direttore dell'aeroporto **Alberto Basile** ed il presidente della AdF **Riccardo Bicchì** in occasione della presentazione a Firenze del **DASH-8/Q300** battezzato "The Sounds of Silence" in riferimento alle spiccate doti di silenziosità dell'aereo.

Proteste

Giungono numerose le proteste per le disfunzioni causate dalle carenze strutturali del "Vespucci" da parte di chi utilizza abitualmente lo scalo fiorentino, soprattutto per motivi di lavoro. Come ogni estate, con l'alta temperatura si acutizzano i problemi dovuti alla pista troppo corta. Il rimedio più frequente cui sono costrette le compagnie è quello di alleggerire l'aereo scaricando i bagagli. Se ciò rappresenta "solo" un pesante disagio per chi viaggia per turismo, diventa un vero dramma per chi si sposta per lavoro. Capita, come ci è stato denunciato, che un operatore economico si ritrovi in una città europea per un importante appuntamento senza il campionario, con le conseguenze facilmente immaginabili.

Ma le conseguenze della pista corta abbinata all'aumento delle temperature non colpiscono solo i passeggeri: danni economici e d'immagine ricadono anche sulle compagnie aeree e sulla credibilità dello scalo. Di fronte al rischio di incorrere in ritardi indeterminati, in attesa dell'abbassamento della temperatura (!) o della variazione del vento, e quindi nell'incertezza sui tempi di partenza e arrivo, o nel pericolo di non ritrovare i bagagli a destinazione o perfino di essere lasciati a terra all'ultimo momento, c'è chi si vede costretto a rivolgersi direttamente ad altri aeroporti, con tutti i disagi che ciò comporta.

Altra protesta riguarda la difficoltà a trovare posto sui voli per le più importanti destinazioni nazionali e internazionali. Anche in questo caso ne va di mezzo l'immagine dello scalo perché un volo che registra sempre il tutto esaurito, e quindi imprevedibile, se non viene potenziato adeguatamente diventa un disservizio piuttosto che un servizio all'utenza. Tra i punti più critici del "Vespucci" c'è poi di nuovo l'assoluta insufficienza dei posti auto. Come chiunque avrà potuto constatare recandosi al "Vespucci", il parcheggio esistente è



Interramento A11: cercasi progetto

S. IAROSSI



Tutti ne parlano, molti lo auspicano, qualcuno lo critica, ma nessuno si muove per mettere nero su bianco un progetto di massima che verifichi la fattibilità dell'interramento del tratto autostradale in prossimità della pista del "Vespucci". «Stiamo valutando il problema» dichiarò mesi fa l'assessore all'urbanistica del Comune di Firenze Biagi rispondendo ad un'interrogazione al sindaco del consigliere Conti. Un passo avanti rispetto al muro di silenzio eretto per anni sulla questione da Palazzo Vecchio ma, valutando valutando, bisognerebbe arrivare ad una conclusione: affidare a qualcuno la stesura del famoso progetto. Non parrebbe un atto così difficile, tanto più che da anni le istituzioni locali e la Società Autostrade lavorano assieme ai progetti autostradali per migliaia di miliardi previsti nell'area fiorentina. Da un paio di anni è stato pure stipulato un accordo di collaborazione tra la stessa Società Autostrade e la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Firenze proprio per studiare i problemi del sistema autostradale cittadino. Quale sede migliore e quali migliori competenze per affrontare anche la questione del famoso interrimento?

Eppure finora non se n'è fatto nulla; a nulla è valso l'insegnamento dell'incidente del 1997 ed il sacrificio del povero pilota francese morto nell'impatto col terrapieno autostradale; a nulla sono valse le raccomandazioni della commissione d'inchiesta ministeriale su tale incidente; a nulla è valso l'invito dell'ex-presidente della Regione Chiti che due anni fa sollecitò la predisposizione di uno studio di fattibilità; a nulla sono valse i tanti inviti a muoversi in tal senso indirizzati alla giunta fiorentina da vari ambienti cittadini; a nulla valgono le situazioni di pericolo che si creano ogni giorno su quel tratto autostradale per le auto che frenano e, a volte, si fermano in corsia di emergenza incuriosite o sorprese dal passaggio dei velivoli a pochi metri sopra le corsie autostradali. Per non contare, naturalmente, i benefici in termini di sicurezza, operatività e riduzione del rumore che riguarderebbero più strettamente l'attività aeroportuale. «E' solo un "pour parler"» ci risposero anni fa da Palazzo Vecchio commentando l'interrimento dell'autostrada: se si attende che il progetto si faccia da solo, resterà sempre un "pour parler".

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!

spesso esaurito e nelle strade adiacenti all'aerostazione si rivedono le auto lasciate in sosta vietata.

Gli amministratori fiorentini dovrebbero ascoltare e far tesoro di queste testimonianze nel momento in cui sono chiamati a decidere sulle sorti dei progetti aeroportuali. I limiti operativi insiti in uno scalo come quello fiorentino non potranno mai essere totalmente superati ma i margini di miglioramento possibili devono essere sfruttati a pieno.



Gli industriali per l'aeroporto

Il 12 giugno scorso l'Associazione degli Industriali della Provincia di Firenze ha presentato il documento intitolato "Firenze: la Competitività, il Territorio, le Imprese" che, realizzato dal Comitato Scientifico di Assindustria Firenze, vuole essere il contributo degli Industriali verso la realizzazione di un Piano Strategico per il nostro territorio. Il lavoro in questione affronta, tra i principali temi legati al futuro dell'area fiorentina, quello dei collegamenti con l'esterno e, primo tra questi, il sistema aeroportuale.

Sottolineata la necessità di un adeguamento della struttura aeroportuale fiorentina, il documento recita: «Tre sono gli interventi infrastrutturali improcrastinabili: la realizzazione dell'ILS, la bretella di rullaggio e l'interamento del tratto autostradale della A11 tangente la testata sud della pista. Questi si aggiungono agli altri interventi in discussione: creazione di clearways ad entrambe le testate della pista, ampliamento dei piazzali, realizzazione di una nuova stazione degli arrivi e adeguamento di quella delle partenze, nuovo ingresso con apposito svincolo autostradale, potenziamento dei parcheggi e programmazione dei mezzi di trasporto per il collegamento alla città. Non si tratta solo di passaggi inevitabili per garantire maggiori condizioni di fruibilità, ma anche di cospicui passi in avanti per una più costruttiva competizione con gli scali oggi concorrenti».

Nella stessa occasione l'Associazione degli Industriali ha presentato la ricerca "Firenze nella Competizione Europea", commissionata al centro EU-POLIS Sistemi Urbani Europei del Dipartimento Interateneo Territorio del Politecnico e Università di Torino, sotto la direzione di Giuseppe Dematteis.

L'indagine ha per oggetto il posizionamento odierno di Firenze nel sistema delle città europee e italiane. Il punteggio totale che Firenze ottiene, a confronto con altre 14 città con caratteri in parte simili tra loro, spiega lo studio, «è molto vicino alla media del campione considerato, ma questo è il risultato di scostamenti anche forti dei vari gruppi e dei singoli indicatori». A fianco di fattori d'eccellenza che costituiscono il punto di forza della città, infatti, lo studio asserisce che «i principali punti di debolezza sono rappresentati dalla stagnazione demografica, dall'invecchiamento della popolazione, dall'infrastruttura aeroportuale, dai livelli e dalla dinamica delle performance economiche riferite al contesto regionale».



Spazi commerciali

È stato inaugurato ufficialmente il 18 maggio il primo nucleo di spazi commerciali per 240 mq all'interno dell'aerostazione partenze del "Vespucchi". Tre negozi (abbigliamento, ottica, edicola/tabacchi/libreria, aperti dalle 6.00 alle 20.30), in funzione per la verità dal dicembre scorso, hanno affiancato la banca e lo sportello per il rimborso IVA. Un nuovo piccolo bar è stato approntato presso l'area imbarchi, agguinandosi a quello attivo al primo piano della stessa palazzina. Tutto nuovo è invece il "tax free shop" a disposizione dei passeggeri in partenza: su un'area di 80 mq sono offerti articoli di pelletteria, orologi, foulard e cravatte, cosmetici e profumi, accessori da viaggio, alcolici e gastronomia toscana.



Si tratta del primo importante passo del "Vespucchi" verso quella diversificazione di offerta di servizi "non aeronautici" che rappresentano ormai una delle maggiori fonti di introiti per ogni gestore aeroportuale. Il potenziale di sviluppo in tal senso per lo scalo a servizio di una città come Firenze non può essere enorme, ma saranno determinanti gli spazi di crescita concessi all'aerostazione dello scalo fiorentino.

Lavori in corso

Dovrebbero concludersi in autunno i lavori di ristrutturazione dell'aerostazione arrivi iniziati lo scorso marzo. L'intervento, condotto da AdF con un investimento di 6,245 miliardi, consentirà di ricavare nuovi spazi per i servizi ai passeggeri e di riorganizzare le varie funzioni grazie alle aree liberate col trasferimento in altra sede della zona merci. Crescerà del 67% la superficie della zona riconsegna bagagli e del 29% la capacità dei nastri di smistamento bagagli con la conseguente riduzione dei tempi di riconsegna.

Nell'area ovest dell'aeroporto, a fianco dell'autostrada Firenze-Mare, sta prendendo forma la nuova torre di controllo che ospiterà tutti i servizi tecnici connessi all'assistenza al volo e sarà predisposta per l'installazione del radar sulla sua sommità. La struttura della palazzina dovrebbe essere completata entro il prossimo ottobre e poi seguirà l'allestimento delle apparecchiature e degli impianti per la gestione del traffico aereo. È inoltre in corso di collaudo il sistema di atterraggio strumentale ILS che dovrebbe essere in funzione per il prossimo autunno.



Aeroporto

Anno 4 - Numero 3
N° progressivo 12 - Luglio-Settembre 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,
Casella Postale 1463, Firenze 7,
50121 Firenze
Tel. 055/330601, Fax 055/330119

Presidente: Giorgio Morales

Sede legale: c/o Studio Marino
Via Condotta 12, 50122 Firenze