Anno 6 - Numero 1

Aeroporto

Gennaio-Marzo 2002

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

Masterplan: un altro anno perso

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 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 "melina" 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.

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.

BAE SYSTEMS

Sped. in A.P. Comma 20/C Legge 662/96 Filiale di Firenze

Responsabilità

Da mesi, periodicamente, vengono spedite da Firenze a Roma accuse per il blocco del masterplan aeroportuale. Accuse che, in realtà, risultano **quantomeno singolari** visto il ruolo giocato proprio dagli enti locali nello "stoppare" i progetti del "Vespucci". Ancora più singolari visto che – da quanto reso noto pubblicamente – mai i massimi rappresentanti delle istituzioni fiorentine e toscane (sindaco, presidente della Regione, assessori) hanno posto quelle accuse "sparate" sui giornali nei numerosi incontri sulle infrastrutture della città (autostrade, ferrovie, Alta Velocità, tramvie) tenuti in questi mesi a Firenze e a Roma con i massimi esponenti governativi (Presidente del Consiglio, ministri dei Trasporti e dell'Ambiente).

D'altra parte, in tutti gli aeroporti e sotto tutti i colori politici si stanno realizzando progetti di ogni tipo (nuove aerostazioni, allungamenti di pista, parcheggi, raccordi ferroviari, ecc.) in attuazione di masterplan **redatti, approvati e resi esecutivi**. Proprio nelle scorse settimane il Ministero dell'Ambiente ha approvato il piano di sviluppo dell'aeroporto di Perugia che prevede, tra le varie opere, un nuovo allungamento della pista oltre i 2.000 metri. Per restare dalle nostre parti, il "Galilei" di Pisa sta procedendo, anche con interventi a forte impatto sul tessuto urbanistico esterno allo scalo, all'attuazione del suo masterplan del cui iter presso il Ministero dell'Ambiente o presso altro ente locale e romano non si è mai saputo alcunché. Perché solo Firenze dovrebbe stare ferma?

Le lentezze burocratiche romane ovviamente esistono, ma esistono per tutti e tutti si impegnano a superarle con l'azione sinergica degli enti locali e dei propri rappresentanti in Parlamento. Se però sono gli enti locali per primi a **creare ostacoli** in un clima di lotta continua sul fronte aeroporto, è inutile sollecitare il Ministero che, tra l'altro, è guidato da un toscano ed ha un sottosegretario fiorentino.

Bilancio 2001

Sono stati 1.487.326 i passeggeri transitati dal "Vespucci" nel 2001, con un calo del 2,2% sul 2000, 35.370 i movimenti aerei (-5,2%) e 486 le tonnellate di merce (-18,1%). La diminuzione del traffico, determinata dai valori fortemente negativi degli ultimi tre mesi dell'anno, è stata provocata più che dalla crisi dopo i tragici fatti dell'11 settembre, da **problemi preesistenti** di alcune compagnie che da ottobre ad oggi hanno chiuso o ridotto rotte importanti. E' il caso della sospensione dei voli per Bari della Federico II Airways, per Cagliari di Meridiana e della riduzione di offerta sulle linee Alitalia per Milano, Meridiana per Barcellona e Londra, DAT (ex-Sabena) per Bruxelles. Chiuso anche il volo per Bergamo-Lussemburgo della Luxair e, in precedenza, la linea per Bucarest della Tarom. Nel corso dell'anno sono stati invece attivati i voli della Crossair per Zurigo e dell'Air Sicilia per Palermo, e raddoppiati (da due a quattro) i voli giornalieri della Lufthansa per Francoforte. L'operativo, in questo periodo, è soggetto a frequenti modifiche ed è difficile fare un raffronto completo con l'orario invernale 2000-2001, rispetto al quale sono calati frequenze, destinazioni e vettori operanti. Il "Vespucci" si è comunque confermato anche nell'anno appena chiuso il 12° scalo nazionale per movimento passeggeri.

M. IAROSSI

L'ultima compagnia arrivata a Firenze è l'Air Sicilia con un volo giornaliero da Palermo.

Sul fronte delle infrastrutture, l'evento del 2001 è stato senza dubbio l'entrata in funzione del sistema di atterraggio strumentale ILS. Nel corso dell'anno sono proseguiti gli **investimenti di ADF** sulle strutture esistenti. E' stata ripavimentata la pista di volo ed ampliata la fascia di sicurezza sulla testata 23, verso monte Morello; è stato ampliato il piazzale per l'aviazione commerciale con due nuove piazzole per BAe.146; è stato realizzato il parcheggio remoto, con annesso bunker, per gestire in sicurezza gli allarmi bomba; sono stati inaugurati nuovi spazi nelle aerostazioni arrivi e partenze; è stata modificata la viabilità aeroportuale, creato un nuovo parcheggio per bus, una nuova fermata per il servizio navetta città-aeroporto; è in corso l'istallazione di una tettoia lungo il fronte città dell'aerostazione partenze. L'**ENAV** ha quasi completato l'edificio della nuova torre di controllo che entro il 2002 dovrebbe essere dotata di tutte le strumentazioni previste, compreso il radar.

DATI DI TRAFFICO 2001

	passeggeri	01/00	aerei	01/00	Kg merce	01/00
Firenze	1.487.326	-2,2%	35.370	-5,2%	486.000	-18,1%
Pisa	1.378.322	+10,5%	26.717	+10,8%	11.413.740	+11,8%

Prospettive 2002

Come sempre, anche le prospettive per il nuovo anno sono legate alla speranza che si sblocchi il masterplan. Secondo gli impegni assunti nel 2000 per la quotazione in borsa dell'ADF, quest'anno avrebbe dovuto entrare in funzione la bretella di rullaggio. Ovviamente la scadenza è saltata e, viste le tensioni che si creano tra le forze politiche di Palazzo Vecchio ogni volta che viene toccato l'argomento aeroporto, è ancora difficile ipotizzare quando l'opera potrà essere realizzata. Il 2002 dovrebbe vedere il completamento del **processo di privatizzazione** della società di gestione: vedremo se l'operazione porterà finalmente concreti effetti sull'operatività dello scalo. La **nuova emergenza** sul tavolo degli azionisti ADF e degli enti locali è però l'effetto "terremoto" per le prospettive dello scalo provocato dalla cancellazione del progetto Avro RJX (al problema è dedicato gran parte del notiziario): si dovrà decidere (subito) se allungare la pista dello scalo, per consentire l'atterraggio ai nuovi modelli di jet regionali, o decretare il ridimensionamento dell'aeroporto fiorentino e del sistema aeroportuale toscano. Sul fronte del traffico il 2002 si è aperto con nuovi **pesanti tagli**: la riduzione dei voli DAT da Bruxelles ad una frequenza giornaliera e la sospensione dei voli Meridiana per Parigi. Se non si correrà ai ripari, recuperando i voli chiusi e attivandone di nuovi, il 2002 rischia di registrare un calo percentuale di passeggeri a due cifre.

Allungare la pista!

L'improvvisa cancellazione del progetto Avro RJX riapre la questione dell'allungamento della pista del "Vespucci". Il rischio è che lo scalo rimanga senza aerei capaci di operare sulla pista troppo corta.

Il 27 novembre scorso un comunicato stampa dell'industria britannica BAE Systems, introdotto da una lettera di spiegazione firmata dal vice president marketing Nick Godwin, ha fatto sobbalzare sulle sedie i redattori della stampa aeronautica specializzata e tutti i giornalisti che si occupano di trasporto aereo internazionale. Il famoso costruttore aeronautico annunciava infatti l'improvvisa cancellazione del progetto Avro RJX (la terza generazione del quadrigetto BAe.146), i cui primi due prototipi erano da diversi mesi impegnati nei voli test; uno dei primi esemplari di serie sarebbe entrato in servizio nel corso del 2002 proprio a Firenze ad opera dell'Air France, in collaborazione con la British European Airways, che aveva ordinato dodici RJX100.

La drastica decisione non rappresenta solo un grave colpo per una delle più celebri industrie aeronautiche britanniche, con la conseguente cancellazione di oltre 1.000 posti di lavoro presso lo stabilimento di Woodford, ma anche la perdita del più importante aereo di riferimento per quella "nicchia" di mercato costituita dagli aeroporti con piste corte. Chiuse da tempo le linee di produzione di BAe.146 ed Avro RJ e cancellato il nuovo RJX, infatti, la famiglia del famoso quadrireattore sparirà dal mercato nel giro di pochi anni.

BOMBARDIER

Anticipazione grafica di un CRJ-900 da 90 posti nei colori della British Airways. L'intera famiglia CRJ, composta da tre modelli da 50 a 90 posti, non può operare a Firenze. Il nuovo aereo è stato ordinato, oltre che dal vettore inglese, da compagnie collegate ai gruppi Air France, Austrian Airlines e Iberia.

Il "dramma" fiorentino

Per l'aeroporto "Amerigo Vespucci" e la sua città, la notizia assume toni addirittura drammatici. Attualmente i BAe.146 e gli Avro RJ, con dati aggiornati al gennaio 2002, sono responsabili del 76% della capacità offerta e del 65% del numero dei voli. L'Avro RJX, invece, era l'aereo sul quale la stessa ADF, le altre autorità aeroportuali e quelle cittadine riponevano buona parte (se non tutte) le prospettive future dello scalo. La famiglia BAe.146/Avro era infatti l'unica ad offrire degli aerei in grado di operare sulla corta pista fiorentina con volumi di carico tali da renderne remunerativo l'impiego da parte delle compagnie aeree.

Ma non solo: l'Avro RJX, grazie alla sua nuova motorizzazione, avrebbe finalmente cancellato le penalizzazioni sofferte sulla pista del "Vespucci" dai suoi predecessori BAe.146 e Avro RJ. Ci riferiamo a quelle penalizzazioni con le quali molti passeggeri devono fare i conti nel periodo estivo, quando le temperature della nostra città salgono sensibilmente e gli aerei, a causa della minore efficienza dei motori, sono costretti ad imbarcare meno peso lasciando a terra bagagli, passeggeri o carburante e, in quest'ultimo caso, prevedendo addirittura uno scalo tecnico in un altro aeroporto per fare rifornimento.

L'aspetto drammatico per l'aeroporto fiorentino è che tutti gli altri aerei esistenti sul mercato e quelli attualmente in progetto, non avendo le stesse spiccate prestazioni di BAe.146 ed Avro, non possono operare sulla pista del "Vespucci", o lo possono fare con tali penalizzazioni del carico da impedirne alle compagnie l'effettivo utilizzo per i voli i linea. Questo si spiega col fatto che BAe.146 ed Avro hanno un configurazione a quattro motori ed un aerodinamica appositamente studiata per consentire velocità inferiori nelle fasi di decollo ed atterraggio e l'operatività sulle piste più corte. I nuovi aerei regionali invece, per una questione di costi, consumi e semplicità di progetto, hanno tutti una configurazione bimotore ed un'aerodinamica più "classica", con la conseguenza che le distanze di decollo ed atterraggio si allungano anche sensibilmente. Si consideri, a titolo di esempio, che i due più diffusi jet regionali da 50 posti, i Canadair CRJ-200 e gli Embraer RJ-145, necessitano di piste di circa 2.000 metri pur trasportando quasi la metà dei passeggeri di un BAe.146 o di un Avro RJ!

Firenze senza aerei?

Alla luce di queste considerazioni assumono un tono alquanto "sinistro" le dichiarazioni che lo stesso vice president marketing della BAE Systems fece a Firenze in occasione della presentazione del progetto RJX alle autorità fiorentine ed ai giornalisti internazionali. Ad una nostra specifica domanda sul timore della concorrenza di altri costruttori, quali Bombardier, Embraer, Fairchild Dornier, Airbus e Boeing, intenzionati ad insidiare questo mercato di "nicchia" con i propri aerei, Godwin rispose con sicurezza: *"non ce la faranno! Con la velocità e le prestazioni che promettono e con soli due*

AIRBUS

Il nuovo Airbus A.318 da 107 posti ha effettuato il primo volo il 15 gennaio scorso. L'aereo, che è stato ordinato tra le altre da Air France e British Airways, dovrebbe poter operare dalla pista del "Vespucci", ma con limitazioni al carico.

motori a disposizione non potranno operare sulle piste più corte: è questione di fisica e di aerodinamica. Siamo gli unici ad offrire una macchina tecnicamente ed economicamente valida per questi aeroporti. Siamo e rimarremo leader assoluti di questa nicchia di mercato".

Purtroppo, quello che in effetti poteva sembrare solo uno spot pubblicitario della BAE Systems si sta dimostrando la pura realtà: diverse compagnie hanno provato ad inserire su Firenze altri jet regionali, ma hanno dovuto rinunciare per le eccessive limitazioni alle quali andavano incontro, mentre i dati che arrivano dai costruttori dei nuovi aerei che entreranno in servizio nei prossimi anni confermano che la quasi totalità dei nuovi modelli non potrà operare a Firenze.

BOEING

Il Boeing B.717 da 100 posti è una versione aggiornata e "rimpicciolita" dell'MD.80. L'aereo, che non può operare a Firenze, è stato finora venduto in soli 137 esemplari e la Boeing sta valutando se continuarne la produzione. In Europa vola con Olympic Airways e Aerolineas Baleares.

Quali aerei?

Questo l'elenco delle "famiglie" di jet regionali attualmente in produzione.

Bombardier Canadair - L'industria canadese produce i CRJ-200 da 50 posti, i CRJ-700 da 70 posti ed i CRJ-900 da 90 posti. Nessuno di questi aerei può operare a Firenze.

Embraer - L'industria brasiliana produce due "famiglie" di aerei regionali. La prima comprende ERJ-135 da 35 posti, ERJ-140 da 40 posti, ERJ-145 da 50 posti. Nessuno di questi aerei può operare a Firenze. La seconda "famiglia" (che deve ancora entrare in servizio) comprende invece Embraer 170 da 70 posti, Embraer 175 da 80 posti, Embraer 190 da 100 posti ed Embraer 195 da 110 posti. Su quattro modelli, solo il più piccolo della "famiglia", l'Embraer 170 da 70 posti, potrà operare a Firenze.

Fairchild Dornier - L'industria tedesca (a capitale statunitense), oltre a produrre il piccolo Dornier 328JET da 30 posti (che può operare a Firenze), sta iniziando la produzione della "famiglia 728" che è composta da 528JET da 60 posti, 728JET da 70 posti e 928JET da 110 posti. Dei tre modelli potranno probabilmente operare a Firenze solo i due più piccoli, ma con penalizzazioni al carico.

Questi invece tre modelli dei cosiddetti "100 posti" (le versioni più piccole dei normali aerei di linea) che sarebbero particolarmente adatti all'aeroporto fiorentino.

Airbus A.318 - Il consorzio europeo sta mettendo in produzione l'A.318 da 107 posti, versione più piccola della "famiglia A.320" che già comprende A.319, A.320 e A.321 che non possono operare a Firenze. Il piccolo A.318, messo a punto per le rotte minori, dovrebbe poter operare a Firenze ma con limitazioni al carico.

Boeing B.717/200 - L'industria statunitense produce il B.717/200 da 100 posti che altro non è che una versione "rimpicciolita" ed aggiornata degli MD.80 ormai non più in produzione. Il B.717 non può operare a Firenze.

Boeing B.737/600 - Si tratta della versione più piccola della "famiglia 737" che comprende anche i più grandi B.737/700, 800 e 900. Il piccolo B.737/600 da 110 posti non può operare a Firenze.

Cosa fare?

Alla luce di questa situazione è evidente che se si vuole garantire un futuro all'aeroporto fiorentino è necessario allungare la pista per garantire l'operatività agli aerei che nei prossimi anni andranno a sostituire le attuali flotte di BAe.146 ed Avro RJ. Altrimenti il futuro del "Vespucci" è già scritto: via via che BAe.146 e Avro RJ usciranno dal servizio, le compagnie aeree dovranno cancellare i voli o introdurre jet più piccoli o addirittura aerei a turboelica con un deciso ridimensionamento dell'aeroporto, sopratutto per i voli internazionali.

Gravi anche le conseguenze per l'offerta di posti: dall'attuale capacità di 80-90 posti per volo dei BAe.146 e degli Avro RJ, invece di passare ai 100 posti dell'Avro RJX, si scenderà ai 60-70 posti dei pochi modelli in grado di operare sulla pista attuale, con un calo dell'offerta del 30-40%! Ma questo potrebbe anche scatenare un'altra reazione da parte delle compagnie aeree e cioè l'aumento del numero dei voli fino a pareggiare la diminuzione della capacità unitaria.

Un'ipotesi del genere, anche se certo non economicamente molto vantaggiosa per i vettori stessi, porterebbe proprio ad un risultato opposto a quello sperato da chi si oppone all'allungamento della pista per paura che aumenti il traffico o atterrino aerei più grandi. D'altra parte, ma su questo torniamo più avanti, molti comuni aeroportuali puntano sull'allungamento delle piste proprio per far atterrare aerei più capienti e diminuire il numero dei voli.

Ma a quale lunghezza va portata la pista? Per rispondere a questa domanda va percorso il ragionamento al contrario ed è assolutamente necessario uscire dalle posizioni preconcette, che hanno caratterizzato

FAIRCHILD DORNIER

Anticipazione di un Fairchild Dornier 728JET da 70 posti nei colori della Lufthansa. L'aereo, che volerà nel 2002, fa parte di una nuova famiglia di jet regionali da 55 a 110 posti. Solo i più piccoli di questi potranno probabilmente operare a Firenze, ma con penalizzazioni al carico.

il dibattito fino ad oggi, dettate solo da opportunità politiche. La domanda da farsi è: quali aerei vogliamo far atterrare a Firenze per garantire un futuro all'aeroporto? Chiarito questo, si potrà stabilire di quale pista ha bisogno il "Vespucci" insieme alle compagnie aeree che operano a Firenze, a quelle che intendono operarci ed alle industrie aeronautiche.

Il coinvolgimento di compagnie e costruttori è necessario in quanto le prestazioni degli aerei, definite in base a delle condizioni standard internazionali, dovranno al contrario essere "calate" nel ben più difficile scenario dello scalo fiorentino.

Perché allungare

Se la necessità di far operare al "Vespucci" i nuovi jet regionali da 30 a 100 posti per assicurare un futuro allo scalo fiorentino è diventata, allo stato dei fatti, la causa di forza maggiore che impone di riproporre il progetto di allungamento della pista, gli effetti dell'intervento sono innumerevoli e tutti positivi.

Minori limitazioni - Una pista più lunga è essenziale per porre fine, o perlomeno ridurre, le pesanti penalizzazioni che subiscono i voli del "Vespucci" appena le condizioni meteorologiche si discostano un poco da quelle standard (per alte temperature, pioggia, vento), ma a volte anche in condizioni normali. Penalizzazioni che influiscono sulla capacità di carico degli aerei (bagagli, carburante, passeggeri), anche dei piccoli turboelica, e sulla regolarità dei voli creando situazioni inaccettabili per un aeroporto degno di questo nome.

Maggiore raggio d'azione - Con la pista più lunga, e quindi con la possibilità per gli aerei di decollare col pieno di carburante, si apre la possibilità di attivare collegamenti per una fascia di destinazioni europee più lontane ora irraggiungibili. Più volte compagnie aeree italiane ed europee hanno espresso la volontà di collegare Firenze e la Toscana con città quali Madrid, Lisbona, Stoccolma, Billund, Atene, ecc., ma hanno dovuto rinunciare per le limitazioni di carico imposte dalla pista corta.

Sicurezza aggiuntiva - Il nuovo assetto delle testate della pista, connesso al suo allungamento, consente di garantire al "Vespucci" quote di sicurezza aggiuntiva nelle fasi di atterraggio e decollo grazie all'eliminazione degli ostacoli attualmente presenti su entrambi i lati: a nord il canale di cinta orientale, a sud il terrapieno dell'autostrada. In pratica, si potrebbe sanare una situazione che, se non viola leggi e regolamenti, fa a cazzotti con il buon senso e che, un giorno, chi si oppone all'intervento avrà sulla coscienza per le conseguenze che prima o poi potrà provocare.

Minore impatto acustico - Più pista significa minore impatto acustico dei voli sul territorio: dal primo numero di questo notiziario ripetiamo il concetto, entrato ormai come linea-guida in ogni pianificazione aeroportuale a livello mondiale. Grazie alla maggiore lunghezza di pista è possibile attuare azioni che riducono il rumore degli aerei in decollo ed in atterraggio: dal sorvolo degli abitati a quote più alte, arretrando l'inizio della corsa di decollo, alle traiettorie antirumore ancora più accentuate, anticipando le virate verso zone meno abitate; dalla minore sollecitazione dei motori in decollo al minore uso del "reverse" come sistema frenante in atterraggio. Inoltre, con una pista più lunga, la possibilità di sfruttare pienamente la capacità dei velivoli o di operare con aerei in versione a maggiore capacità, può consen-

EMBRAER

La presentazione dell'Embraer 170 da 70 posti avvenuta a San Paolo nell'ottobre scorso. Dell'intera famiglia, formata da quattro modelli da 70 a 110 posti, solo il più piccolo potrà operare a Firenze. L'aereo è stato ordinato anche dalla Crossair.

"Aerei regionali" e "100 posti" - Distanze di decollo e atterraggio

modello	posti n°	decollo (metri)	atterraggio (metri)	operativo a Firenze
Bombardier CRJ-200	50	1.530	1.425	NO
Bombardier CRJ-700	70	1.564	1.478	NO
Bombardier CRJ-900	86-90	1.878	1.565	NO
Embraer RJ-135	37	1.540-1.700	1.280	NO
Embraer RJ-140	44	1.720-1.970	1.320	NO
Embraer RJ-145	50	1.780-2.270	1.345-1.380	NO
Embraer 170	70-76	1.674	1.250	SI
Embraer 175	78-86	1.995	1.305	NO
Embraer 190	96-104	1.986	1.318	NO
Embraer 195	108-110	2.046	1.366	NO
Fairchild Dornier 328JET	30	1.382	1.306	SI
Fairchild Dornier 528JET	55-65	n.d.	n.d.	?
Fairchild Dornier 728JET	70-85	1.463	1.420	?
Fairchild Dornier 928JET	110	1.667	1.707	NO
Airbus A.318	107	1.470-1.524	1.320	?
Boeing B.717/200	100	1.950-2.000	1.445-1.469	NO
Boeing B.737/600	110	1.877	1.268	NO

Le prestazioni sono calcolate su valori standard (quali altezza sul livello del mare, temperatura di 25° Centigradi e così via) dai quali purtroppo la pista del "Vespucci" si discosta sensibilmente sia per la situazione orografica (limitazioni alla pista), sia per le condizioni ambientali (alte temperature estive). Questo comporta che a volte aerei con distanze dichiarate inferiori alla lunghezza della pista fiorentina, non possono in realtà operarvi con dei voli commerciali regolari. Per conoscere la distanza esatta necessaria ad ogni singolo modello per operare con regolarità sul "Vespucci" è necessaria un'apposita verifica da parte del costruttore e/o della compagnia aerea. Per alcuni modelli tale studio è stato già fatto ed è risultato che gli aerei in questione non possono operare a Firenze.

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 dalla 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 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).

EMBRAER

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.

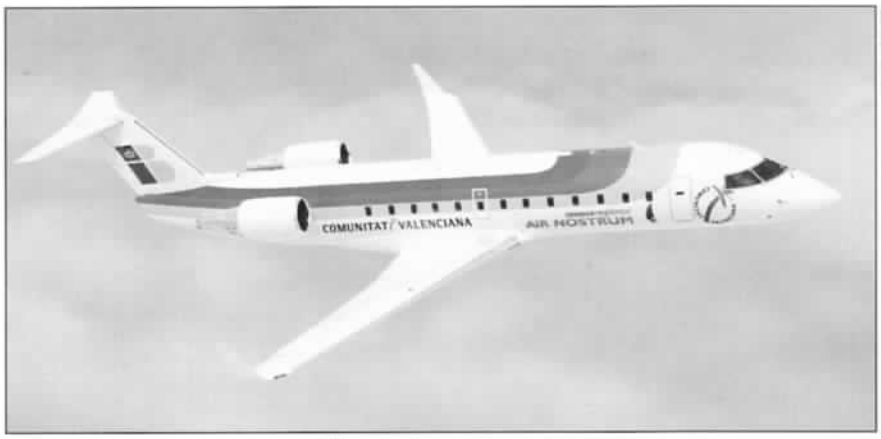
Masterplan 1997 - E' stato detto, da autorevoli esponenti degli enti locali, che l'allungamento della pista non serve perché non è previsto nel masterplan dell'aeroporto: niente di più falso! Ricordiamo, infatti, che l'allungamento non è stato inserito tra i progetti del masterplan solo perché i redattori 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):

"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".

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?

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

BOEING

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.

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 rispettano 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.

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.

Gestione totale

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

M IAROSSI

M IAROSSI

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.

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 "Vespucci" 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.

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 "Vespucci". 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 distintesi 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'**aeroporto 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 "Vespucci". 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.

M IAROSSI

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

Da nord a sud

In attesa che nasca anche in Toscana una vera politica aeroportuale, continuiamo a guardar volare le altre regioni. La SAVE, gestore del "Marco Polo" di **Venezia** ha dato il via al progetto "Venice Gateway" firmato dall'architetto 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 investimento complessivo di circa 90 milioni di euro. Oltre all'aeroporto, le nuove strutture serviranno anche Tessera, 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.

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

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