

ENGLISH SUMMARY INSIDE

**LO STORICO ACCORDO SUL  
CO<sub>2</sub> DEL TRASPORTO AEREO**



**WALTER VILLADEI  
ASTRONAUTA ITALIANO**



AUT 8,00 - BE 8,00 - PTE CONT. 7,00 - CH CT 12,60 CHF

**MARINA MILITARE**



**VISITA ALLA BASE  
MARISTAELI LUNI**

**TRASPORTO AEREO**



**LUFTHANSA: ADDIO  
AL BOEING 737**

**AEROPORTI**



**DELOCALIZZARE  
SI PUÒ: IL CASO PISA**

**FORZE AEREE**



**DIECI ANNI DI F-35  
LIGHTNING II**





# Delocalizzare si

Quello che è avvenuto a Pisa è un mezzo miracolo per il panorama aeroportuale italiano solitamente ingessato da opposizioni e burocrazia: un borgo di 44 famiglie è stato "delocalizzato" per ampliare l'aeroporto.

MARCO IAROSSI





*Eloquente immagine, tratta da Google Maps prima dell'avvio delle demolizioni, che mostra il Borgo Cariola (al centro della foto) completamente circondato dall'aeroporto: a nord dai parcheggi degli autonoleggi, ad est dal piazzale aeromobili e a sud-est dalle testate delle due piste.*

APPLE / MAPPE

## VIA CARRARECCIA



*Uno scorcio di Via Carrareccia con sullo sfondo il piazzale aeromobili dell'aviazione generale.*



## VIA CARIOLA

*Questa immagine è invece ripresa da Via Cariola con sullo sfondo il confine del sedime aeroportuale.*

# può

**A**ll'estero qualche volta succede, negli Stati Uniti ed in alcuni paesi asiatici accade normalmente: quando un aeroporto ha necessità di crescere per rispondere alla domanda di mobilità della popolazione e ad ostacolare il suo ampliamento ci sono case, fabbriche o interi paesi, si delocalizza. Parola forse un po' sinistra che evoca deportazioni forzate, ma che in realtà si traduce nell'offrire ai soggetti coinvolti, siano essi famiglie o industrie, una sede alternativa ed un cospi-

cuo incentivo per addivenire ad un accordo condiviso. In Italia, lo sappiamo, l'iter per realizzare una qualsiasi opera pubblica è una via crucis, tra la burocrazia soffocante e lo strapotere di "comitati contro" e ambientalisti d'assalto. Peggio ancora se si parla di aeroporti che nell'immaginario collettivo sono ancora più da combattere: una lotta per ogni piccolo ampliamento interno, figuriamoci per l'ampliamento di un sedime a scapito di terreni ed insediamenti esterni.

Non è che all'estero sono pazzi o incuranti dell'ambiente: affrontano semplicemente i problemi in modo più pragmatico e concreto: viene valutato quanto l'aeroporto e la sua crescita incidono positivamente sul benessere della comunità e sulla crescita economica di tutta la popolazione, mettendolo a confronto con i costi sociali dell'occupazione di nuovi terreni ed il disagio previsto per residenti e industrie da delocalizzare. Valutato lo scontato risultato si procede decisi con l'intervento.



Proprio in Italia, però, si sta avviando a conclusione un caso veramente esemplare, più unico che raro, nel quale è stato delocalizzato un intero borgo, con 44 proprietà, per fare posto all'ampliamento di uno scalo aereo e, naturalmente, per risanare una situazione ambientale non più sostenibile per gli stessi abitanti. Il caso a cui facciamo riferimento è quello dell'aeroporto di Pisa, scalo condiviso dall'Aeronautica Militare, con la sua 46ª Brigata Aerea, e lo scalo civile gestito da Toscana Aeroporti. Proprio lo sviluppo della porzione civile dello scalo, stretta tra la grande base militare e un quartiere della città, ha reso necessaria la delocalizzazione che è costata 16,5 milioni di euro.

Negli anni, a causa dell'aumento delle attività e del numero dei passeggeri e la conseguente crescita del terminal e dei vari servizi collegati e a causa della riqualificazione delle piste di volo e delle aree di sicurezza, lo scalo è cresciuto fino a lambire prima, e circondare completamente poi, il piccolo Borgo Cariola composto da due strade principali, Via Cariola e Via Carrareccia, con 44 proprietà. Il complesso residenziale Borgo Cariola si è così trovato "intrappolato", chiuso a nord dai parcheggi degli autoleggi, ad est dal piazzale aeromobili ed a sud-ovest dalle testate delle piste, con un'unica strada di accesso.

### Il lungo iter

L'operazione Borgo Cariola è una rara dimostrazione che, anche in Italia, se c'è unità d'intenti e collaborazione tra tutti gli enti e i



*Un'auto lascia Via Cariola lambendo il piazzale aeromobili con un Gulfstream in sosta.*

sogetti coinvolti, le cose si possono fare. In questo caso sono stati coinvolti ben tre ministeri, Infrastrutture e Trasporti, Difesa, Economia e Finanze, tre enti locali, Regione Toscana, Provincia di Pisa, Comune di Pisa, oltre ad ENAC e SAT, società di gestione dello scalo, oggi Toscana Aeroporti. Inoltre, a complicare le cose, il procedimento ha attraversato due legislature con il rischio di dover ricominciare tutto daccapo col cambio di governo; rischio sventato grazie dalla tenacia della società di gestione e degli enti locali toscani e pisani.

La necessità di trovare una soluzione per gli abitanti del Borgo Cariola era sentita da molto tempo, forse decenni, ma si è cominciata a concretizzare nei primi anni 2000 con l'adozione del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2000-2015 e le conseguenti pre-

scrizioni contenute nel parere favorevole della Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) emesso dal Ministero dell'Ambiente nel gennaio 2002. La società di gestione dell'aeroporto e il Comune di Pisa hanno lavorato per anni con tutte le amministrazioni pubbliche locali e centrali per affrontare e risolvere uno dei maggiori problemi: reperire i finanziamenti necessari per coprire i costi del trasferimento.

Nel marzo del 2010 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra Regione Toscana, Provincia di Pisa, Comune di Pisa e SAT che prevedeva, oltre ad un limitato impegno economico da parte dei firmatari, la definizione del percorso per procedere alla delocalizzazione degli abitanti. Nel giugno del 2011 l'Agenzia del Territorio (oggi inglobata nell'Agenzia delle Entrate) ha consegnato una perizia

di stima sul valore degli immobili da espropriare, indicando un importo complessivo di circa 13,4 milioni di euro al netto delle spese generali e gli oneri di ripristino. L'Università di Pisa, su incarico del Comune, ha invece condotto un'indagine sociologica sulle famiglie da delocalizzare.

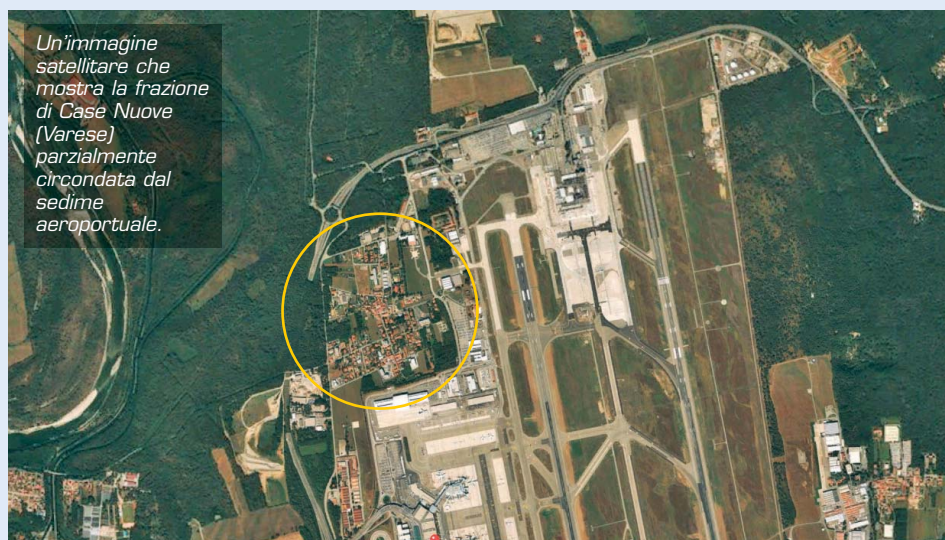
Nel maggio 2011 SAT ha ottenuto un incontro con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti che ha costituito un apposito gruppo di lavoro interministeriale che si è poi insediato nel settembre successivo. In ottobre SAT ha predisposto una bozza di accordo di programma, condivisa dagli altri enti locali, inviandola al Ministero dei Trasporti per una valutazione. Dopo diversi solleciti da parte della SAT, l'11 settembre 2012 si è tenuta una riunione tecnica presieduta dal capo di gabinetto del Ministero dei Trasporti il quale ha



**A sinistra:** in una prima fase le abitazioni, lasciate dagli abitanti, sono state sigillate e rese inabitabili con la distruzione degli impianti interni e dei servizi igienici. **A destra:** successivamente si è proceduto al loro abbattimento e alla recinzione delle aree.



## La delocalizzazione a Milano Malpensa



Un'immagine satellitare che mostra la frazione di Case Nuove (Varese) parzialmente circondata dal sedime aeroportuale.

GOOGLE MAPS

L'unico altro caso italiano di delocalizzazione di un'intera comunità per far spazio all'ampliamento di un aeroporto, ma soprattutto (come è stato anche a Pisa) per sanare una situazione ambientale problematica, si è verificato a Milano Malpensa dove, a cavallo tra la fine anni '90 e l'inizio dei 2000, è stato messo a punto un piano per il trasferimento che inizialmente interessava 392 nuclei familiari (per circa 1.200 persone) nei comuni di Lonate Pozzolo, Ferno e Somma Lombardo, tutti in provincia di Varese. In questo caso i finanziamenti necessari per l'acquisto degli immobili e gli indennizzi ai proprietari sono stati a carico della Regione Lombardia (inizialmente erano previsti 350 miliardi di lire distribuiti in 15 anni) grazie anche ad una serie di mutui accesi con la BEI (Banca Europea degli Investimenti). Nell'operazione, oltre alla Regione, erano coinvolti il Ministero dei Trasporti, le Province di Milano e Varese, l'ALER (Agenzia Lombarda Edilizia Residenziale) ed i tre citati Comuni.

Il piano di delocalizzazione fu presentato nel 2001 dall'allora presidente della Regione Lombardia Roberto Formigoni, il quale spiegò che la delocalizzazione faceva parte di un ben più ampio piano di risanamento ambientale che prevedeva anche l'insonorizzazione di molti edifici, soprattutto pubblici. Ai cittadini fu offerta l'opzione di cedere i propri immobili a prezzi di mercato e, dietro un'adeguata compensazione, di sceglierne un'altra in un luogo diverso. La Regione, che diventava proprietaria degli immobili, si impegnava ad abbattere quelli più vicini allo scalo e a non destinare mai più gli altri ad usi civili abitativi, ma ad usi professionali, specialmente per imprese collegate all'attività aeroportuale. Il piano prevedeva l'avvio immediato dell'operazione per 16 famiglie (cinque di Ferno, sei di Lonate e cinque di Somma Lombardo), giudicate prioritarie per la loro difficile situazione, e negli anni seguenti l'acquisizione degli immobili delle altre famiglie che via via aderivano all'operazione. Alla fine gli edifici delocalizzati sono stati 549: 56 a Ferno, 355 a Lonate Pozzolo e 138 a Somma Lombardo. Il caso più eclatante è stato quello della frazione Case Nuove dove, dopo la realizzazione del progetto "Malpensa 2000" e l'allungamento della pista 35L, le abitazioni si sono trovate a pochi metri dal sedime e con livelli di inquinamento acustico superiore ai 65 dB. Le cose si sono poi trascinare nel tempo: dopo la delocalizzazione, le demolizioni sono tardate e le case abbandonate sono diventate preda di vandali e occupanti abusivi, divenendo un problema sociale per la comunità locale. Alla fine del 2015 le case abbattute erano 102 (48 a Case Nuove, 14 a Ferno e 40 a Lonate Pozzolo). Un secondo lotto di demolizioni è stato recentemente approvato e le ruspe arriveranno entro l'anno.

In un'immagine del 2003, il cantiere per la costruzione del grande hangar a fianco del Terminal 1 e, subito dietro, la frazione di Case Nuove.



MARCO MINARI

convenuto sulla necessità di intervenire urgentemente per la delocalizzazione, invitando i tecnici di Regione Toscana ed ENAC a predisporre un'ipotesi di articolato di legge da inserire nell'imminente Legge Finanziaria.

Il 4 ottobre 2012 si è riunito il tavolo tecnico per discutere sia la proposta di ENAC che individuava le fonti di finanziamento, sia la proposta del Ministero dei Trasporti che invece ha rimesso al Ministero dell'Economia il compito di individuare la disponibilità di fondi per il finanziamento. L'incontro si è concluso con l'impegno dei rappresentanti del ministero e di ENAC di verificare l'effettiva disponibilità dei fondi in tempi brevi vista l'urgenza di inserire la proposta di legge nella finanziaria in fase di emissione.

La caduta del Governo Monti rischiava di interrompere il processo, cosicché il Comune di Pisa, la Provincia di Pisa e la SAT hanno sottoscritto un documento di intenti sul progetto di delocalizzazione nel quale chiedevano al governo e al Parlamento di mantenere l'impegno a finanziare il progetto prima della fine della legislatura e, in caso di impossibilità, si impegnavano in una serie di iniziative con il coinvolgimento dei parlamentari toscani di prossima elezione, perché si potesse arrivare, nei primi sei mesi del nuovo governo, alla stipula di un accordo di programma che prevedesse modalità, tempi e fonti di finanziamento per la realizzazione dell'intervento.

Tale impegno fu mantenuto con il "Decreto Fare" approvato dal Consiglio dei Ministri del nuovo governo il 15 giugno 2013, nel quale sono stati stanziati dieci milioni di euro da parte dello stato, cui si sono aggiunti tre milioni finanziati dalla Regione Toscana e 3,5 milioni messi a disposizione dalla SAT.

Il procedimento di delocalizzazione è stato quindi definito nei dettagli da un accordo di programma sottoscritto da tutte le parti nel dicembre 2013 e registrato alla Corte dei Conti nel marzo 2014. Tale accordo prevedeva la delocalizzazione dei residenti delle 44 proprietà, la messa in sicurezza e la demolizione dei fabbricati acquisiti, la rettifica dei confini aeroportuali e la destinazione delle aree acquisite al Demanio dello Stato - Ramo Trasporti - Aviazione Civile. A questo punto ENAC ha



delegato alla SAT alcune delle incombenze per portare avanti il progetto e, in particolare, la definizione di tutti gli atti necessari per il trasferimento delle abitazioni dai singoli proprietari al Demanio dello Stato.

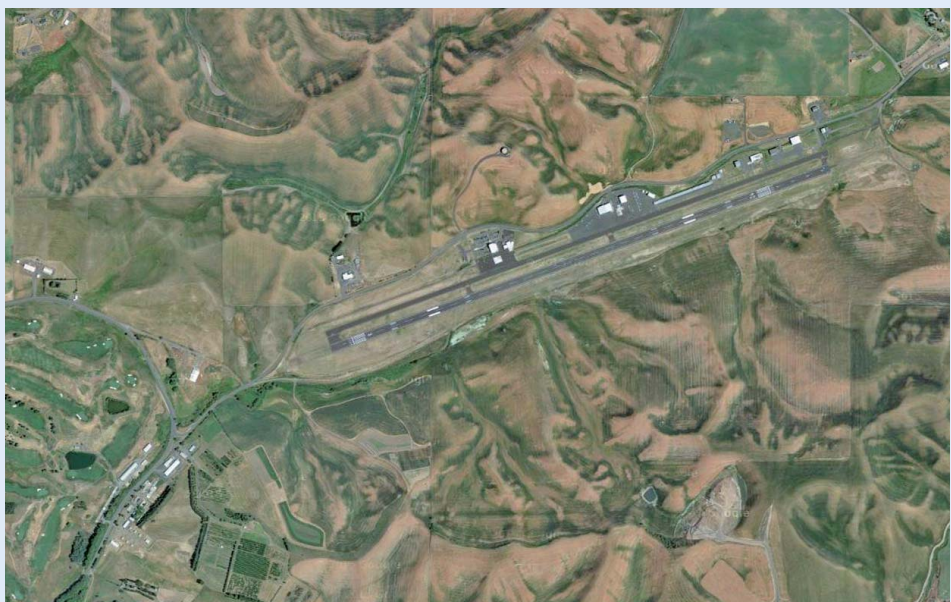
Nel giugno del 2014, sempre su delega ENAC, SAT ha provveduto a notificare a tutti i 44 proprietari di Via Cariola e Via Carrareccia la comunicazione di inizio del processo di delocalizzazione, presentando al contempo la valutazione del bene e chiedendo, entro 40 giorni dalla notifica, il consenso o meno a cedere bonariamente l'immobile. Per tutti i proprietari che hanno dato il loro assenso al trasferimento bonario è stato stipulato un atto di trasferimento di proprietà dal privato al Demanio. Concluso l'iter, SAT ha provveduto prima alla chiusura di tutti gli accessi degli immobili con la distruzione degli impianti interni e dei sanitari per renderli inaccessibili e inutilizzabili fino al momento della demolizione vera e propria.

La maggior parte dei proprietari, 40 su 44, ha dato la propria disponibilità a liberare l'immobile, indicando la tempistica desiderata, tenendo però conto che il termine ultimo per l'intera operazione è la fine del 2016. Ciò ha consentito di procedere celermente e già all'inizio del 2016, quasi con un anno di anticipo, 40 abitazioni erano state abbattute ed i terreni recintati. Per le rimanenti quattro proprietà, tra cui un bed and breakfast, che non hanno accettato l'accordo bonario sono state avviate le procedure di esproprio.

Il 27 febbraio, nel corso di un sopralluogo all'area di cantiere da parte delle autorità toscane e dei giornalisti, i vertici di tutti i soggetti coinvolti, a cominciare dal governatore della Regione Toscana Enrico Rossi, il sindaco di Pisa Marco Filippeschi e l'amministratore delegato di Toscana Aeroporti Gina Gianni, hanno espresso il loro compiacimento per l'obiettivo raggiunto, sottolineando l'importanza di aver lavorato tutti uniti per un duplice scopo: quello di consentire alle famiglie di trasferirsi altrove liberandoli da rumore e inquinamento e quello di permettere all'aeroporto di continuare i suoi progetti di sviluppo che, come prevede il masterplan, porterà lo scalo a 7,5 milioni di passeggeri.

«Si tratta di un gran risultato. -

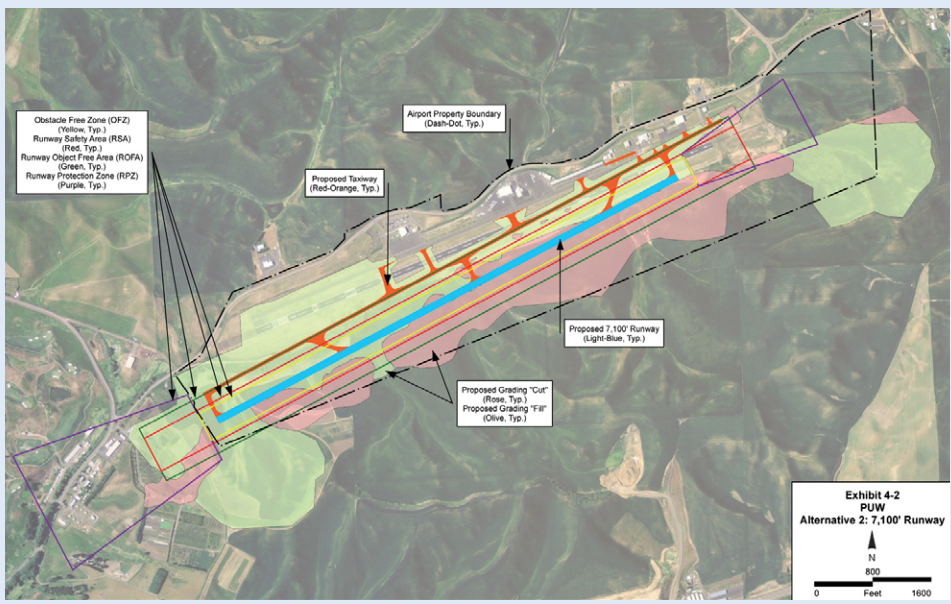
## Un caso americano



Come abbiamo scritto nel testo dell'articolo, negli Stati Uniti è pratica comune delocalizzare abitazioni, industrie o qualsiasi insediamento che ostacoli l'espansione di un aeroporto, giudicato come il più importante motore dell'economia locale. L'ultimo caso che ci propone la cronaca è quello del Pullman-Moscow Regional Airport che si trova tra le cittadine di Pullman, nello stato di Washington, e di Moscow, nel confinante stato dell'Idaho, distanti tra di loro una dozzina di chilometri con una popolazione complessiva di circa 50.000 abitanti. Le compagnie aeree che operano sullo scalo intendono introdurre aerei più capienti (passando dai turboelica ad aerei della classe Boeing 737) e per rispettare le norme della Federal Aviation Administration la pista deve essere potenziata sia nella lunghezza (da 2.050 a 2.290 m) sia nella larghezza (da 30 a 45 m).

Tale operazione richiede anche una leggera rotazione (5 gradi) della pista stessa che, con il nuovo orientamento, andrà ad impattare con le aree di rispetto della testata pista sud il grande insediamento della Washington State University (WSU) che confina con lo scalo. L'aeroporto dovrà acquisire circa 40 ettari di terreno della WSU dal quale dovranno essere delocalizzate una quarantina di costruzioni, compresi dei laboratori tecnici. La società di gestione dell'aeroporto ha fatto un'offerta economica e l'università ha presentato una controfferta e al momento sono in corso le trattative per raggiungere un accordo. La costruzione della nuova pista dovrebbe costare intorno ai 100 milioni di dollari. Sia la WSU sia la University of Idaho, basata a Moscow, sono favorevoli al potenziamento dell'aeroporto del quale i propri professori, studenti e ricercatori sono tra i maggiori utilizzatori.

In alto: l'attuale situazione dell'aeroporto con, in basso a sinistra, gli insediamenti dell'Università di Washington che dovranno essere delocalizzati. Sotto: il progetto della nuova pista con, in basso a sinistra, ben evidente il cono di rispetto che investe in pieno l'area universitaria.







Un'altra immagine Google Maps, in questo caso del 2015 con parte delle abitazioni già abbattute.

GOOGLE MAPS

commenta Gina Giani - *Non solo perché ha visto la collaborazione dei diversi enti per raggiungere obiettivi ben accolti da tutti i soggetti. Ma si tratta anche di una grande soddisfazione personale per aver mantenuto l'impegno preso con le famiglie che da anni vivevano il disagio di abitare di fatto dentro un aeroporto. Siamo riusciti nel risultato non facile di mettere in condizioni queste famiglie di vendere le loro abitazioni e di comprarne di nuove in conte-*

*sti migliori senza rimetterci un centesimo. E questo non è così frequente come dovrebbe.* Il direttore centrale Infrastrutture Aeroporti Spazio Aereo dell'ENAC, Roberto Vergari, ha commentato: *«Arrivare a questo brillante risultato con ben un anno di anticipo sul cronoprogramma del progetto di delocalizzazione è stato un successo totalmente dipeso dal lavoro di squadra svolto da tutti gli enti locali coinvolti nell'accordo. Ritengo tuttavia che*

*debba essere riconosciuto merito in particolare alla società Toscana Aeroporti e a coloro che in prima persona vi hanno contribuito.* «Nel corso di tutto il periodo dedicato all'acquisizione delle proprietà - ha aggiunto - non c'è stato un solo momento di reale tensione, nonostante la delicatezza delle azioni da intraprendere e questo grazie innanzitutto al lavoro preciso, paziente e prezioso dei collaboratori incaricati del caso di Toscana Aeroporti». ■



Un Boeing 737-800 di Ryanair in decollo dall'aeroporto di Pisa.

## The relocation that could be done

*When an airport is growing, buildings, factories or whole towns may have to be moved away, with due compensations, as happens regularly in the US or in Asia. In Italy, any public work faces the hurdles of red tape and environmental extremism, particularly in the case of airports. But a peculiar case happened at the airport of Pisa, which is both a military base and an important destination, where a whole village consisting of 44 buildings, Borgo Cariola, which was trapped between a parking lot and the runway, has been relocated at a cost of 16.5 million euro.*

*It was a successful operation, due to the effective cooperation of several actors: the Ministries of Transportation, Defense and Finances, the local administrations, Region of Tuscany, Province and Municipality of Pisa, ENAC and the managing society SAT, now Toscana Aeroporti. The necessity of solving the problems of the inhabitants of Borgo Cariola, squeezed with the airport around them and one single road to get out, had been felt for decades, but a real answer came only with the Airport Development Plan 2000-2015. SAT and the Municipality have been dealing for years with all administration to solve the problem of finding funds for the relocation.*

*In 2010 a MoU was signed between the administrations and SAT. A state administration, Agenzia del Territorio, gave its estimate of the cost of dispossessing the buildings. Many discussions and meetings followed, the process risked being stopped due to the change of national government, in 2013 the Council of Ministers finally approved funding for 10 millions, 3 more coming from the Region and 3.5 from SAT itself. The final agreement was signed in December 2013, considering the relocation of the inhabitants and removal of the buildings while the area was assigned to the state property.*

*In June 2014, acting on behalf of ENAC, SAT asked to the 44 owners their approval of the dispossession. 40 out of 44 agreed, and in early 2016 their houses were brought down. The four remaining owners, including a bed and breakfast, had to endure forced dispossession. It was a big result, those people moved elsewhere, away from noise and confinement, and they were able to buy better homes at no cost for themselves. The airport can now grow and develop according to its masterplan. This positive result was attained one year before schedule, thanks to the commitment of the actors, foremost SAT, and there has not been any tension, to the general satisfaction of all concerned.*