



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

### Effetto aeroporto

Il concetto di aeroporto come vero e proprio motore per l'economia di un territorio, sta trovando la sua più classica concretizzazione all'**Osmannoro**, sul confine tra Firenze e Sesto Fiorentino ed a pochi metri dal "Vespucci". L'area, per tanto tempo simbolo della periferia più degradata, è divenuta luogo strategico per l'insediamento di nuove attività produttive, terziarie, direzionali e commerciali, dai grandi nomi fiorentini ai prestigiosi marchi internazionali. Per il sindaco di Sesto



Fio-  
rentino Andrea Bar-

ducci e l'assessore all'urbanistica Paolo Pecile l'Osmannoro è "il luogo del futuro", "uno dei cuori pulsanti dello sviluppo industriale e commerciale dell'area Firenze-Sesto-Campi". Proprio qui ha aperto i battenti l'ultima grande struttura alberghiera sorta nell'area fiorentina che, non a caso, porta nel nome e nel logo l'immagine dell'aeroporto.

La nuova area dell'Osmannoro si aggiunge agli altri **importanti insediamenti** già presenti o in costruzione nei dintorni dello scalo: il polo scientifico universitario con laboratori di ricerca del CNR, il centro direzionale del nuovo polo aerospaziale nazionale appena varato, il centro di dinamica sperimentale delle Ferrovie. Tutte attività di valenza internazionale per le quali la presenza dell'aeroporto rappresenta un fattore strategico. Ma è tutto il sistema economico del territorio che si estende da Firenze e Prato almeno fino a Pistoia, Siena e Arezzo che sta beneficiando dello sviluppo del "Vespucci", con l'insediamento di nuove realtà produttive e commerciali ed

### Quali garanzie?

Palazzo Vecchio ha annunciato il secondo atto della privatizzazione dell'aeroporto "Vespucci". Il primo atto fu l'ingresso in borsa di una quota minoritaria della società di gestione. Noi esprimeremo delle riserve sulla modalità dell'operazione che era esclusivamente finalizzata "a far cassa". Va riconosciuto comunque che il risultato, da questo punto di vista, è stato eccellente. Le azioni AdF sono volate in alto, come l'aeroporto che, con tutti i suoi limiti, continua a crescere ed è quindi appetibilissimo sul mercato.

Ora, sul secondo atto, non abbiamo alcuna riserva. L'operazione si preannuncia molto corretta: gli enti pubblici faranno un vistoso passo indietro conservando una partecipazione minoritaria dopo la vendita della maggioranza azionaria, mediante una gara europea, ad uno o più operatori qualificati in campo aeroportuale. Certamente il bando di gara chiederà ai concorrenti garanzie di competenza e quant'altro. Ma la domanda che noi poniamo è: quali garanzie saranno offerte ai privati? In altri termini, l'investitore dovrebbe avere la possibilità di conoscere programmi certi di adeguamento delle infrastrutture aeroportuali per valutare le prospettive di sviluppo del "Vespucci". Il problema è che queste prospettive non dipendono, se non in piccola parte, dai privati, ma dalle istituzioni pubbliche ed in particolare dal Comune di Firenze.

Sapere se ci saranno, e quando, la bretella di rullaggio, l'ampliamento dell'aerostazione, del piazzale per gli aeromobili e dei parcheggi non è una questione secondaria per i privati concorrenti. In questo caso l'interesse dei privati si collega all'interesse pubblico perché la certezza dei programmi favorirà l'ingresso dei partner qualificati. La domanda che allora riponiamo è: che fine ha fatto il "masterplan"?

Ai primi di marzo, quando ponemmo la stessa domanda, l'assessore all'urbanistica Biagi dette una risposta elusiva dicendo, in sostanza, che i progetti di sviluppo dell'aeroporto dovevano garantire il rispetto dei limiti di legge sull'inquinamento acustico. Elusiva perché l'assessore sa bene che questi limiti sono già rispettati, come riconosce la stessa ARPAT, con l'eccezione di una trentina di persone per le quali si tratta di provvedere caso per caso. Ed è inoltre dimostrato dallo studio d'impatto ambientale commissionato dall'AdF che nel futuro l'inquinamento acustico è destinato a diminuire nonostante l'aumento del numero dei voli reso possibile dai progetti di sviluppo.

Del resto queste cose l'assessore le sapeva benissimo quando, qualche mese fa, nel corso di un incontro con la nostra associazione e con il presidente dell'AdF Bicchi, assunse degli impegni seri e precisi sulla realizzazione dei progetti previsti dal masterplan. Noi apprezzammo molto la chiarezza dell'assessore e l'impegno ben noto del presidente. E non dubitiamo ora della loro coerenza. Pensiamo soltanto, maliziosamente ma ottimisticamente, che dopo il 13 maggio il masterplan riapparirà. Per essere discusso, certo, ma senza far finta che non esista.

Il Presidente

il rafforzamento di quelle già presenti. Una situazione che ha definitivamente invertito la tendenza alla fuga da Firenze, vissuta nei decenni di isolamento aereo, e che si spera riesca prima o poi ad illuminare la politica degli enti locali verso lo scalo fiorentino.

Due vere e proprie "glorie" dell'aviazione hanno fatto tappa a Firenze durante un lungo volo di trasferimento da Israele agli Stati Uniti: si tratta di due Douglas C-47 "Dakota" appartenuti alle forze aeree israeliane e recuperati da una società americana. Con aerei di questo tipo Firenze riprese a volare dopo la seconda guerra mondiale.











Con i decreti attuativi della legge-quadro sul rumore (L.447 26/10/95), varati tra il 1995 ed il 2000, sono stati definiti criteri e strumenti per gestire l'impatto acustico delle infrastrutture aeroportuali. Riproponiamo i punti salienti che dimostrano come il "Vespucchi" risulti già in regola anche con i dispositivi più limitativi.

## Giorno e notte

"Si definisce periodo diurno: l'intervallo di tempo compreso fra le ore 06.00 e le ore 23.00, ore locali"; "periodo notturno: l'intervallo di tempo compreso fra le ore 23.00 e le ore 06.00, ore locali" (DM 31/10/97, art. 2, com. 8 e 9). Si tratta di un aspetto importante in quanto, in passato, nelle valutazioni ARPAT sul "Vespucchi" è stato considerato periodo notturno anche la fascia 22.00-23.00, cioè l'ultima ora di apertura dello scalo, applicando per i voli in tale fascia un coefficiente peggiorativo del livello di rumore misurato. L'orario di apertura dell'aeroporto di Firenze (06.30-23.00) rientra in realtà totalmente nel periodo diurno. Oltre le 23.00 sono consentiti i voli garantiti per legge (sanitari, di stato e di emergenza, autorizzati per tutta la notte) ed il rientro in ritardo degli aerei che "dormono" al "Vespucchi" (comunque non oltre le 24.00). Quest'ultimi casi sono destinati a ridursi col miglioramento delle strutture dello scalo che eliminerà le cause di gran parte dei ritardi.

## Limitazione ai voli notturni

Per due volte il ministero dell'Ambiente ha decretato la chiusura dalle 23.00 alle 06.00 di tutti gli scali nazionali tranne le circoscrizioni aeroportuali di Malpensa e Fiumicino (DPR 496 11/12/97, art. 5 e DPR 9/11/99). Per due volte il dispositivo è stato bloccato dai TAR e poi annullato. Il principale punto contestato è il principio della chiusura indiscriminata di tutti gli scali, salvo poi riaprire quelli in regola, mentre in tutte le altre nazioni si garantisce a tutti la libera attività e si interviene solo dove esistono reali problemi e solo verso i velivoli più rumorosi. Nel marzo scorso il dispositivo riguardante la chiusura notturna degli aeroporti, nuovamente riproposto dal ministero dell'Ambiente a fine del 2000, è stato definitivamente cancellato per la sua assoluta inapplicabilità.

Il provvedimento, in ogni modo, non avrebbe toccato il "Vespucchi" che ha già un orario di apertura (06.30-23.00) più breve della

disposizione più restrittiva prevista dal ministero. Anche se nessuno lo vuole e nessuno lo chiede, paradossalmente la nuova legge consentirebbe di estendere l'apertura del "Vespucchi" di mezz'ora e di far operare anche di notte quasi tutto il traffico aereo (che è già effettuato al 99% da aerei "Chapter 3").

## Zonizzazione acustica e destinazioni d'uso del territorio

Il DM 31/10/97 ha stabilito la suddivisione dell'intorno aeroportuale in tre zone con i livelli acustici (art. 6, com. 2) e le attività consentite

Dei 50 aeroporti commerciali italiani, 25 sono aperti **giorno e notte** (operatività H24), 4 hanno un orario più limitato ma che sfiora nelle ore notturne, 6 (tra i quali Firenze) sono attivi solo nel **periodo diurno** (entro la fascia 06-23), 15 non hanno impianti di illuminazione della pista e sono attivi solo **dall'alba al tramonto**. Tra i primi venti scali per movimento passeggeri, il "Vespucchi" è l'unico chiuso nelle ore notturne.

(art. 7, com. 1). Zona A: il rumore aeroportuale non può superare il valore di 65 decibel, non sono previste limitazioni alle destinazioni d'uso. Zona B: il rumore aeroportuale non può superare il valore di 70 decibel, sono consentite attività agricole, di allevamento, industriali, commerciali, di ufficio, terziario, previa adozione di misure d'isolamento acustico. Zona C: il rumore aeroportuale non può superare il valore di 75 decibel, sono consentite esclusivamente attività connesse all'infrastruttura aeroportuale. La delimitazione delle tre

zone è compito della Commissione aeroportuale (prevista dallo stesso DM 31/10/97, art. 5), in base al piano regolatore aeroportuale, agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti ed alle procedure antirumore adottate.

Dalle misurazioni effettuate al "Vespucchi", risulta che sulla principale direttrice di volo (lato Peretola) la fascia dei 75-70 decibel arriva a 400 metri oltre la fine della pista; quella dei 70-65 si estende per 1.250 metri interessando aree ad uso agricolo, industriale e commerciale; la zona residenziale più vicina alla pista rientra nella fascia dei 65-60 decibel. Dalla parte di Sesto Fiorentino i livelli non compatibili con la residenza (oltre i 65 decibel) restano limitati entro 300 metri dalla testata pista.

## Pianificazione urbanistica nell'intorno aeroportuale

Fatte salve le attività e gli insediamenti esistenti al momento della data di entrata in vigore del decreto, i piani regolatori generali e le loro varianti devono essere adeguati tenendo conto della zonizzazione acustica e delle destinazioni d'uso consentite nell'intorno aeroportuale (DM 31/10/97, art. 7). Per attività ed insediamenti già esistenti, nel caso in cui fossero superati i limiti di rumore consentiti, sono previsti interventi di risanamento acustico.

Nel caso del "Vespucchi", dovranno recepire la zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale, ed adeguarsi di conseguenza agli usi del territorio consentiti dai livelli acustici presenti, i PRG di Firenze (compreso il Piano Esecutivo di Castello) e di Sesto Fiorentino. Per l'esistente, la necessità di azioni di risanamento dovrebbero riguardare le abitazioni sparse nella

BAE SYSTEMS

zona industriale più vicina alla testata sud della pista, dove risiedono le uniche persone (35) interessate da rumore superiore a 65 decibel.



Il "Vespucchi" risulta già in regola con tutte le norme sull'inquinamento acustico grazie alle caratteristiche di particolare silenziosità degli aerei impiegati. Nella foto: il 18 marzo sono iniziate le prove motore del nuovo Avro RJX che sarà ancora più silenzioso dei predecessori BAe.146 e Avro RJ.

## Parcheeggi & Parcheeggi

In attesa della promessa riconversione a parcheggio aeroportuale dell'area di sosta realizzata e dimenticata alla fine dell'autostrada... in attesa (da almeno un anno) dei "nulla osta" per poter aggiungere 200 posti ai 650 dell'unico parcheggio aeroportuale per ora esistente (realizzato nel 1994)... in attesa di sapere quanti dei parcheggi previsti dal masterplan aeroportuale sopravviveranno ai tagli del Comune di Firenze... il "Vespucci" si dibatte nel suo quotidiano caos da traffico e sosta selvaggia ed assiste alla nascita di **1.700 posti auto** a servizio di un nuovo centro commerciale a pochi metri dal suo confine ovest. Evidentemente, a Firenze, il parcheggio non è uguale per tutti.

## Voli e compagnie aeree

Sono quattro le novità positive introdotte nei voli del "Vespucci" con l'orario estivo. Crossair ha attivato il volo giornaliero per **Zurigo**, operato con Saab 2000 da 50 posti (nella foto), trasformando in linea regolare un servizio effettuato in passato con periodiche catene di charter. Lufthansa ha incrementato da due a quattro le frequenze giornaliere dei voli da **Francoforte**, tutti operati con Avro RJ85 da 80 posti. Il vettore tedesco, con 51 voli settimanali (da Monaco e Francoforte), è adesso il primo operatore estero del "Vespucci". Meridiana ha



raddoppiato il volo giornaliero per **Barcellona**, offrendo la possibilità di sfruttare l'intera giornata nella città catalana. Sempre Meridiana ha cancellato invece uno dei due collegamenti giornalieri per Catania. KLM Alps (adesso Swisswings Airlines) ha incrementato da quattro a sette i voli settimanali per **Ginevra**. La Tarom, nell'ambito del ridimensionamento dell'attività per difficoltà economiche, ha cancellato il volo bisettimanale da Timisoara-Bucarest inaugurato nel 2000, contraddicendo l'annunciato potenziamento del servizio anticipato solo pochi mesi fa (la Romania conti-

### **Promemoria Masterplan 1998-2008**

#### **Principali interventi previsti:**

- Ampliamento "clearway" sulle due testate della pista.
- Realizzazione bretella di rullaggio.
- Ampliamento piazzale aviazione commerciale da 36.000 a 65.000 mq.
- Ampliamento piazzale aviazione generale da 32.100 a 41.650 mq.
- Ampliamento aerostazione principale a 22.880 mq.
- Ristrutturazione ed ampliamento altre palazzine esistenti.
- Realizzazione strutture per l'aviazione generale (aerostazione, hangar, area elicotteri, aeroclub, albergo) e per i servizi aeroportuali nell'area ovest dello scalo.
- Apertura nuovo ingresso ovest dell'aeroporto, adeguamento via dei Giunchi e realizzazione svincolo di collegamento con l'autostrada A11.
- Realizzazione nuovi parcheggi aeroportuali per 2.600 posti entro il 2008.

#### **Interventi consigliati:**

- Interramento autostrada A11 nel tratto che attraversa il prolungamento sud della pista.
- Allungamento pista a 1.800 metri, con prolungamento verso nord di 150 metri.



CROSSAIR

nua ad essere collegata con Firenze dal volo per Timisoara della Carpatair). Entro la prossima estate dovrebbe iniziare il collegamento con **Budapest** della Carpathian Air Transport, nuova compagnia ungherese già attiva in Italia con i voli da Rimini per Budapest operati con Yak-40. L'Air Vallée, la nuova "compagnia di bandiera" della Val d'Aosta, ha annunciato l'intenzione di collegare **Aosta** a Firenze con i nuovi Dornier 328 Jet da 31 posti.

## **British a Firenze**

In un'intervista rilasciata ad una rivista di aeronautica, **Paola Magnani**, direttore generale per l'Italia e Malta della British Airways, alla domanda sul perché il vettore britannico è l'unica tra le grandi compagnie europee a non operare sull'aeroporto di Firenze, ha risposto: "su quell'aeroporto bisogna operare col BAe.146, aereo che noi non abbiamo in flotta come British Airways e anche laddove questo aeromobile è in linea con i nostri 'franchisee', evidentemente finora non si è reso disponibile per Firenze. Questo non toglie che siamo più

### **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!*



## Volate... in treno?

Ci risiamo! Dopo aver "combattuto" per qualche decina d'anni contro chi voleva far volare i fiorentini "deportandoli" in treno a Pisa, adesso pare che qualcuno ci voglia riprovare. La minaccia arriva questa volta dall'altra parte dell'Appennino e precisamente da Bologna, dove **Alberto Clò**, presidente della Aeroporto di Bologna SpA ha rilasciato delle "insolite" dichiarazioni in occasione di un'intervista a "Il Sole 24Ore" sulle strategie della società bolognese. Il presidente Clò, parlando della politica di investimenti in altre realtà aeroportuali (la società bolognese ha da poco acquistato un "pezzo" della SAGAT di Torino), spiega che esiste l'interesse per altre acquisizioni di scali italiani e, sollecitato dall'intervistatore, cita alcuni esempi, tra cui Firenze che potrebbe interessare, precisa, in un'ottica di collaborazione anche alla luce dei grandi investimenti in atto per la linea ferroviaria ad **alta velocità** tra Firenze e Bologna. Cosa intenderà il presidente del "Marconi"? Che si vuol comprare il "Vespucci" e poi portare i passeggeri in treno a Bologna?

Anche in "casa nostra", però, c'è qualcuno che parla dello sviluppo dell'aeroporto fiorentino pensando ai treni. Il presidente della Camera di Commercio di Firenze, **Luca Mantellassi**, ha infatti ripetutamente parlato di una collaborazione con l'aeroporto di Bologna citando la comodità dei collegamenti ferroviari tra le due città.

Nel momento in cui ci si avvia alla seconda fase della privatizzazione della Aeroporto di Firenze SpA, è importante secondo noi che nella scelta dei nuovi soci si privilegi chi ha intenzione di **supportare e sviluppare il "Vespucci"** e non chi pensa di mandare i fiorentini in treno a Bologna o altrove.



M. IAROSSE

*che coscienti che la città di Firenze ha un tipo di traffico che sicuramente interessa British Airways. E' solo un problema di aeromobile, non di mancata attenzione, in quanto ci sono i numeri e c'è un buon aeroporto con tutte le sue facility."*

In attesa quindi che la British disponga di un aeromobile da impiegare sul "Vespucci", la compagnia a fine febbraio è "atterrata" a Firenze, e precisamente in piazza Strozzi, con un... camion. Il capoluogo toscano è stato infatti una

**"Innovation Centre" è il nome del camion della British Airways che ha sostato in piazza Strozzi alla fine di febbraio.**

delle cinque tappe italiane del "road show", effettuato con un apposito TIR denominato "Innovation Centre", per presentare i nuovi interni in corso d'installazione sugli aerei. Entro la fine dell'anno il "road show" della British avrà toccato 21 paesi, ospitando 28.500 invitati ed avrà percorso 31.000 chilometri.

### **Pubblicità ingannevole**

Per alcune settimane ha imperversato sulle pagine fiorentine dei quotidiani la pubblicità di un nuovo volo per Bruxelles offerto a prezzi stracciati da una compagnia "low cost". La

pubblicità strillava a caratteri cubitali la destinazione ed il prezzo e poi, in fondo a tutte le informazioni, apparivano tre parole microscopiche: "partenza da Pisa". Questo "giochino" è l'effetto diretto del pasticcio fatto nel 1999 quando, con un abile "**bliz politico-aeronautico**", fu indotta la IATA (International Air Transport Association) a riconoscere il "Galilei" di Pisa quale scalo dell'area fiorentina. Da allora, a chi chiede la destinazione Firenze vengono prospettati indifferentemente i voli sul "Vespucci" o sul "Galilei", come se il servizio offerto fosse uguale.

Ovviamente, chiunque è libero di offrire ciò che vuole da dove crede e ognuno è libero di partire da dove preferisce. Gli utenti hanno però il diritto di essere **correttamente informati** su ciò che comprano. Devono sapere chiaramente che acquistano un volo che parte o arriva ad oltre 80 chilometri dalla destinazione richiesta, con tempi di viaggio raddoppiati.

### **Verso il "Chapter 4"**

Aspettando il **1° aprile 2002**, quando saranno messi fuori servizio tutti gli aerei che non rispondono alle caratteristiche di silenziosità del "Chapter 3" dell'ICAO (International Civil Aviation Organization), è già in fase di definizione il successivo "Chapter 4". Il CAEP (Committee on Aviation Environmental Protection), il settore dell'ICAO che si occupa delle questioni ambientali, ha proposto per la nuova classificazione un livello di rumorosità 10 decibel inferiore rispetto al "Chapter 3" e la sua entrata in vigore è stata programmata per il **1° gennaio 2006**. Nel frattempo si dovrebbe procedere alla ricertificazione di tutti i velivoli per distinguere all'interno del "Chapter 3" quelli già rispondenti ai nuovi standard "Chapter 4". Gli aerei di linea che operano al "Vespucci" rientrano già nei parametri del "Chapter 4".

## *Aeroporto*

Anno 5 - Numero 2  
N° progressivo 15 - Aprile-Giugno 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



BRITISH AIRWAYS