

# Sono in molti ormai a concordare con questa scelta essenziale per Firenze

## Il Galilei aeroporto regionale quasi «in fase di atterraggio»

La scelta del «Galileo Galilei» di Pisa come aeroporto per Firenze e la Toscana appare ormai irrimediabile. La pattuglia dei sostenitori di San Giorgio a Colonicca, già esigua, si sta rapidamente assottigliando. Di aprile prossimo dovrebbe svolgersi l'assemblea del consiglio di amministrazione della società, e probabilmente, addosso nel recente convegno promosso dalla Camera di Commercio, quando è stato chiarito che oggi non vi sarebbero finanziamenti per un nuovo aeroporto a San Giorgio a Colonicca o altrove. Ma non è solo questione contingente. L'austerità come razionale uso delle risorse, è un metodo di governo che non può valere solo per uscire dalla crisi ma in modo permanente. Ecco perché, comunque, la scelta di Pisa ci dicono i dirigenti della Fulat — è giusta ed è socialmente ed economicamente utile.



24 ore) del minimo inquinamento (la vicinanza del mare consente di non sorvolare la città) ed infine la sua prospettiva di sviluppo che già lo vede oggi — anche secondo l'Alitalia — il terzo aeroporto italiano, in concorrenza con un bel mezzo milione di passeggeri all'anno. Giusta quindi la scelta della Regione, secondo l'unanime giudizio di coloro che abbiamo interpellato.

Per il vice presidente Bartolini, gli atti compiuti dalla Giunta toscana sono inequivocabilmente utili. «L'anno è stato un anno di lavoro, e nel corso di quest'anno si sono avvertite le pressioni della Regione, che ha fatto capire che non si poteva più aspettare. Ora si sta avviando la fase di attuazione di questi impegni per far fronte ad una situazione che, comunque, vede per Firenze e la Toscana l'impellente necessità di una aerostazione continentale.

La scelta di Pisa — aggiunge l'assessore Aranyi — è giusta. Nessuna città ha l'aeroporto sulla porta di casa. Occorre però tenere presente che, per le sue caratteristiche economiche, sociali, culturali, Firenze ha bisogno di un collegamento rapido e veloce con il resto del mondo. Per questo occorre potenziare lo scalo pisano anche me-

diante collegamenti con il resto dell'Europa e con un accordo rapido per Firenze. Quello che collegamento è apparso il vero problema. Dice il sindaco di Prato Landini: «La realizzazione della decisione per Pisa sarà accelerata se tutti comprendono gli interessi che Firenze e Prato hanno nella stessa direzione e con eguale vigore. La situazione di stallo nella quale ci troviamo pesa anche sui ritardi ministeriali e la stessa decisione di aderire alla società costituita per il «Galileo» non è ininfluente. Noi — dice ancora Landini — questa decisione l'abbiamo presa ed abbiamo chiesto lo sgombramento della società per San Giorgio a Colonicca, per il quale occorre la maggioranza dell'80 per cento dei detentori delle azioni: anzi il consiglio comunale unanime (escluso solo l'Msi) ha dato mandato alla giunta di esprimere tutti i mezzi per giungere a questo risultato e comunque per ritirarsi dalla società. In questo senso tutti le forze politiche economiche e sociali di Prato sono d'accordo. Il problema sono i collegamenti e per i nostri interlocutori, fondamentale è la

superstrada Firenze-Livorno non solo perché consentirebbe di raccordi all'aeroporto di San Giusto, ma anche al porto di lavoro trovando così un nuovo sbocco commerciale e turistico, visto che al porto labronico stanno atterrando anche navi cariche di turisti stranieri.

Ma vi sono anche altri motivi, quelli che lo stesso sottosegretario ai trasporti De Gata adduce nel recente convegno promosso dalla Camera di Commercio, quando è stato chiarito che oggi non vi sarebbero finanziamenti per un nuovo aeroporto a San Giorgio a Colonicca o altrove. Ma non è solo questione contingente. L'austerità come razionale uso delle risorse, è un metodo di governo che non può valere solo per uscire dalla crisi ma in modo permanente. Ecco perché, comunque, la scelta di Pisa ci dicono i dirigenti della Fulat — è giusta ed è socialmente ed economicamente utile.

«L'Arcispedale di S. Maria Nuova di Firenze comunica che il termine utile per la presentazione delle domande di assunzione in qualità di AUSILIARIO/A è stato prorogato fino alle ore 12 del giorno 10 MARZO 1978».

Per un TOCCO DI CLASSE al Vostro appartamento TAPPETI di classe

**Kirman-Scia s.r.l.**

tappeti persiani e orientali originali alta qualità - importazione diretta

Via Enrico Mayer, 8 a 10r  
50134 FIRENZE

**AUTOSALONE MONTALBANO**

Esposizione e vendita - Tel. 509623  
Officina e ricambi - Tel. 508306  
50053 SOVIGLIANA - EMPOLI

- Supervalutazione dell'usato
- Accurata assistenza tecnica
- Pagamenti rateali

Nella foto: la pista d'atterraggio dell'aviositeo di S. Giusto

**SKODA a L. 2.795.000 su strada**

## Comuni e Province «azionisti» dello scalo

PISA — Il Galileo Galilei «decolla». Dopo anni di gestione unitaria del consorzio intercomunale pisano, un incremento costante del movimento passeggeri e merci, si è giunti finalmente ad una svolta decisiva. Da struttura locale creata da Provincia, Comune, Camera di Commercio ed Ente provinciale del turismo di Pisa, il Galileo Galilei si appresta a veder riconosciuto ufficialmente il proprio ruolo di aeroporto regionale. La decisione è stata presa nella riunione della commissione mista, convocata il 22 gennaio scorso tra i quattro enti promotori: verrà costituita una società per azioni che gestirà le strutture aeroportuali.

Il passaggio dal consorzio alla forma più dinamica della società per azioni da maggiore forza al Galileo Galilei per una contrattazione delle linee aeree con le compagnie di volo. Da tempo sacrificato per la mancanza di un piano del traffico verso i grandi poli di Milano e Roma, l'aeroporto toscano ha visto proprio in queste ultime settimane l'Alitalia ripartire ad alcuni dei maggiori «buchi» che aveva lasciato sulle piste di atterraggio di Pisa: la compagnia di volo ha ristabilito alcuni collegamenti interrotti da anni, ha confermato quelli inerti ed ha istituito anche nuovi trasporti passeggeri. «Certo — commenta Coricchi, anch'esso amministratore del consorzio — siamo ancora lontani dallo sfruttamento completo di tutte le disponibilità dell'aviazione. Ci sono delle fasi morte in cui non si lavora e gli impianti rimangono fermi». E' un peccato, visto che le ottime condizioni meteorologiche della zona (la nebbia, a Pisa, è rara) e la collocazione territoriale del Galileo Galilei permettono di servire una vasta area, comprendente, oltre all'entroterra toscano, anche la fascia sud della Liguria.

Ma c'è anche un altro problema: «Allo scalo di Roma dice Coricchi arrivano grosse partite di pelame destinate alla zona del cuoio. Per la mancanza di un collegamento merci con Pisa accade che queste partite vengano spedite in piccole spedizioni nel comprensorio del cuoio. A volte — aggiunge — occorre vari mesi perché tutta la merce arrivi a destinazione». La soluzione — intorno alla quale si tratta — è semplice: in espone il presidente del consorzio, Lombardi: «Basta istituire un volo cargo «DC9 F» che faccia la linea Roma Pisa-Milano, e viceversa, in modo da snellire il traffico. Questo tipo di aereo — aggiunge — può portare fino a cinque «pallets» (contenitori del tipo dei container) che offrono una grande facilità di carico scarico e che permetterebbero di collegare commercialmente Pisa con i grandi scali italiani e quindi internazionali».

Il direttore di Peretola, Di Lallo, ci ha confermato che i lavori per iniziare i lavori per rendere più agevole e sicuro, deve essere sottoposto ad alcuni interventi per i quali già esiste l'accordo del ministero. «Abbiamo trattato con due ministri, Ruffini e Lattanzio, — ci dice Ariani — le risposte sono state positive e sono stati già appaltati i lavori per l'ampliamento dei piazzali (50 milioni), la risagomatura della pista (185 milioni), l'illuminazione delle piste di volo mentre è in fase di progettazione la stazione passeggeri. Rimane il problema della radioassistenza e quindi la installazione del nuovo radiotubo per il volo notturno. E' necessario ora dare subito inizio ai lavori per garantire all'aeroporto il suo ruolo di struttura di terzo livello» capace cioè di collegare Firenze con i due aereoscali intercontinentali di Milano e di Roma».

Il traffico — come ci conferma il direttore dell'Aviolinee «Tonic» — è in ascesa (dal 12 aprile si sono trasportati 40 mila passeggeri) sia nelle linee di Milano e Roma, sia globalmente, nonostante i prezzi praticati siano di 43 mila lire per Milano, rispetto alle 25 mila praticate dall'Alitalia. Sono costi industriali — ci dice — poiché non usufruono di provvidenze.

Il carattere di questo trasporto è però prevalentemente per operatori commerciali, ma con i voli «charter» — afferma Giampetti presidente dell'ente — possiamo anche essere prese in considerazione le funzioni turistiche.

Peretola deve rimanere in funzione solo in via provvisoria ed i lavori devono garantire efficienza, sicurezza e non prefigurare altre soluzioni. Si tratta di un trasporto di elite (che potrà comprendere anche gli «Executive») e che potrebbe essere assorbito da Pisa una volta realizzato il raccordo con Firenze. Si dice ormai indiscutibile che anche il piano triennale del '82 prevede qui il «porto» di Firenze, così come un altro problema da esaminare a fondo è quello del futuro dei 35 lavoratori. Insomma il dibattito è estremamente avanzato, con una certezza ormai indiscutibile: quella del «Galileo Galilei» quale aeroporto di Firenze e della Toscana. Si tratta ora di stringere i tempi perché le esigenze di sviluppo della società toscana, che devono contare su infrastrutture adeguate, non possono più attendere.

Uno stile romantico per dire «Sì».

MODELLI DA L. 120.000 in più

Ditta specializzata in ABITI DA SPOSA ACCOMPAGNAMENTO E COMUNIONE

Prenotarsi per tempo a:

**LA PICCOLA TORINO**

Via Mesaccio 24r, ang. Artisti, tel. 577.604, FIRENZE

## Da Peretola a Milano e Roma

Sul futuro dell'aeroporto civile di Peretola, non tutti i pareri concordano. L'aeroporto, per poter essere agevole e sicuro, deve essere sottoposto ad alcuni interventi per i quali già esiste l'accordo del ministero. «Abbiamo trattato con due ministri, Ruffini e Lattanzio, — ci dice Ariani — le risposte sono state positive e sono stati già appaltati i lavori per l'ampliamento dei piazzali (50 milioni), la risagomatura della pista (185 milioni), l'illuminazione delle piste di volo mentre è in fase di progettazione la stazione passeggeri. Rimane il problema della radioassistenza e quindi la installazione del nuovo radiotubo per il volo notturno. E' necessario ora dare subito inizio ai lavori per garantire all'aeroporto il suo ruolo di struttura di terzo livello» capace cioè di collegare Firenze con i due aereoscali intercontinentali di Milano e di Roma».

Il direttore di Peretola, Di Lallo, ci ha confermato che i lavori per iniziare i lavori per rendere più agevole e sicuro, deve essere sottoposto ad alcuni interventi per i quali già esiste l'accordo del ministero. «Abbiamo trattato con due ministri, Ruffini e Lattanzio, — ci dice Ariani — le risposte sono state positive e sono stati già appaltati i lavori per l'ampliamento dei piazzali (50 milioni), la risagomatura della pista (185 milioni), l'illuminazione delle piste di volo mentre è in fase di progettazione la stazione passeggeri. Rimane il problema della radioassistenza e quindi la installazione del nuovo radiotubo per il volo notturno. E' necessario ora dare subito inizio ai lavori per garantire all'aeroporto il suo ruolo di struttura di terzo livello» capace cioè di collegare Firenze con i due aereoscali intercontinentali di Milano e di Roma».

Il traffico — come ci conferma il direttore dell'Aviolinee «Tonic» — è in ascesa (dal 12 aprile si sono trasportati 40 mila passeggeri) sia nelle linee di Milano e Roma, sia globalmente, nonostante i prezzi praticati siano di 43 mila lire per Milano, rispetto alle 25 mila praticate dall'Alitalia. Sono costi industriali — ci dice — poiché non usufruono di provvidenze.

Il carattere di questo trasporto è però prevalentemente per operatori commerciali, ma con i voli «charter» — afferma Giampetti presidente dell'ente — possiamo anche essere prese in considerazione le funzioni turistiche.

## Le strade per poter volare

Per poter volare servono, le strade e le ferrovie. Infatti perché San Giusto divenga l'aeroporto della regione toscana, occorre vari interventi, universalmente riconosciuti nel lungo dibattito che ha portato a questa scelta — collegamenti rapidi e sicuri tra Pisa e Firenze. A che punto sono l'autostrada Firenze-Pisa-Livorno e il progetto per la ferrovia Firenze-Pisa? Ne parliamo con Dino Raugi, assessore regionale ai trasporti.

«Per la superstrada afferma l'assessore — sono in corso i lavori del secondo, quarto e quinto lotto, cioè del tratto che arriva fino alla stazione S. Miniato-Fucecchio. Per il resto, sette lotti sono in corso di aggiornamento i progetti da parte di un comitato tecnico di cui fanno

parte i rappresentanti degli Enti locali e che è coordinato dall'Ufficio regionale del Genio civile di Livorno. La spesa complessiva per questi lotti, compreso il progetto per lo svincolo di collegamento all'aeroporto, è di 150 miliardi. Per finanziare questi lotti — precisa poi Raugi — c'è un impegno assunto dal Ministro Gullotti: l'impegno, così almeno è stato presentato, è di 100 miliardi. L'assessore fa i conti: «Per la superstrada si dovrebbero risparmiare rispetto ad oggi 15 chilometri, poi devono essere tolti i tempi morti dei caselli che trattandosi di una superstrada non ci saranno. «In cinquanta minuti

si dovrebbe essere all'aeroporto». Molto più difficile parlare del tempo di realizzazione di quest'opera: tutto dipenderà dall'arrivo dei finanziamenti e dai tempi di lavorazione. «Il tempo sarà però solo la superstrada per collegare Firenze con l'aeroporto. E' previsto infatti anche l'ammodernamento della linea ferroviaria Livorno-Firenze. Sempre per quanto riguarda S. Giusto, l'assessore Raugi ci informa che la Regione si sta adoperando per la costituzione della Società per azioni. «Entro il mese — conclude — dovrebbe essere formalizzata alla presenza di un notaio. Questo permetterà di cominciare a pensare ad una gestione che sia rappresentativa di tutti gli interessi regionali».

**VEICOLI D'OCCASIONE**

OPEL REKORD CARAVAN D. - '76  
SUNBEAM 1250 Fam. - '74  
TAUNUS 1300 S.W. - '73  
CITROEN AMI 8 - '76  
FIAT 131 ABARTH - '77  
FIAT 126 - '73  
FIAT 850 T Fin. - '76  
FIAT 238 Furg. - '75

**EMPOLI - Piazza Gramsci, 6**  
Tel. (0571) 77887 ore ufficio

## Il progetto Usa al consiglio regionale

### Interpellanze urgenti sul porto a Camp Darby

PCI, PSI e PDUP hanno sollecitato la discussione - Interrogativi sulla salvaguardia di territorio e ambiente

PISA — Il progetto americano di costituire un porto nella base militare di Camp Darby nella pineta di Tombolo sarà argomento di discussione nel prossimo consiglio regionale che è in programma per martedì. A sollecitare la discussione sono due «interpellanze urgenti» presentate l'una dal gruppo comunista e socialista e l'altra dal rappresentante del PDUP.

Questo il testo della interpellanza presentata dal gruppo comunista e socialista: «I sottoscritti, a seguito della posizione assunta dalla giunta regionale con proprio comunicato sulla progettata costruzione di un piccolo porto per la base militare USA di Camp Darby nella pineta di Tombolo chiedono di conoscere se gli eventuali sviluppi della questione siano conformi alle esigenze di salvaguardia del territorio e dell'ambiente, al pieno rispetto delle competenze regionali e siano, in caso di restituita tranquillità e garanzie alle popolazioni di rettificare interessate della presenza della base USA e dell'intera regione».

Il rappresentante del PDUP, nella sua interpellanza chiede di conoscere «il pa-



## Primo confronto della Regione Toscana sul «progetto cuoio»

Un'alta concentrazione industriale nella zona fra Fucecchio e Santa Croce. Il problema della difesa dell'ambiente — Un programma dei sindacati

Il «progetto» della Regione Toscana per il settore del cuoio e della calzatura comincia a prendere corpo, sia sul piano delle proposte che delle elaborazioni. Nel corso di una affollata assemblea che si è tenuta nella sala consiliare del Comune di Santa Croce sull'Arno — alla quale hanno partecipato numerosi consiglieri regionali, amministratori e consiglieri del paese, interessati al progetto, rappresentati dalle forze politiche, dei sindacati, degli artigiani e delle associazioni di imprenditori — il presidente della terza commissione consiliare, Graziano Palandri, ha illustrato finalità e caratteristiche del progetto stesso.

La riunione di Santa Croce sull'Arno ha rappresentato un primo approccio concreto e un primo confronto fra la Regione Toscana e le popolazioni interessate a quello che dovrà essere l'avvenire di una delle zone a più alta concentrazione industriale di tutta la Toscana. Le cifre parlano chiaro: nella zona del cuoio, che comprende i comuni di Fucecchio, Santa Croce sull'Arno, San Miniato, Castelfranco di Sotto, Montopoli Valdarno e Santa Maria a Monte, la crescita industriale ha raggiunto nei

**LA MEDICEA**

IL MESE DEL TENDAGGIO DELLA BIANCHERIA E DEI TAPPETI

Lenzuoli 1 piazza	L. 3.344 in più
Lenzuoli 2 piazza	L. 6.250 »
Tendaggio fantasia	L. 500 »
Materasso gomma	L. 11.000 »
Materasso molle	L. 18.500 »

**SVENDITA CONFEZIONI**

PER UOMO, SIGNORA E BAMBINO

Prima di fare i Vs. acquisti visitate i 3 magazzini in Firenze:

in centro V. Canto de' Nelli, Via Ariento  
in piazza Puccini, Via Ponte alle Mosse  
all'«otto» in Viale Talenti

**EMPORIO DELL'AUTO EMPOLI**

Ricambi ed accessori per tutti gli autoveicoli, i trattori agricoli e per macchine movimento terra, veicoli di trasporto interno e di sollevamento - Attrezzatura generale per autofficina e carrozzeria - Articoli per l'industria - Lubrificanti speciali - Servizio condizionamento motori a scoppio e diesel

**EMPOLI - Via J. Carrucci 96-98 - Telefono (0571) 73612**