



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

Quale futuro?

Il nostro inguaribile ottimismo ci fa sperare che quando questo numero del notiziario sarà uscito ci possano essere novità sulla sorte del masterplan aeroportuale. Chi l'ha visto? Nascosto in qualche andito buio del Ministero dell'Ambiente o disperso nelle nebbie delle osservazioni regionali, non si sa dove sia.

Ma potrebbe sbucare fuori all'improvviso e questa sarebbe davvero una bella notizia, proprio alla vigilia della privatizzazione. Infatti, oltre che ottimisti, siamo realisti: nonostante che il piano sia stato ridimensionato a seguito delle osservazioni degli enti locali, la sua approvazione sarebbe un bel passo avanti nell'adeguamento delle strutture aeroportuali. La bretella di rullaggio potrebbe infine essere realizzata, sia pure in ritardo, senza perdere il finanziamento già disponibile, anche se qualche consigliere comunale non se ne preoccupa (o forse se lo augura: vedi riquadro a pagina 7).

Un passo avanti dunque. Necessario, ma non sufficiente. Questo numero, infatti, è largamente dedicato ad un nuovo problema: quello della cancellazione del progetto Avro RJX che rende indispensabile l'allungamento della pista di volo. L'argomento è tabù. Neppure il masterplan se ne occupa. Ma poteva esserci una giustificazione: il nuovo aereo, come il BAe.146 destinato ad essere rottamato, sarebbe stato operativo anche con l'attuale pista di 1.650 metri (sia pure con le note penalizzazioni). Cancellato il nuovo aereo, gli altri modelli in circolazione hanno bisogno di una pista più lunga. C'è allora il rischio, che abbiamo tempestivamente denunciato, di un abbandono dell'aeroporto "Vespucci" da parte delle principali compagnie aeree. Certo non subito, ma in prospettiva sì.

Non è vero? Facciamo dell'allarmismo? Ci sono delle soluzioni a noi sconosciute? Nessuno ha replicato. Il silenzio è stato assordante. Istituzioni, forze politiche, categorie economiche: tutte mute.

Ma noi continuiamo a parlare. Sia chiaro: degli aeroplani in sé non ci importa nulla, degli aeroporti meno che mai. Se abitassimo a Benevento ci occuperemmo d'altro. Ma siamo a Firenze... Basta. Non aggiungiamo altro. A ripetere le stesse cose ci siamo venuti a noia.

Il Presidente

ambientali svolti con metodologie (sviluppate dalla SAB di Bologna) prese ad esempio dallo stesso Ministero dell'Ambiente per la gestione del problema acustico degli aeroporti. In pratica, il masterplan del "Vespucci" avrebbe potuto passare la procedura romana quasi automaticamente, senza intoppi, come hanno confermato fonti ministeriali.

Invece, prima le osservazioni del Comune di Firenze hanno costretto a modificare e ridimensionare il piano originario; quindi la "me-



lina" della Regione Toscana ha fatto perdere buona parte dell'anno, bloccando l'iter con richieste di chiarimenti, approfondimenti e modifiche riguardanti aspetti tecnici marginali, questioni già risolte in fase di redazione del progetto originario o con le modifiche successive, o addirittura aspetti che non riguardano proprio le competenze regionali. In certi casi lo stesso Ministero dell'Ambiente ha voluto puntualizzare che non ci sarebbe stato alcun bisogno degli approfondimenti voluti dalla Regione Toscana! Tutto questo, è stato assicurato, risulta nero su bianco dai verbali delle riunioni della commissione ministeriale. Il risultato è che ancora adesso, inizio 2002, il Ministero dell'Ambiente dichiara di non aver ricevuto da Firenze tutti i documenti necessari per la chiusura della pratica.

Masterplan: un altro anno perso

La cancellazione del progetto Avro RJX, nella foto uno dei prototipi, mette a rischio il futuro del "Vespucci". Al problema è dedicata buona parte di questo numero.

Aspettando in gloria il via libera al masterplan del "Vespucci" (mentre chiudiamo questo notiziario viene dato per imminente...), dobbiamo intanto archiviare un ennesimo anno perso "grazie" ai problemi sollevati dagli enti locali fiorentini e toscani che hanno inchiodato i progetti aeroportuali al Ministero dell'Ambiente per l'intero 2001. L'iter del piano, avviato nel settembre 2000, avrebbe dovuto essere **percorso rapidamente** in quanto riguardava opere con iter già "rodati" per altri scali; riguardava un aeroporto già di per sé a bassissimo impatto ambientale; era supportato da studi



Allungare la pista!

tire alle compagnie di garantire la stessa offerta di posti con meno frequenze dei voli o di incrementarla senza necessariamente aumentare il numero dei collegamenti e quindi i movimenti aerei sullo scalo.

A conferma della validità dell'allungamento della pista al fine della riduzione dell'impatto ambientale, ricordiamo ancora una volta che l'aeroporto di Bologna ha ottenuto i contributi dell'Unione Europea per allungare la pista di 300 metri in quanto tale intervento è stato riconosciuto valido ai fini della riduzione dell'impatto acustico dei voli. Anche a Firenze il primo allungamento a 1.650 metri realizzato nel 1996 ha già consentito di misurare una riduzione del rumore sugli abitati di Quaracchi e Brozzi: l'ulteriore allungamento verso nord incrementerebbe questa riduzione; un eventuale allungamento verso sud allontanerebbe i decolli anche dall'abitato di Sesto Fiorentino.

Progetto 1990 - A conferma della fattibilità dell'allungamento della pista, ricordiamo che un prolungamento fino a 1.800 metri, previsto nei progetti del "Vespucci" del 1990, era già stato approvato allora dal Ministero dei Trasporti, dalla SAF e dal consiglio comunale di Firenze. Fu poi abbandonato solo per l'opposizione politica del Comune di Sesto Fiorentino, della Provincia di Firenze e della Regione Toscana; ricordiamo altresì che l'allungamento completo a 1.800 metri era stato riproposto dallo stesso Ministero



La famiglia Embraer 145 (da 30 a 50 posti) non può operare a Firenze. Nella foto un esemplare nei colori dell'Alitalia. L'aereo è in linea anche con le compagnie europee Air France, British Airways, Crossair, KLM, LOT, Luxair e Portugalia.

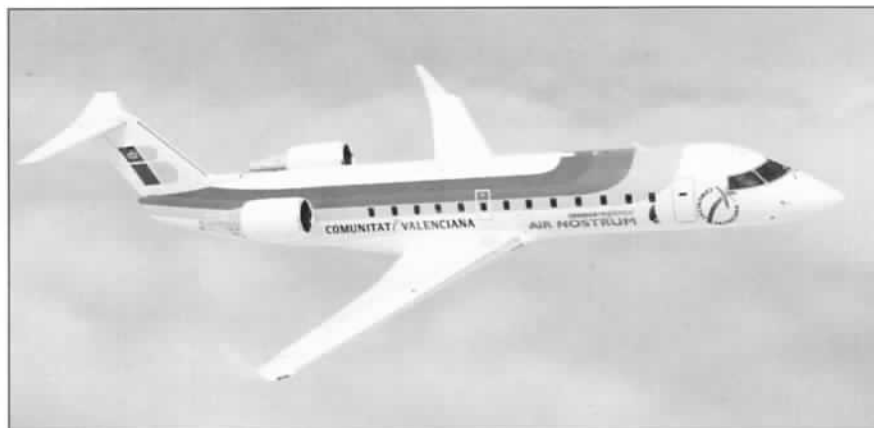
dei Trasporti in occasione della realizzazione del primo allungamento a 1.650 metri nel 1996, ma fu rifiutato di nuovo senza ragione dagli enti locali (nell'occasione, anche dal Comune di Firenze).

Masterplan 1997 - E' stato detto, da autorevoli esponenti degli enti locali, che l'allungamento della pista non serve perché non è previsto nel masterplan dell'aeroporto: niente di più falso! Ricordiamo, infatti, che l'allungamento non è stato inserito tra i progetti del masterplan solo perché i redattori si sono dovuti attenere alle disposizioni contrarie degli stessi enti locali, ma in realtà l'intervento è fortemente consigliato (relazione del masterplan 1997, pag.55):

zione del masterplan 1997, pag.55):

"L'eventuale prolungamento della pista di 150 metri oltre gli attuali 1.650 metri consentirebbe un apprezzabile incremento dei benefici connessi all'aumento del carico pagante sia di poter accogliere sullo scalo aerei con più elevate caratteristiche prestazionali e bassissimo inquinamento acustico. Appare quindi importante, soprattutto ai fini di una maggiore completezza ed ottimizzazione degli interventi del piano programmati, valutare la possibilità di riconsiderare l'originaria ipotesi del prolungamento della pista di volo sino a 1.800 metri. Il raggiungimento di tale obiettivo attribuirà definitivamente all'aeroporto A. Vespucci la configurazione di massimo sviluppo".

Un CRJ-200 da 50 posti della spagnola Air Nostrum che vola per conto della compagnia di bandiera Iberia. L'aereo, che non può operare a Firenze, è in linea in Europa anche con Air France, Air Littoral, Austrian Airlines, British Airways, Lufthansa. In Italia vola con la Air Dolomiti.



BOMBARDIER

Perché non allungare?

Da più di dieci anni va avanti l'opposizione al completo allungamento della pista del "Vespucci" e da più di dieci anni chi si oppone mai è andato oltre ad un "no perché no". Mai quel "no" è stato supportato da una sola ragione plausibile che, in effetti, non esiste. Allora, perché non allungare?

Il Boeing B.737/600 da 110 posti è il più piccolo componente della famiglia 737. La valutazione dell'operatività dell'aereo sullo scalo fiorentino ha avuto esito negativo. Nella foto: un esemplare della Scandinavian Airlines System.

BOEING



Aeroporto verde... sempre più verde!

Prosegue a grandi passi il percorso ecologico del "Vespucci", aeroporto - lo ricordiamo - già rispondente a tutte le norme vigenti e previste in tema ambientale, già riconosciuto come uno degli scali più ecologici a livello nazionale ed internazionale e come minore fonte di inquinamento tra i sistemi di trasporto cittadini (l'unico in regola). Con l'entrata in funzione delle nuove procedure di atterraggio ILS, nel novembre scorso, è aumentata la quota di sorvolo dei centri abitati di Quaracchi e Brozzi, a sud della pista, con la conseguente riduzione del rumore a terra.

Sono state definite, e saranno operative dal 21 marzo, le nuove **procedure antirumore** sulla principale direttrice di decollo che prevedono la virata dei velivoli verso la zona industriale dell'Osmannoro, allontanando le traiettorie di volo dagli abitati di Quaracchi e Brozzi. Proseguono i lavori della Commissione Aeroportuale che sta mettendo a punto altri provvedimenti in materia ambientale. Sono in fase di installazione le centraline del sistema di monitoraggio permanente del rumore aeroportuale. Sono in corso le procedure per ottenere la certificazione ISO 14001 del "Vespucci", qualifica che riconosce il rispetto dei parametri ambientali in tutte le attività aeroportuali. Dal prossimo 1° aprile saranno messi fuori servizio, in tutto il mondo, i velivoli che non ri-

spettano i parametri del Capitolo 3 dell'ICAO, la categoria di velivoli più silenziosi nella classificazione acustica degli aerei. La **bretella di rullaggio** (se e quando sarà fatta), velocizzando il traffico aereo, consentirà di abbattere le emissioni di inquinanti prodotti dagli aerei che ora stazionano, anche per lungo tempo, su piazzali e raccordi con i motori accesi in attesa del proprio turno di decollo.

Gestione totale

Dal dicembre scorso l'ADF ha ottenuto dal Ministero dei Trasporti la concessione globale per la gestione dell'intero scalo fiorentino. Il



**Alcuni degli interventi in corso al "Vespucci".
Sopra: la realizzazione di una grande pensilina sull'aerostazione partenze.
A destra: è ormai quasi completato il nuovo assetto della viabilità interna.**



"Vespucci" è rientrato nel secondo gruppo di aeroporti promossi. Si è compiuto così l'intero iter evolutivo della società di gestione dello scalo, iniziata nel 1984 con la concessione dei servizi alla SAF, proseguito con la concessione

Senza parole...

Di fronte alla gravissima prospettiva di perdere i finanziamenti statali per la bretella di rullaggio Palazzo Vecchio... fa spallucce. Antongiulio Barbaro, esponente della maggiore forza politica del governo cittadino, informa con comunicato stampa che perdere quei finanziamenti non sarebbe un problema. Tanto l'ADF, con la gestione totale dello scalo, potrà pagarsi da sé l'"eventuale" (!) realizzazione dell'opera.

globale provvisoria del 1998 ed arrivata ora alla concessione globale definitiva che, assieme alla privatizzazione in atto, sancisce a tutti gli effetti la nascita dell'**impresa aeroportuale** come previsto dall'art.10 della Legge 537. Il provvedimento ha una durata provvisoria di tre anni, in attesa che l'esame dei programmi di intervento della società di gestione consenta di fissare la durata della concessione in via definitiva (per un periodo massimo di 40 anni).

Aerostazioni

In attesa della nuova aerostazione da tre milioni di passeggeri, prevista adesso entro il 2004,



continua l'impegno della Aeroporto di Firenze per migliorare le **strutture esistenti**. Con investimenti, rispettivamente, di circa tre milioni ed un milione di euro, sono stati ampliati gli spazi ed i servizi a disposizione dei passeggeri nelle aerostazioni arrivi e partenze.

Nell'area arrivi è stata ampliata del 67% la zona di riconsegna bagagli e del 30% gli spazi a disposizione del pubblico, con la creazione di un nuovo piccolo bar.

Nell'area partenze è stata ristrutturata ed ampliata la zona imbarchi, con l'istallazione di nuovi arredi, la creazione di due nuovi gate, l'ampliamento del bar e l'apertura di un nuovo duty free shop. I passeggeri in partenza da Firenze hanno ora a disposizione un'offerta "tax-free" che spazia dai prodotti della tipica gastronomia toscana, ad un'ampia varietà di vini della nostra regione, a prodotti di ottica, profumeria, accessori di abbigliamento, ecc. L'accesso ai duty-free è consentito anche ai passeggeri diretti in un altro aeroporto comunitario come scalo intermedio verso destinazioni fuori dalla UE che siano in possesso già da Firenze della carta d'imbarco anche per la seconda tratta, secondo quanto consentito dalle nuove disposizioni in materia fiscale decise dall'Unione Europea.

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

QUOTA ASSOCIATIVA 2002

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 25,82 euro 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!

Air Littoral

Nel momento di peggiore crisi per le compagnie aeree, Air Littoral scommette su Firenze. Il vettore francese, presente al "Vespucchi" da quindici anni, ha infatti scelto di mantenere il capoluogo come **unico scalo** dell'Italia centrale, chiudendo la linea su Bologna. Sullo scalo fiorentino sono stati trasferiti anche gli uffici commerciali (uno dei quattro presenti in Italia). Air Littoral collega Firenze e Nizza dal 12 giugno '87 (nel '91 e nel '95 erano stati operati anche servizi, rispettivamente, per Parigi e Montpellier). La linea, avviata con Embraer 110 da 18 posti ed una frequenza giornaliera, offre oggi due partenze giornaliere (una nei fine settimana) effettuate con ATR.42 da 46 posti. La flotta Air Littoral comprende anche i jet regionali Canadair CRJ-200 da 50 posti e Fokker 70 da 79 posti.



Un ATR.42 della compagnia francese Air Littoral che ha aperto un proprio ufficio presso l'aeroporto fiorentino.

Scudi di San Martino

Il 17 novembre, nel corso della cerimonia per la consegna degli "Scudi di San Martino" tenutasi nel salone dei Cinquecento, è stato premiato con lo scudo d'argento **Nicola Quaranta**, il tecnico dell'Alitalia Express che il 27 luglio '97 si adoperò per spegnere il motore dell'ATR.42 finito contro il terrapieno dell'autostrada dopo il rovinoso atterraggio al "Vespucchi". Per molti minuti dopo l'incidente, il motore sinistro del velivolo rimase acceso mettendo a rischio l'incolumità dei passeggeri scampati all'impatto e degli stessi soccorritori. Il premio viene assegnato da diciotto anni a persone distinte per un'azione di coraggio o che quotidianamente operano per garantire la sicurezza della comunità o in attività di solidarietà.

Carenza aeroporti

Le pessime condizioni meteorologiche che hanno caratterizzato quest'inverno hanno evidenziato ancora una volta le carenze del sistema aeroportuale toscano. Quando si blocca lo

scalo fiorentino (per vento, nebbia o pioggia), i voli dirottati trovano accoglienza solo in parte a Pisa per la mancanza di spazi sui piazzali di sosta del "Galilei". Gli altri voli fiorentini si sparpagliano per il centro Italia (Bologna, Genova, Forlì) o oltre. Quando a chiudere è l'ae-

roporto di Pisa (solitamente per nebbia), Firenze può accogliere solo qualche volo, per la scarsità di parcheggi disponibili, e ovviamente solo voli operati con aerei regionali compatibili con la corta pista del "Vespucchi". Il resto del traffico pisano dirige su Genova, Bologna o altrove. Anche queste situazioni, che si verificano spesso ogni inverno (ma non solo in inverno), dovrebbero far riflettere sulla necessità di potenziare seriamente il sistema aeroportuale toscano.

Da nord a sud

In attesa che nasca anche in Toscana una vera politica aeroportuale, continuiamo a guardare volare le altre regioni. La SAVE, gestore del "Marco Polo" di Venezia ha dato il via al progetto "Venice Gateway" firmato dall'architetto

A 30 anni dalla legge che finanziò i nuovi aeroporti di Agrigento, Firenze e Napoli, mai realizzati, sono adesso ripartiti i progetti per la Sicilia e la Campania. Sotto: un'anticipazione grafica dell'aerostazione di Comiso.



TECNO ENGINEERING 2C

Frank O. Gehry (ideatore, tra l'altro, del Guggenheim di Bilbao). L'intervento riguarda l'ampliamento del terminal acqueo dello scalo con la creazione di un nuovo imbarcadero, un albergo da 350 camere, un centro congressi da 2.000 posti e spazi per uffici con un invest-

M. IAROSSI

mento complessivo di circa 90 milioni di euro. Oltre all'aeroporto, le nuove strutture serviranno anche Tesserà, località adiacente allo scalo, in accordo con il nuovo PRG del comune di Venezia.

Nell'ambito del nuovo piano infrastrutturale per la Sicilia, un apposito accordo di programma Stato-Regione ha stanziato circa 320 milioni di euro per il sistema aeroportuale: Catania, Palermo, Lampedusa, Trapani, Pantelleria, Comiso (riattivazione del vecchio aeroporto), Agrigento (progettazione di un nuovo

aeroporto). A questo investimento si aggiungono oltre 40 milioni di euro per potenziare le strumentazioni di volo a Catania, Lampedusa, Pantelleria ed Ustica (radar).

Un investimento di circa 300 milioni di euro, parte di un più ampio accordo Stato-Regione, è stato destinato anche ai tre scali del sistema aeroportuale della Campania: Napoli Capodichino, già oltre i quattro milioni di passeggeri, Salerno Pontecagnano, piccolo scalo turistico in potenziamento con l'allungamento della pista a 2.000 metri, e Caserta Grazzanise, base militare con pista di 2.990 metri che sarà riconvertita ad usi civili. Per quest'ultima struttura la Regione Campania ha appena avviato un'apposito studio di fattibilità che dovrà indicarne il ruolo e le caratteristiche nel sistema aeroportuale regionale e stabilire le risorse finanziarie necessarie per il completamento del progetto.

Aeroporto

Anno 6 - Numero 1
N° progressivo 18 - Gennaio-Marzo 2002

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