



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

### Sviluppo sostenibile

Questo numero del notiziario è dedicato in gran parte allo Studio di Impatto Ambientale ed al Piano Regolatore Aeroportuale del "Vespucci". Lo studio conferma ciò che abbiamo sempre sostenuto: il nostro aeroporto è **ambientalmente compatibile**, forse più di ogni altro in Italia. Ma c'è di più: il futuro sviluppo del traffico aereo corrisponderà ad una riduzione dell'impatto acustico! E' sempre più evidente, dunque, la pretestuosità e l'infondatezza delle accuse all'aeroporto. Ciò non toglie - sia chiaro - che non debba essere adottato ogni provvedimento in grado di ridurre il disagio per i cittadini che abitano in prossimità del "Vespucci".

Lo studio è stato trasmesso al Ministero dell'Ambiente alla fine di settembre: tre mesi di ritardo rispetto a quanto ci era stato detto. Ma non c'è da farne una tragedia. Tre mesi non sono niente rispetto ai tanti anni di attesa. Purché sia la volta buona. Poiché il parere del Ministero ha tempi certi per legge, alla **fine dell'anno** le istituzioni locali ed in particolare il Comune di Firenze dovranno decidere cosa fare del Piano Regolatore Aeroportuale. Capiremo così se e quando verranno realizzate le opere previste, a cominciare dalla bretella di rullaggio.

Vogliamo essere fiduciosi. Del resto l'impegno in borsa della società di gestione fu accompagnato da **impegni scritti** sulle scadenze di realizzazione delle opere. Il positivo andamento delle azioni dell'AdF sta ad indicare che il mercato crede allo sviluppo dell'aeroporto fiorentino. Non possiamo pensare che debba ricredersi. Siamo dunque ottimisti, ma vigili. La politica fiorentina può sempre riservare qualche sorpresa. Se tutto andrà come speriamo, la nostra associazione potrebbe anche diventare inutile. Ma per ora ci siamo e stiamo con gli occhi aperti per continuare ad esercitare la nostra piccola ma non inutile funzione.

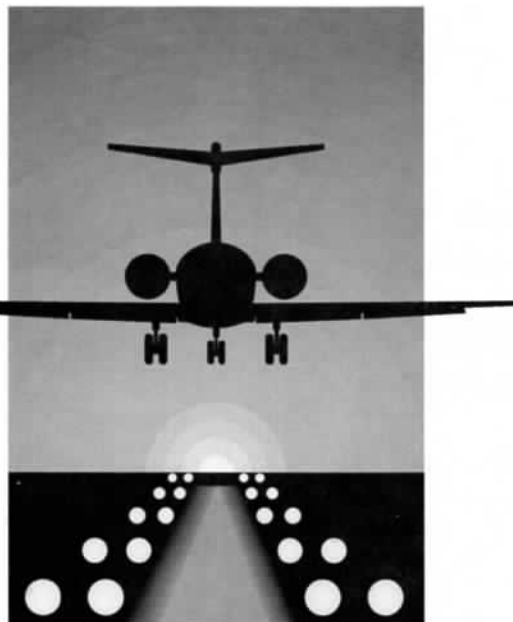
Il Presidente

### Arriva l'ILS!

E' ormai imminente l'entrata in funzione del tanto sospirato ILS (Instrument Landing System), sistema di atterraggio strumentale. L'Ente Nazionale Assistenza al Volo sta infatti concludendo il controllo dell'impianto, operazione che si è dimostrata molto laboriosa data la particolare giacitura della pista. Dai dati raccolti durante le prove è emerso che saranno utilizzabili senza alcuna limitazione sia il "glide path" di 3° (sentiero di avvicinamento, che indica la traiettoria di discesa), sia l'associato DME (Distance Measuring Equipment, che serve a determinare la distanza dell'aereo dal punto di contatto).

Diverso invece il discorso per il "localizer" (localizzatore, che fornisce la direzione di avvicinamento) che avrà molto probabilmente una copertura ridotta rispetto agli standard del sistema. Lo strumento in pratica non sarà utilizzabile entro le previste 25 miglia (47 Km), ma entro 20 miglia (36 Km) ed il valore angolare entro cui l'aereo può "agganciare" il sistema di guida non sarà quello standard,

che prevede 35° a sinistra e 35° a destra, ma sarà ridotto a soli 5° nel settore destro. Tali limitazioni sono dovute essenzialmente alla sistemazione dell'impianto in posizione disassata rispetto alla pista: l'ENAV è stata costretta a ricorrere a tale insolito posizionamento per la mancanza di spazio oltre la testata pista 23 dovuta all'assetto urbanistico dell'area deciso dagli enti locali.



L'investimento effettuato dall'ENAV per l'installazione dell'ILS ammonta a circa 5-6 miliardi di lire, comprendendo la nuova cabina elettrica e gli aiuti visivi associati. L'intervento rientra in un più ampio programma di lavori che l'ENAV sta realizzando a Firenze e che, tra ILS, blocco tecnico, nuova torre di controllo e radar, ammonta a circa 50 miliardi di lire.

Il nuovo Avro RJX, terza generazione del BAe.146, è stato presentato a Firenze dalla BAE Systems. Un resoconto dell'evento si trova a pag. 8. "Aeroporto" si è già occupato dell'aereo sui numeri di gennaio ed aprile.



BAE SYSTEMS









# Piano Regolatore Aeroportuale

S. IAROSSÌ



## Area ovest

Realizzazione di una piccola aerostazione dedicata all'aviazione generale (900 mq); due hangar per le società di lavoro aereo (7.500 mq); la nuova area merci (2.300 mq dei quali 1.000 di superficie coperta); un albergo di 2.400 mq su

Sopra: un'immagine dell'area ovest, la zona dello scalo che offre i maggiori spazi liberi per lo sviluppo delle attività aeroportuali (circa 20 ettari). Accanto alle basi di Meridiana e Polizia di Stato (già esistenti) ed al blocco tecnico con la nuova torre di controllo (in costruzione), vi sorgeranno gran parte delle nuove strutture previste dal masterplan.

tre piani con 150-180 posti letto; nuovi spazi per le compagnie petrolifere (4.000 mq), la Guardia di Finanza (7.400 mq), le società di catering (6.000 mq dei quali 2.700 coperti), gli autonoleggi (11.000 mq tra parcheggi e strutture di servizio) e le attività di supporto ai servizi aeroportuali (21.500 mq); la nuova sede dell'aero club; un'area per l'atterraggio e la sosta degli elicotteri (sei piazzole). I due ettari destinati alla ricollocazione della base dell'Aviazione dell'Esercito (poi trasferita in altro aeroporto) saranno utilizzati per altre funzioni.



S. IAROSSÌ

Lo stato attuale di via dei Giunchi, antico tracciato stradale della piana, dove si aprirà il nuovo ingresso del "Vespucci". La riqualificazione della strada era indicata dal masterplan come intervento prioritario già nel 1996.

## Fuori piano

L'interramento dell'autostrada A11 e l'allungamento della pista non sono inseriti nel masterplan ma sono entrambi caldamente consigliati. Per l'intervento sull'**autostrada**, che non è contemplato nel piano aeroportuale in quanto esterno allo scalo, sono ribaditi i benefici che ne deriverebbero per l'operatività dell'aeroporto ed è ricordato anche come l'interramento andrebbe a sanare il contrasto col codice della navigazione aerea (art. 715 e 715 bis) che prevede l'assenza di ostacoli entro 300 metri dal perimetro dell'aeroporto (adesso l'autostrada passa ad una decina di metri).

L'**allungamento della pista** a 1.800 metri non è stato inserito nel masterplan in quanto i progettisti si sono dovuti attenere ai limiti imposti dagli enti locali: da una parte il tracciato dell'autostrada A11, dall'altra il canale di cinta orientale. Nel piano si invita però a rivedere questa scelta e riconsiderare la possibilità di completare la pista con l'allungamento verso nord di 150 metri, sottolineandone l'importanza per l'operatività dello scalo (ad esempio, secondo simulazioni effettuate dalla British Aerospace il carico pagante dei velivoli potrebbe aumentare del 15%).

Un aereo in atterraggio sulla pista 05 ha appena sorvolato a bassa quota l'autostrada A11.



S. IAROSSÌ

## Nuovo ingresso

Realizzazione di un nuovo ingresso a servizio dell'area ovest dello scalo aperto su via dei Giunchi. La strada, che attualmente è poco più di un sentiero sterrato, dovrà essere debitamente potenziata per garantire nell'immediato il collegamento dell'ingresso aeroportuale con via Pratese, sul lato di Firenze, e con la nuova viabilità per Sesto Fiorentino. E' previsto, a più lungo termine, un apposito svincolo per l'accesso diretto dall'autostrada A11. Queste modifiche al sistema della viabilità esterno all'aeroporto devono essere inseriti dagli enti locali e dalla Società Autostrade nei rispettivi piani viari.

## Colonica abbattuta

Lo scorso agosto è stata finalmente abbattuta la vecchia casa colonica che sorgeva a ridosso del confine nord dell'aeroporto. L'intervento era previsto fin dal primo progetto per il prolungamento della pista del 1989, ma quando la pista fu allungata, nel 1996, la colonica rimase al suo posto con gli aerei a pochi metri di distanza. Ci sono voluti altri quattro anni, tra polemiche e strumentalizzazioni, per arrivare a sanare la situazione. Nel 1998 la vicenda era passata anche nelle aule del Parlamento, oggetto di un'interrogazione di Riccardo Migliori all'allora ministro dei Trasporti Burlando.

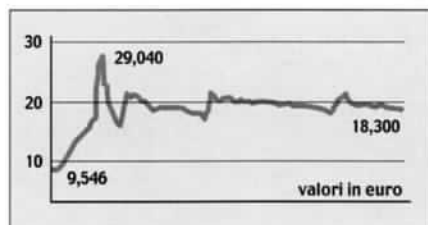
L'abbattimento della colonica rientra in un progetto di risistemazione complessiva della testata nord che prevede un piccolo ampliamento del sedime aeroportuale verso nord e la realizzazione di una "clearway", una striscia d'asfalto aggiuntiva di circa 50 metri, che consentirà di sfruttare meglio l'attuale lunghezza della pista. La SNAM ha intanto provveduto allo spostamento del gasdotto interrato che passava poco oltre il confine aeroportuale.

**Un BAe.146 in atterraggio sulla pista 23 passa a poca distanza dalla casa colonica che in agosto è stata definitivamente abbattuta.**



## Azioni AdF

E' assolutamente positivo il bilancio dei primi quattro mesi di quotazione in borsa della Aeroporto di Firenze SpA, iniziata l'11 luglio scorso. Dopo il prevedibile picco iniziale, infatti, il valore delle azioni si è assestato su oltre il dop-



pio (circa 18 euro) di quello di immissione nel mercato (8,1 euro). Alla chiusura dell'Offerta Pubblica di Vendita e Sottoscrizione, a fronte dei tre milioni di azioni offerti, erano giunte richieste per 17 milioni di azioni, 5,5 volte il quantitativo offerto.

L'operazione ha visto la cessione del 35,5% da parte degli enti pubblici che adesso sono scesi al 64,5%. Recentemente i rappresentanti dei Comuni di Firenze e Prato hanno annunciato di voler procedere con la seconda fase del piano di privatizzazione, con la possibilità che gli enti pubblici scendano sotto la quota del 50%. La AdF è stata la seconda società di gestione italiana a quotarsi in borsa dopo Aeroporti di Roma SpA.

## Governo... senza aeroporto

Aeroporto? No, grazie. La singolare politica aeroportuale che anima l'amministrazione cittadina ha avuto conferma in "Un anno di governo in comune", la pubblicazione autocelebrativa arrivata in agosto nelle case di tutti i fiorentini. In un anno di governo niente è stato fatto per lo scalo fiorentino, ci dicono sindaco e asses-

sori, e niente si prevede di fare. Nella pubblicazione, infatti, troviamo i capitoli "In strada", "In bus e taxi", "In tram", "In treno" e, ancora, "Nuove strade" e "Nuova città" che ci raccontano lo stato di realizzazione e di progettazione di tutte le opere infrastrutturali. Nessun cenno per lo stato dei progetti aeroportuali, che evidentemente continuano ad essere argomento tabù per Palazzo Vecchio. L'unico riferimento al "Vespucci" sono poche righe nella pagina dell'assessorato allo sviluppo economico che celebrano la quotazione in borsa di AdF, ottima operazione finanziaria ma, ancora, nulla di più.

## Nuovi voli

Dal 29 ottobre Firenze e la Toscana sono collegate per la prima volta con Ginevra grazie alla KLM Alps/Air Engiadina, vettore svizzero che vola in collaborazione con la compagnia di bandiera olandese KLM. Il collegamento è effettuato quattro volte la settimana con un Dornier 328 da 31 posti. L'Air Engiadina ha già operato più volte sullo scalo fiorentino con voli charter ed è presente sul mercato toscano anche con i servizi stagionali da Berna e Zurigo all'Elba. Sempre dalla fine di ottobre è sbarcata al "Vespucci" la Tarom, compagnia di bandiera rumena, con i nuovi collegamenti per Timisoara e Bucarest. I voli hanno frequenza bisettimanale e sono operati con ATR42/500 da 44 posti. Dal 1° novembre la Federico II Airways è subentrata all'Alitalia nella gestione del collegamento giornaliero per Bari dove la compagnia di bandiera ha cancellato ben sette destinazioni. Le violente proteste delle forze politiche ed economiche pugliesi hanno portato ad un accordo in sede di Ministero dei Trasporti per il passaggio dei servizi ad altri vettori. Infine la nuova Eagle Airlines Italia ha annunciato l'inaugurazione, entro novembre, del volo Cuneo-Firenze-Napoli da operarsi con un Jetstream 31 da 19 posti. La piccola compagnia effettua già voli da Cuneo per Milano Malpensa, Nizza e Roma.

## Toscana 8° polo

Passo avanti della Toscana nel sistema aeroportuale nazionale: dai dati ufficiali resi noti dal Ministero dei Trasporti, nel 1999 la nostra regione è passata dalla nona all'ottava posizione per movimento passeggeri, sorpassando di un soffio il Piemonte (17.226 unità).

|                |            |        |
|----------------|------------|--------|
| Lombardia      | 24.929.741 | +26,2% |
| Lazio          | 24.249.738 | -5,7%  |
| Sicilia        | 6.692.564  | +8,8%  |
| Sardegna       | 3.554.037  | +4,4%  |
| Veneto         | 5.546.857  | +3,3%  |
| Campania       | 3.543.734  | +5,5%  |
| Emilia Romagna | 3.534.345  | +12,5% |
| Toscana        | 2.518.829  | +7,3%  |
| Piemonte       | 2.501.603  | +0,2%  |
| Puglia         | 1.498.125  | -10,2% |

### 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!*

Il risultato è dovuto soprattutto alla riduzione del coefficiente di crescita del traffico sull'aeroporto di Torino per la sospensione di alcuni importanti collegamenti. Va però segnalato che nei primi nove mesi del 2000 lo scalo piemontese ha ripreso a crescere, registrando un incremento del 18,6% nel numero dei passeggeri.

## Ministero dei Trasporti Trasporto aereo commerciale 1999

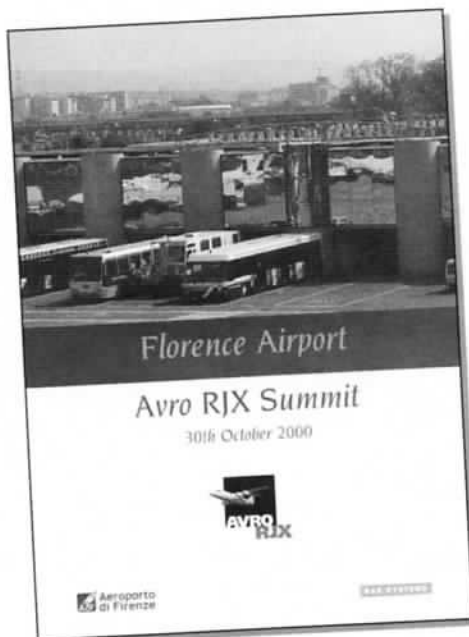
| Aeroporto                 | Passeggeri        | %98/99        |
|---------------------------|-------------------|---------------|
| 1 Roma FCO                | 23.606.695        | -5,56         |
| 2 Milano MXP              | 16.877.563        | +205,03       |
| 3 Milano LIN              | 6.664.405         | -51,11        |
| 4 Venezia                 | 3.718.454         | +10,56        |
| 5 Catania                 | 3.557.718         | +12,65        |
| 6 Napoli                  | 3.543.734         | +5,53         |
| 7 Bologna                 | 3.255.406         | +14,63        |
| 8 Palermo                 | 2.907.716         | +6,47         |
| 9 Torino                  | 2.488.692         | +1,37         |
| 10 Cagliari               | 1.798.820         | +5,95         |
| 11 Verona                 | 1.625.871         | -12,37        |
| <b>12 Firenze</b>         | <b>1.382.739</b>  | <b>+10,71</b> |
| 13 Olbia                  | 1.134.137         | +3,39         |
| <b>14 Pisa</b>            | <b>1.117.387</b>  | <b>+1,59</b>  |
| 15 Bergamo                | 1.116.762         | +92,19        |
| 16 Genova                 | 1.043.131         | +14,09        |
| 17 Bari                   | 952.010           | -14,81        |
| 18 Lamezia Terme          | 687.584           | +4,06         |
| 19 Roma CIA               | 642.525           | -12,27        |
| 20 Alghero                | 587.814           | +4,43         |
| 21 Trieste                | 576.504           | -2,02         |
| 22 Reggio Calabria        | 544.139           | +6,68         |
| 23 Brindisi               | 470.192           | -12,86        |
| 24 Ancona                 | 344.354           | +17,35        |
| 25 Brescia                | 271.011           | -             |
| 26 Rimini                 | 239.038           | -6,11         |
| 27 Treviso                | 201.762           | +33,79        |
| 28 Lampedusa              | 116.295           | -8,77         |
| 29 Pescara                | 95.431            | -2,70         |
| 30 Pantelleria            | 57.693            | -35,29        |
| 31 Trapani                | 53.142            | +18,09        |
| 32 Crotone                | 51.236            | -17,98        |
| 33 Foggia                 | 42.239            | -             |
| 34 Perugia                | 38.178            | +99,58        |
| 35 Parma                  | 37.806            | +72,02        |
| 36 Taranto                | 33.684            | -             |
| 37 Tortoli                | 33.266            | -25,10        |
| 38 Bolzano                | 32.433            | -             |
| <b>39 Marina di Campo</b> | <b>17.563</b>     | <b>+4,70</b>  |
| 40 Cuneo                  | 12.901            | -7,15         |
| 41 Albenga                | 4.541             | +141,16       |
| 42 Aosta                  | 2.724             | +4,45         |
| 43 Forlì                  | 2.095             | -             |
| <b>44 Grosseto</b>        | <b>1.090</b>      | <b>+54,39</b> |
| 45 Vicenza                | 680               | -             |
| 46 Roma Urbe              | 518               | -             |
| 47 Padova                 | 90                | -             |
| <b>48 Siena</b>           | <b>50</b>         | -             |
| 49 Biella                 | 10                | -             |
| <b>Totale Italia</b>      | <b>81.999.828</b> | <b>+7,13</b>  |

Gli aeroporti di Bari, Brindisi e Verona sono rimasti temporaneamente chiusi ed il relativo traffico è stato dirottato, rispettivamente, sugli aeroporti di Foggia, Taranto e Brescia. L'aeroporto di Brescia è stato aperto al traffico commerciale nel corso del 1999.

## "Avro Summit" a Firenze

Il 30 ottobre l'industria aeronautica BAE Systems (ex British Aerospace), in collaborazione con la AdF SpA, ha organizzato a Firenze il secondo "Avro RJX Summit" per presentare il nuovo aereo Avro RJX. Si tratta della terza generazione del fortunato quadrireattore BAe.146, dal quale era stato già sviluppato l'Avro RJ. Il primo "Summit" era stato organizzato in marzo al London City Airport in occasione del lancio ufficiale del progetto. La scelta di Firenze per questo secondo appuntamento è legato al fatto che il "Vespucci", con le sue particolari caratteristiche (pista corta e vicinanza delle aree abitate) è particolarmente rappresentativo per l'impiego dell'aereo.

L'Avro RJX, grazie alla nuova motorizzazione (quattro Honeywell AS977-1A), offre caratteristiche di decollo ancora più spiccate, raggio d'azione incrementato, costi di manutenzione e consumi di carburante più contenuti, nonché caratteristiche "ambientali" anco-



ra più interessanti: 15% in meno di inquinamento acustico e 25% in meno di scarichi gassosi rispetto alle già bassissime emissioni di BAe.146 e Avro RJ.

Al "Summit" fiorentino sono intervenuti, oltre ad un gruppo di giornalisti stranieri specializzati, i rappresentanti di una quindicina di compagnie aeree, in massima parte europee, compresi i quattro operatori italiani della famiglia BAe/Avro. Pubblicheremo un resoconto più completo dell'incontro sul prossimo numero.

## Convegno sulla privatizzazione

Organizzato dall'Ente Nazionale Aviazione Civile, si è svolto il 15 settembre a Bari il convegno "Gestione e Privatizzazione del Si-

stema Aeroportuale". All'incontro sono intervenuti i massimi rappresentanti del Ministero dei Trasporti, dell'ENAC, delle società di gestione aeroportuale e delle compagnie aeree. A nome degli aeroporti sono intervenuti come relatori il presidente della SEAP, gestore degli scali pugliesi, e quello della Aeroporto di Firenze, Riccardo Bicchi.

Tra i concetti espressi al convegno, quello della necessità che gli aeroporti non si occupino solo della gestione dei voli, ma anche dello sviluppo di attività commerciali rivolte sia ai passeggeri, sia agli abitanti del luogo e che nella scelta dei partner per le privatizzazioni si dia la preferenza a soggetti specializzati nel settore, capaci di portare "know how" nell'azienda.

## Assoclearence e SAT

In settembre sono stati rinnovati i vertici di Assoclearence, l'associazione responsabile dell'assegnazione degli "slot" (le bande orarie di atterraggio e decollo) negli aeroporti italiani nei quali il traffico aereo è contingentato (tra questi figura anche il "Vespucci"). Fanno parte di Assoclearence rappresentanti di tutti gli aeroporti contingentati e delle compagnie aeree che vi operano. Vice presidente di Assoclearence è stato nominato Franco Viegi, presidente della SAT di Pisa. Nell'annunciare la prestigiosa carica affidata a Viegi, la società di gestione commenta che "sicuramente, pur nel rispetto dell'imparzialità richiesta dal ruolo di vice presidente, anche in quella sede Franco Viegi potrà sostenere i progetti di sviluppo di SAT per nuovi collegamenti aerei verso i grandi poli europei."

## Aeroporto

Anno 4 - Numero 4  
N° progressivo 13 - Ottobre-Dicembre 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