



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

### Tempo di decidere

Si muove finalmente qualcosa per l'aeroporto? Qualche segnale, anche contraddittorio, c'è. Ma certezze no, tutt'altro.

Un segnale sicuramente positivo è venuto dal consiglio comunale di Firenze che ha dato il via libera al completamento del processo di privatizzazione. Si tratta di un passaggio irreversibile che dovrebbe obbligare a compiere quelli successivi. In altri termini, un aeroporto che sta sul mercato e che si apre agli investitori privati non può rimanere nelle condizioni in cui si trova oggi. Le sue strutture sono nate per un traffico di 300.000 passeggeri l'anno e devono invece sopportarne cinque volte di più. La bretella di rullaggio non è un optional, ma è invece una condizione di funzionamento normale per qualsiasi aeroporto normale.

Piaccia o non piaccia, i nodi vengono al pettine: si chiamano piano regolatore aeroportuale, interrimento o deviazione dell'autostrada, allungamento, anche limitato, della pista. Lo abbiamo ormai ripetuto cento volte. E le scadenze per gli interventi di adeguamento sono scritti, nero su bianco, nelle carte che hanno consentito l'autorizzazione della CONSOB per l'impegno in borsa. Dunque se ne discute. Sarà la volta buona?

Certo i contrasti non mancano. Non sono mai mancati. E se parlate con un imprenditore, vi dirà che non capisce. Non può capire perché l'aeroporto faccia tanto discutere da decenni, a Firenze e non a Pisa o a Bologna. A dirgli che la questione è politica, capisce ancora meno. Sa bene, naturalmente, che ogni aeroporto pone problemi ambientali (quello di Firenze meno di altri), che i residenti in prossimità dello scalo vanno tutelati in ogni modo possibile, che i comitati e i movimenti ambientalisti fanno legittimamente la loro parte. Ma la politica è un'altra cosa: è cultura di governo, è coscienza dell'interesse generale, è visione strategica del ruolo di una città internazionale come Firenze.

Per quanto ci riguarda, non ci permettiamo, in questo luglio, di entrare nel dettaglio delle posizioni politiche. Pensiamo però di poter dire che le istituzioni politiche hanno il dovere di dare risposte chiare ai problemi della città e di assumersi responsabilità sul futuro di Firenze. Da questo punto di vista, l'aeroporto è un caso esemplare. Se ne discute: benissimo. Ma è ormai tempo di decidere.

Il Presidente

Ricerca vana: nessun capitolo del "Protocollo" è dedicato all'aeroporto. Ma alla fine qualcosa abbiamo trovato. A pagina 18, sotto il titolo "Inquinamento acustico", c'è scritto: "Nell'area fiorentina sono presenti gravi situazioni di inquinamento acustico, fra cui particolare rilievo riveste quella dell'aeroporto di Peretola". A pagina 23, sotto il titolo "Il sistema moda" si legge: "A tal fine si individua nel nuovo sistema infrastrutturale e potenziamento del polo espositivo (riqualifi-



vo, rafforzamento dell'aeroporto, ecc.) uno dei fattori di sostegno allo sviluppo".

Dunque l'aeroporto interessa solo come fonte di inquinamento, nonostante che l'ARPAT (come abbiamo riferito nel numero di gennaio-marzo 2001 di "Aeroporto") abbia rilevato che i cittadini di Firenze esposti a rumore superiore ai limiti di legge siano il 59% (di giorno) e il 100% (di notte) per il traffico stradale, 7.545 persone per il traffico ferroviario e solo 35 per il traffico aereo. Comunque l'aeroporto non è soltanto dannoso: infatti, il suo "rafforzamento" (in che modo? con iniezioni, con supposte?) sarà utile alla moda. Potranno avvantaggiarsene le top model e gli stilisti. E' già qualcosa. E noi che pensavamo di trovare qualcosa di concreto sul sistema aeroportuale toscano, sulle possibili sinergie tra Pisa e Firenze, sugli interventi già previsti per l'adeguamento del "Vespucci".

### "Patto" senza aeroporto

Il Consiglio Regionale della Toscana ha recentemente discusso un "Protocollo d'intesa" tra Regione, Provincia e Comune di Firenze. Il documento è centrato sul ruolo di Firenze capitale della Toscana: un ruolo da giocare nella dimensione metropolitana con Prato e Pistoia. Per la verità nel documento l'area metropolitana finisce per scomparire anche perché l'intesa non ha coinvolto Prato e Pistoia. Abbiamo tuttavia pensato che l'unica infrastruttura fiorentina di importanza (almeno) metropolitana fosse l'aeroporto "Vespucci". E ci siamo messi alla ricerca degli obiettivi fissati dal "Protocollo" in materia aeroportuale.

Un BAe.146/200 della Meridiana in decollo dal "Vespucci". A pag. 4 dedichiamo un articolo al 10° anniversario della compagnia e delle sue attività sull'aeroporto fiorentino.











# CCAA: conferenza fantasma

In questa pagina avremmo voluto raccontarvi i lavori della conferenza annuale della City Centre Airport Association, l'associazione mondiale che riunisce gli aeroporti cittadini ed altri soggetti legati al trasporto aereo regionale, che si è tenuta a Firenze l'11 e 12 giugno scorso. Avremmo voluto, ma non possiamo farlo perché all'ultimo momento i lavori sono stati "secretati", le conferenze stampa annullate.

Sull'importante evento si è abbattuta la solita censura politica che in questa città ormai da anni caratterizza tutto ciò che riguarda l'aeroporto. Il "Vespucci", per chi amministra Firenze, resta un argomento scomodo: meglio non parlarne e non farne parlare. Meglio adottare la solita politica di "basso profilo", mantenere il convegno strettamente riservato ai membri della CCAA, senza far trapelare all'esterno alcuna informazione. Meglio non far conoscere alla gente le caratteristiche ambientali dei nuovi aerei regionali, le normative internazionali del trasporto aereo in materia di ambiente, le misure adottate in tutto il mondo per ridurre l'impatto acustico degli aeroporti sul territorio.

Su questi temi, in gran

parte, vertevano i lavori che hanno visto, tra gli altri, l'intervento dell'ACI (Airport Council International) sulle nuove norme ICAO (International Civil Aviation Organization) relative alla riduzione del rumore e delle emissioni, e la presentazione dei jet regionali della Boeing e della Avro. Poteva scaturire un pubblico riconoscimento internazionale per l'ecologicità dell'aeroporto di Firenze, che rappresenta uno dei migliori esempi di compatibilità tra sviluppo aeroportuale e salvaguardia ambientale. Forse è stata proprio questa verità scomoda a far scattare la censura.

Come spiegare altrimenti una scelta tanto assurda? Proprio l'importanza e l'attualità dei temi trattati avrebbero dovuto indurre le autorità fiorentine a dare il massimo risalto pubblico all'evento, ad organizzare occasioni di incontro con i cittadini e gli amministratori locali per spiegare correttamente la reale situazione ambientale dello scalo fiorentino e degli aerei che vi operano,

**La conferenza annuale dell'associazione degli aeroporti cittadini si è svolta quest'anno a Firenze, ma il prestigioso evento internazionale non ha avuto il risalto che avrebbe meritato.**

le garanzie ambientali fornite dalle sempre più stringenti normative internazionali. Invece, ancora una volta, si è scelto il silenzio, da cui scaturisce solo disinformazione per l'opinione pubblica.

## Informazione & "tabù"

Negli stessi giorni della "secretazione" del convegno aeronautico, gli enti locali sono stati impegnati in un convegno organizzato per spiegare la valenza ambientale dei nuovi inceneritori. Per due giorni tecnici e politici si sono confrontati pubblica-

la battaglia degli amministratori locali per un'informazione corretta e non strumentalizzata in tema ambientale si era rivolta alla questione delle onde elettromagnetiche connessa all'installazione in città di nuovi impianti telefonici. Autorevoli esponenti delle forze del governo cittadino hanno chiesto il massimo impegno dell'amministrazione comunale per una corretta e capillare informazione che eviti la diffusione di falsi allarmismi, che contrasti le campagne di informazione distorte, che replichi a chi diffonde dati sballati frutto di "misurazioni artigianali". Parole sante, ma chissà perché, quando invece in ballo c'è l'aeroporto, a Firenze si perde il ben dell'intelletto.

## Niente Boeing

In occasione della conferenza la Boeing aveva programmato di portare a



M. SEIDY

**Il Boeing B.717/200 della Olympic Airways che avrebbe dovuto essere presentato all'aeroporto di Firenze in occasione della conferenza della City Centre Airport Association; il volo è stato invece cancellato all'ultimo momento.**

mente per fornire, con la maggiore diffusione possibile, una corretta informazione sulle nuove tecniche di trattamento dei rifiuti a supporto del progetto per la realizzazione dei termovalorizzatori nel territorio della provincia di Firenze. Qualche settimana prima, durante un dibattito in consiglio comunale,

Firenze il suo piccolo B717 da 100 posti. E' usuale, infatti, che appuntamenti di questo tipo siano accompagnati da presentazioni o mostre statiche di velivoli sugli scali delle città ospitanti. Al "Vespucci" doveva arrivare un B717/200 della compagnia di bandiera greca Olympic Airways (nella foto) che sarebbe stato presentato a convegnisti, operatori e stampa, facendo dello scalo fiorentino una prestigiosa vetrina internazionale. All'ultimo momento, con il piano di volo Atene-Firenze già pronto per la mattina di lunedì 11 giugno, il volo è stato annullato. Ragioni di opportunità politiche tutte fiorentine, pare provenienti direttamente dalla "torre di controllo" di Palazzo Vecchio, hanno "consigliato" la cancellazione dell'appuntamento in aeroporto.

Una curiosità: nelle stesse ore in cui si impediva alla Boeing di presentare al "Vespucci" il piccolo B.717, sullo scalo fiorentino prendeva terra tranquillamente il più grosso B.737/700 BBJ della General Electric, versione "corporate" del jet commerciale capace fino a 150 posti (vedi foto pubblicate su "Aeroporto" n° 2/00 e 2/01 scattate al "Vespucci" in occasione delle precedenti visite del jet americano).

## Nel 1995...

Firenze ha ospitato per la seconda volta la conferenza della City Center Airport Association. Nella precedente occasione, il 27 e 28 aprile del 1995, non mancò l'occasione di un incontro con i media per illustrare i temi trattati durante i lavori e dare il giusto risalto pubblico al prestigioso evento.



SUCCESSFUL ANNUAL MEETING IN  
WONDERFUL FLORENCE

No 14  
July 2001



Gathering in front of Villa di Maiano just before sunrise

The Annual Meeting in Florence became a great success. Large attendance and very interesting presentations were the reasons, although a fantastic Social Evening and warm weather also helped. The Chairman opened the meeting at 14.00 hours in Hotel Baglioni in downtown Florence. A very warm welcome from the Florence Airport Presidente Riccardo Bacchi was followed by an update

from Lars Ehrenborg, Swedish CAA and AIG, covering the ICAO discussions on noise and emissions earlier this year. After his presentation Lars had to run for another meeting. Then Björn Rotsman from GE Aircraft Engines gave us a detailed update on the development of the CF34-8 and -10 engine development, the two engines that will power many of the coming regional jets. (cont.)

## CCAA Annual Meeting

La Aeroporto di Firenze SpA ha emesso un breve comunicato alla vigilia dello svolgimento a Firenze dell'incontro annuale della City Center Airport Association, ma qualche notizia in più è giunta dopo la chiusura dei lavori dalla lontana Svezia, dove ha sede l'associazione. Björn Rotsman, segretario generale della CCAA, ha infatti provveduto ad inviare alle redazioni della stampa specializzata un'intervista rilasciata per l'occasione all'agenzia internazionale Reuters ed il bollettino "CCAA News" (a sinistra), interamente dedicato all'appuntamento fiorentino.

Tra gli argomenti trattati figurano le ultime novità sul-

le norme ICAO riguardanti l'inquinamento acustico e le particolari soluzioni offerte dalla Marconi Systems per gli aeroporti cittadini. La General Electric ha presentato le eccellenti caratteristiche (soprattutto ambientali) dei nuovi motori CF34-8 e 10 che saranno in dotazione su molti dei jet regionali attualmente in realizzazione. BAE Systems e Boeing hanno poi illustrato le caratteristiche dei propri jet regionali, rispettivamente gli Avro RJX ed il B.717, e le loro ormai celebri doti di rispetto ambientale.

Nel corso dei lavori dell'assemblea è stata anche approvata l'adesione alla CCAA degli aeroporti cittadini di Göteborg e Spalato, i cui gestori hanno effettuato una breve presentazione dei due scali. I soci membri della CCAA sono gli aeroporti di Belfast City, Berlino Tempelhof, Berna Belp, Firenze, Göteborg City, London City, Dusseldorf Express (Monchengladbach), Rotterdam, Spalato e Stoccolma Bromma.

## All: niente scuse!

Si susseguono le prese di posizione a favore dell'interramento dell'autostrada A11 nel tratto che taglia il prolungamento della pista del "Vespucchi". L'Associazione Industriali di Firenze, che da anni si batte per questo progetto, con una lettera rivolta alle istituzioni cittadine e regionali ed ai principali soggetti del mondo economico di Firenze e Prato, ha rilanciato la questione inserendo l'intervento nella richiesta di un riassetto complessivo del nodo autostradale di Peretola, uno dei punti strategici della mobilità cittadina costantemente congestionato. Palazzo Vecchio continua a sostenere la difficoltà dell'intervento in quanto esso non è previsto nel progetto già redatto per il nodo autostradale di Peretola. Ci permettiamo di ritenere inaccettabile questa posizione: prima di tutto, ci pare grave che tale progetto sia nato senza considerare l'intervento sull'autostrada funzio-



Il tratto finale dell'autostrada A11 che interseca il prolungamento della pista di volo. Si noti l'aerostazione sulla sinistra.

nale all'aeroporto dato che il problema era ben noto da tempo. In secondo luogo, è evidente che se quel progetto non lo prevede, il progetto è da rifare (ed a questo punto avrebbe già dovuto essere stato rifatto). Altrimenti, Palazzo Vecchio dica chiaramente che non lo vuol fare e si assuma la **responsabilità** che ciò comporta per la sicurezza del traffico aereo ed autostradale, per la funzionalità dell'aeroporto e dell'intera "porta nord" di Firenze.

### 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!*

## Dal "Palazzo"

La questione aeroporto, negli ultimi mesi, è tornata al centro di molte iniziative politiche. I gruppi del **Polo delle Libertà** in Regione hanno presentato un piano per Firenze che prevede al primo punto delle infrastrutture il potenziamento dell'aeroporto con la costruzione

della bretella di rullaggio. L'assessore ai trasporti della Regione Toscana **Riccardo Conti** ha rilanciato il progetto dell'interramento dell'autostrada, dicendosi favorevole anche ad un piccolo allungamento della pista in tale direzione. Lo stesso intervento è stato sollecitato dai consiglieri comunali **Giovanni Fittante** e **Gabriele Beconcini**, rispettivamente con una interpellanza ed una mozione. Un'altra interrogazione da parte del consigliere **Francesco Leoni** rilancia la proposta di realizzare a Peretola una pista diversamente orientata di 2.100 metri che tolga le traiettorie di volo dagli abitati di Peretola.

Numerosi gli interventi con comunicati stampa emessi da consiglieri comunali. **Francesco Leoni** denuncia le continue limitazioni poste ai voli di Firenze dal controllo militare di Pisa da cui ancora dipende il "Vespucci" e per l'immobilismo dell'amministrazione cittadina che niente fa per difendere il suo aeroporto. **Antongilio Barbaro** attacca duramente (e inopportuna-mente) il direttore dell'aeroporto di Firenze "reo" di aver sottolineato la necessità della bretella di rullaggio. Barbaro non solo contesta la richiesta di un'opera fondamentale per la città (per i cui ritardi Palazzo Vecchio ha colpe gravissime), ma lancia verso la massima autorità aeroportuale accuse per problemi nell'installazione e nel funzionamento dell'ILS che, invece, sono dipesi in gran parte proprio dall'atteggiamento tenuto dagli enti locali. **Monica Sgherri** contesta ancora la privatizzazione della società di gestione dello scalo e denuncia il "rischio" di ulteriori sviluppi dello scalo paventando il "pericolo" di un futuro allungamento della pista. L'assessore all'urbanistica **Gianni Biagi**, commentando l'ultima riunione della commissione aeroportuale per l'ambiente, annuncia notizie positive per l'ILS, che dovrebbe entrare in funzione a settembre, e per le centraline di monitoraggio del rumore la cui gara sarà espletata entro luglio, ma ribadisce la volontà di Palazzo Vecchio di pretendere un limite di rumore per le aree residenziali limitrofe allo scalo di 60 decibel contro i 65 previsti dalla legge. Un dispositivo ovviamente inapplicabile che, se il Comune di Firenze insisterà, rischia di ritardare ulteriormente sia i progetti aeroportuali, sia l'attuazione delle misure di mitigazione del rumore legittime ed applicabili.



## Aeroporto di Firenze S.p.A.

AdF - Aeroporto di Firenze S.p.A. si appresta a completare il processo di **privatizzazione**, avviato nel 2000 con la quotazione di borsa del 38,7 % della società, secondo quanto stabilito dal patto di co-vendita siglato il 6 aprile 2001 tra i soci pubblici (Comune di Firenze, Comune di Prato, Camera di Commercio di Firenze, Camera di Commercio di Prato). Entro il prossimo ottobre saranno cedute ulteriori quote per circa il 29%, portando la partecipazione degli attuali azionisti pubblici alla quota del 20% (limite minimo previsto dalla legge, D.M. n°521 del 1997). L'operazione verrà attuata tramite un bando di gara internazionale che porterà alla scelta di un partner privato in base alle garanzie fornite riguardo alle risorse finanziarie ed al progetto di sviluppo dei servizi aeroportuali.

Salutiamo con favore questo passaggio, sperando che sia finalmente il **passo decisivo** verso un aeroporto più libero da assillanti condizionamenti politici. Continuiamo però a chiederci quale aeroporto, quale masterplan aeroportuale, quali spazi di manovra per i progetti aeroportuali gli enti locali garantiranno agli investitori privati.

## "Tour" didattici

Si è tenuto in giugno il primo dei tour organizzati dagli enti locali per portare cittadini e amministratori di Peretola, Sesto e dintorni a vedere come funzionano bene i terminali realizzati in altre città italiane ed europee (Brescia è stata la prima meta, Vienna e Montecarlo le prossime destinazioni). Vista l'aria che tira, consigliamo alla AdF di seguire l'esempio ed organizzare per gli stessi cittadini e amministratori un **tour degli aeroporti** per mostrare (ed ascoltare) il funzionamento di scali normali, operativi giorno e notte, con qualunque tipo di traffico aereo. Prima possibile tappa: l'abitato di San Giusto in fondo alla pista del "Galilei" di Pisa. Forse così si riuscirà finalmente ad apprezzare la fortuna di convivere, a Firenze, con uno scalo cittadino e con gli aerei più ecologici oggi esistenti.



## Firenze, Pisa, Bologna...

Tornano ciclicamente all'ordine del giorno voci e smentite su ipotetiche alleanze tra l'aeroporto di Firenze ed altri scali, da Pisa a Bologna, da Olbia a Grosseto e così via. Qualcuno parla ancora di un possibile **terzo polo** aeroportuale nazionale incentrato sulla Toscana. Abbiamo già avuto modo di evidenziare in passato ("Aeroporto" 9/98) come la nostra regione sia purtroppo ben lontana dal poter ambire a tale ruolo, perso nel 1974 con la rinuncia all'aeroporto di San Giorgio a Colonica. La Toscana oscilla tra l'ottavo e il nono polo, superata da tutte quelle regioni che hanno gli aeroporti giusti al posto giusto e che con lo scalo del capoluogo movimentano più passeggeri dell'intero sistema aeroportuale toscano (Venezia, Napoli, Catania, Bologna, Torino, ecc.). Una situazione che non potrà cambiare con l'anomalo sistema aeroportuale che ci ritroviamo, sottodimensionato rispetto alla reale domanda di traffico.

Si facciano pure alleanze e sinergie, se ciò significa scambio di know-how, gestioni comuni di servizi che abbattano costi o cose simili. No, invece, a qualunque tentativo di spartire a tavolino passeggeri o voli tra i vari scali, secondo vecchie impostazioni che hanno già fatto tanti danni alla Toscana. Si pensi piuttosto a recuperare l'**arretratezza strutturale** del nostro sistema aeroportuale con investimenti seri che, intanto, valorizzino perlomeno le potenzialità degli scali esistenti.



## Aeroporto

Anno 5 - Numero 3  
N° progressivo 16 - Luglio-Settembre 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