

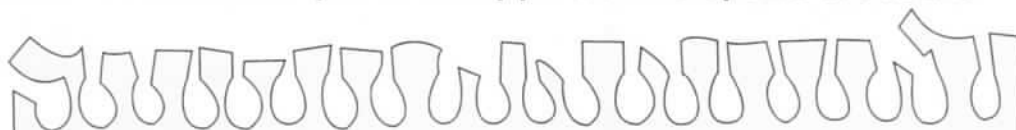


Notiziario dell'Associazione "V. Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze

"Miraggio" bretella

"La bretella di rullaggio provoca impatto ambientale se non c'è": questa frase, quasi gridata dal direttore del "Vespucci" in occasione di un incontro sull'aeroporto (vedi pagina 8), fotografa perfettamente la **situazione esasperante** in cui si trova una delle opere più importanti ed urgenti, ancora frenata da inconcepibili opposizioni. E' stato ripetuto tante volte: la bretella di rullaggio non è un "optional"! Un aeroporto senza bretella è un mezzo aeroporto. Non si può discutere se farla o non farla: va fatta e basta! Va fatta perché, oltre a normalizzare la funzionalità dello scalo, riduce l'impatto ambientale del traffico aereo.

I motori a basso regime provocano forti emissioni di inquinanti a causa della combustione incompleta: più i velivoli stazionano sui raccordi ed i piazzali con i motori accesi in attesa del **turno di decollo**, maggiori sono le quantità di emissioni gassose. In assenza della bretella le attese sul "Vespucci" sono continue e lunghissime, spesso oltre la mezz'ora o più; se ci fosse la bretella, si risparmierebbero ogni giorno ore di



La nostra protesta

Sulla questione dell'aeroporto abbiamo sempre formulato critiche costruttive. Sulle vicende del "masterplan" siamo stati vigili ma, per quanto possibile, ottimisti.

Ma adesso il nostro atteggiamento cambia. Basta leggere questo numero del notiziario per capire che è **tutto fermo**, che gli interventi per l'adeguamento dell'aeroporto non sono all'orizzonte, che la bretella di rullaggio è un miraggio. Siamo in fase di stallo in una congiuntura internazionale sfavorevole per il trasporto aereo con ripercussioni negative anche sul "Vespucci". Proprio ora occorrerebbe il massimo impulso allo sviluppo dell'aeroporto anche per dar fiducia ai privati che stanno correndo per la privatizzazione. Perciò, ora è alta e forte la **nostra protesta**.

Il "masterplan", o piano regolatore aeroportuale, è del 1997. Il sottosegretario all'ambiente Tortoli ha fatto sapere che l'ammissione del piano alla procedura della Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) è del 5 ottobre 2000. Il 24 ottobre 2001 la **commissione VIA** ha indicato al "proponente" (cioè l'AdF) gli approfondimenti necessari. Soltanto il 9 gennaio 2002 la commissione riceve la documentazione di approfondimento. Tortoli informa che per metà febbraio la procedura dovrebbe concludersi. Ma, alla fine di marzo (apprendiamo dalla stampa cittadina), arriva dalla commissione VIA una richiesta "scritta" di chiarimenti sui "conflitti urbanistici" con i "futuri insediamenti di Castello e sui problemi del rumore provocati dalla bretella di rullaggio (che invece noi dimostriamo, in questa stessa pagina, saranno attenuati). Ma c'è di più: manca il parere della **Regione**. Il Comune scrive alla Regione perché decida. La Regione risponde che l'AdF aveva "le nostre osservazioni che coincidono con quelle della commissione già da ottobre 2001".

Questo pasticcio sembra una congiura: i congiurati si rimpallano le responsabilità col risultato che tutto è fermo. E di questo "rimpallo" non si vede la fine, perché una cosa si capisce: che il piano di Castello, approvato dal Comune senza tener conto della compatibilità con l'aeroporto, è un problema vero, da noi più volte denunciato, che **pesa come un macigno** sull'aeroporto. Il piano è per ora soltanto un disegno urbanistico, ma se davvero le case di Fondiaria dovessero sorgere ad un centinaio di metri dalla rete di recinzione dell'aeroporto, ve li immaginate i comitati che immediatamente si costituirebbero? Ed avrebbero ragione, perché a Quaracchi le case c'erano prima dell'aeroporto, ma a Castello sorgerebbero dopo. Dunque si potrebbe ancora rimediare, ma quanto tempo ci vorrà?

Sorvoliamo poi sugli altri problemi che abbiamo posto: allungamento della pista e sottoattraversamento dell'autostrada. La risposta è "no, perché no". Non ci resta che protestare: contro il Ministero dell'Ambiente e contro le istituzioni. **Ritardi, inerzie, errori urbanistici**, di tutto un po'. Sembra che l'aeroporto non interessi a nessuno, né alle maggioranze di governo, né alle opposizioni.

Speriamo che qualcuno si svegli, magari per dirci che abbiamo torto. Non chiediamo di meglio. Ma per ora, purtroppo, abbiamo ragione.

Il Presidente

P.S. Dopo aver chiuso questo editoriale, abbiamo ricevuto le comunicazioni degli industriali pratesi e del presidente dell'Associazione Industriali di Firenze sulle iniziative assunte dalle **categorie economiche** nei confronti delle istituzioni. Ne diamo conto a pagina 7. Mentre ringraziamo i presidenti Maselli e Pontello per l'attenzione nei nostri confronti, dobbiamo attenuare il nostro pessimismo. Si tratta di iniziative importanti che potrebbero smuovere qualcosa. Aspettiamo dunque risposte chiare che mettano fine allo "**scaricabarile**" delle istituzioni.



emissioni gassose nell'area aeroportuale. Ecco perché la bretella inquina se non c'è e chi vi si oppone contribuisce ad inquinare la città.

Eppure la bretella, a Firenze, non si riesce a fare. Ancora oggi, a 2002 inoltrato, ne viene messa in dubbio la **fattibilità**, un po' per preoccupazioni ambientali (infondate), un po' per questioni urbanistiche (assurde). La tempistica indicata nel 2000 con la quotazione in borsa dell'AdF (bretella operativa nel 2002) è stata revisionata al giugno 2003, ma considerando che dal momento del via ufficiale (tutt'ora imprevedibile) sarà necessario oltre un anno tra appalti e lavori, anche la nuova scadenza è già saltata.



La Lufthansa, che ha appena potenziato il volo da Monaco, è il primo vettore straniero del "Vespucci" con i suoi 58 voli settimanali.

L'aeroporto... che non c'è

Prosegue la sistematica esclusione dell'aeroporto di Firenze da qualunque iniziativa riguardante le questioni urbanistiche ed infrastrutturali della città e della regione. Abbiamo denunciato questa singolare situazione tutta fiorentina quasi su ogni numero del notiziario, ma purtroppo gli spunti in tal senso sono pressoché giornalieri. Il **Comune di Firenze** ha aperto un apposito ufficio urbanistico per mettere a disposizione dei cittadini tutti i progetti

Cercasi voli

La ripresa ci sarebbe... se ci fossero i voli. Si può sintetizzare così la situazione del traffico dello scalo fiorentino, che continua a risentire dei pesanti tagli nei collegamenti seguiti alla crisi dello scorso anno. Alla ripresa della voglia di volare, del turismo e dei viaggi, infatti, non ha fatto ancora seguito un'adeguata ripresa dei voli. Con il nuovo orario entrato in vigore il 31 marzo, si sono avuti segnali contrastanti: **Meridiana** ha riattivato il terzo volo giornaliero per Londra, **Lufthansa** ha inserito la quarta frequenza giornaliera per Monaco.

Cancellato, invece, il volo per Ginevra della **Swisswings** a causa del fallimento della compagnia svizzera. Il volo per Bruxelles, ripreso dalla **SN Brussels Airlines** (nuova compagnia di bandiera belga), prosegue con una sola frequenza giornaliera invece delle quattro operate in precedenza dalla fallita Sabena (con una minore offerta per il "Vespucci" di oltre 150.000 posti l'anno!).

La **Swiss** (nuova compagnia di bandiera svizzera nata dal fallimento della Swissair inglobando la Crossair), ha invece confermato i voli giornalieri per Basilea e Zurigo. Luci ed ombre anche per i collegamenti nazionali: **Meridiana** ha riportato a due i voli giornalieri per Catania e Palermo; l'**Alitalia** ha ridotto ulteriormente i voli per Milano Malpensa, cancellando una frequenza giornaliera; **Air Sicilia**, ha cancellato



Le forze economiche per l'aeroporto

Associazione Industriali, C.I.A., Confartigianato, Confcommercio, Confesercenti, C.N.A., Lega delle Cooperative Toscane, Unione Agricoltori: tutte le categorie economiche di Firenze, unite, hanno levato la propria voce di protesta per la situazione di stallo in cui si trova il piano di sviluppo del "Vespucci". Con un documento comune firmato dai presidenti delle otto categorie e rivolto al presidente della Giunta Regionale Claudio Martini, è stato sollecitato alla Regione Toscana il pronunciamento necessario per completare l'iter della valutazione di impatto ambientale aperto ormai da un anno e mezzo. "Il progetto di sviluppo dell'aeroporto - si legge nel documento - contiene all'interno una serie di importanti miglioramenti infrastrutturali tra i quali il principale è la realizzazione della bretella di rullaggio, essenziale per essere all'altezza delle richieste di mercato".

Con la stessa forza ed autorevolezza è intervenuta da Prato l'**Unione Industriali** che ha sollecitato alla Regione Toscana "una rapida risposta al Ministero competente sulla valutazione d'impatto ambientale in modo da fare diventare operativo il piano aeroportuale", denunciando il pericolo della perdita di finanziamenti già disponibili da tanto tempo. Con un altro intervento rivolto al Direttore Generale dell'ENAC, invece, è stato sollecitato l'intervento del Ministero perché sia posto rimedio al paradossale stato di cose creato dalla decisione IATA di incorporare l'aeroporto di Pisa nella codifica di città dell'area urbana di Firenze (della questione parliamo a pagina 6). L'Unione denuncia "i disagi immaginabili per i malcapitati che, sbarcati inopinatamente a Pisa, si trovano a dover improvvisare trasferimenti non previsti a Firenze". Disagi che coinvolgono soprattutto i viaggiatori stranieri e penalizzano lo scalo fiorentino.



il volo giornaliero da Palermo avviato lo scorso ottobre. Restano totalmente scoperte importanti linee quali quelle cancellate nei mesi scorsi per Bari e Cagliari.

riguardanti il futuro infrastrutturale di Firenze: è disponibile il materiale su 34 opere (www.comune.firenze.it/opereinfrastrutturali.htm), ma non c'è alcuna traccia dei progetti del "Vespucci".

I sindacati **CGIL, CISL, UIL** hanno denunciato i problemi delle infrastrutture della Toscana: carenze, ritardi nell'attuazione dei progetti, conseguenze per l'economia e l'occupazione. Hanno toccato ogni punto, dalle strade ai porti, dalle ferrovie agli interporti, dalle tranvie alle autostrade, dalle stazioni ai parcheggi... ma niente abbiamo sentito sugli aeroporti. Eppure, quello aeroportuale è notoriamente il sistema di trasporto più carente della regione, a fronte di un'importanza strategica per la vita e l'economia della Toscana. Lo scalo fiorentino è probabilmente la più importante fonte di lavoro nata in regione negli ultimi quindici anni e la sua situazione di carenze e problemi funzionali va a colpire anche l'occupazione. Ogni volo in più o in meno incide sui posti di lavoro diretti e indiretti che ruotano attorno all'attività aeroportuale, e l'attuale evoluzione

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 30,00 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!

Università e aeroporto

"Mille metri di strada non portano da nessuna parte, mille metri di pista portano in tutto il mondo". Con questa affermazione il professor **Renzo Marzocchi**, docente del Dipartimento di Progettazione dell'Architettura dell'ateneo fiorentino, ha aperto l'incontro tra un gruppo di studenti della Facoltà di Architettura di Firenze ed esperti e tecnici aeronautici organizzato al "Vespucci" lo scorso marzo per confrontarsi sul "sistema aeroporto", la situazione del trasporto aereo e la questione aeroportuale fiorentina.

L'affermazione sintetica ed efficace del professor Marzocchi, promotore dell'incontro ospitato dall'AdF, fotografa perfettamente l'importanza strategica di una struttura aeroportuale per la vita di una città e di un territorio. Una struttura estremamente complessa nella quale concorrono aspetti tecnici, ambientali, economici e culturali, strettamente connessi alla realtà territoriale nella quale lo scalo si inserisce.

Dell'assetto del sistema del trasporto aereo ha parlato il professor **Federico Quaranta**, ex direttore generale di Civilavia. Quaranta ha delineato lo stato delle normative internazionali e l'organizzazione dell'aviazione civile italiana, incentrando poi l'attenzione sul "caso Firenze": un aeroporto che, proprio grazie allo sviluppo della tecnologia aeronautica, ha potuto conoscere un grande sviluppo superando le tante difficoltà che ne hanno sempre caratterizzato la storia. **Giorgio Morales**, ex-sindaco di Firenze e presidente dell'Associazione "V. Giannotti", ha ripercorso l'evoluzione storica della questione aeroportuale fiorentina: dai primi voli nei prati del Campo di Marte, alla nascita dello scalo di Peretola; dalla nascita ed il tramonto del progetto per il nuovo scalo di San Giorgio a Colonica, fino al definitivo rilancio dell'attuale "Vespucci" nonostante il tormentato iter politico-burocratico che frena ogni intervento aeroportuale.

Il funzionamento della "macchina aeroporto" è stata illustrata da **Alberto Basile**, direttore dello scalo. Tre sono le linee guida nella gestione dello scalo: la sicurezza, nei due aspetti della "safety" (sicurezza del volo) e "security" (ordine pubblico); la protezione ambientale, con particolare attenzione alla questione rumore; la qualità dei servizi per pubblico e operatori aeroportuali. **Luigi Alterisio**, ex-direttore del Centro di assistenza al volo di Firenze, ha parlato del ruolo dell'assistenza al volo dal punto di vista della sicurezza e della regolarità, ricordando il grosso piano di investimento dell'Ente Nazionale Assistenza al Volo in atto da diversi anni sul "Vespucci" (impianti tecnici, SALS, centre-line, ILS, blocco tecnico). Nell'occasione è stato annunciato la consegna dei lavori - il 21 marzo - per l'installazione del radar.

L'architetto **Paolo Moschini** dell'AdF ha illustrato le linee del piano di sviluppo aeroportuale, ricordando, tra gli interventi principali, la costruzione della bretella di rullaggio, l'ampliamento dell'aerostazione, dei piazzali e dei parcheggi. I problemi di coordinamento con la pianificazione urbanistica dell'area di Castello, rendono purtroppo ancora difficile prevedere quando queste opere potranno essere realizzate.

dei voli del "Vespucci" è piuttosto preoccupante. I sindacati quindi dovrebbero essere i primi a sollecitare con fermezza la soluzione dei problemi dello scalo.

2 pesi e 2 misure

Siamo ormai abituati alla politica dei "due pesi e due misure" che ha sempre caratterizzato tanti aspetti della questione aeroportuale fiorentina, quindi niente più può meravigliarci. E' però interessante farsi un giro attorno all'aeroporto, tra Firenze e Sesto Fiorentino, per ammirare i **cantieri aperti** che stanno modificando il volto della piana: nuove strade, rotonde, svincoli, capannoni, centri commerciali, edifi-

ci direzionali, ecc., ecc. Consigliamo, in particolare, di percorrere la strada che da viale XI agosto raggiunge Sesto passando dietro la rete dell'aeroporto.

Lungo la suddetta via c'è, per chilometri, un unico enorme cantiere per le opere connesse alla realizzazione della nuova **Ipercoop**. Tra le altre, si sta spostando il viale, mentre sono in atto enormi movimenti di terra. Naturalmente, è tutto giustificato ed utile. Ma passando da quelle parti, non si può non pensare al dramma ambientale-urbanistico-politico-burocratico che scoppia attorno a qualunque progetto del "Vespucci" che comporti il minimo interessamento di qualche metro quadro di campi incolti oltre la rete di recinzione aeroportuale. Ma si sa, a Firenze, l'aeroporto è un'altra cosa...

Masterplan: Pisa "OK"

Mentre Firenze sta a guardare, prosegue l'approvazione dei masterplan degli altri scali nazionali da parte del ministero dell'Ambiente. Il **23 gennaio** l'OK è arrivato anche per il piano dell'aeroporto di Pisa. Tra le altre opere, prevede l'ampliamento del settore civile in aree esterne allo scalo, con l'abbattimento di alcune abitazioni.

Il piano del "Galilei" era stato presentato pubblicamente fin dal 1997 con un convegno alla presenza di autorità locali, regionali e nazionali ospitato nella sede della **Primaziale**, in piazza dei Miracoli, a sottolineare lo stretto legame tra l'aeroporto e la città di Pisa. Sullo scalo è in atto anche il grande piano di ampliamento verso sud per la realizzazione di nuove strutture militari.



Un'anticipazione grafica di come si presenterà la zona civile dell'aeroporto di Pisa al termine degli interventi previsti dal masterplan. Interventi ancora più importanti, che amplieranno sensibilmente i confini dello scalo (gli espropri sono quasi conclusi), sono previsti nella parte militare.

Aeroporto

Anno 6 - Numero 2
N° progressivo 19 - Aprile-Giugno 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