



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

Sveglia!

"Allungate la pista, interrare l'autostrada": il nuovo appello per il "Vespucci" è stato lanciato poche settimane fa dal **presidente dell'Alitalia** Fausto Cerretti in occasione del convegno dell'Airport Council International (associazione che riunisce i gestori aeroportuali di tutto il mondo), svoltosi a Forte dei Marmi. E' solo l'ultima, autorevole testimonianza dell'attenzione che c'è, fuori Firenze, per l'aeroporto di Firenze.

Compagnie aeree, piloti, operatori aeroportuali, tecnici ed esperti del settore: chiunque si affacci, anche per la prima volta, dalle parti del "Vespucci" ha immediatamente chiaro il quadro dei **problemi strutturali** del nostro scalo. Le industrie aeronautiche lo misurano in lungo e in largo perché qui vorrebbero mettere a punto e presentare i loro nuovi aerei regionali, salvo poi desistere per le sue eccessive limitazioni. I maggiori vettori europei studiano l'operatività del "Vespucci" per il rinnovo delle proprie flotte regionali. Tutti sollecitano gli adeguamenti necessari (pista più lunga, autostrada interrata, bretella di rullaggio, eccetera), nessuno riesce a comprendere perché a Firenze non si riescano a fare.

E' davvero difficile spiegare ad osservatori esterni la questione aeroportuale fiorentina. E' imbarazzante, di fronte all'Italia e all'Europa, l'**immobilismo** delle istituzioni locali. Dopo gli anni persi giocando a nascondino con il piano regolatore aeroportuale, dai primi tre mesi della nuova giunta fiorentina non si è ancora levato alcun segnale di vita concreto. Gli assessori competenti hanno illustrato in più occasioni i progetti per le infrastrutture della città: tramvie, ferrovie, Alta Velocità, autostrade, parcheggi... ma anche per loro, a quanto pare, l'aeroporto non esiste. O meglio, esiste solo per assecondare campagne allarmistiche contro un aeroporto caratterizzato dal traffico aereo più ecologico oggi possibile.

Eppure, adeguare le strutture del "Vespucci", oltre che migliorare la funzionalità dello scalo, ridurrebbe ulteriormente proprio il suo impatto ambientale sul territorio. Perché non si vuol fare? Perché si continua a **perdere tempo**? Si coordini con Roma la Conferenza dei Servizi per il piano aeroportuale, si sblocchi il progetto per la "testata 23", si concordi con la Società Autostrade l'interramento dell'A11. Oppure si dica chiaramente che non se ne fa niente e si abbia il coraggio di assumersene la responsabilità di fronte ai cittadini, prima di tutto proprio a coloro che abitano a Peretola, Quaracchi e Sesto Fiorentino.

Il Presidente

momento, un ufficio è stato già aperto nella capitale ed i cinque aerei, acquistati sul mercato dell'usato, hanno quasi completato la necessaria manutenzione in Inghilterra.

Si vola in Romania

Dal prossimo novembre Firenze sarà per la prima volta collegata con la Romania grazie alla **Veg Air**, vettore privato rumeno basato a Cluj Napoca. La Veg Air ha inaugurato le attività in Italia nel marzo del '99 con il volo Cluj Napoca-Timisoara-Treviso, seguito in maggio da Bologna e adesso Firenze è la terza destinazione italiana.



Oltre alla valenza per il traffico di affari, molte imprese italiane hanno impegni in Romania, il volo è di interesse per l'attrattiva turistica della Transilvania, dove si trova appunto Cluj Napoca. L'aereo impiegato dalla Veg Air per i voli sull'Italia è uno **Yakovlev Yak-40**: si tratta di un "ritorno all'antico" per il "Vespucci" che negli anni '70 volava grazie agli Yak-40 di Aertirrena e Avioligure. La Veg Air è rappresentata in Italia dalla Omega ITS di Milano.

Un Avro RJ100 della British Airways. La compagnia sta costituendo una sussidiaria in Italia che dovrebbe volare anche a Firenze.

Arriva la British?

Sembra ormai imminente l'arrivo della British Airways all'aeroporto di Firenze. La compagnia di bandiera britannica sta infatti dando vita ad una sussidiaria italiana che, denominata **National Jet Italia**, opererà sia voli nazionali, a cominciare da servizi da Roma per il Sud Italia, che internazionali, collegando vari aeroporti italiani con Londra. Il vettore, con una flotta iniziale di cinque BAe.146/300 nei nuovi colori della British Airways, avrà la sua base a Roma Fiumicino. Secondo le indiscrezioni filtrate fino ad ora, i primi voli nazionali dovrebbero collegare Roma a Palermo e Catania, mentre quelli internazionali dovrebbero unire Firenze, Genova e Torino a Londra. A quanto risulta al



AVROD MINTOSH

"Aeroballe"

Tegole, rami e tappi

Tegole che volano, rami che si spezzano, muri che si sgretolano, pareti e soffitti che si crepano, blocchi di ghiaccio e tappi che piovono dal cielo. Il "caso Malpensa" pare avere fatto scuola e adesso un po' in tutta Italia c'è stata un'improvvisa ripresa degli incidenti (o supposti tali) nei dintorni degli scali aerei. Un comune aeroportuale che non abbia i suoi "comitati contro" e le sue "tegole volanti" è un comune di "serie B".

Peccato che fino ad ora neanche in uno di tutti questi incidenti sia stata dimostrata la responsabilità degli aerei. Anzi, nella maggior parte dei casi sono le stesse forze dell'ordine intervenute a smentire tali responsabilità (come del resto hanno fatto Vigili del Fuoco e ARPAT in alcuni dei casi avvenuti a Firenze).

Rimane una piccolissima percentuale di incidenti dalle cause incerte: casi nei quali

non è possibile dimostrare con certezza ne la responsabilità ne l'estraneità degli aerei. Solo la posa di appositi sensori e l'attivazione di sistemi che integrano i dati dei radar con quelli delle centraline di rilevamento potranno garantire la verità, nell'interesse di tutti.

Fotomontaggi

In questa campagna contro gli aeroporti si distingue spesso la stampa locale che dà ampio risalto anche alle vicende più assurde, magari senza chiedere un

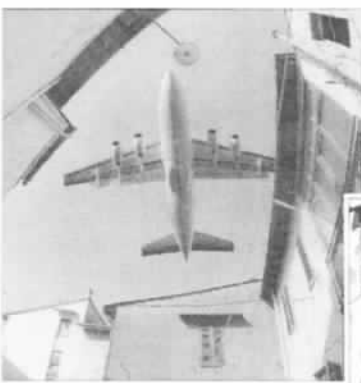
commento alla "controparte" e ricorrendo a titoli e foto ad effetto...

non importa se poco veritieri. In questa tentazione è purtroppo caduta recentemente anche **La Nazione**, normalmente molto attenta alla reale situazione dello scalo. In un paio di occasioni sono stati addirittura usati dei fotomontaggi per esaltare le accuse di alcuni cittadini contro l'aeroporto.



La diffusione di notizie allarmistiche (e a volte addirittura false, come visto) non fa che **danneggiare** l'immagine degli aeroporti e, se non debitamente controbattute, vengono assunte dall'opinione pubblica come un dato di fatto.

LA NAZIONE



A sinistra sono riprodotti i due fotomontaggi pubblicati da **La Nazione** per illustrare gli articoli dello scorso settembre. Sopra: in questa foto, scattata nello stesso punto (si noti il capannone con le due arcate), si può vedere a che altezza passano in realtà gli aerei (più o meno all'altezza di un palazzo di 16 piani). A destra: la redazione fiorentina de **L'Unità** ha fatto ancora meglio "sbattendo" nel titolo una notizia falsa, dato che nello stesso articolo si legge invece che "un velivolo è passato troppo basso per atterrare". Ovviamente nessun aereo ha mai urtato contro un tetto!

L'Unità

L'aereo passa troppo basso e urta il tetto

Una tegola scaraventata in un giardino a Quaracchi



La "prova sul campo"

Leggendo quanto riportato dai giornali sugli incidenti che sarebbero stati provocati dagli aerei in atterraggio a Peretola, pensiamo venga spontaneo chiedersi se è possibile che lo spostamento d'aria provocato dal passaggio di un aereo possa essere così forte.

Ebbene, per renderci conto di persona di cosa vuol dire farsi passare sopra la testa un aereo, abbiamo fatto una "prova sul campo" che consigliamo a tutti gli interessati.

Dalla Via Pratese, all'altezza della piccola cupola sotto la nuova linea ferroviaria, prendete la Via della Cupola, percorretela fino alla curva a 90 gradi che porta a costeggiare l'autostrada, fermatevi al 12° paletto di legno e... aspettate.

In questo punto gli aerei in atterraggio all'aeroporto passano a soli 15-20 metri di altezza poco prima di toccare la pista!

Al passaggio dei velivoli, siano essi BAe.146 o ATR sarà possibile rendersi conto di persona dell'effetto provocato.



Da notare che i luoghi dove sono stati lamentati gli incidenti si trovano a distanze variabili tra uno e due chilometri rispetto a Via della Cupola e quindi con gli aerei ben più alti. Con questo non intendiamo smentire a priori che un pilota possa sbagliare un avvicinamento e quindi spaventare qualcuno o addirittura provocare dei danni: vogliamo solo affermare che tale eventualità è molto rara e tutta da dimostrare, mentre la normalità è quello che avviene (e che chiunque può constatare di persona) in Via della Cupola.

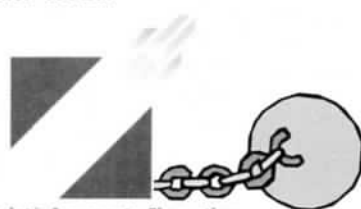
La foto mostra un momento delle prove che abbiamo effettuato in Via della Cupola, all'altezza della testata pista 05 (quella verso la zona di Peretola): un quadrireattore BAe.146/200 passa a pochi metri sul tetto della nostra auto parcheggiata esattamente sul prolungamento dell'asse della pista di volo.

SAF & SAT

Procede su binari diversi il percorso verso la privatizzazione delle società di gestione dei due principali aeroporti toscani. Gli azionisti pubblici della **SAT di Pisa** hanno deciso la cessione di tutte le quote azionarie in loro possesso. Il "Galilei" è avviato quindi verso la totale privatizzazione, per altro già iniziata nel 1994 con la ristrutturazione della società e la cessione delle quote detenute dall'Alitalia.



Si fermerà invece ad una quota di minoranza la privatizzazione della **SAF**: tra le tante indiscrezioni e smentite, per ora questa è l'unica certezza sulla gestione futura dell'aeroporto di Firenze. Intanto, il 10,983% di azioni lasciato dall'Alitalia è stato suddiviso tra Camera di Commercio di Firenze, che è divenuta così il primo azionista della SAF, Regione Toscana e SAT, società di gestione del "Galilei" di Pisa.



Il "Vespucci" in consiglio

Il consiglio comunale di Firenze ha approvato l'11 ottobre una **mozione sull'aeroporto**. Ci sarebbe da rallegrarsi del fatto che la massima istituzione cittadina si sia finalmente occupata del "Vespucci", ma la mozione non riguarda alcun problema relativo all'adeguamento dello scalo e si limita ad affrontare la questione della cessione delle quote pubbliche della SAF ed a fissare l'obiettivo di una società unica di gestione tra Firenze e Pisa.

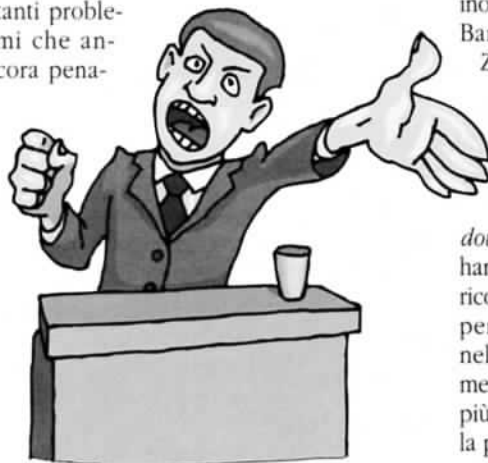
L'avvio della privatizzazione della SAF è certamente un fatto positivo, ma la mozione afferma che occorre *"prevedere la continuità del controllo pubblico della società"*. Ci si chiede perché, dal momento che in altre città, Pisa compresa, ci si propone invece una **privatizzazione totale**.

Quanto alla società unica tra Pisa e Firenze, non si capisce quali possano essere in concreto le *"sinergie operative tra i due scali"* dal momento che sono le compagnie aeree a valutare le scelte di mercato migliori in rapporto alle caratteristiche dei due aeroporti e dei rispettivi bacini d'utenza. Non vorremmo che il mantenimento del controllo pubblico della società di gestione nascondesse l'intenzione, per altro del tutto velleitaria, di frenare lo sviluppo del "Vespucci" a favore dell'aeroporto di Pisa. Insomma, il consiglio comunale avrebbe potuto occuparsi di cose più serie.

Interrogazioni & lettere

Con un'interrogazione al sindaco, il consigliere comunale Andriulli ha invitato la giunta fiorentina a prevedere la realizzazione di un **parcheggio multipiano** a servizio del "Vespucci". L'intervento è indispensabile per sopperire all'attuale grave carenza di posti auto e per eliminare le "soste selvagge" che intasano l'area attorno allo scalo.

L'approvazione del masterplan aeroportuale e la soluzione dei tanti problemi che ancora pena-



In memoria di Giorgio Bonsi

Una targa da apporre nell'area partenze dell'aerostazione del "Vespucci" ricorderà Giorgio Bonsi, fondatore e presidente per dodici anni del Comitato per l'aeroporto di Firenze-Prato, del quale l'Associazione "V. Giannotti" per lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze rappresenta l'ideale continuazione. L'intera vita di Giorgio Bonsi è stata caratterizzata dalla passione per gli aerei e, soprattutto, per l'aeroporto di Firenze. Dopo la sua scomparsa, avvenuta nel 1993, fu decisa la realizzazione di una targa commemorativa quale ultimo doveroso atto del Comitato per l'aeroporto di Firenze-Prato. L'allora presidente della SAF Valentino Giannotti avanzò subito piena disponibilità ad accoglierla nelle sale del "Vespucci" e la stessa disponibilità ci è stata riconfermata dal direttore dell'aeroporto Alberto Basile e dall'attuale presidente della SAF Riccardo Bicchì. L'impegno, fatto proprio dall'Associazione "V. Giannotti", verrà finalmente assolto. Si attendono solo le indispensabili indicazioni circa la dislocazione della targa da parte delle autorità aeroportuali.

lizzano l'aeroporto fiorentino sono stati inoltre sollecitati dai **consiglieri regionali** Bartolozzi, Martini, Provenzali, Verdini e Zirri con una lettera indirizzata al presidente della Regione Chiti e, per conoscenza, al presidente della Provincia Gesualdi ed al sindaco di Firenze Domenici. *"Il traffico aereo del 'Vespucci' cresce e le istituzioni locali hanno il dovere di adeguare le strutture dello scalo"*, hanno puntualizzato gli autori della lettera, ricordando i principali interventi, utili anche per migliorare la situazione ambientale nell'area di Peretola. Tra questi, l'interramento dell'autostrada, per rendere lo scalo più funzionale e sicuro; l'allungamento della pista, per far operare a Firenze i nuovi jet regionali; la realizzazione della bretella di rullaggio, per velocizzare il traffico aereo e migliorare la capacità ricettiva del "Vespucci".



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

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!

"Toto-parcheggio"

Insieme alle informazioni sulle condizioni meteorologiche e sulla pista in uso, i piloti in atterraggio a Firenze sono soliti chiedere alla torre di controllo, un po' preoccupati, quale piazzale di sosta gli toccherà in sorte. Succede infatti che il piazzale dell'aviazione commerciale (davanti alle aerostazioni) è da tempo **insufficiente** per accogliere tutti gli aerei di linea nei momenti di punta.

Per far fronte a questa situazione sono stati ricavati parcheggi per gli aerei di linea anche sul piazzale per l'aviazione generale, nella zona dello scalo opposta all'area terminale. Quando arriva un volo, i passeggeri trovano sotto l'aereo il bus per il viaggio verso l'aerostazione, ma gli equipaggi spesso sono costretti a **lunghe attese** prima che qualcuno si ricordi di andarli a prendere per accompagnarli dall'altra parte dell'aeroporto.

Tra battute e scongiuri, si è creata tra i piloti una sorta di sindrome del piazzale ovest.

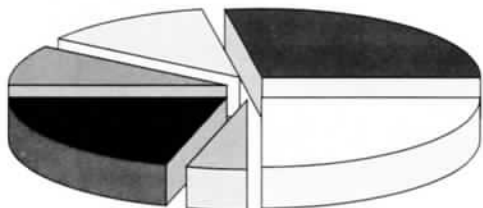


Al di là delle battute, la situazione evidenzia ancora una volta l'esigenza di realizzare al più presto l'**ampliamento** del piazzale per l'aviazione commerciale previsto nel piano regolatore aeroportuale. L'intervento, oltre ad alleviare i disagi per gli equipaggi ed evitare ai passeggeri i viaggi in bus attraverso l'aeroporto, consentirebbe di restituire l'intero piazzale ovest alla sua originaria funzione per l'aviazione generale e di avere maggiore spazio per ospitare i voli charter.

I numeri del "Vespucci"

Dai dati 1998 dell'Ente Nazionale Aviazione Civile relativi ai 47 aeroporti italiani aperti al traffico commerciale, il "Vespucci" risulta:

- 12° per passeggeri totali (1.229.766)
- 11° per passeggeri voli di linea (1.220.536)
- 29° per passeggeri voli charter (4.770)
- 10° per passeggeri voli aerotaxi (4.460)
- 21° per passeggeri voli nazionali (327.097)



- 9° per passeggeri voli internaz. (902.669)
- 10° per aeromobili totali (29.606)
- 21° per merci e posta (910.960 chili)

Nel 1998 il "Vespucci" è risultato il terzo aeroporto italiano, dopo Roma e Milano, per traffico sulle linee con Bruxelles (173.530 passeggeri) e Monaco (139.720 passeggeri) e quarto, dopo Roma, Milano e Venezia sulla linea con Parigi (214.192 passeggeri).

Toscana: 9° polo

La Toscana si è confermata anche nel 1998 il nono polo aeroportuale nazionale per movimenti passeggeri. Con un incremento del 10,9%, è stato ridotto il divario dalla regione che precede, il Piemonte (+3,4%), e allungato il distacco dalla regione seguente, la Puglia (+6%). Ecco i primi dieci poli aeroportuali:

1	Lazio	25.727.900	+1,0%
2	Lombardia	19.746.067	+8,1%
3	Sicilia	6.150.692	+6,0%
4	Veneto	5.369.479	+13,6%
5	Sardegna	3.401.979	+2,8%
6	Campania	3.357.960	+8,4%
7	Emilia Romagna	3.141.122	+13,0%
8	Piemonte	2.496.009	+3,4%
9	Toscana	2.347.118	+10,9%
10	Puglia	1.667.707	+6,0%

Dati ENAV

Dai dati dell'Ente Nazionale Assistenza al Volo (ENAV) risulta che nel 1998 sono stati **47.741** i movimenti aerei gestiti dal Controllo del Traffico Aereo di Firenze. Il totale comprende 31.076 movimenti IFR (voli strumentale), 4.745 movimenti VFR (voli a vista) e 11.920 movimenti locali, comprendenti anche i sorvoli (aerei provenienti e diretti su altri scali che hanno interessato l'area gestita dalla torre di controllo del "Vespucci"). Questi numeri proiettano lo scalo fiorentino tra i primissimi aeroporti nazionali e sono particolarmente significativi in quanto raggiunti con una dotazione di strumentazioni ancora carente.

Serata per Nustrini

Si è tenuta lo scorso luglio al "Vespucci", presso l'hangar dell'aeroclub, una serata dedicata alla memoria di Luciano e Giuliana Nustrini, tragicamente scomparsi nel febbraio scorso nell'incidente aereo avvenuto in Nuova Zelanda. L'iniziativa è stata organizzata dalla **Camera di Commercio Italo-Americana**, in collaborazione con Aeroclub "Luigi Gori" di Firenze, SAF, Meridiana e Associazione "V. Giannotti" per lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze. Tanti amici e colleghi hanno ricordato con aneddoti e racconti personali i vari interessi che Luciano coltivava, dal volo alla nautica, dall'architettura all'astronomia. Una serata piana-

mente riuscita per la quale deve andare un ringraziamento particolare alla signora Rossella Fantacci, "motore" di tutta l'iniziativa.

"Marconi" innocente

Aeroporto "Marconi" assolto e inchiesta archiviata. Si è concluso così il procedimento avviato dalla Procura di Bologna a seguito degli **esposti** presentati contro il rumore prodotto dallo scalo del capoluogo emiliano. Le emissioni acustiche degli aerei sono state ritenute giustificabili dall'esercizio d'impresa ma, soprattutto, è stato accolto favorevolmente il piano d'impresa anti-rumore presentato dai dirigenti dell'aeroporto: completamento della bretella di rullaggio, voli notturni consentiti solo agli aerei rientranti nel "Chapter 3" dell'ICAO (International Civil Aviation Organization) e, entro il 2003, allungamento della pista di 300 metri.



«Credo che l'allungamento della pista sia il lavoro giusto da fare».

ENNIO FONTANA
(Capo della Procura di Bologna)

Aeroporto

Anno 3 - Numero 4
N° progressivo 9 - Ottobre-Dicembre 1999

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.