



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

Paura di volare

"Regione Toscana e Comune di Firenze intervengono per risolvere i problemi dell'aeroporto di Firenze": è il titolo della conferenza stampa tenutasi al "Vespucci" lo scorso 6 febbraio. Si prospettava un **evento storico**: per la prima volta, a nostra memoria, le due massime istituzioni toscane si mobilitavano per illustrare iniziative e progetti per il "Vespucci". Finalmente l'occasione per fare chiarezza una volta per tutte sui tanti problemi dello scalo fiorentino. Almeno così pensavamo.

La conferenza stampa si è esaurita invece in un duro attacco contro gli enti romani sul problema della convenzione per la gestione dello scalo (poi risolto) e sui ritardi nell'installazione dell'ILS. Diciamo subito che, in entrambi i casi, si trattava di questioni importanti, per troppo tempo in attesa di soluzione, e di solleciti più che benvenuti. Da Regione Toscana e Comune di Firenze ci aspettavamo però anche **risposte** alle tante questioni aperte che dipendono dagli enti locali come il piano regolatore aeroportuale, i relativi finanziamenti, l'apertura della SAF ai privati, l'interramento dell'A11.

Aspettavamo spiegazioni, ad esempio, sull'esclusione del "Vespucci" dal protocollo regionale per il Giubileo: si resta interdetti, infatti, nel sentir lanciare accuse per la scarsa attenzione di Roma per lo scalo fiorentino e constatare poi che gli stessi enti locali considerano strutture prioritarie per la regione gli aeroporti di Pisa, Grosseto e Siena ma non quello di Firenze. Su tutto questo non è stata spesa una parola ed anzi, il tentativo di saperne di più è stato bruscamente liquidato con un **"questa non è la sede adatta"**. E quale dovrebbe essere la sede adatta se non una conferenza stampa indetta per parlare dell'impegno di Comune e Regione per l'aeroporto?

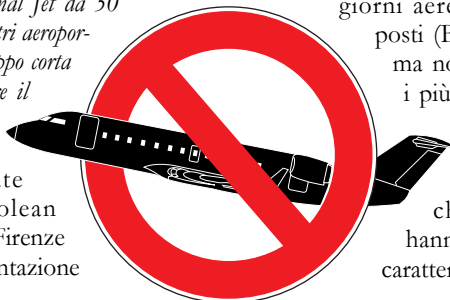
Un'atteggiamento simile non poteva che confermare le nostre preoccupazioni per il "Vespucci". Sconcerta la mancanza di chiarezza e il senso di disagio che emergono ogni volta che si affronta il tema aeroporto. Per le altre infrastrutture, l'Alta Velocità, le opere ferroviarie e viarie si pensa in grande, con progetti anche molto complessi da centinaia o migliaia di miliardi sostenuti nei vertici locali e romani e promossi dall'amministrazione comunale con mostre e presentazioni pubbliche. Per l'aeroporto viene attuata una **politica di basso profilo**: l'aeroporto sembra essere una sorta di "tabù", un argomento scomodo del quale parlare il meno possibile e preferibilmente sottovoce.

Eppure il "Vespucci", per i suoi riflessi positivi sull'economia fiorentina e toscana, per il favore dimostrato dall'utenza, per le sue caratteristiche ambientali positive, per le potenzialità ancora da valorizzare, dovrebbe essere motivo d'orgoglio per la città e la regione, un **fiore all'occhiello** con cui presentarsi sullo scenario europeo. Le istituzioni locali hanno tutti i mezzi e l'autorità per far fruttare questo patrimonio nell'interesse di tutti. Perché tarparsi le ali?

Il Presidente

Pista corta... ...niente Canadair

"Abbiamo verificato la possibilità di impiegare a Firenze il Canadair Regional Jet da 50 posti, come facciamo negli altri aeroporti italiani, ma la pista è troppo corta e abbiamo dovuto utilizzare il turboelica DASH-8": sono le parole di **Herbert Kühr**, route manager della Tyrolean Airways intervenuto a Firenze in occasione della presentazione



dei nuovi voli per Vienna. Nel n°1 di "Aeroporto" avevamo parlato del grave problema della **scarsa lunghezza della pista** fiorentina e della conseguente assurdità: al "Vespucci" operano tutti i giorni aerei capaci di 80-100 posti (Bae. 146 e Avro RJ), ma non possono operarci i più piccoli jet regionali da 50 posti (come i Canadair Regional Jet CRJ-100 e 200) che purtroppo non hanno le stesse spiccate caratteristiche di decollo.

Si tratta di una situazione molto grave e penalizzante per il futuro dell'aeroporto di Firenze in quanto questi aerei sono sempre più diffusi. I **vettori** che impiegano i Canadair Regional Jet CRJ-100 e 200 (venduti finora in oltre 350 esemplari) su aeroporti italiani sono Adria Airways, Air France, Air Littoral, Austrian Airlines, British Airways, Lauda Air, Lufthansa e Tyrolean Airways.

Gestione globale

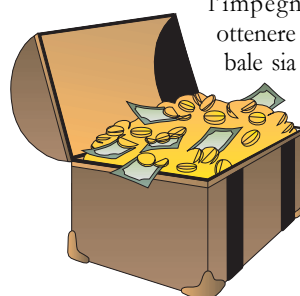
La Corte dei Conti ha finalmente registrato il **decreto del ministro** dei Trasporti che concede alla SAF la gestione globale dell'aeroporto, in attesa dell'adozione dei regolamenti della legge che regolarizzerà



definitivamente la questione. Giunge così finalmente a conclusione una vicenda che si trascinava da anni e che aveva portato a momenti di forte tensione tra Firenze e Roma culminati nell'ultimatum lanciato nella conferenza stampa del febbraio scorso dal presidente della Regione Chiti e dal sindaco Primicerio. Con la gestione globale la SAF incasserà circa **nove miliardi** l'anno tra tasse d'imbarco pagate dai passeggeri e diritti aeroportuali pagati dalle compagnie aeree ed avrà, con questi fondi, una capacità di manovra finora impossibile.

La felice conclusione della vicenda, arrivata ad un solo mese e mezzo dalla forte presa di posizione di Comune e Regione, dimostra che quando a livello locale c'è davvero la volontà di raggiungere un obiettivo, l'obiettivo può essere raggiunto. Ci chiediamo cosa potrebbe essere oggi l'aeroporto di Firenze se la stessa tenacia e unitarietà d'intenti mostrata in questo caso verso Roma fosse stata espressa dai nostri amministratori anche per risolvere i tanti **problemi "locali"** del "Vespucci". Speriamo davvero che

l'impegno profuso per ottenere la gestione globale sia solo il punto di partenza e non un fatto episodico.



La questione Giubileo

"Dentro o fuori dal Giubileo?" ci chiedevamo nel precedente numero di "Aeroporto" a proposito dell'opportunità di ottenere fondi straordinari per il "Vespucci". La **commissione romana** ha sciolto il dilemma escludendo tutti gli aeroporti dai finanziamenti previsti dalla legge 7 agosto

1997 n°270 per gli interventi fuori Lazio. Una decisione quantomeno discutibile considerando che il decreto ministeriale contenente i criteri per la selezione delle richieste attribuiva "prioritaria importanza", tra le altre,



alle proposte d'intervento localizzate "nei principali porti, aeroporti e nodi ferroviari, qualora costituiscano poli strategici per l'interscambio dei flussi di pellegrini" (art. 4, comma 1, lettera "d").

Se c'era un'infrastruttura che rispondeva in pieno a tutti i requisiti era proprio il "Vespucci", scalo a servizio del maggiore polo di attrazione, dopo Roma, per l'evento giubilare e aeroporto italiano col maggiore divario tra il traffico, esistente e previsto, e la sua capacità ricettiva. Invece, niente da fare: nessuno dei **1.884 miliardi** di lire stanziati per le opere "fuori Lazio", dei quasi 300 destinati alla Toscana e degli oltre 100 toccati a Firenze, è andato a opere aeroportuali.

Svaniti i finanziamenti, il caso Giubileo lascia però in eredità l'ennesima **pagina nera** nella storia dell'aeroporto di Firenze. Resta infatti il pasticciaccio tutto fiorentino confezionato attorno ai progetti per il "Vespucci". Resta soprattutto l'unica certezza del protocollo regionale, frutto di anni di incontri tra tutte le istituzioni civili e religiose toscane, che ha sancito come prioritari per la Toscana gli aeroporti di Pisa, Grosseto e Siena ma non lo scalo di Firenze.

Sollecitato sulla questione, il sindaco

Primicerio ha spiegato in consiglio comunale che l'inserimento o meno delle opere nel protocollo regionale è dipeso solo dalle scelte della Regione. Il presidente della giunta regionale **Chiti** ha replicato precisando che il mancato inserimento del "Vespucci" nel protocollo regionale

deriva unicamente dal fatto che nessun progetto della SAF è stato trasmesso alla Regione, né è stato presentato dal Comune di Firenze o dalla Provincia, al contrario di quanto hanno fatto invece le rispettive

amministrazioni locali per gli aeroporti di Pisa, Siena e Grosseto. La **mancanza di segnalazioni** per il "Vespucci" da parte delle istituzioni fiorentine aveva indotto gli uffici regionali a ritenere che la SAF non avesse progetti rispondenti alle prescrizioni della legge. Ogni commento ci pare superfluo...

Vogliamo solo ricordare che l'Associazione "V. Giannotti" fin dal dicembre 1995, col documento preliminare alla sua costituzione, aveva invitato gli enti competenti a **predisporre i progetti** per gli interventi più urgenti per essere pronti a cogliere ogni occasione di finanziamento che si fosse presentata in vista del Giubileo e non solo. La vicenda meriterebbe ancora molte riflessioni ma preferiamo stendere su tutto il classico "pietoso velo di silenzio" e guardare avanti perché se il capitolo Giubileo ormai si è chiuso, restano intatti i problemi dello scalo che, al di là di qualunque protocollo, devono essere risolti al più presto, non solo e non tanto per il Giubileo ma per la normale attività di tutti i giorni.

Se i cinque progetti per il "Vespucci" indicati dalla SAF sono stati presentati comunque in altra forma a Roma lo scorso

21 novembre, vuol dire che per la

bretella di rullaggio, l'aerostazione, il piazzale aeromobili esistono da allora **progetti concreti** con scadenze precise per l'avvio e il termine dei lavori entro il 31 ottobre 1999. Cerchiamo di realizzarli in ogni modo.

"Protocollo d'intesa fra Regione Toscana, Conferenza Episcopale Toscana, Amministrazioni pubbliche e Enti religiosi della Toscana in ordine agli interventi per il grande Giubileo del 2000":

Aeroporto di Pisa

Ente proponente: Società Aeroporto Toscano. **Descrizione:** adeguamento terminal passeggeri per evitare situazioni di congestione e disagi in relazione al previsto incremento del volume di traffico. **Costo complessivo:** 8 miliardi. **Quota di cofinanziamento:** 1,6 miliardi. **Finanziamento richiesto:** 6,4 miliardi. **Inizio lavori:** 30/11/98. **Fine lavori:** 30/9/99. **Piena funzionalità:** 31/10/99.

Aeroporto di Siena

Ente proponente: Consorzio Aeroporto di Siena. **Descrizione:** creazione di servizi di base per assistenza e sicurezza del nucleo operativo di protezione civile. **Costo complessivo:** 3,298 miliardi. **Quota cofinanziamento:** 0,3 miliardi. **Finanziamento richiesto:** 2,998 miliardi. **Inizio lavori:** 10/7/98. **Fine lavori:** 10/1/99. **Piena funzionalità:** 20/3/99.

Aeroporto di Grosseto

Ente proponente: Società Esercizio Aeroporto Maremmano. **Descrizione:** realizzazione dell'aerostazione con piazzale di sosta degli aerei. **Costo complessivo:** 2,8 miliardi. **Quota cofinanziamento:** 1,6 miliardi. **Finanziamento richiesto:** 1,2 miliardi. **Inizio lavori:** 1/9/98. **Fine lavori:** 30/6/99. **Piena funzionalità:** 1/9/99.

Aeroporto di Firenze

NO

Le interrogazioni

La questione Giubileo è stata oggetto di due interrogazioni in consiglio comunale e in consiglio regionale volte a fare chiarezza su quanto accaduto. L'interrogazione presentata al sindaco Primicerio da **Giorgio Morales** e sottoscritta da **Baldazzi, Billi, Bonechi, Giani, Lo Presti, Menci, Montali, Pontello**, ha ottenuto una risposta piuttosto fredda e distaccata che, in sostanza, ha girato alla Regione la responsabilità della selezione delle opere inserite nel protocollo regionale.

L'altra interrogazione è stata presentata da **Enrico Bosi** al presidente della giunta regionale Chiti per chiedere il motivo dell'esclusione del "Vespucci" dal protocollo regionale e al momento in cui chiudiamo questo giornale non ha ancora ottenuto risposta.

Legge sul rumore: il "Vespucci" è ... OK!

Con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del 26 gennaio è diventato operativo il decreto n° 496 dell'11 dicembre 1997 riguardante le norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aerei civili. Scorrendo le drastiche misure decise dal governo italiano in fatto di limitazioni al traffico aereo, risulta evidente che il "Vespucci" di Firenze è un aeroporto assolutamente in regola... anzi: Peretola è talmente al di sotto dei minimi stabiliti che esiste spazio per ulteriori **incrementi di attività** rispetto alla situazione attuale! L'art. 5, "Limitazioni al traffico aereo notturno", stabilisce infatti che dal 26 luglio prossimo tutti gli aeroporti italiani civili e militari, ad esclusione di quelli di Roma e Milano, dovranno essere chiusi al traffico aereo civile dalle 23.00 alle 06.00. Il "Vespucci" adesso è chiuso dalle 23.00 alle 06.30 e quindi l'operatività potrebbe essere allungata di mezz'ora, anticipando l'apertura alle 06.00.

Ma non basta! Dal divieto sono esclusi tutti i voli postali effettuati con aeromobili appartenenti al "Chapter 3" dell'ICAO (International Civil Aviation Organization), categoria che comprende gli aerei più silenziosi (e alla quale appartengono tutti gli aerei di linea che operano a Firenze) ed inoltre è prevista la possibilità di autorizzare **ulteriori voli notturni** a condizione che siano operati con aerei "Chapter 3". Rimane valida naturalmente la regola secondo la quale tra le 23.00 e le 06.00 dovrà essere comunque garantito l'accesso ai voli di Stato, a quelli sanitari e di emergenza e, evidentemente, agli "sforamenti" per l'atterraggio di voli in ritardo.

Una considerazione che rimane da fare è che la nuova legge italiana è una delle più restrittive (se non la più restrittiva) a livello internazionale e che la drastica chiusura notturna degli aeroporti causerà **gravi danni** alle società di gestione ed alle compagnie aeree con evidenti ricadute negative sui bacini di riferimento. Alcuni tipi di traffico infatti, come i voli merci e charter, avvengono molto spesso di notte e il fatto che all'improvviso l'Italia si rifiuti di riceverli, creerà gravi conseguenze. In Toscana l'unico aeroporto ad essere colpito da questa misura sarà il "Galilei" di Pisa che adesso, come noto, è aperto al traffico 24 ore su 24.

E' evidente infatti che non tutte le compagnie avranno la possibilità di spostare i voli nelle ore diurne e che parte di questi voli andranno perduti. Sulla questione si sono accese **violente polemiche** e gli operatori di settore (in primo luogo le società di gestione aeroportuale) e le associazioni che li rappresentano stanno preparando i ricorsi sia in sede nazionale che internazionale. La SAGAT di Torino e la SEA di Milano si sono già rivolte al TAR del Lazio, mentre il ricorso all'autorità antitrust è in preparazione.

I rappresentanti delle società di gestione contestano i decreti per "impostazione illegittima", "contraddizioni con la vigente normativa ambientale" e "aspetto anticoncorrenziale delle disposizioni sulla chiusura notturna". Inoltre i legislatori italiani sono accusati di aver voluto seguire un'impostazione opposta a quella europea nella quale generalmente tutti gli aeroporti sono **aperti la notte**, salvo le limitazioni stabilite caso per caso a seconda della presenza o meno di agglomerati urbani. In Europa, sottolinea

infine le società di gestione, anche in quei casi di residenze abitative nei dintorni dell'aeroporto si preferisce, anziché chiudere totalmente lo scalo, consentire solo le operazioni degli aerei che rientrano del "Chapter 3".



Nuovi voli

Il 1998 ha portato finalmente una serie di buone notizie per l'operatività dell'aeroporto di Firenze. La **Tyrolean Airways**, che opera per conto della Austrian Airlines, ha incrementato da uno a tre i voli giornalieri con Vienna operati con DASH-8. La Tyrolean è tra l'altro la compagnia che da più tempo opera



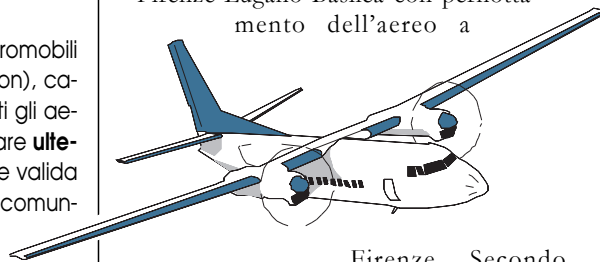
sullo scalo fiorentino dato che i primi voli charter (con i quadrimotori DASH-7) sono stati effettuati nel 1983. La **Lufthansa**, che già collegava quattro volte al giorno Firenze con Monaco, ha introdotto un volo giornaliero (bigiornaliero il sabato e la domenica) con Francoforte ed un volo bisettimanale (sabato e domenica) con Düsseldorf. L'**Air Littoral** ha riportato da uno a due i voli giornalieri con Nizza operati con ATR. 42. Infine l'italiana **Minerva Airlines**, che opera in

"franchise" con Alitalia, ha inaugurato un collegamento giornaliero



con Bari operato con Dornier 328.

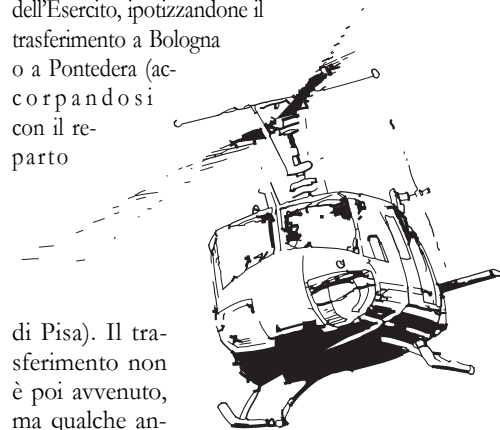
Altre novità per il futuro dovrebbero giungere dalla svizzera **Crossair** che già opera una volta al giorno tra Firenze e Lugano e che, nell'ambito del potenziamento dell'"hub" europeo di Basilea (denominato EuroCross), dovrebbe attivare un volo Firenze-Lugano-Basilea con pernottamento dell'aereo a



Firenze. Secondo insistenti indiscrezioni, poi, la **KLM** sarebbe interessata all'apertura di un servizio da Amsterdam, mentre pare confermato l'interesse della spagnola **Iberia** per un volo da Barcellona che verrebbe operato dalla sussidiaria Air Nostrum.

Il "Vespucci" si congela

Pare destinato a lasciare Firenze il 427° Reparto Volo ERI "Mercurio" dell'Aviazione dell'Esercito, ultimo presidio militare rimasto sull'aeroporto dopo che lo scalo, nel 1979, era diventato a tutti gli effetti civile. In passato era già stata ventilata varie volte la **chiusura della base** dell'Esercito, ipotizzandone il trasferimento a Bologna o a Pontedera (accorpandosi con il reparto



di Pisa). Il trasferimento non è poi avvenuto, ma qualche anno addietro il

27° Squadrone AVES "Mercurio" è stato ridimensionato a reparto volo.

Adesso la base fiorentina, che nell'ambito del nuovo piano regolatore aeroportuale avrebbe dovuto spostarsi nell'area ovest dello scalo per lasciare spazio alla costruzione della bretella di rullaggio, dovrebbe **trasferire le attività** sull'aeroporto di Rimini Miramare. Se questa è la decisione definitiva, ci auguriamo che l'operazione avvenga nel minor tempo possibile per poter procedere subito allo smantellamento delle attuali strutture.

Toscana: 3° polo... virtuale

Fare della Toscana il terzo polo aeroportuale nazionale è l'obiettivo che le autorità regionali ripetono con sempre maggiore insistenza: un obiettivo tanto ambizioso quanto improbabile. La Toscana, col suo sistema economico, le sue ricchezze artistiche e naturali avrebbe in **teoria** tutte le carte in regola per essere davvero il "terzo polo" dopo gli aeroporti di Roma e Milano. Nella **realtà** bisogna avere il coraggio di riconoscere che la nostra regione, purtroppo, non ha le strutture adeguate per ambire a tale ruolo.

Per fare un polo aeroportuale funzionale e competitivo occorrono gli **aeroporti giusti nel posto giusto**, localizzati e dimensionati cioè in base alla reale domanda di traffico espressa dai diversi bacini d'utenza e una politica aeroportuale forte e convinta. Ovunque è sempre stato così, in Toscana no. La Toscana ha un sistema aeroportuale "al rovescio" scaturito da antiche scelte politiche, con l'aeroporto maggiore a servizio del bacino di traffico minore e l'aeroporto più piccolo a servizio del bacino maggiore; gli scali esistenti ancora oggi non sono utilizzati secondo le

loro reali potenzialità e la politica aeroportuale toscana continua ad essere molto **debole** per impegno e quantità di risorse impiegate. Il risultato è che la Toscana si trova ad essere oggi il nono polo aeroportuale italiano, come illustra la classifica stilata

in base agli ultimi dati ufficiali forniti dal ministero dei Trasporti, relativi al 1996 (le posizioni sono confermate anche dai primi dati del 1997).

Un sistema inadeguato

Il divario tra il totale dei passeggeri e delle merci gestiti dagli scali della nostra regione e il reale potenziale di traffico, evidenziato da tanti studi nel corso degli anni, dimostrano quanto sia **inadeguato e sottoutilizzato** il sistema aeroportuale toscano. Sono esemplari alcuni numeri inerenti al traffico charter e merci, due settori che il "Vespucci" può svolgere solo in minima parte e che dovrebbero essere i punti di forza del "Galilei". Dai dati 1996

del ministero la Toscana risulta la nona regione italiana per movimento **charter** con 196.583 passeggeri tra "Galilei" e "Vespucci", solo il 3% dell'intero traffico charter nazionale contro, ad esempio, il 12,4% del Veneto (2° posto) ed il 12,1% dell'Emilia Romagna (3° posto) e davanti solo a regioni come Abruzzo, Friuli, Calabria, Marche. In particolare, nella classifica per aeroporti, il "Galilei" figura al 12° posto e il "Vespucci" al 26°. Riguardo le **merci**, da dati forniti lo scorso anno dalla SAT di Pisa, risulta che solo il 7% delle esportazioni via aerea della Toscana partono dal "Galilei". Il resto, a parte una piccola quota che utilizza il "Vespucci", raggiunge via terra altri scali nazionali o esteri.

La Toscana ha abdicato dalla carica di terzo polo con la famosa decisione del 1974, quando la Regione cancellò l'aeroporto di **San Giorgio a Colonica** ed elesse politicamente a scalo regionale Pisa San

Giusto, radicando così Peretola come scalo di Firenze e lanciando lo sviluppo dell'aeroporto di Bologna

(che ancora ringrazia). Un aeroporto come S. Giorgio a Colonica non solo avrebbe fatto della Toscana il terzo polo nazionale ma avrebbe cambiato la storia moderna della regione, sarebbe stato il motore di uno sviluppo economico enorme creando, tra occupazione diretta e indotta, decine di migliaia di **posti di lavoro**. Così non è stato ed oggi la realtà è diversa.

Il terzo polo

Oggi il ruolo di "terzo polo" spetta ad altri: spetta a quelle regioni che col solo aeroporto del capoluogo movimentano più traffico di tutti gli aeroporti toscani messi assieme. Firenze e Pisa hanno avuto nel 1997 poco più di due milioni di passeggeri: l'aeroporto di Napoli ha superato i tre milioni, Catania e Venezia li hanno quasi raggiunti, Bologna, Torino e Palermo superano i due milioni e mezzo marciando speditamente verso i tre. Terzo polo è attualmente la **Sicilia**, con oltre cinque milioni di passeggeri. Il quarto è il Veneto, con più di quattro milioni e un capoluogo servito da tre scali nel raggio di venti chilometri: Tessera, San Niccolò e Treviso. E'



Il simbolo della Regione Toscana è il Pegaso, il mitico cavallo alato, ma di "ali" la Toscana non ne ha molte, visto che, nonostante le grandi potenzialità, essa figura solo al nono posto tra le regioni italiane per volume di traffico aereo.

1 Lazio

Passaggeri: 23.508.563



2 Lombardia

Passaggeri: 16.370.154



3 Sicilia

Passaggeri: 5.050.915



4 Veneto

Passaggeri: 4.033.154



5 Sardegna

Passaggeri: 2.968.123



Toscana: 3° polo... virtuale

6 Campania Passeggeri: 2.715.763



7 Emilia Romagna Passeggeri: 2.456.990



8 Piemonte Passeggeri: 1.999.266



9 Toscana Passeggeri: 1.937.610



10 Puglia Passeggeri: 1.247.540



come se Firenze disponesse dell'aeroporto di Peretola, di un altro grande aeroporto a San Giorgio a Colonica e di un terzo scalo a Pistoia o ad Empoli!

Come detto, la Toscana è il **nono polo aeroportuale** e il divario rispetto alle altre regioni non tende a ridursi. Nel 1997 il coefficiente di crescita dei passeggeri in molti scali nazionali ha raggiunto valori elevati (+19% a Torino, +27% a Bari, +24% a Brindisi, +15% a Catania, +29% a Bergamo) mentre la Toscana, dopo alcuni anni record per la rinascita di Peretola, è in frenata: il "Vespucci" è sceso dal +20% al +11%, Pisa si è mantenuta su un +3%. Quasi tutti gli altri sistemi aeroportuali hanno in atto o in programma investimenti per centinaia di miliardi (come in Veneto, in Emilia Romagna o in Campania), in Toscana gli investimenti per gli aeroporti continuano ad essere molto limitati.

Il polo toscano

Se è meglio, quindi, lasciar perdere ruoli e fregi che purtroppo allo stato dei fatti difficilmente potremo guadagnarci, è però indubbio che il sistema aeroportuale toscano, pur nella sua anomalia, può **crescere** ancora se valorizza nel modo giusto le potenzialità delle strutture esistenti: Pisa e Firenze su tutti, ma anche gli scali minori. Sarà difficile risalire posizioni ma certamente è possibile recuperare quote di traffico. Non si tratta però di unire le gestioni degli aeroporti

o spartire a tavolino il traffico, come si sente dire periodicamente. Si tratta di impegnarsi concretamente, cioè con **investimenti e politiche adeguate**, per sviluppare le strutture e le attività degli aeroporti secondo le loro caratteristiche.

Il "Vespucci", lo sappiamo tutti, ha limiti oggettivi ben precisi, ma entro tali limiti ha ancora ampi margini di crescita secondo quello che è il suo ruolo naturale: principale polo toscano per i voli di li-

nea, soprattutto internazionali, operati con aerei "regionali", scalo per piccoli charter soprattutto legati a particolari avvenimenti (mostre, fiere, gare sportive, ecc.) e per il trasporto delle piccole merci. Il "Galilei" resta la struttura più grande della regione ma non gli si possono attribuire d'ufficio ruoli che non può avere. Lo scalo pisano dovrebbe valorizzare le sue potenzialità nella gestione del grosso traffico charter e merci, operato con aerei di qualunque tipo, oltre naturalmente ad accogliere il traffico di linea in risposta alla domanda generata dal bacino della costa e della Toscana centro-occidentale. Il "Galilei" potrebbe poi avere valenza regionale e sovra-regionale per collegamenti intercontinentali, peraltro già presenti come voli charter e cargo, ma difficilmente per ora potranno essere attivati servizi di linea di questo tipo.

Prima di tutto però, per ragionare davvero in termini di sistema aeroportuale occorre adottare una politica che sia realmente regionale, che riservi cioè lo stesso **atteggiamento positivo** verso tutti gli aeroporti del sistema: lo stesso "clima"

politico, la stessa libertà di azione per le società di gestione, gli stessi iter burocratici per i progetti, lo stesso impegno per il reperimento dei finanziamenti, le stesse attenzioni per i problemi ambientali, le stesse regole per le attività di volo. E' inutile sottolineare come questo, in Toscana, non sia **mai successo** e ciò che sta avvenendo anche in questi mesi ne è la conferma:

dall'atteggiamento verso i nuovi piani regolatori dei due scali maggiori al modo di affrontare il problema del rumore, dalla questione del regolamento aeroportuale alle reazioni all'avvio di nuovi voli, dall'apertura delle società di gestione ai privati alla vicenda del Giubileo. Finché la situazione sarà questa, difficilmente la Toscana potrà essere, non il terzo polo, ma un vero polo aeroportuale.

Meno uno?

Mentre si favoleggia di una Toscana "terzo polo aeroportuale italiano", la regione rischia di perdere un pezzo del suo sistema aeroportuale. Da alcuni anni è infatti in atto una vera e propria crociata contro il piccolo scalo turistico di Massa Cinquale, additato come struttura inutile e pericolosa dall'amministrazione locale. Vorrebbero eliminarlo per sfruttare i terreni, che da cinquant'anni ospitano l'aeroporto, per altri scopi ritenuti più utili. Tra le ipotesi, un acquapark, un ippodromo o un casinò (!). Che ne pensa la Regione Toscana?

Nota: la classifica è stilata in base ai dati ufficiali del ministero dei Trasporti relativi al 1996 in quanto quelli del 1997 non sono ancora disponibili; i dati relativi al 1997 citati nel testo provengono invece dalle società di gestione. **Simboli:** ✈️ aeroporti aperti al traffico commerciale, ✈️ aeroporti aperti al traffico di aviazione generale, ✈️ aeroporti militari chiusi al traffico civile.

Assemblea 1998

Si è svolta il 2 aprile scorso presso l'Hotel Park Palace di Firenze l'assemblea dell'Associazione "V. Giannotti" convocata sul tema "Il piano regolatore aeroportuale e i progetti per attuarlo: a che punto siamo?" E' stata l'occasione per fare il punto sulla situazione e le prospettive dell'aeroporto fiorentino attraverso la relazione del presidente dell'Associazione Giorgio Morales e gli interventi del presidente della SAF Riccardo Bicchi e del direttore del Centro Autonomo Assistenza al Volo di Firenze Luigi Alterisio.

Pista. Dopo mesi di rinvii, il 26 marzo scorso l'apposita conferenza dei servizi ha approvato il progetto per la sistemazione della testata nord, verso monte Morello, che consentirà un migliore utilizzo dei 1.650 metri della pista esistente. L'intervento prevede l'abbattimento della casa colonica e la creazione della "clearway" sfruttando il terreno libero tra la pista e il canale di cinta orientale. E' invece da considerare purtroppo al momento irrealizzabile il secondo tratto di allungamento di 150 metri perché da parte degli enti locali non c'è la volontà politica di modificare l'accordo di programma del 1991 che limita l'allungamento ai primi 250 metri. Resta per il momento fermo anche il

progetto per l'interramento dell'autostrada A11 in corrispondenza della pista, che non è stato inserito negli accordi con la Società Autostrade per la sistemazione del nodo autostradale di Peretola.

Bretella di rullaggio. L'impegno delle autorità aeroportuali è quello di realizzare la bretella entro il 2000. Si stanno definendo gli accordi per trasferire le strutture esistenti lungo il lato est della pista dove dovrà passare la bretella. Le società di lavoro aereo si sposteranno nell'area ovest dell'aeroporto, la base dell'Esercito probabilmente lascerà Firenze.

Per attuare l'intervento deve essere acquisita una fascia di terreno esterna all'aeroporto, lungo via del Termine.

Piazzale aviazione commerciale. L'ampliamento del piazzale dovrebbe essere realizzato contestualmente alla bretella di rullaggio. Comporta anch'esso l'acquisizione di una porzione di terreno sul lato est dell'aeroporto, oltre l'attuale via del Termine. Si tratta di un intervento urgente in quanto il piazzale è già da tempo insufficiente per accogliere il traffico esistente.

Aerostazione. Con l'apertura, lo scorso anno, della nuova sala check-in nel modulo aggiuntivo dell'aerostazione princi-

pale realizzato per il vertice europeo, appare soddisfacente la situazione dell'area per il trattamento dei passeggeri in partenza. La SAF stima di potervi gestire fino a 1.600.000 passeggeri annui. Al momento non ha avuto seguito invece il progetto per creare nella struttura alcuni spazi commerciali.

Resta invece inadeguata l'aerostazione arrivi anche se nel 1997 alcuni interventi hanno migliorato l'utilizzazione degli spazi esistenti. Tra i progetti della SAF a più breve scadenza c'è la costruzione di un nuovo modulo aggiuntivo dell'aerostazione principale dove riportare, con spazi più adeguati, gli arrivi.

L'intervento risolutivo sarà comunque la

tre venti miliardi. L'attuazione del piano è però frenato da continui problemi burocratici e procedurali. Pare certo che il "Vespucci" dovrà affrontare anche il prossimo inverno senza l'ILS operativo.

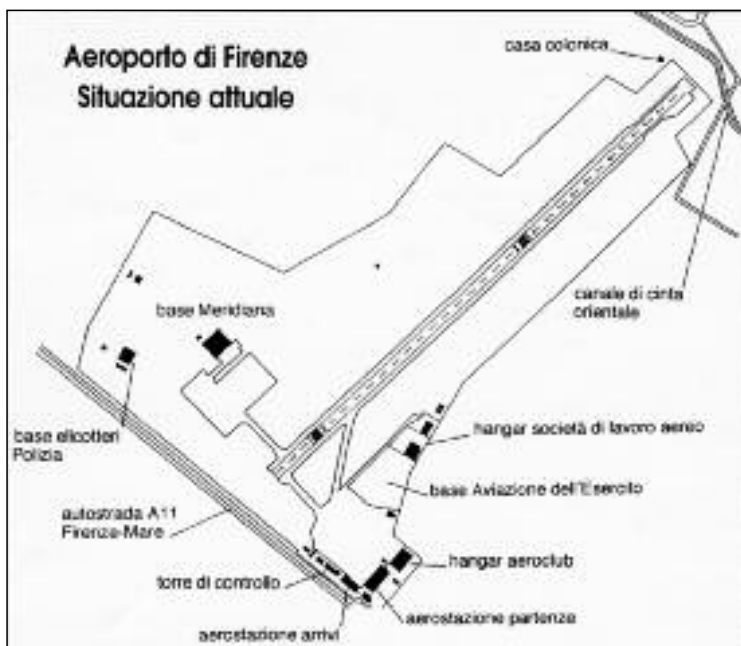
Assetto urbanistico. Tutta la zona attorno al "Vespucci" è interessata da progetti avviati o in fase di definizione: il piano di Castello, l'asse viario Firenze-Sesto-Prato, la linea dell'alta velocità, il raccordo ferroviario sopraelevato, il nodo autostradale di Peretola, il polo universitario, la scuola Carabinieri, il parco della piana.

L'Associazione sollecita ancora una volta con forza la massima attenzione per le esigenze operative dell'aeroporto nella

localizzazione delle nuove strutture, soprattutto sui prolungamenti della pista. In particolare si raccomanda di evitare in ogni modo scelte nell'assetto dell'area di Castello che possano impedire, in futuro, l'allungamento della pista fino a 1.800 metri. Condizione necessaria per una corretta pianificazione è però che ci sia la massima collaborazione tra i responsabili dell'urbanistica degli enti locali, i tecnici aeronautici e i progettisti delle opere aeroportuali.

Finanziamenti. Il piano regolatore aeroportuale pre-

vede interventi per circa duecento miliardi nel periodo 1997-2010. Occorre quindi attivare ogni possibile forma di finanziamento per reperire le risorse necessarie. Un'importante fonte sono le tasse d'imbarco e i diritti aeroportuali che finalmente la SAF potrà incassare, ma i forti investimenti previsti sullo scalo necessitano anche di altre risorse. L'Associazione ribadisce quindi la richiesta di aprire al più presto la società di gestione agli investitori privati, come stanno facendo tutti i principali aeroporti italiani. Interventi come la nuova aerostazione commerciale, il parcheggio multipiano, l'aerostazione per l'aviazione generale potrebbero essere realizzati anche interamente con capitali privati.



Interramento A11



Sulla questione dell'interramento dell'autostrada A11 si è pronunciato il presidente della Regione Vannino Chiti, durante un incontro televisivo con gli studenti dell'istituto aeronautico Lindbergh Flying

School, sostenendo che, se l'opera è possibile, bisogna cercare di sostenerla. Chiti ha ricordato come l'intervento sia realizzabile tecnicamente ma ancora non esista un progetto di fattibilità per valutarne i costi e l'integrazione con la viabilità della zona. Cosa si aspetta a predisporre il progetto?

La SEA a Firenze?

La SEA Aeroporti Milano, gestore degli scali aerei di Linate e Malpensa, sta trattando l'acquisto di una quota della SAF, Società Aeroporto Fiorentino, che gestisce il "Vespucci". La notizia è stata confermata dal presidente della SEA, Giuseppe Bonomi, il quale ha spiegato che la società milanese intende rilevare le quote che Alitalia (tramite la Aviofin) ha controllato fino ad ora in varie società di gestione e che adesso deve cedere per decisione della commissione europea. L'acquisizione del 12,54% della Aeradria di Rimini è ormai quasi fatta (e la quota SEA dovrebbe arrivare al 40% con la privatizzazione della società), mentre per il 10,96% della SAF di Firenze e per lo 0,96% della SAGAT di Torino sono in corso le trattative.

Firenze in mostra

Con la presentazione ufficiale nel salone dei Cinquecento, in Palazzo Vecchio, del progetto per la nuova stazione fiorentina dell'Alta Velocità, il Comune di Firenze ha avviato una serie di incontri pubblici sui temi urbanistici di maggior interesse per il futuro della città.



Le altre presentazioni annunciate sono: "Recupero delle Murate, Nuovo Piano Regolatore, Aree dismesse-Piano Guida, Area di Castello, Progetto per Novoli, Recuperare e riqualificare le periferie." Nessuna traccia del Piano Regolatore Aeroportuale!

40 anni di aeroclub

Grande festa, domenica 22 marzo, per il 40° anniversario della costituzione dell'aeroclub "Luigi Gori" di Firenze. L'evento è stato celebrato con una cerimonia che ha ricordato i bei



tempi, quando appassionati e curiosi potevano affollare l'hangar e il piazzale dell'aeroclub. L'aeroclub di Firenze, fondato nel 1927 sui prati del Campo di Marte, ha in realtà settant'anni di storia, ma sono passati quaranta anni dal marzo 1958, quando fu ufficialmente ricostituito dopo la seconda guerra mondiale. La cerimonia è stata anche l'occasione per presentare il nuovissimo F.22 A "Pinguino", l'ultimo aereo entrato a far parte della flotta, e annunciare importanti novità in vista per le strutture del sodalizio.

L'aeroclub, infatti, dovrà lasciare a breve l'attuale hangar, che deve essere abbattuto per far posto all'ampliamento dell'aerostazione, e trasferirsi nell'area ovest dell'aeroporto. Come abbiamo già avuto modo di dire in passato, ci auguriamo che questo

spostamento sia l'occasione per riaprire l'aeroclub al pubblico con una sistemazione che consenta un accesso più facile ed aree dove la gente possa ritrovarsi per avvicinarsi al mondo del volo.

Dal "Palazzo"

Il "Vespucci" è stato oggetto negli ultimi mesi di varie iniziative parlamentari. Edoardo Bruno, membro della Commissione Trasporti della Camera, ha sollecitato al ministro dei Trasporti l'installazione sull'aeroporto fiorentino delle strumentazioni atte a migliorare la sicurezza dello scalo, prima fra tutti l'ILS, e la rimozione dei rifiuti tossici stoccati dal '96 all'interno del sedime aeroportuale. Riccardo Migliori ha rivolto un'interrogazione al ministro dell'Interno per chiedere il potenziamento delle forze di poli-

zia distaccate al "Vespucci" al fine di migliorare la sicurezza interna dello scalo. Sullo stesso problema, per sollecitare un'iniziativa del Comune di Firenze verso il ministero degli Interni, è stata presentata un'interpellanza al sindaco di Firenze da parte di Marco Cellai.



Università e aeroporto

Si è tenuto lo scorso 18 marzo presso l'aeroporto "Vespucci", l'annuale incontro di un gruppo di studenti della Facoltà di Architettura con esperti e protagonisti della questione aeroportuale fiorentina. All'iniziativa, organizzata dall'architetto Renzo Marzocchi del Dipartimento di Progettazione dell'Architettura e ospitata dalla SAF, hanno preso parte Federico Quaranta, già direttore generale di Civilavia, Alberto Basile, di-

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

QUOTA ASSOCIATIVA 1998

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 50.000 lire per le persone fisiche ed un contributo libero per enti e società. Il vostro aiuto è di vitale importanza in quanto l'attività dell'Associazione si basa sulle quote associative e sul lavoro volontario degli iscritti.

Aiutateci a sostenere il "nostro" aeroporto!



Cosa fanno gli altri

Mentre le notizie e gli avvenimenti riguardanti l'aeroporto di Firenze sono riportate nelle altre pagine di "Aeroporto", in questo spazio diamo notizia di alcune iniziative che hanno riguardato altri aeroporti italiani negli ultimi tre mesi.

Alghero: il ministero dei Trasporti ha confermato che l'aerostazione dell'aeroporto di Fertilia (550.000 passeggeri annui) sarà raddoppiata per una spesa di circa 40 miliardi di lire. L'intervento consentirà di separare arrivi e partenze tra i due edifici.

Ancona: intervenuto in città per un convegno sui trasporti, il ministro Burlando ha confermato che sull'aeroporto di Falconara (340.000 passeggeri annui) sarà costruita una nuova aerostazione da un milione di passeggeri ed un costo di 40 miliardi di lire, 30 a carico dello Stato e 10 della società di gestione.

Bari: rispondendo ad alcune interrogazioni parlamentari, il sottosegretario ai Trasporti, Giuseppe Albertini, ha confermato che sono in corso di affidamento gli interventi per eliminare le penalizzazioni che limitano a soli 2.280 metri l'uso della pista 07/25 lunga 2.440 metri. Gli interventi prevedono l'esproprio di 20 ettari di terreno e consentiranno l'aumento dei pesi di decollo degli aeromobili.

Bologna: la SAB e la Tyrolean Airways hanno organizzato una cerimonia per il battesimo di un Canadair Regional Jet con il nome "Città di Bologna"; l'Unione Europea ha destinato per la seconda volta un contributo a fondo perduto (per 1,9 milioni di ECU) all'aeroporto di Bologna nell'ambito dei programmi di sostegno alle reti di trasporto di interesse comunitario.

Calabria: il Piano Regionale dei Trasporti della Regione Calabria prevede, oltre al potenziamento dei tre scali esistenti (Crotone, Lamezia Terme e Reggio Calabria), la costruzione di un quarto aeroporto in località Sibari, al servizio del bacino di Cosenza.

L'Aquila: in febbraio sono iniziati i lavori per l'allungamento della pista dell'aeroporto di Preturo che passerà dagli attuali 960 a 1.430 metri. Scopo dell'intervento è quello di favorire lo sviluppo dello scalo, adesso interessato essenzialmente da aviazione generale, anche nel trasporto aereo regionale, sia passeggeri che merci.

Milano: la SEA ha presentato in occasione della BIT, a Milano, il nuovo sito internet dedicato ai due aeroporti milanesi che offre anche la situazione dei voli in tempo reale; in collaborazione con la Fondazione Enrico Mattei, la SEA ha organizzato il convegno "Aeroporti tra sviluppo e ambiente: i sistemi di gestione ambientale".

Milano Linate: la SEA ha realizzato in soli tre mesi e lavorando unicamente la notte una nuova bretella di rullaggio provvisoria che serve a mantenere pienamente operativo lo scalo durante i lavori di riqualifica dell'esistente bretella. La nuova bretella è larga 23 metri ed occupa una superficie di 50.000 mq.

Napoli: La Regione Campania ha approvato la realizzazione di un nuovo aeroporto civile riadattando la base militare di Grazzanise, a circa 30 chilometri da Napoli. Il piano aeroportuale campano prevede inoltre (i lavori sono già in corso) il potenziamento dello scalo di Napoli Capodichino, per circa 240 miliardi di lire, e di quello di Salerno Pontecagnano, per 40 miliardi.

Palermo: per dar modo di ristrutturare la pista di volo principale senza interferire con il traffico aereo commerciale, la società di gestione GESAP e le autorità locali hanno deciso di trasformare in pista una delle bretelle di rullaggio.

Pisa: i gestori dell'aeroporto di Pisa e del porto di Livorno hanno presentato a Londra programmi e iniziative per incrementare il traffico crocieristico di turisti che giungono in aereo a Pisa e poi si trasferiscono sulle navi da crociera in partenza da Livorno.

Trieste: in occasione dell'inaugurazione del primo volo con Londra della British Airways, la società Aeroporto Friuli Venezia Giulia ha organizzato una festa all'interno dell'aerostazione con offerta di omaggi ai passeggeri.

per poi incentrare l'attenzione sul caso Firenze. La storia più recente, i problemi e le prospettive del "Vespucci" sono stati ripercorsi attraverso le testimonianze degli intervenuti che, con ruoli e compiti diversi, seguono personalmente da anni le vicende dello scalo fiorentino.

Amerigo Vespucci

Sono iniziate le celebrazioni per i 500 anni del primo viaggio di Amerigo Vespucci nelle Americhe. Il celebre navigatore fiorentino nacque proprio a Peretola il 9 marzo 1454 e nell'antico borgo una targa ricorda il luogo



dove risiedeva la famiglia Vespucci, individuata dallo storico **Marco Conti**. Cinque secoli più tardi, nel 1990, Amerigo Vespucci ha dato il proprio nome all'aeroporto che sorge a poche centinaia di metri dal suo luogo natio, affiancandosi agli illustri "colleghi aeroportuali" Leonardo da Vinci, Marco Polo, Cristoforo Colombo, Galileo Galilei, Guglielmo Marconi.



Aeroporto

Anno 2 - Numero 2
N° 3 - Aprile-Giugno 1998

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
Presidente: Giorgio Morales
Vicepresidente: Fausto Rusconi
Sede: c/o Studio Marino
Via Condotta 12, 50122 Firenze
Tel. 055/289409, Fax 055/287783

Aeroporto è inviato ai soci. L'iscrizione prevede il versamento di un contributo minimo di lire 50.000 per le persone fisiche ed una quota libera per enti e società sul c/c postale n° 14413504 intestato all'Associazione.

rettore dell'aeroporto di Firenze, **Luigi Alterisio**, direttore del Centro Autonomo Assistenza al Volo di Firenze, e **Giorgio Morales**, ex-sindaco di Firenze e presidente dell'Associazione "V. Giannotti" per lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze. Nel corso dell'incontro sono stati affrontati tutti gli aspetti del "sistema trasporto aereo", le leggi internazionali che regolano il settore, i ruoli dei singoli governi e delle amministrazioni locali, i rapporti tra lo Stato e gli enti gestori degli aeroporti,

