



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

Responsabilità

Finalmente - viene da dire - è scoppiato il bubbone dell'aeroporto. Dopo anni di calma piatta, che noi flebilmente abbiamo cercato di turbare, divampano le polemiche e si aprono pubblicamente **squarci di verità**. Da anni il masterplan (bretella di rullaggio, aerostazione, parcheggi e quant'altro) attende di essere approvato. Prima dell'estate, la Commissione del Ministero dell'Ambiente, competente ad emettere la VIA (Valutazione d'Impatto Ambientale), formula alcune osservazioni, tra cui quella sul piano di Castello, sconsideratamente varato senza tener conto dell'esigenza dell'aeroporto, per la vicinanza delle future costruzioni alla pista di volo. Non conosciamo le carte e non possiamo essere precisi come vorremmo, ma in buona approssimazione si può ricostruire la vicenda complessiva.

L'AdF (la società di gestione) trasmette al Ministero le sue controdeduzioni. Ma su di esse occorrono i pareri degli enti locali interessati e della Regione. Il Comune di Firenze, nel suo parere, assicura che il piano di Castello verrà reso compatibile con l'aeroporto (e non viceversa, perché l'aeroporto c'è già, mentre il piano è tutto da realizzare). La Regione invece non invia **nessun parere**. Anzi, da quel che si legge sui giornali, non trasmette neppure la relazione dell'Autorità di bacino sulla situazione idrogeologica. La Commissione ministeriale non aspetta né sollecita il parere della Regione e invia nei giorni scorsi una serie di osservazioni reiterando quelle precedenti sulle quali - afferma il Presidente dell'AdF - aveva già ricevuto le risposte. Vogliamo provare a dare i voti, naturalmente scherzando?

AdF: ha adempiuto a quanto doveva e sembra l'unica a credere nello sviluppo dell'aeroporto, anche se con qualche timidezza. Voto 7.

Comune di Firenze: ha chiarito la questione del piano di Castello con tempestività, ma si è soprattutto distinto per il suo silenzio e per il no all'interramento dell'autostrada. Voto 6 meno meno.

Regione Toscana: non si capisce se ci siano stati imbrogli burocratici o volontà politica di bloccare tutto. Voto 5 meno.

Ministero dell'Ambiente: è tornato su questioni che sembravano chiarite; in ogni modo è netta la sensazione che voglia frapporre ostacoli. Voto 5 meno.

Scherzi a parte, da tutto questo pasticcio potrebbe adesso venire qualche motivo di ottimismo. Ormai nessuno potrà tirarsi indietro dalle sue responsabilità. Vedremo. Ma occorre **far presto**: in questo numero del notiziario pubblichiamo i dati sui passeggeri che dimostrano come l'aeroporto di Firenze abbia risentito più degli altri la crisi prodotta dall'attentato dell'11 settembre e stia recuperando terreno più lentamente degli altri scali italiani. Abbiamo già scritto che ciò si spiega con la **minore flessibilità** del "Vespucci" a causa delle sue infrastrutture. La pista corta non consente l'impiego di aerei più grandi, la mancanza della bretella di rullaggio non permette di accogliere più voli nelle fasce orarie migliori.

Un'ultima annotazione. Non sappiamo che fondamento abbia l'ipotesi, apparsa di recente sulla stampa, di una pista parallela all'autostrada. Non sarebbe una novità, ma non vorremmo che diventasse un **diversivo** per bloccare ancora il masterplan. Va ripetuto comunque che la pista così com'è, senza allungamento e senza interrimento dell'autostrada non consentirà nel futuro l'impiego dei nuovi jet regionali. Ma allora delle due l'una: o si interviene sull'attuale pista o se ne fa un'altra: Ma anche su questo non c'è tempo da perdere.

Il Presidente

Aeroporto e Castello

Il Comune di Firenze si è impegnato a modificare il piano di Castello per rendere compatibili col masterplan del "Vespucci" gli insediamenti più prossimi al confine aeroportuale. La decisione, resa ora pubblica ed ufficiale, rappresentava una **scelta obbligata** per sanare l'assetto urbanistico delineato nel 1997 ignorando totalmente l'esistenza dell'aeroporto che, se confermato, avrebbe bloccato sia i progetti aeroportuali che quelli di Castello.

Sulle pagine di questo notiziario ed in ogni intervento fin dal 1996 la nostra Associazione aveva denunciato con forza l'insensatezza di tale assetto prima, durante e dopo la sua messa a punto, quindi non possiamo che plaudire all'attuale scelta del Comune di Firenze. Adesso però, nella messa a punto di ogni altro nuovo progetto della piana, si tenga conto di tutte le questioni inerenti l'aeroporto ancora irrisolte a cominciare, naturalmente, dall'**emergenza pista**, cioè l'esigenza immediata di una pista più lunga per garantire un futuro allo scalo.

Sotto: la tabella evidenzia le difficoltà dell'aeroporto di Firenze nella ripresa del traffico rispetto agli altri scali italiani.

Variazione passeggeri 2002/2001

| | Aeroporto Firenze | Media nazionale |
|-----------|-------------------|-----------------|
| Gennaio | -16,0% | -11,6% |
| Febbraio | -10,6% | -4,5% |
| Marzo | -14,8% | -2,9% |
| Aprile | -13,6% | -5,8% |
| Maggio | -11,0% | -2,8% |
| Giugno | -7,7% | -6,0% |
| Luglio | -11,2% | -5,1% |
| Agosto | -11,5% | -0,1% |
| Settembre | -4,3% | +3,6% |
| Ottobre | +7,6% | +23,9% |
| Novembre | +14,7% | +25,2% |
| Dicembre | +11,0% | +23,2% |
| Gen-Dic | -6,9% | +1,7% |



Il jet regionale CRJ200 da 50 posti della compagnia di bandiera spagnola Iberia utilizzato per aprire i voli da Barcellona e Madrid per Pisa e Bologna. Il vettore ha dovuto rinunciare ad aprire i collegamenti con Firenze a causa della scarsa lunghezza della pista ed ha ripiegato sull'aeroporto di Pisa.

A. CINI

Voglia di volare

Abbiamo raccontato molte volte, su queste pagine, i progetti che stanno interessando tutti i principali scali nazionali, in contrasto con la situazione di immobilismo e disinteresse che caratterizza il sistema aeroportuale toscano. Ma la "voglia di volare" sconosciuta dalle nostre parti si sta diffondendo un po' ovunque, dai più piccoli scali ai centri minori del paese. Non si tratta dell'esplosione di un'improvvisa passione aeronautica, ma della consapevolezza

dell'importanza strategica dei collegamenti aerei per la vita di un territorio. Su iniziativa delle amministrazioni locali, che supportano consorzi di gestione ed operatori, molti piccoli aeroporti stanno varando studi di fattibilità e piani di sviluppo per trovare la dimensione e la forma migliore per inserirsi nella rete dei collegamenti aerei. Tra questi, Fano, Foligno, L'Aquila Preturo, Latina, Lecce San Cataldo, Trento Mattarello, Vercelli. Un piano di sviluppo è stato varato perfino per Pavullo nel Frignano, campo di volo in erba a 700 metri di altezza sull'Appennino modenese, che sarà potenziato per creare un aeroporto piccolo ma funzionale a supporto del turismo e dell'economia della zona. Di fronte a tanta intraprendenza emiliana, viene da pensare alle croniche difficoltà di collegamenti per la corrente rete stradale che caratterizza il nostro versante dell'Appennino, evidenziate anche nella conferenza della montagna promossa in dicembre dalla Regione Toscana.

A cavallo tra Versilia e Lunigiana troviamo un altro bell'esempio della diversità toscana nel modo di rapportarsi con la questione aeroporti. Da una parte, nella nostra regione, abbiamo il piccolo scalo di Massa Cinquale che da anni è oggetto di una vera e propria campagna demonizzatrice da parte degli amministratori locali che vorrebbero chiudere la struttura, ritenuta inutile e dannosa, e sfruttare diversamente i preziosi terreni in riva al mare. Ad una ventina di chilometri di distanza, in

Il gran fermento in atto nel settore aeroportuale sta facendo nascere o "rinascere" strutture di volo in ogni angolo del paese, Toscana esclusa.

Liguria, le autorità locali hanno varato un piano di sviluppo per il piccolo aeroporto di Luni Sarzana ritenuto essenziale per supportare le attività economiche del territorio (è previsto un allungamento della pista di circa

porto veneziano abbiamo già parlato in passato: il Comune ha varato un piano per ristrutturare le palazzine anni trenta e rilanciare l'aviazione generale in supporto alle attività artistiche e culturali che si svolgono al Lido (biennali del cinema e dell'architettura, mostre, ecc.). A Torino è in atto il piano di recupero del vecchio scalo "Edoardo Agnelli", di proprietà della FIAT: gli enti locali, in accordo con l'ente organizzatore delle Olimpiadi invernali del 2006, intendono trasformare la struttura in un vero e proprio "city airport" con vari interventi di potenziamento, alcuni dei quali già in corso. Tra gli altri, è previsto l'allungamento della pista di circa 400 metri.

L'eredità di piste lasciate dagli eventi bellici e da passate esigenze militari si sta trasformando in una grande opportunità per la Puglia: sono in corso vari studi di fattibilità per convertire le vecchie strutture ad uso dell'aviazione civile e potenziare così il sistema aeroportuale regionale. Un simile recupero è in corso a Comiso, in Sicilia, dove la vecchia base NATO vicino a Ragusa sta diventando l'ottavo scalo della regione. Nella stessa Sicilia procede la messa a punto dei progetti per nuovi aeroporti a Gela ed Agrigento. Nuovi piccoli

scali sono in progettazione anche in Calabria, nelle zone di Scalea (è già in costruzione un'aviosuperficie), Luzzi e Sibari. La Basilicata, finora una delle due regioni italiane senza aeroporti assieme al Molise, si è appena dotata di un'aviosuperficie, realizzata recuperando una vecchia pista privata dell'ENI a Pisticci (Matera), destinata a diventare entro il 2003 il primo vero aeroporto della regione. Altri progetti sono allo studio a Grumento, Metaponto e Potenza. A Termini l'amministrazione comunale ha realizzato un'aviosuperficie con l'obiettivo di trasformare poi la struttura in scalo cittadino. Un progetto simile è in corso ad Ascoli Piceno. La casistica potrebbe continuare a lungo, da nord a sud, dal Tirreno all'Adriatico... saltando la Toscana.



Sopra: la nuova aerostazione dell'aeroporto di Salerno Pontecagnano che è in corso di potenziamento per affiancare quello di Napoli. In alto: anche l'aeroporto di Lecce Lepore San Cataldo ha in corso un piano di sviluppo per l'apertura al traffico commerciale.

500 metri). Piani di recupero e sviluppo stanno interessando anche gli aeroporti "storici" delle grandi città, declassati a ruoli secondari con l'apertura dei nuovi grandi scali ma sempre mantenuti in vita. I casi più importanti sono attualmente quelli di Venezia San Nicolò e Torino Aeritalia. Del piccolo aereo-

Senza memoria

Il difficile rapporto della nostra regione con la questione delle infrastrutture aeroportuali non si esplicita "solo" con i cronici problemi di Firenze, le difficoltà di Marina di Campo o Siena, la minaccia di chiusura che incombe su Massa Cinquale, ma anche con la cancellazione delle memorie storiche dell'aviazione toscana: il vecchio aeroporto di Pontedera, utilizzato fino a pochi anni fa dagli aerei privati della Piaggio, è stato dismesso e riconvertito ad area industriale; l'area dell'ex-campo di volo di Pistoia, non più attiva dalla seconda guerra mondiale ma ancora esistente nelle carte aeronautiche nazionali con le sue coordinate, è stata appena destinata a nuovi insediamenti; l'idroscalo di Orbetello, un vero e proprio pezzo di storia dell'aviazione mondiale, versa abbandonato in stato di totale degrado.

Alberghi e aeroporti

A cosa potrà mai servire un albergo in aeroporto? Il quesito fu posto dall'assessore all'urbanistica in risposta a chi chiedeva al Comune di Firenze la ragione del taglio del piccolo albergo previsto dal masterplan del "Vespucci". Per chiarirsi le idee basterebbe **guardarsi attorno**. L'ultimo istruttivo esempio viene da Napoli, dove all'interno dell'area aeroportuale di Capodichino lo scorso settembre è stato inaugurato il Charming International Hotel, un piccolo albergo a quattro stelle con 13 camere gestito dal gruppo Welcom Inn. La struttura è stata realizzata recuperando e ristrutturando un casolare del diciannovesimo secolo situato su un'area di 452 mq che la GESAC, gestore dello scalo, ha appositamente rilevato dal Consorzio Trasporti Pubblici. In precedenti numeri di "Aeroporto" avevamo già raccontato altri casi, come il progetto in corso a Venezia per la realizzazione presso l'aeroporto "Marco Polo" di un albergo da 350 camere ed annesso centro congressi nell'ambito del piano da 90 milioni di euro studiato dall'architetto americano Frank O'Gery. Detto questo, rivolgiamo nuovamente il quesito ai rappresentanti di Palazzo Vecchio: **perché** il "Vespucci" non deve avere il suo piccolo albergo?

Un ATR.72 della compagnia greca Olympic Airways al "Vespucci" in occasione di un volo charter. Il collegamento di linea Firenze-Atene non può essere attivato per le penalizzazioni al carico degli aerei imposte dalla pista troppo corta.



M. IAPROSSI

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

QUOTA ASSOCIATIVA 2003

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!



AEROPORTO DI GENOVA

Atene

Nei mesi scorsi è stato siglato in Palazzo Vecchio un patto di gemellaggio tra Firenze ed Atene comprendente accordi di collaborazione in vari campi, dall'arte alla cultura, dall'economia allo sport (sono previste importanti iniziative in occasione dell'Olimpiadi di Atene del 2004). Peccato che le due delegazioni non abbiano potuto affrontare il **tema più naturale** per due città che si promettono intensi scambi e collaborazioni: i collegamenti, natu-

Lo Sheraton dell'aeroporto di Genova sorge a pochi metri dall'aerostazione. Sono sempre più numerosi gli scali aerei che si dotano di alberghi per incrementare la gamma di servizi offerti all'utenza.

ralmente aerei. Atene si sarebbe presentata con il nuovo aeroporto di Spata, aperto nel 2001, Firenze avrebbe dovuto mettere sul piatto la mini-pista del "Vespucci" che non consente di raggiungere la capitale greca per le eccessive limitazioni di carico cui sarebbero soggetti, su una tratta così lunga, anche i BAe.146 per la pista troppo corta (in passato varie compagnie hanno studiato il collegamento rinunciando all'attivazione). **Senza megalomanie** (nessuno vuol competere con lo scalo di una capitale), anche questa occasione di confronto con Atene dovrebbe far capire quanto sia importante un aeroporto più efficiente per il ruolo internazionale della nostra città.

Pubblicità ingannevole

Il giochino del codice IATA unico per gli aeroporti di Pisa e Firenze ha colpito ancora: lo sbarco al "Galilei" di Pisa della nuova compagnia "low cost" francese Air Lib Express è stato accompagnato da una campagna pubblicitaria che propagandava Firenze come città servita. Il fatto ha **tratto in inganno** molte persone che credevano che il nuovo volo per Parigi Orly, offerto a prezzi stracciati, partisse dal "Vespucci" di Firenze (abbiamo raccolto anche noi direttamente testimonianze in tal senso). Si tratta solo dell'ultimo esempio dei problemi che si ripetono dal 1999, cioè da quando la compagnia "low cost" Ryanair, con la benedizione delle autorità aeroportuali di Pisa e la colpevole "disattenzione" degli altri enti ed autorità toscane e fiorentine, riuscì a far riconoscere lo scalo pisano quale struttura rientrante nell'area metropolitana di Firenze. Una **grave forzatura** della realtà cui però pare ancora difficile porre rimedio.

Questione IATA

Torniamo per la terza volta sull'incredibile questione del riconoscimento da parte della IATA dello scalo di Pisa quale aeroporto dell'area metropolitana di Firenze. La vicenda, che continua a creare confusione tra i passeggeri diretti nell'area fiorentina e pratese, ancora non si risolve ma si arricchisce di nuove puntate. Proponiamo questa volta un brano della lettera scritta dallo studio di "Avvocati e dottori commercialisti" che assistono la compagnia "low cost" Ryanair, principale ispiratrice della vicenda, in risposta ad un articolo apparso sulla rivista specializzata JP4 Mensile di Aeronautica e Spazio, che aveva ricostruito la vicenda. E' interessante notare come Ryanair sostenga di essersi mossa nel rispetto delle norme vigenti, che prevedevano come sufficiente il parere di una sola delle parti coinvolte (cioè quello delle autorità di Pisa) e come, in conseguenza di quanto avvenuto in Toscana, gli organismi internazionali (la IATA) abbiano deciso di cambiare quelle norme perché un simile caso non si ripeta più!

Ryanair: "(...) A onor e verità di cronaca, la procedura che ha determinato la creazione di un'unica area metropolitana denominata FLR si è svolta secondo lo schema previsto dalla vigente risoluzione IATA n.763, col pieno rispetto, quindi, dei criteri partecipativi e di trasparenza che prevedono la previa consultazione e consenso delle autorità aeronautiche nazionali, dei vettori e degli operatori aeroportuali. Il "blitz", come definito dal giornalista nell'articolo in oggetto (JP4 Mensile di Aeronautica, settembre 2002, ndr), semmai è quello che ha subito Ryanair col provvedimento prot. n.320557 del 28 gennaio 2002 della Direzione generale dell'ENAC con il quale si disponeva (rectius: "ordinava"), entro dieci giorni il ripristino dello status quo ante, senza rispettare alcuna previa procedura consultiva ai soggetti interessati. Peraltro, proprio tale illegittimo provvedimento è stato immediatamente impugnato dalla mia Assistita (e non come erroneamente indicato dalla SAT), dinanzi al TAR del Lazio, che con sentenza del 23 maggio u.s. ne ha dichiarato l'annullamento (...)".

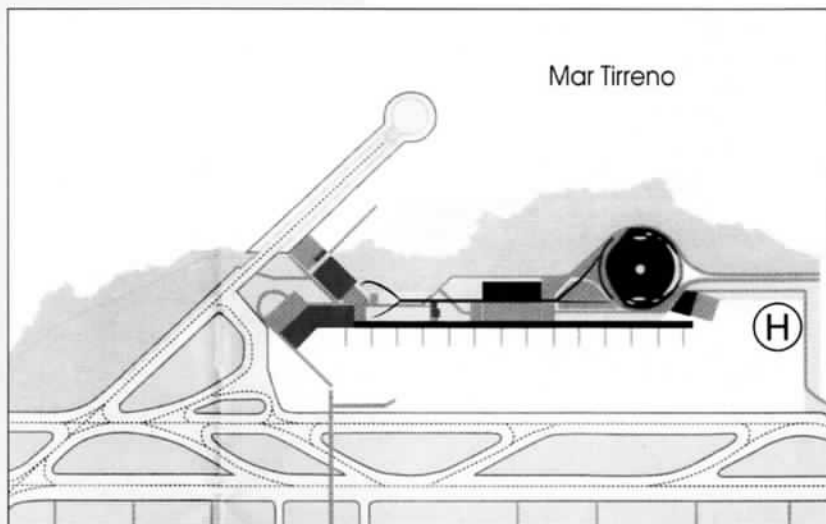
JP4 Mensile di Aeronautica: "Prendiamo atto che la procedura per l'accorpamento dei codici sia stata svolta secondo la normativa. Rimane il fatto che l'operazione è stata portata a termine all'insaputa di una delle due parti (l'aeroporto di Firenze, come ampiamente testimoniato dai suoi vertici) e che la stessa parte, appoggiata dagli enti locali, ENAC e alcune compagnie aeree, si è immediatamente attivata per il ripristino della situazione precedente. Va anche detto che la citata "vigente risoluzione IATA n.763", era vigente all'epoca della vicenda, ma che, proprio in seguito a quanto è avvenuto in Toscana, la IATA stessa dal 1° gennaio 2000 ha modificato tale norma, introducendo dei criteri di maggiore trasparenza che adesso prevedono un diretto coinvolgimento di tutte le realtà interessate. In parole povere, oggi un'operazione del genere non sarebbe più possibile! In merito all'annullamento del provvedimento dell'ENAC da parte del TAR del Lazio, ci risulta che la motivazione sia legata a carenza di istruttoria e non a considerazioni di merito e presumiamo che, una volta fatto fronte alle carenze indicate, la procedura possa ripartire (...)".



Allungamento sul mare

Per un aeroporto, il nostro, che si blocca di fronte ad un fosso di qualche metro usato come scusa per impedire l'allungamento della pista, ce n'è un altro che pur di allungare cerca spazio in mare. Succede allo scalo "Falcone e Borsellino" di Palermo, dove il piano di sviluppo in atto prevede il riempimento di un tratto di mare oltre la testata 02 per creare lo spazio necessario ad allungare la pista minore, attualmente di 2.175 metri. L'aeroporto palermitano dispone di un'altra pista di 3.420 metri, mentre lo scorso anno la bretella di rullaggio è stata potenziata e riqualificata come terza pista di volo di 2.620 metri utilizzabile in caso di necessità.

Particolare del piano di sviluppo dell'aeroporto "Falcone e Borsellino" di Palermo. Si noti il tratto di allungamento di una delle piste da realizzarsi sul mare. L'intervento è stato programmato sia per incrementare l'operatività degli aerei, sia per aumentare i margini di sicurezza dello scalo.



Aeroporto

Anno 7 - Numero 1
N° progressivo 22 - Gennaio-Marzo 2003

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