



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

In questo numero del notiziario abbiamo allargato lo sguardo. Invece di occuparci, come solitamente facciamo, dei problemi del nostro aeroporto fiorentino, abbiamo voluto offrire ai lettori una panoramica sui sistemi aeroportuali italiani, **regione per regione**. Poiché riteniamo che questo foglio sia letto, oltre che dai nostri soci, da una parte, almeno, della classe dirigente fiorentina, ci auguriamo di suscitare, con un'informazione non facilmente reperibile, qualche utile riflessione.

Il primo dato che salta agli occhi è la posizione in classifica della **Toscana**. La nostra regione, secondo tutti gli indicatori economici ed anche in base ai livelli di benessere non misurabili economicamente, è sempre ai primissimi posti. Nella graduatoria dei poli aeroportuali secondo il numero dei passeggeri annui, la Toscana è invece al **nono posto**. Trascurando i dati della Lombardia e del Lazio (dove si trovano i due grandi aeroporti intercontinentali italiani), e tenendo conto della peculiarità di Sicilia e Sardegna per la loro natura insulare, precedono la Toscana il Veneto, la Campania, l'Emilia Romagna ed il Piemonte. Non è un bel risultato.

Fra i primi venti scali italiani, solo tre sono privi di **bretella di rullaggio**: Bari, Catania e Firenze. Senza far torto a nessuno, non si possono paragonare a Firenze per importanza le altre due città e dunque la si-

Toscana: "cenerentola" aeroportuale

tuazione peggiore, tenuto anche conto della princi-

pale direttrice di volo, è quella dello scalo fiorentino.

I **progetti di potenziamento** degli altri aeroporti sono, come si potrà vedere, molto importanti e, a quanto ci risulta, incontrastati. Si consideri il caso di Venezia - città internazionale come Firenze - che è già il terzo polo intercontinentale italiano. Esso supera i quattro milioni di passeggeri e sarà potenziato con un grande progetto plurifunzionale. La vicina Bologna già occupa una posizione di eccellenza, punta a raggiungere i dieci milioni di passeggeri ed ha in corso

l'allungamento della pista. Anche l'aeroporto di Napoli è assai importante ed il suo potenziamento lo porterà a raddoppiare i passeggeri fino a 7,5 milioni. Ragguardevole è infine lo sviluppo previsto per Genova, già in parte avvenuto con i finanziamenti straordinari per il G8.

Certo anche **Firenze** ha il suo piano di adeguamento dello scalo per arrivare a tre milioni di passeggeri al 2010. Ma sappiamo bene quanto sia contrastato e come sia stato ridimensionato. Grida poi **vendetta** quell'autostrada che scorre a pochi metri dalla pista di volo e che nessuno pensa di interrare o deviare. Ma tant'è: ci accontenteremmo, tutto sommato, se a Natale ci arrivasse in regalo l'approvazione del piano e ad anno nuovo cominciassero i lavori per la bretella di rullaggio.

Il Presidente

Numero speciale Aeroporti italiani

Questo numero di "Aeroporto" è interamente dedicato al sistema aeroportuale nazionale. Nelle pagine seguenti analizziamo le tendenze in atto e gli interventi in corso o in progetto sugli scali aerei del nostro paese, rapportandoli alla situazione presente in Toscana e a Firenze. Nell'immagine satellitare sottostante sono riportati i 50 aeroporti commerciali italiani.



FOTO ESA/ELABORAZIONE M. IARROSSI

Aeroporti italiani

voli charter. Il quinto scalo classificato come commerciale è **Siena Ampugnano** (428 passeggeri). Utilizzato per ora solo da voli turistici e di aeroclub, attende da tempo piccoli interventi per il potenziamento delle strutture.

10 - PUGLIA

1.875.088 passeggeri

La Puglia è l'unica regione italiana ad avere un'unica società di gestione per i suoi quattro scali commerciali, tutti serviti da voli regolari; in totale gli scali pugliesi sono otto. Il principale, per traffico, è lo scalo del capoluogo **Bari Palese** (1.247.110 passeggeri). Il principale per dimensioni della pista è **Brindisi Casale** (597.388 passeggeri), che però ha scarso traffico passeggeri. Il terzo scalo è quello di **Foggia** (28.852 passeggeri), fortemente voluto dagli enti locali che hanno creato un vettore, la Federico II Airways, per garantire voli regolari alla città. Le strutture aeroportuali sono state potenziate grazie ai finanziamenti del Giubileo. **Taranto Grottaglie** (1.738 passeggeri) ha una buona pista "regionale" (1.800 metri), ma stenta ad avviare voli regolari. L'Alitalia ha appena realizzato sullo scalo una base tecnica per la manutenzione di velivoli Boeing B.737 ed MD-80. Il Comune di Lecce ha avviato un progetto per potenziare il piccolo scalo di **Lecce San Cataldo**. E' allo studio anche la possibilità di aprire al traffico commerciale la base militare di **Lecce Galatina**.

11 - CALABRIA

1.368.398 passeggeri

La Calabria ha tre aeroporti, tutti civili, commerciali e serviti da voli regolari. Tra questi, c'è l'ultimo aeroporto costruito ex-novo in Italia, **Lamezia Terme**, in provincia di Catanzaro (778.362 passeggeri). Inaugurato nel 1976 con una capacità di due milioni di passeggeri, ha in atto un nuovo piano di ristrutturazione e potenziamento. Il secondo scalo regionale è quello di **Reggio Calabria** (537.778 passeggeri). L'"Aeroporto dello Stretto" estende il suo bacino d'utenza anche all'area di Messina, in Sicilia, alla quale è collegato da un servizio marittimo in partenza dal pontile aeroportuale. Lo scalo è da sempre alle prese con l'abusivismo edilizio che ha soffocato le due piste limitandone l'operatività (sono in corso interventi per sanare la situazione). L'ultimo scalo entrato nel sistema commerciale calabrese è **Crotone** (52.258 passeggeri), destinato negli anni ottanta ad ospitare una base per caccia USAF. Tramontato tale progetto, dal 1996 lo scalo è stato potenziato come struttura

11 - Calabria



12 - Liguria



13 - Friuli-Ven. Giulia



14 - Marche



15 - Abruzzo



commerciale per 250.000 passeggeri, ampliabile a 500.000 (è in costruzione la nuova aerostazione denominata "Pitagora"). Altri progetti sono allo studio per trasformare in aeroporto un'aviosuperficie nella zona di Scalea e per realizzarne uno nuovo a Sibari.

12 - LIGURIA

1.041.182 passeggeri

Il sistema ligure è composto da tre aeroporti (due commerciali e serviti da voli regolari), ma il traffico aereo è assorbito quasi interamente da quello del capoluogo, **Genova Sestri** (1.035.112 passeggeri). E' in atto un piano per raggiungere la capacità di due milioni di passeggeri al 2015. La prima fase è stata anticipata per preparare lo scalo al vertice dei "G8" svoltosi lo scorso luglio, grazie a 40 miliardi di finanziamenti straordinari stanziati dal Governo. Il secondo scalo regionale è quello di **Albenga**, in provincia di Savona (6.070 passeggeri). La struttura è in potenziamento, ma ha per ora sporadici voli per destinazioni nazionali. E' stato appena predisposto un progetto per trasformare in piccolo scalo commerciale il terzo aeroporto della regione, **Sarzana**, in provincia di La Spezia, attualmente utilizzato da aerei turistici e dagli elicotteri della Marina Militare.

13 - FRIULI-VENEZIA GIULIA

568.144 passeggeri

Sono cinque gli aeroporti della regione, ma solo uno è commerciale e servito da voli regolari. Si tratta di **Trieste Ronchi dei Legionari** (568.144 passeggeri), che si trova in realtà nel territorio di Gorizia, a 33 chilometri dal capoluogo regionale. Data la sua posizione, lo scalo triestino sta assumendo un ruolo importante come punto di riferimento per i voli provenienti dall'est europeo (nel 2001 è stato avviato un collegamento diretto da Mosca). Lo scalo triestino ha appena concluso la realizzazione di una nuova aerostazione da 1,5 milioni di passeggeri e nuove strutture merci. Non sono previsti al momento progetti sugli altri scali minori civili né su quelli militari che potrebbero essere ceduti ad uso civile, come Udine Camporomido.

14 - MARCHE

433.059 passeggeri

La regione Marche è dotata di due aeroporti, dei quali solo uno, **Ancona Falconara** (433.059 passeggeri), è commerciale e servito da voli regolari. E' in costruzione la nuova aerostazione da un milione di pas-

Aeroporti italiani

seggeri. Lo scalo sta svolgendo un ruolo importante nell'accoglienza di voli militari legati alle numerose operazioni che interessano l'area dell'Adriatico. L'altro scalo regionale è Fano, in provincia di Macerata, interessato da un traffico esclusivamente turistico e di aeroclub, ma dotato di una piccola moderna aerostazione. Nelle Marche è presente anche il secondo eliporto esistente in Italia, sulla rocca di San Leo (583 metri di altezza), in provincia di Pesaro.

15 - ABRUZZO

110.247 passeggeri

Anche l'Abruzzo ha due aeroporti. L'unica struttura commerciale e servita da voli regolari è **Pescara** (110.247 passeggeri). Nel 1996 è stata completata una nuova aerostazione con ristorante panoramico, sale congressi e spazi commerciali. Nuovi spazi per lo sviluppo del terminal e dei piazzali saranno ricavati in aree attualmente occupate dalle strutture di vari corpi dello Stato (Guardia Costiera, Capitaneria di Porto, Polizia), che saranno trasferite in altre zone dello scalo. E' in fase di potenziamento anche il secondo aeroporto regionale, **L'Aquila Prefettura**, interessato per ora da traffico turistico e di aviazione generale. Lo scalo, destinato ad accogliere voli regionali, assumerà la denominazione di "Aeroporto dei Parchi".

16 - UMBRIA

50.442 passeggeri

L'unico scalo commerciale umbro è **Perugia Sant'Egidio** (50.442 passeggeri), che affianca l'altro scalo regionale, Foligno, in un sistema di due aeroporti. A Perugia è in atto da anni un continuo sviluppo delle strutture (pista, piazzali, aerostazione, strumentazioni), con l'obiettivo di raggiungere la capacità di 465.000 passeggeri nel 2020. Lo scalo si propone anche come struttura per i charter di turisti e fedeli diretti ad Assisi che oggi utilizzano gli scali romani.

17 - TRENTINO ALTO ADIGE

48.075 passeggeri

Il Trentino è entrato nella rete degli scali commerciali nel 1999, quando sono iniziati i collegamenti dal piccolo aeroporto di **Bolzano** appositamente potenziato (aerostazione, pista, strumentazioni). I voli sono diretti verso le vicine Innsbruck e Francoforte, oltre a Roma. Una nuova compagnia aerea, la Air Alps, è stata appena attivata da investitori locali per potenziare i collegamenti della

16 - Umbria



17 - Trentino A. Adige



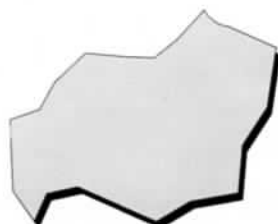
18 - Valle d'Aosta



19 - Basilicata



20 - Molise



città. L'obiettivo è di arrivare a gestire 100.000 passeggeri annui. Un piano di sviluppo è stato predisposto anche per l'altro scalo regionale, **Trento Mattarello**, a 60 chilometri da Bolzano e 155 da Verona.

18 - VALLE D'AOSTA

10.834 passeggeri

Il piccolo scalo di **Aosta** (10.834 passeggeri) è l'unica pista della regione. Dal 2000 sono stati attivati per la prima volta collegamenti regolari nazionali ed internazionali operati da una compagnia appositamente creata da imprenditori locali, l'Air Vallée. Sono in potenziamento le strutture, con particolare attenzione alle strumentazioni necessarie per operare nella valle in cui è inserito lo scalo.

19 - BASILICATA




La Basilicata sta per uscire dal suo isolamento aereo con la realizzazione di almeno un nuovo scalo. La Regione sta infatti al momento studiando cinque diversi siti per realizzare il progetto. Nel frattempo, su iniziativa degli industriali della Provincia di Matera, sono stati ormai conclusi i lavori per trasformare in aeroporto commerciale una vecchia pista privata dell'ENI a **Pisticci** (Matera). Un'altra iniziativa interessa l'area di Metaponto (Matera), dove il progetto per un nuovo aeroporto vede coinvolta anche la SAVE, ente gestore dell'aeroporto di Venezia, che ha creato la SAME per curare la costruzione e la gestione del nuovo scalo.

20 - MOLISE

Il Molise resta l'unica regione italiana senza aeroporti e non esiste al momento alcun progetto per realizzarne. Gli scali più vicini sono Bari, Napoli, Pescara e Roma che si trovano a distanze variabili tra i 110 ed i 270 chilometri, con percorrenze comprese tra un'ora e mezzo a tre ore di auto.

LEGENDA

Nelle cartine regionali (non in scala tra di loro) è riportata la posizione dei 113 aeroporti italiani. Il nome è stato indicato solo per quelli commerciali. Questa la simbologia adottata per la distinzione degli scali:

-  aeroporti commerciali
-  aeroporti di aviazione generale
-  aeroporti ad uso esclusivo del traffico militare

Il caso Toscana

Cinque scali commerciali, tre turistici, uno privato: sulla carta la Toscana potrebbe apparire una delle regioni meglio attrezzate per infrastrutture aeroportuali. Ma dietro questi numeri c'è una realtà ben diversa, quella di un sistema del tutto **anomalo e sottodimensionato**, frutto di trent'anni di scelte sbagliate.

L'anomalia più evidente della Toscana è quella di essere l'unica regione d'Italia (probabilmente del mondo) senza la struttura portante del sistema, senza cioè lo scalo

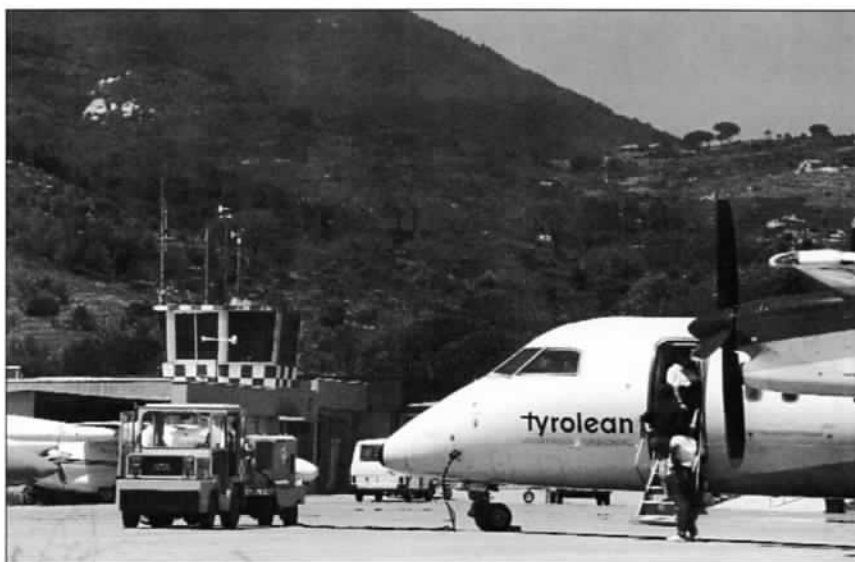
correttamente localizzato e dimensionato a servizio del proprio principale bacino d'utenza, in grado di gestire il reale potenziale di traffico della regione. In pratica, niente di nuovo: manca l'aeroporto di San Giorgio a Colonica cancellato dalla Regione Toscana nel 1974. Un **vuoto infrastrutturale** colmato solo parzialmente dai due attuali scali principali, il "Galilei" ed il "Vespucci", entrambi vincolati da limiti insuperabili.

I limiti di **Pisa** sono quelli noti dagli anni '60: il ruolo militare dello scalo, al quale è assoggettata l'attività civile in termini di operatività e spazi utilizzabili; la sua collocazione regionale decentrata e la distanza rispetto al principale bacino d'utenza toscano e quindi le difficoltà di avere un'ampia valenza territoriale; i problemi ambientali, indotti dall'estrema vicinanza alla città, dall'operatività notturna e dalla tipologia di aerei che vi operano. Anche i limiti dello scalo di **Firenze** sono noti: sono quelli reali, derivanti dalla sua caratteristica di aeroporto cittadino che vincola le dimensioni dello scalo, della pista e degli aerei utilizzabili e quindi il suo potenziale sviluppo; sono quelli "politici", che hanno sempre frenato ogni tipo di intervento possibile, vanificando importanti margini di crescita.

Gli altri piccoli scali toscani hanno un ruolo molto marginale. **Marina di Campo** ha una propria valenza, ma naturalmente ristretta alle esigenze dell'isola d'Elba. L'aeroporto di **Grosseto** può avere un ruolo di supporto all'economia della Maremma, ma deve fare comunque i conti con

La Toscana soffre da sempre dell'assoluta mancanza di una seria politica regionale per gli aeroporti.

l'intensa attività della base militare. Anche **Siena**, a volte indicato come potenziale scalo di supporto al "Vespucci" di Firenze, difficilmente potrà andare oltre un piccolo ruolo per l'area senese (aviazione generale, qualche charter, forse qualche linea nazionale).



Marina di Campo, nella foto, è un altro degli scandali aeroportuali toscani. La struttura, di grande importanza per l'economia ed il turismo dell'isola d'Elba, attende inutilmente da molti anni il miglioramento delle strutture.

Lucca e **Arezzo** sono poco più che campi di volo per aeroclub. Su **Massa Cinquale** incombe il rischio di dismissione per mire speculative sui suoi preziosi terreni. La pista di **Pontedera** è praticamente già chiusa.

Ecco spiegato perché la Toscana, nonostante la sua importanza economica e la sua eccezionale attrattiva turistica e culturale, si ritrova ad essere solo il **nono polo aeroportuale** italiano per movimento passeggeri, ben lontana da quel terzo polo tante volte auspicato. Un sistema aeroportuale che ha difficoltà ad accogliere i voli di li-

nea, è inadeguato a gestire il traffico merci e charter (la Toscana è addirittura la decima regione per traffico charter!) ed impone limitazioni sempre più pesanti all'aviazione generale.

Si tratta di una situazione che, salvo auspicabili ma improbabili colpi di scena, appare **difficilmente sanabile**. La Toscana, infatti, non ha in progetto nuovi aeroporti; non ha in progetto nuove piste; non ha in progetto allungamenti di piste (tranne qualche ritocco); non ha in progetto determinanti

potenziamenti degli scali minori; non ha neppure aeroporti militari da riconvertire ad usi civili (Pisa e Grosseto, le due maggiori piste della regione, stanno anzi accrescendo sempre più la loro valenza strategica come basi operative dell'Aeronautica Militare e della NATO). La Toscana si distingue per lo **scarso interesse** al sistema aeroportuale in termini di attenzione delle istituzioni e quantità di investimenti. I

progetti esistenti, riguardanti in misura diversa Pisa, Firenze, Marina di Campo e Siena, sono minimi, in molti casi sulla carta e comunque portati avanti quasi sempre con **lentezze esasperanti**. Va meglio a Pisa, dove la società di gestione ha sempre potuto operare in piena libertà, senza condizionamenti né polemiche. E' emblematico, al contrario, il caso Firenze, dove i progetti più importanti sono sempre fermi o ridimensionati o addirittura esclusi dal piano aeroportuale (vedi pag. 8).

Cosa fare, quindi? Decretare la **resa** del sistema aeroportuale toscano e rassegnarsi ad essere annessi al sistema aeroportuale dell'Emilia Romagna, secondo uno scenario futuro che qualcuno ha già preannunciato, o fare di tutto per **volare di più e meglio** dalla nostra regione? Noi siamo per la seconda ipotesi, cominciando dal valorizzare davvero tutte le potenzialità degli scali esistenti. Senza tagli, senza rinunce, con investimenti consistenti sulle strutture più carenti ed un **impegno serio** verso il trasporto aereo. Quell'impegno che sta mobilitando le altre regioni e che in Toscana, finora, non si mai è visto.

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 (25,82 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!