



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

### Parcheggio recuperato?

"Parcheggio inutile" avevamo titolato nel luglio 1999 dando notizia dell'avvio dei lavori per la grande area di sosta alla fine della Firenze-Mare, a due passi dal "Vespucci", ma irraggiungibile da quest'ultimo per la presenza delle corsie autostradali. A forza di sottolineare questa **insensatezza** abbiamo centrato l'obiettivo. Dopo l'ultima nostra denuncia, lan-



ciata sul numero scorso del notiziario ed amplificata dalla stampa cittadina, il progetto del collegamento tra parcheggio ed aeroporto si è **sbloccato** ed è stato inserito all'ultimo momento nel pacchetto di interventi di "project financing" varato da Palazzo Vecchio alla fine di dicembre. Una passerella meccanizzata coperta unirà l'area di sosta e l'aerostazione. I lavori dovrebbero partire in luglio per concludersi **entro dicembre**. Entro il giugno 2002 è previsto anche un piccolo ampliamento (229 posti) del parcheggio, inserito nello stesso pacchetto di opere. Sperando che tutto vada a buon fine, continuiamo a chiederci come sia stato possibile che in un'opera da oltre venti miliardi non sia stato realizzato subito il collegamento con l'aeroporto considerando la si-

Anche i dati dell'ARPAT sullo stato acustico della città confermano il traffico aereo come la minore fonte di disturbo per gli abitanti di Firenze (servizio a pag. 4).

### *Aspettando i cantieri*

Nell'ultimo numero del notiziario (dicembre 2000) ci eravamo dichiarati fiduciosi sulla **realizzazione imminente** delle opere di adeguamento dell'aeroporto "Vespucci" previste dal Piano Regolatore Aeroportuale e indicate, con le relative scadenze, nel programma dell'AdF al momento dell'ingresso in borsa della società. D'ora in poi aspettiamo la verifica della nostra fiducia. Il procedimento di valutazione dell'impatto ambientale presso il ministero competente è infatti concluso e niente dunque impedisce che le istituzioni locali e in particolare il Comune di Firenze prendano le loro definitive decisioni.

Non interessa qui la forma di queste decisioni (Conferenza dei Servizi sul piano nel suo complesso o approvazione delle singole opere da parte del consiglio comunale di Firenze). Ci interessa la **sostanza** e cioè che le decisioni vengano prese e le opere realizzate in tempi certi. Sappiamo che non sarà facile. Qualche "ayatollah" della maggioranza di centro-sinistra ha già levato le sue grida sui danni ambientali provocati dall'aeroporto. E' il preannuncio di una battaglia politica.

Noi abbiamo già dimostrato e dimostriamo anche in questo numero del notiziario, quanto siano inconsistenti queste accuse. E ci chiediamo, dopo esserci occupati in questo numero degli aeroporti di Pisa e Bologna: come mai in queste città la **maggioranza** di centro-sinistra (a Bologna fino a un anno fa) hanno sempre operato a favore dei loro aeroporti e a Firenze invece le difficoltà provengono dall'interno della maggioranza?

Lasciamo la domanda senza risposta e confermiamo per il momento la nostra fiducia. Il Sindaco si vanta giustamente dei **cantieri aperti** per opere importanti di ammodernamento della città. Un aeroporto internazionale efficiente dovrebbe rientrare nella stessa strategia di ammodernamento di Firenze e nella logica di una politica riformista. A quando, signor Sindaco, i cantieri anche a Peretola?

Il Presidente



tuazione di vera e propria **emergenza parcheggi** in cui versa da tempo lo scalo e sapendo bene che per molti anni (finché non sarà

operativa la seconda linea della tramvia) quel parcheggio avrebbe potuto avere un senso solo se posto al servizio dell'aeroporto.

### Cittadini di Firenze esposti a rumore superiore ai limiti di legge

#### TRAFFICO STRADALE

**59%** della popolazione durante il giorno  
**100%** della popolazione durante la notte



#### TRAFFICO FERROVIARIO

**7.545** persone



#### TRAFFICO AEREO

**35** persone











# "Avro RJX Summit" a Firenze

Alla fine dello scorso mese di ottobre, Firenze ed il suo aeroporto sono stati al centro dell'attenzione del mondo del trasporto aereo grazie ad un importante evento di portata internazionale. L'industria aeronautica BAE Systems (nuovo nome della British Aerospace), in collaborazione con la Aeroporto di Firenze SpA ha infatti organizzato nella nostra città il secondo "Avro RJX Summit", durante il quale è stato illustrato lo stato del progetto della terza generazione del BAe.146.

Il primo di questi "summit" si era svolto in marzo al London City Airport, in occasione del lancio del progetto, mentre un terzo appuntamento dovrebbe essere organizzato quest'anno a Bromma, l'aeroporto cittadino di Stoccolma. La decisione di svolgere il secondo "summit" a Firenze, ha spiegato il vice president marketing della BAE Nick Godwin, è do-

**Il progetto del nuovo Avro RJX è stato presentato a Firenze alla presenza della stampa internazionale e di una quindicina di compagnie aeree europee.**

ard offerte dal costruttore, i tre modelli offrono rispettivamente 70, 85 e 100 posti su file di cinque poltrone (tre più due), mentre con l'allestimento a sei file (tre più tre) i posti diventano 82, 100 e 112.

L'innovazione più importante introdotta sull'Avro RJX è la motorizzazione,



**Sopra: un'anticipazione grafica dell'Avro RJX-100 nei colori della British Airways. A sinistra: i primi due esemplari dell'aereo vengono preparati per il primo volo.**



costituita dall'Honeywell AS900, nella variante AS977, che è un propulsore completamente nuovo appositamente messo a punto dal costruttore statunitense per gli aerei executive ed i jet regionali. Grazie all'installazione dei nuovi motori, l'aereo garantirà ai suoi operatori una riduzione del 15% nei consumi di carburante, un risparmio del 20% nei costi di manutenzione, una riduzione del peso a vuoto di 227 chili ed un incremento del raggio d'azione del 17%.

Oltre a queste migliorie tecniche ed operative, l'Avro RJX vedrà migliorare anche la situazione dell'impatto ambientale che era già un fiore all'occhiello delle precedenti generazioni. Grazie ai nuovi AS977, infatti, l'inquinamento acustico emesso dall' RJX risulterà di ben 18 decibel al di sotto dei limiti

vuta al fatto che lo scalo fiorentino, con le sue difficili caratteristiche (pista corta e presenza di ostacoli), è particolarmente rappresentativo per l'impiego del quadrireattore britannico.

All'incontro fiorentino sono intervenuti, oltre ad un gruppo di giornalisti internazionali, i rappresentanti di una quindicina di compagnie aeree utilizzatrici di BAe.146 e Avro RJ, potenzialmente interessate ad aggiornare le loro flotte con il nuovo modello. La qualificata platea ha potuto assistere alle presentazioni tecniche della BAE, ma anche agli interventi dei dirigenti della AdF che hanno presentato nei dettagli la realtà dell'aeroporto fiorentino e le sue prospettive.

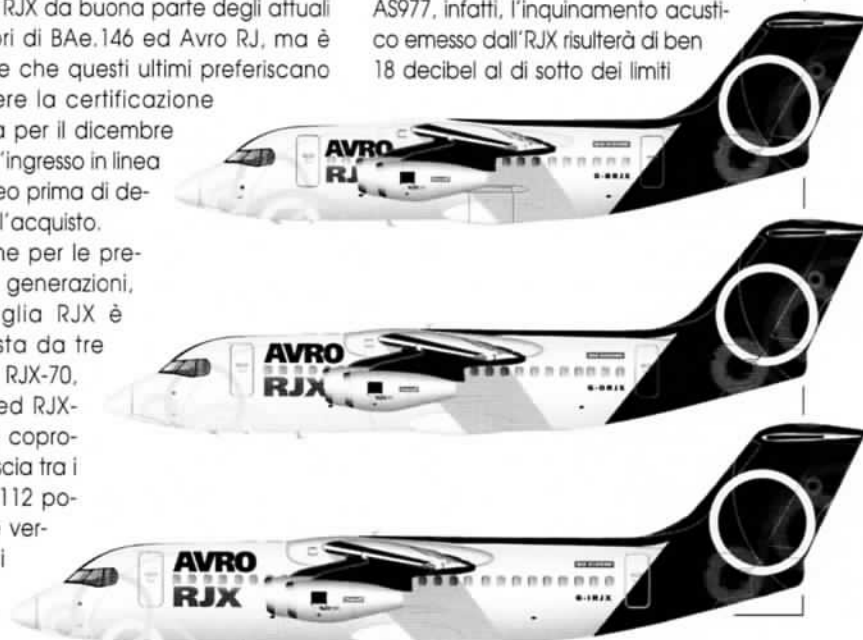
## Il nuovo aereo

Il capostipite di tutta la famiglia, il BAe.146, è entrato in servizio nel maggio del 1983 ed è stato venduto in 219 esemplari (tutti consegnati) a 45 compagnie aeree. La seconda generazione dell'aereo, l'Avro RJ, ha registrato ordini per 165 esemplari (quasi tutti consegnati) da par-

te di 19 vettori aerei. La terza generazione, l'Avro RJX, ha raccolto per adesso contratti per soli due esemplari da parte della Druk Air (Bhutan) e sei opzioni da parte della City Flyer, una compagnia "franchisee" della British Airways.

La BAE conta di raccogliere ordini per il nuovo RJX da buona parte degli attuali operatori di BAe.146 ed Avro RJ, ma è evidente che questi ultimi preferiscano attendere la certificazione (prevista per il dicembre 2001) e l'ingresso in linea dell'aereo prima di deciderne l'acquisto.

Come per le precedenti generazioni, la famiglia RJX è composta da tre modelli, RJX-70, RJX-85 ed RJX-100 che coprono la fascia tra i 70 ed i 112 posti. Nelle versioni stan-

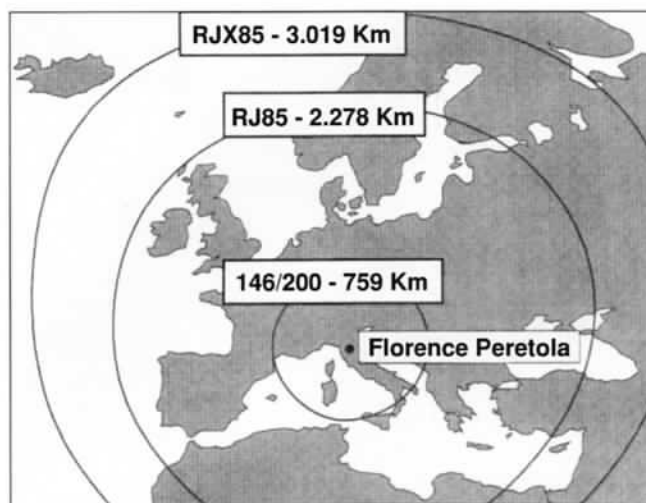


# "Avro RJX Summit" a Firenze

previsti dal "Chapter 3" dell'ICAO. Questo vuol dire che gli aerei della BAE System, come del resto tutti i suoi simili di nuova generazione, rispettano le nuove restrittive leggi che entreranno in vigore nell'aprile del 2002 e che questi aerei potranno operare sugli aeroporti anche la notte, quando le operazioni saranno fortemente limitate ai più rumorosi "Chapter 2". Altrettanto evidenti sono i miglioramenti per quanto riguarda le emissioni gassose (CO, NO<sub>x</sub> e UHC) che sono del 40-50% inferiori ai valori indicati dalle organizzazioni internazionali.

I primi due esemplari del nuovo aereo, un RJX-85 ed un

Il disegno a fianco, realizzato dalla BAE Systems, mostra i diversi raggi d'azione delle tre "generazioni" di aerei della BAE Systems con le condizioni meteorologiche che possono verificarsi d'estate. Le distanze raggiungibili da Firenze sono state infatti calcolate col decollo effettuato con 30° di temperatura, pista bagnata, 5 nodi di vento in coda e 85 passeggeri a bordo.



RJX-100, hanno ormai terminato le prove a terra e attualmente sono in corso i preparativi per i primi voli che avverranno rispettivamente in febbraio e aprile. Per dicembre è prevista la certificazione dell'aereo da parte degli enti internazionali preposti e subito dopo avverrà la consegna ai primi clienti.

I tecnici della BAE Systems hanno spiegato durante il "summit" che i nuovi RJX potranno operare dalla corta pista fiorentina senza le limitazioni che, in caso

di condizioni meteorologiche non standard, penalizzano gli attuali BAe.146 e Avro RJ. In particolare, è stato spiegato, con 30° di temperatura, pista bagnata e cinque nodi di vento in coda, un RJX-85 da 85 posti può raggiungere destinazioni entro 3.019 chilometri; nelle stesse condizioni un RJX-100 da 100 posti può raggiungere invece i 2.278 chilometri. Questo significa che le compagnie che operano a Firenze, e che adesso hanno come destinazioni più lontane raggiungibili Londra e Barcellona, potranno coprire tutta Europa, il Nord Africa e parte di Scandinavia e Russia.

**E' un peccato che la presentazione a Firenze di uno dei più "ecologici" aerei esistenti al mondo, non abbia avuto il risalto che avrebbe meritato. Lo stesso risalto dedicato in altre occasioni alla presentazione di "bus ecologici" e mezzi elettrici. Proprio nel momento in cui è massima l'attenzione per i problemi dell'ambiente, sarebbe stato opportuno un maggiore coinvolgimento della città, dei media e delle parti interessate.**

Nel corso del "summit" fiorentino, i responsabili della BAE Systems hanno molto enfatizzato il fatto che il quadrireattore britannico, grazie alle sue particolari prestazioni, è l'unico aereo a poter operare sugli aeroporti "difficili", cioè quegli scali che dispongono di piste corte o comunque penalizzate da ostacoli. "Siamo e rimarremo leader assoluti di questa nicchia di mercato", ha sentenziato il vice president marketing della BAE Nick Godwin. Alla nostra domanda se non teme l'ingresso nella nicchia di altri costruttori che stanno lavorando in tal senso (pensiamo a Canadair, Fairchild Dornier, Embraer, ma anche ad Airbus e Boeing), Godwin ha risposto: "non ce la faranno! Con la velocità e le prestazioni che promettono e con soli due motori a disposizione non potranno operare sulle piste più corte: è questione di fisica e aerodinamica. Siamo sicuri di rimanere gli unici ad offrire una macchina tecnicamente ed economicamente valida per questi aeroporti".

Anche se Godwin è evidentemente parte interessata e non può che "spingere" i suoi aerei, purtroppo quello che dice è sostanzialmente vero e questo dovrebbe preoccupare non poco i responsabili del futuro dell'aeroporto di Firenze! Oltre al rischio di essere legati ad un solo tipo di aeromobile (molti ricorderanno cosa successe quando l'unico aereo ad operare a Firenze era l'ATR.42), va anche considerato che BAe.146, RJ e RJX, pur essendo affidabili e sicuri, sono macchine di concezione ormai superata (il progetto risale ai primi anni '70) e particolarmente costose nella gestione e nella manutenzione, tanto che tutte le compagnie che lo utilizzano stanno prevedendo l'adozione di nuovi aerei.

Proprio guardando a queste nuove macchine, i responsabili dell'aeroporto di Firenze dovrebbero preoccuparsi e battersi per completare



l'allungamento della pista a suo tempo dimezzato per questioni politiche. Dovrebbero preoccuparsi perché i nuovi jet regionali già in linea non possono operare sulla pista di Firenze e quelli in corso di messa a punto sono gli aerei che Godwin, con tanta sicurezza, ha inesorabilmente bocciato. Non può operare sulla corta pista fiorentina, per esempio, l'intera famiglia Canadair della canadese Bombardier che, tra CRJ-100, 200, 700 e 900 (con capacità da 50 a 90 posti) ha raccolto oltre 1.410 ordini ed opzioni (460 già consegnati) ed è in servizio con compagnie quali Air France, Austrian Airlines, British Airways, Iberia, Lufthansa, per citare solo le più famose.

Non può operarci la famiglia Embraer (da 30 a 50 posti), venduta in oltre 600 esemplari e in linea con Air France, Alitalia, British Airways, Luxair. Non possono operarci i "piccoli" dei due maggiori costruttori mondiali: l'A.318 dell'Airbus (107 posti), il B.717 (80-100 posti) ed il B.737/600 (108 posti) della Boeing. Seri dubbi (ma per qualcuno già certezza, come abbiamo visto) ci sono poi che sul "Vespucci" possano operare le nuove famiglie della Fairchild Dornier (da 50 a 90 posti) e della Embraer (da 70 a 100 posti). Si noti bene: si tratta di aerei che hanno capacità inferiore o uguale ai BAe.146 e Avro che già operano a Firenze, ma che non dispongono delle stesse spiccate prestazioni di decollo e atterraggio.

Per questo lanciamo un appello a chi deve decidere sul futuro dell'aeroporto di Firenze ed a chi ancora si oppone al completamento dell'allungamento della pista. Un appello per evitare che un giorno, con l'inevitabile uscita dal servizio della pur eccellente famiglia BAe/Avro, l'aeroporto di Firenze si "spenga" per la mancanza di pochi metri di asfalto in più!



## Da Malpensa... a Peretola

"Una vergogna". "Un caso lampante di impreparazione e inettitudine che va discusso ed affrontato senza strumentalizzazioni politiche ma neppure minimalizzazioni deresponsabilizzanti". Un classico esempio "dell'improvvisazione e dell'incapacità di organizzarsi a garantire un servizio pubblico di fronte ad emergenze che possono essere previste". Così **Vannino Chiti**, ex-presidente della Regione Toscana ed attuale sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, ha commentato il caos della Malpensa per la nevicata di Natale ("La lezione della Malpensa", Corriere di Firenze, 30/12/2000).

Chiti ha ragione, ciò che è avvenuto allo scalo milanese, pur nell'eccezionalità dell'evento, è stato effettivamente un episodio inaccettabile. Ma tra un diretto e un rovescio alla povera Malpensa, bisognerebbe ricordarsi anche di ciò che avviene dalle nostre parti. Eventi meno "rumorosi", perché non hanno mai trovato eco sui grandi mezzi di comunicazione (per fortuna o per sfortuna?). Eventi che qui avvengono non per impreparazione nell'affrontare situazioni eccezionali, ma per **carenze** che ostacolano la gestione di situazioni del tutto normali. Carenze colmabili, ma che non si vogliono colmare. Qui non servono inchieste, non c'è bisogno di cercare i responsabili.

Ad esempio una **pista troppo corta** che gli enti locali, a cominciare dalla Regione, hanno voluto più corta possibile e che manda in tilt i voli ad ogni variazione del tempo dalle condizioni standard: un po' di caldo in più, che costringe gli aerei ad improvvise cure dimagranti (meno bagagli, carburante o passeggeri) o a lunghe attese sui piazzali aspettando il fresco; un po' di pioggia, che riduce l'azione frenante ed allunga le corse di atterraggio; qualche nodo di vento in più, che condiziona atterraggi e decolli. Oppure l'assenza, ancora, della **bretella di rullaggio** che crea disfunzioni inconcepibili per qualunque aeroporto "civile".

Sono solo esempi e non sono belle immagini per Firenze, la Toscana e l'Italia. Ci sono

piloti stranieri che atterrano qui da quindici anni e da **quindici anni** aspettano di trovare risolti questi problemi, mentre a casa loro, nel frattempo, hanno visto nascere dal nulla nuovi aeroporti intercontinentali. Spariamo pure su Malpensa, ma ricordiamoci che a Firenze, tra il milione e mezzo di passeggeri e la scintillante quotazione in borsa, anche questa è la quotidianità.



## Billund chiama Firenze

In un'intervista a "JP4 Mensile di Aeronautica", i gestori dell'aeroporto di Billund, in **Danimarca**, spiegano che hanno una forte richiesta da parte del mercato per un volo verso Firenze, una delle mete turistiche più ambite dall'utenza scandinava. Lo scalo di Billund è il secondo "hub" danese dopo Copenaghen e si rivolge ad un bacino di circa 2,5 milioni di abitanti. I responsabili dell'aeroporto auspicano che la Maersk Air, maggior operatore di Billund, possa quanto prima servire il "Vespucci", magari come prosecuzione del volo su Milano. Ai gestori dell'aeroporto danese è però sfuggito un particolare: la pista dell'aeroporto di Firenze è **troppo corta** per ospitare gli aerei della Maersk Air. Il vettore dispone infatti di Canadair CRJ-200 da 50 posti (usati anche su Milano e Venezia) e di B.737 in varie versioni.

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

### QUOTA ASSOCIATIVA 2001

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!*

## Pisa cresce

Mentre Firenze riesce a crearsi problemi insormontabili per qualunque ritocco all'area aeroportuale, Pisa sta predisponendo un grosso ampliamento del suo scalo con la giusta benedizione di tutte le istituzioni. Dalla parte della città crescerà lo **scalo civile**, come previsto nel masterplan del "Galilei" presentato nel 1997 con un grande convegno nella sede della Primaziale alla presenza del ministro dei Trasporti. Il sedime dello scalo ingloberà l'area residenziale rimasta più prossima ai piazzali e alle piste dopo l'ampliamento degli anni ottanta (l'intervento comporterà l'abbattimento delle case presenti). A sud della pista è previsto invece un grande ampliamento del terreno aeroportuale necessario per realizzare nuove **strutture militari**. La base di San Giusto, infatti, sta assumendo un ruolo sempre più strategico per le operazioni dell'Aeronautica Militare italiana e delle forze aeree dei paesi NATO.

## Aeroporto

Anno 5 - Numero 1  
N° progressivo 14 - Gennaio-Marzo 2001

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