



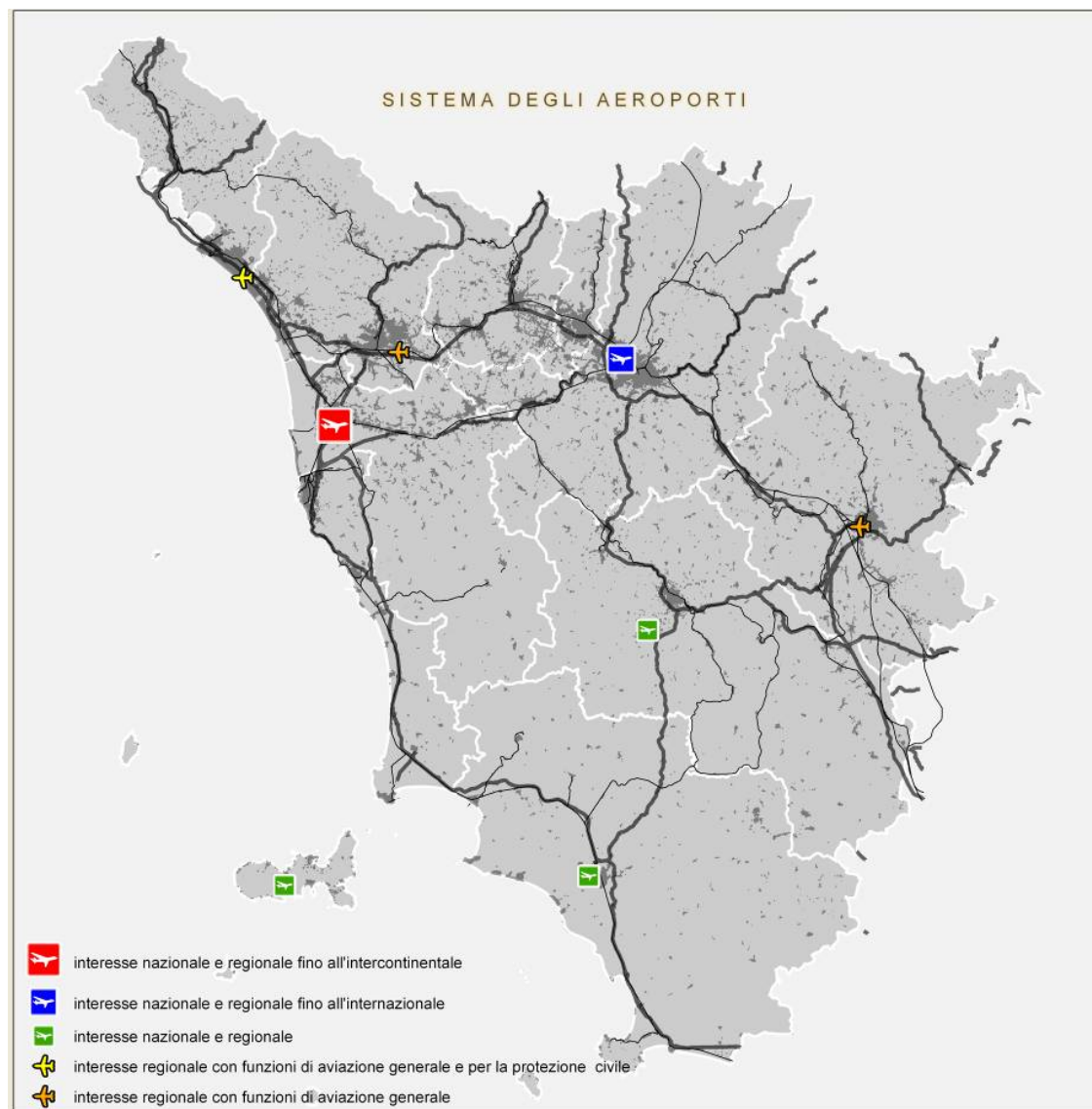
IL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

Versione aggiornata a NOVEMBRE 2012

INDICE

1	CARTA DI SINTESI.....	3
2	INTRODUZIONE ALLA NORMATIVA	5
3	SCHEDA DEGLI AEROPORTI	8
4	I TRAFFICI AEROPORTUALI	18
5	LA CAPACITA' DEL SISTEMA AEROPORTUALE.....	21
6	TEMATICHE DI RILIEVO.....	23
6.1	LA PROGRAMMAZIONE DI LIVELLO STATALE – LA PROPOSTA DI PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI	23
6.2	L'INTEGRAZIONE PIT PER IL PARCO DELLA PIANA FIORENTINA E LA QUALIFICAZIONE DELL'AEROPORTO DI FIRENZE	25

1 CARTA DI SINTESI



Il sistema degli aeroporti presente sul territorio toscano è costituito da:

- **Aeroporto Amerigo Vespucci** (Firenze): di interesse nazionale e regionale, di rilevanza economica fino all'internazionale
- **Aeroporto Galileo Galilei** (Pisa): di interesse nazionale e regionale, di rilevanza economica fino all'intercontinentale
- **Aeroporto Teseo Tesei** (Marina di Campo - Isola d'Elba): di interesse nazionale e regionale
- **Aeroporto Corrado Beccarini** (Grosseto): di interesse nazionale e regionale
- **Aeroporto Ampugnano** (Siena): di interesse nazionale e regionale
- **Aeroporto di Cinquale** (Massa): di interesse regionale con funzioni di aviazione generale e per la protezione civile
- **Aeroporto di Molin Bianco** (Arezzo): di interesse regionale con funzioni di aviazione generale
- **Aeroporto di Tassignano** (Lucca): di interesse regionale con funzioni di aviazione generale

2 INTRODUZIONE ALLA NORMATIVA

I ruoli nella gestione degli aeroporti

La legge costituzionale 18 ottobre 2001 n. 3 (con la modifica del titolo V della parte seconda della Costituzione), ha previsto l'attribuzione alle Regioni della competenza legislativa concorrente in materia di porti e aeroporti civili, grandi reti di trasporto e di navigazione (art.117 terzo comma della Costituzione), ed ha attribuito la generalità delle funzioni amministrative ai Comuni salvo che, per assicurarne l'esercizio unitario, le stesse siano conferite a Province, Città metropolitane, Regioni e Stato sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza (art.118 primo comma della Costituzione).

Le competenze in materia di attività aeroportuali sono attribuite in larga misura dalla legislazione nazionale all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), soggetto responsabile della certificazione degli aeroporti per quanto riguarda l'idoneità alle attività di volo.

ENAC provvede inoltre alla valutazione d'idoneità al servizio preventivamente all'apertura al traffico civile di: aeroporti civili appartenenti allo Stato ed agli enti pubblici territoriali; aeroporti militari, aeroporti privati preventivamente autorizzati.

Rimangono nella competenza ministeriale le funzioni relative ai provvedimenti in materia di demanio aeronautico civile, programmazione in materia di aeroporti e sistemi aeroportuali e valutazione dei piani d'investimento.

Le amministrazioni statali si riservano anche la definizione, con Decreto Ministeriale, della disciplina del regime dei servizi aeroportuali di assistenza a terra.

Affidamento Gestione Aeroportuale

La disciplina relativa all'affidamento delle gestioni aeroportuali è prevista in via generale dall'articolo 704 del codice della navigazione come modificato dal d.lgs. 96/2005 e dal d.lgs. 151/2006.

La Legge n. 351/1995¹ abroga le norme previgenti che prescrivevano la partecipazione maggioritaria dello Stato, degli Enti pubblici o dell'IRI nelle società di gestione aeroportuale, aprendo di fatto alla possibilità di una gestione in capo ai soggetti privati, e definisce le modalità per le dismissioni delle partecipazioni azionaria dello Stato e degli enti pubblici nelle Società di Gestione Aeroportuale (S.G.A.).

Sono pertanto costituite apposite società di capitale per la gestione dei servizi e per la realizzazione delle infrastrutture degli aeroporti (c. d. "gestione totale") gestiti anche in parte dallo Stato, a cui possono comunque partecipare anche le regioni e gli enti locali interessati. Tali società sono affidatarie della gestione degli aeroporti in forza di un Decreto Interministeriale, emanato a seguito di istanza da parte della S.G.A., che presenta un proprio programma di intervento con relativo piano economico – finanziario. La durata massima prevista per la concessione è pari a 40 anni.

¹ Legge 3 agosto 1995, n. 351 recante "Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 28 giugno 1995, n. 251, recante disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali, di trasporti eccezionali e di veicoli adibiti a servizi di emergenza", modificato dall'art.2 co. 188 della L. 23 dicembre 1996, n. 662 recante "Misure di razionalizzazione della finanza pubblica".

Le Società di Gestione Aeroportuale

La L. 351/1995 prevede, al co 1-quater, che l'affidamento in concessione della gestione alle società [...] (di Gestione Aeroportuale) sia effettuato con Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri del tesoro, delle finanze e dei lavori pubblici, sulla base di un programma di intervento presentato dalla società di gestione, corredato dal relativo piano economico finanziario.

Nell'ottica di consentire una gestione della fase di transizione al nuovo regime delle gestioni aeroportuali, il DL 67/1997, ha previsto, all'articolo 17, in attesa dell'affidamento delle gestioni totali, che i soggetti titolari di gestioni parziali aeroportuali, anche in regime precario, potessero essere autorizzati all'occupazione e all'uso dei beni del sedime aeroportuale, per l'effettuazione di interventi indifferibili e urgenti necessari alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture aeroportuali, nonché alla gestione dell'aeroporto, vincolando a tali fini i diritti aeroportuali che gli stessi soggetti erano autorizzati a percepire in aggiunta a quelli eventualmente già di loro spettanza.

Il quadro normativo nazionale prevede inoltre l'individuazione di *“aeroporti e sistemi aeroportuali d'interesse nazionale”* (art. 698 C. N.), a seguito di deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano.

In ottemperanza a questo quadro di riferimento ENAC, su incarico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha elaborato la proposta di Piano Nazionale Aeroporti, pubblicata sul sito web istituzionale dell'Ente nel settembre del 2012, e basata sugli esiti dello studio commissionato da ENAC stessa a KPMG, OneWorks e Nomisma *“Atlante Nazionale degli Aeroporti Italiani”*. Tale documento ha costituito la base conoscitiva per l'elaborazione da parte di ENAC, della proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti, pubblicata sul sito web dell'Ente nel settembre 2012.

Federalismo demaniale

Il Decreto Legislativo n. 85/2010 e s.m.i. individua i *“beni statali”* che possono essere attribuiti a titolo non oneroso a Regioni o Enti Locali.

Gli aeroporti non classificati come aeroporti di rilevanza economica nazionale e internazionale possono essere oggetto di attribuzione dallo Stato a Regioni o Enti Locali secondo le modalità disciplinate dal citato Dlgs 85/2010 e s.m.i.

Sono in ogni caso esclusi dal trasferimento i porti e gli aeroporti di rilevanza economica nazionale e internazionale.

Le Amministrazioni Statali possono chiedere, previa motivazione, l'esclusione dal trasferimento a Regioni ed Enti Locali di alcuni beni.

Diritti aeroportuali

La L.24 dicembre 1993, n. 537 (*“Interventi correttivi di finanza pubblica”*), all'art.10 co.3 disciplina i principi di riferimento per la determinazione dei diritti aeroportuali.

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale previsto dal D.L. 28 giugno 1995, n. 251 e ss. mm. ii. (*“Disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali, di trasporti eccezionali e di veicoli adibiti a servizi di emergenza”*), come definito nella Circolare del Ministero dei Trasporti e dei Lavori Pubblici n. 1408 del 23 Febbraio 1996, indica, per l'intero ambito aeroportuale o per le aree comunque interessate, la distribuzione delle opere e dei servizi, sia pubblici che privati previsti, il quadro di consistenza delle opere e la loro compatibilità con i vincoli aeronautici, i tempi di attuazione, il programma economico finanziario e può prevedere la definizione edilizia delle opere e dei manufatti compresi nel perimetro interessato.

Il procedimento per il piano di sviluppo aeroportuale e il relativo provvedimento ai sensi dell'art.81 del D.P.R. n.616/1977, comprendono la valutazione di impatto ambientale (VIA), ove richiesta ai sensi delle norme vigenti.

Il Dlgs n. 152/06 e ss.mm.ii. all'Allegato II elenca i progetti sottoposti alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale, ed individua tra questi "Opere relative a [...] aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza". Lo stesso Decreto, all'Allegato IV, individua tra i Progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità di competenza delle regioni e degli aeroporti.

La L.R. 10/2010 e ss.mm.ii., che recepisce a livello regionale le disposizioni in materia di Valutazione di Impatto Ambientale e di Valutazione Ambientale Strategica del Dlgs 152/06, individua all'Allegato B1 "Progetti sottoposti alla procedura di verifica di assoggettabilità di competenza della Regione" Aeroporti ed aviosuperfici, con esclusione delle elisuperfici finalizzate esclusivamente ad usi di servizio medico di emergenza, di pubblica sicurezza, di difesa nazionale, di protezione civile e antincendi.

La disciplina regionale in materia di aeroporti

L'Art. 26 della L.R. 88/1998 assegna alla Regione l'individuazione, nell'ambito del PIT di cui all'articolo 48 della l.r. 1/2005, degli aeroporti di interesse regionale.

Il Masterplan "Il sistema Aeroportuale Toscano", allegato parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale, approvato con D.C.R. n. 72 del 24 luglio 2007, reca la classificazione degli aeroporti ai sensi della disciplina del governo del territorio.

L'Art. 10 della L.R. 55/2011 reca modifiche all'articolo 26 della l.r. 88/1998, al comma 1 la lettera b bis) che assegna alla Regione le funzioni di "classificazione, ai fini della programmazione nell'ambito del PRIIM di cui alla l.r. 55/2011, degli aeroporti di interesse regionale".

In coerenza del citato art. 10 della L.R. 55/2011, il documento di Piano del PRIIM reca la classificazione degli aeroporti ai fini della programmazione regionale.

3 SCHEDE DEGLI AEROPORTI

INQUADRAMENTO GENERALE	AEROPORTO GALILEO GALILEI (Pisa)
Società di gestione	Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.A. ("SAT")
Partecipazione R.T.:	16,90%
Regime di gestione	Aeroporto militare aperto al traffico civile
Regime di concessione	Convenzione per l'affidamento quarantennale della gestione totale dell'aeroporto militare aperto al traffico civile di Pisa tra SAT ed ENAC (20/10/06), approvata con Decreto Interministeriale (Economia e Finanze, Difesa) n. 107/T del 07/12/06
Sedime area aeroportuale:	
Sedime civile [ha]	30,0 (Demanio aeronautico dello Stato: Piazzali aviazione civile e terminal)
Sedime militare [ha]	348,0 (Demanio Militare: piste di volo)
Certificazione ²	Certificato n. I-019/APT emesso da Enac il 30 novembre 2004 a seguito delle opportune verifiche di conformità ai requisiti di sicurezza prescritti dal Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, per quanto riguarda sia le caratteristiche fisiche dell'aeroporto che l'organizzazione aziendale e operativa del gestore
Tipologie di traffico ³	Traffico commerciale ed aviazione generale



Aeroporto Galileo Galilei (Pisa)

² Fonte: ENAC - http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/node/N8911329/Aeroporti_certificati_120927.pdf

³ Secondo ENAC:

- Per traffico commerciale si intende il traffico effettuato per trasportare persone o cose dietro remunerazione, comprende il trasporto aereo di linea, charter e aerotaxi.
- Per traffico di aviazione generale si intende il traffico diverso dal trasporto aereo commerciale, comprende sostanzialmente l'attività degli aeroclub, delle scuole di volo, dei piccoli aerei privati, etc.
- Per traffico cargo si intende il traffico relativo al trasporto di merce e posta (espresso in tonnellate).

Classificazione	Aeroporti di interesse nazionale e regionale, di rilevanza economica fino all'intercontinentale
Codice ICAO	LIRP
Codice IATA	PSA

AEROPORTO GALILEO GALILEI (Pisa) - Accessibilità⁴:

Stradale:

L'aeroporto è collegato direttamente con la S.G.C. FI – PI – LI, che connette lo scalo con Firenze, Livorno, l'Autostrada A12 (e tramite questa ultima, all'Autostrada A11), che costituiscono gli assi viari principali della Toscana centrale (Province di Lucca, Firenze, Pistoia, Prato).

A livello di trasporto collettivo su gomma, è disponibile il servizio bus urbano per Pisa, ed il servizio bus per Firenze, Siena, Lucca.

Ferroviaria/ sistemi in sede propria a guida vincolata:

Attualmente l'aeroporto è provvisto di una connessione ferroviaria con Stazione FS Pisa Centrale. E' prevista la realizzazione di un collegamento ad elevata frequenza (c.d. "people mover"⁵) per connessione con Stazione FS Pisa Centrale in sostituzione del collegamento ferroviario. La Stazione FS di Pisa costituisce uno dei 2 nodi ferroviari principali per il trasporto passeggeri in Toscana.

4 Fonti:

- ENAC "Atlante degli aeroporti italiani";
- Sito web S.G.A.

5 Il Progetto del "People Mover" tra la Stazione FS di Pisa Centrale e l'Aeroporto G. Galilei è incluso tra gli interventi della scheda di quadro conoscitivo "B10_QC_MOBILITA_SOSTENIBILE".

INQUADRAMENTO GENERALE	AEROPORTO AMERIGO VESPUCCI (Firenze)
Società di gestione	Aeroporto di Firenze S.p.A.
Partecipazione R.T.:	5,061%
Regime di gestione	% Aeroporto civile assegnato in gestione totale;
Regime di concessione	Decreto interministeriale (MIT-MEF) n. 4592 dell'11 marzo 2003, di affidamento in concessione alla Società Aeroporto di Firenze S.p.A. (A.d.F. S.p.A.) della gestione totale dell'aeroporto di Firenze, di cui alla convenzione n. 28 stipulata in data 14 dicembre 2001. Con delibera del 04.04.2003 l'ENAC ha disposto l'estensione della durata della Convenzione fino al 10.02.2043
Sedime area aeroportuale:	
Sedime civile [ha]	120,0 (Demanio Aeronautico dello Stato)
Sedime militare [ha]	Non presente
Certificazione	Certificato n. I-012/APT emesso da Enac il 31 gennaio 2005 a seguito delle opportune verifiche di conformità ai requisiti di sicurezza prescritti dal Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, per quanto riguarda sia le caratteristiche fisiche dell'aeroporto che l'organizzazione aziendale e operativa del gestore
Tipologie di traffico	Traffico commerciale ed aviazione generale
Classificazione	Aeroporti di interesse nazionale e regionale, di rilevanza economica fino all'internazionale
Codice ICAO	LIRQ
Codice IATA	FLR



Aeroporto Amerigo Vespucci (Firenze)

AEROPORTO AMERIGO VESPUCCI (Firenze)) - Accessibilità⁶:

Stradale:

L'aeroporto è collegato direttamente con una rilevante arteria di traffico quale l'Autostrada A11, che connette lo scalo direttamente con Prato, Pistoia, Lucca e l'Autostrada A1. Inoltre, tramite l'Aeroporto è collegato alla S.G.C. FI-PI-LI tramite il viadotto dell'Indiano, L'Aeroporto di Firenze è pertanto collegato con gli assi viari principali della Toscana centrale (Province di Firenze, Pistoia, Prato, Lucca, Pisa).

A livello di trasporto collettivo su gomma, è disponibile il servizio bus con bus navetta per la Stazione F.S. di Santa Maria Novella (stazione di riferimento epr i treni AV), il servizio bus di linea extraurbano per Prato, Pistoia, Montecatini, Viareggio ed il servizio bus per Pisa Aeroporto.

Ferroviaria/ sistemi in sede propria a guida vincolata:

Attualmente l'aeroporto non è provvisto di connessione ferroviaria o con sistemi di trasporto passeggeri a guida vincolata. E' prevista la realizzazione di un collegamento ad elevata frequenza tramite la linea tranviaria fiorentina n. 2 con per la Stazione F.S. di Santa Maria Novella.

⁶ Fonti:

- ENAC "Atlante degli aeroporti italiani";
- Sito web S.G.A.

INQUADRAMENTO GENERALE	AEROPORTO TESEO TESEI (Marina di Campo - Isola d'Elba)
Società di gestione	Alatoscana S.p.A.
Partecipazione R.T.:	50,27%
Regime di gestione	Aeroporto con qualifica di privato aperto al traffico commerciale nazionale e internazionale
Regime di concessione	Autorizzazione apertura a traffico civile del 1964
Sedime area aeroportuale:	
Sedime civile [ha]	21,0 (Area privata)
Sedime militare [ha]	
Certificazione	Certificato dall'Enac il 28 dicembre 2008 (Certificato I-37/APT) ⁷
Tipologie di traffico	Traffico commerciale ed aviazione generale
Classificazione	Aeroporti di interesse nazionale e regionale
Codice ICAO	LIRJ
Codice IATA	EBA



Aeroporto Teseo Tesei (Marina di Campo)

INQUADRAMENTO GENERALE	AEROPORTO CORRADO BACCARINI (Grosseto)
Società di gestione	Società Esercizio Aeroporto Maremma S.p.A.
Partecipazione R.T.:	7,08%
Regime di gestione	Gestioni Parziali e Precarie ⁸
Regime di concessione	“Gestione parziale in regime precario” con autorizzazione vigente ai sensi dell'art. 17 del D.L. n. 67/1997 come modificato dalla L. n. 135/1997, “all'occupazione ed all'uso dei beni demaniali rientranti nel sedime aeroportuale”.
Sedime area aeroportuale:	
Sedime civile [ha]	6,3
Sedime militare [ha]	310,7 (Demanio Militare)
Certificazione	
Tipologie di traffico	Traffico commerciale ed aviazione generale
Classificazione	Aeroporti di interesse nazionale e regionale
Codice ICAO	LIRS
Codice IATA	GRS



Aeroporto Corrado Baccarini (Grosseto)

⁸ Fonte www.enac.gov.it

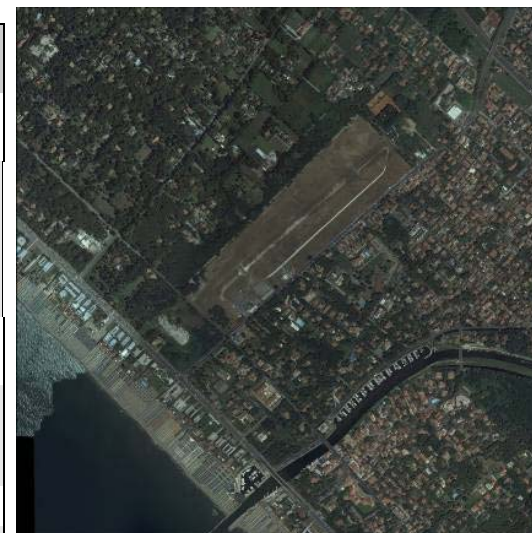
INQUADRAMENTO GENERALE	AEROPORTO DI AMPUGNANO (Siena)
Società di gestione	Aeroporto di Siena S.p.A.
Partecipazione R.T.:	Non partecipata
Regime di gestione	Gestioni Parziali e Precarie
Regime di concessione	"Gestione parziale in regime precario"
Sedime area aeroportuale:	
Sedime civile [ha]	190,0 (Demanio Aeronautico dello Stato)
Sedime militare [ha]	0
Certificazione	"Certificato di Aeroporto n° I-040/APT" rilasciato da ENAC nel gennaio 2009 (conformità in base al "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti") ⁹
Tipologie di traffico	Traffico commerciale ed aviazione generale
Classificazione	Aeroporti di interesse nazionale e regionale
Codice ICAO	LIQS
Codice IATA	SAY



Aeroporto Ampugnano (Siena)

⁹ Fonte: sito web società di gestione aeroportuale (<http://www.aeroportosiena.it/aeroporto.html>).

INQUADRAMENTO GENERALE	AEROPORTO DI CINQUALE (Massa e Carrara)
Società di gestione	Aero Club di Marina di Massa
Sedime area aeroportuale:	
Sedime civile [ha]	25 (proprietà del Comune di Massa)
Sedime militare [ha]	0
Tipologie di traffico	Traffico di aviazione generale
Classificazione	Aeroporto di interesse regionale con funzioni di aviazione generale
Codice ICAO	LILQ
Codice IATA	-
Note:	Lo scalo dispone di una pista 720x50 m in erba; Base operativa di Elisoccorso 118 H24 e Servizio antincendio boschivo della Regione Toscana, punto base provinciale della Protezione Civile; Secondo la classifica ICAO l'aeroporto è fra gli aeroporti nazionali di categoria 1 A.



Aeroporto di Cinquale (Massa)

INQUADRAMENTO GENERALE	AEROPORTO DI TASSIGNANO (Capannori - Lucca)
Società di gestione	Aeroporto di Capannori S.p.A.
Sedime area aeroportuale:	
Sedime civile [ha]	87 (demanio aeronautico dello Stato)
Sedime militare [ha]	0
Tipologie di traffico	Traffico di aviazione generale
Classificazione	Aeroporto di interesse regionale con funzioni di aviazione generale
Codice ICAO	LIQL
Codice IATA	LCV
Note:	Lo scalo dispone di una pista 910 x 18 m in asfalto; Secondo la classifica ICAO l'aeroporto è fra gli aeroporti nazionali di categoria 2 antincendio.



Aeroporto di Tassignano (Lucca)

INQUADRAMENTO GENERALE	AEROPORTO DI MOLIN BIANCO (Arezzo)
Società di gestione	Aero Club "L. Centini"
Sedime area aeroportuale:	
Sedime civile [ha]	43 (demanio aeronautico dello Stato)
Sedime militare [ha]	0
Tipologie di traffico	Traffico di aviazione generale Aeroporto aperto al traffico nazionale
Classificazione	Aeroporto di interesse regionale con funzioni di aviazione generale
Codice ICAO	LIQB
Codice IATA	-
Note:	Lo scalo dispone di una pista 750 x 30 m in terra battuta;



Aeroporto di Molin Bianco (Arezzo)

4 I TRAFFICI AEROPORTUALI

I dati di traffico evidenziano come la quota nettamente più significativa del traffico aereo passeggeri riguardi gli aeroporti di Pisa e Firenze con livelli, al 2010, dell'ordine del 95% dei movimenti di aeromobili e del 99 % dei traffici di passeggeri (inclusendo il dato da aviazione commerciale e da aviazione generale).

Si riportano di seguito l'andamento dei traffici aeroportuali nel periodo 2005 – 2011 relativi agli scali di Pisa e Firenze, secondo i dati prodotti da Assoaeroporti. I dati sono presentati disaggregati tra aviazione generale ed aviazione commerciale.

Aeroporto		2011 %	2010 %	2009 %	2008 %	2007 %	2006 %	2005 %
Firenze	Totale Commerciale	1893182	1,724,924	1,677,318	1,916,810	1,905,143	1,520,621	1,692,760
		9.8%	2.8%	-12.5%	0.6%	25.3%	-10.2%	14.0%
	Aviazione Generale	12920	12,980	10,369	11,622	13,608	10,853	10,543
		-0.5%	25.2%	-10.8%	-14.6%	25.4%	2.9%	3.5%
	TOTALE	1,906,102	1,737,904	1,687,687	1,928,432	1,918,751	1,531,474	1,703,303
		9.7%	3.0%	-12.5%	0.5%	25.3%	-10.1%	13.9%
Pisa	Totale Commerciale	4519118	4,058,957	4,011,525	3,955,238	3,718,608	3,008,861	2,328,100
		11.3%	1.2%	1.4%	6.4%	23.6%	29.2%	15.0%
	Aviazione Generale	7605	8,055	7,137	8,479	7,162	5,795	6,743
		-5.6%	12.9%	-15.8%	18.4%	23.6%	-14.1%	-16.9%
	TOTALE	4,526,723	4,067,012	4,018,662	3,963,717	3,725,770	3,014,656	2,334,843
		11.3%	1.2%	1.4%	6.4%	23.6%	29.1%	14.9%
Traffici aerei ITALIA	Totale Commerciale	148,472,644	139,558,285	130,459,621	133,544,096	135,925,038	123,473,472	113,576,684
		6.4%	7.0%	-2.3%	-1.8%	10.1%	8.7%	5.5%
	Aviazione Generale	308,717	220,322	227,729	255,495	267,817	254,008	228,116
		40.1%	-3.3%	-10.9%	-4.6%	5.4%	11.4%	4.5%
	TOTALE	148,781,361	139,778,607	130,687,350	133,799,591	136,192,855	123,727,480	113,804,800
		6.4%	7.0%	-2.3%	-1.8%	10.1%	8.7%	5.5%

Traffici passeggeri - Fonte: Assoaeroporti.

Al fine di verificare l'andamento dei traffici aeroportuali sul medio - lungo periodo, si riporta la seguente tabella che evidenzia le variazioni dei traffici passeggeri rispetto al 2005 per gli aeroporti di Pisa e Firenze, rapportando il dato all'andamento globale nazionale, secondo i dati di Assoaeroporti.

Variazione % complessiva su totale commerciale	2000 - 2010	2000 - 2009	2000 - 2008	2000 - 2007	2000 - 2006	2000 - 2005
Firenze	14.20%	11.05%	26.91%	26.13%	0.67%	12.07%
Pisa	227.00%	223.18%	218.65%	199.58%	142.40%	87.56%
Italia	51.28%	41.42%	44.76%	47.34%	33.85%	23.12%

Variazioni traffici passeggeri rispetto al 2005 - Fonte: Assoaeroporti.

Si riportano di seguito i movimenti di aeromobili connessi alle attività aeroportuali.

Aeroporto		2011	%	2010	%	2009	%	2008	%	2007	%	2006	%	2005
Firenze	Totale Commerciale	25587	5.50%	24242	-0.70%	24425	-16.50%	29238	-12.20%	33319	53.00%	21779	-18.30%	26665
	Aviazione Generale	7645	-1.70%	7776	10.10%	7063	14.10%	6191	-22.30%	7963	38.70%	5742	-5.10%	6053
	TOTALE	33232	3.80%	32018	1.70%	31488	-11.10%	35429	-14.20%	41282	50.00%	27521	-15.90%	32718
Pisa	Totale Commerciale	37891	7.50%	35233	-1.40%	35718	-5.70%	37887	-1.40%	38437	13.00%	34015	19.90%	28371
	Aviazione Generale	3785	-7.80%	4104	9.60%	3743	-9.70%	4147	-2.50%	4254	21.80%	3494	-19.50%	4338
	TOTALE	41676	5.90%	39337	-0.30%	39461	-6.10%	42034	-1.50%	42691	13.80%	37509	14.70%	32709
Sistema Pisa + Firenze	Totale Commerciale	63478	6.70%	59475	-1.10%	60143	-10.40%	67125	-6.50%	71756	28.60%	55794	1.40%	55036
	Aviazione Generale	11430	-3.80%	11880	9.90%	10806	4.50%	10338	-15.40%	12217	32.30%	9236	-11.10%	10391
	TOTALE	74908	5.00%	71355	0.60%	70949	-8.40%	77463	-7.80%	83973	29.10%	65030	-0.60%	65427
Traffici aerei ITALIA	Totale Commerciale	1391850	0.90%	1378885	1.60%	1356608	-5.40%	1433783	-4.50%	1501859	8.30%	1386223	5.20%	1317890
	Aviazione Generale	193106	0.30%	192613	-1.40%	195267	-9.70%	216220	-4.80%	227221	3.20%	220185	5.00%	209742
	TOTALE	1584956	0.90%	1571498	1.30%	1551875	-5.90%	1650003	-4.60%	1729080	7.60%	1606408	5.20%	1527632

Movimenti di aeromobili connessi alle attività aeroportuali – Fonte: Assaeroporti.

Con riferimento ai trend dei traffici, emerge chiaramente il nesso tra i traffici aeroportuali e la situazione economica che negli anni recenti ha determinato una flessione del traffico commerciale a livello nazionale negli anni 2008 e 2009. Tale flessione si è manifestata a livello regionale sullo scalo fiorentino, mentre l'aeroporto di Pisa ha confermato il trend di crescita dei traffici passeggeri, sebbene con una flessione del tasso di incremento.

5 LA CAPACITA' DEL SISTEMA AEROPORTUALE

Di seguito è riportata la dotazione aeroportuale dei principali scali del sistema aeroportuale toscano, sia in termini di disponibilità di infrastrutture aeroportuali, sia in termini di stima della capacità delle stesse. Le stime della capacità del sistema aeroportuale e dei relativi livelli di utilizzo, sono riferiti ai livelli di traffico passeggeri 2008. La fonte è il documento ENAC “Atlante degli aeroporti italiani”, che nelle stime della domanda futura vincola la domanda di trasporto aereo espressa dal sistema Toscana ai dati progressivi degli ultimi anni secondo regressione lineare.

Le stime sulla capacità del sistema aeroportuale e sulle proiezioni circa la domanda di trasporto sono riferite agli aeroporti di G. Galilei di Pisa e A. Vespucci di Firenze, sia per la loro rilevanza relativa rispetto ai traffici totali movimentati dal sistema aeroportuale toscano, sia in quanto inclusi da ENAC nel “profilo funzionale” di scali strategici all'interno del sistema aeroportuale nazionale.

DATI		Firenze	Pisa	Totale sistema Pisa – Firenze
Capacità APRON (Pax)	Pax / y	3.600.000	4.700.000	8.300.000
Capacità piste (Pax)	Pax / y	2.935.360	5.596.619	8.531.979
Utilizzo terminal	%	163	100	
Utilizzo medio pista	%	40	44	
Utilizzo pista ora di picco	%	87	94	
Passeggeri al 2015	Pax / y	2.300.000	4.900.000	7.200.000
Passeggeri al 2020	Pax / y	3.000.000	5.750.000	8.750.000
Passeggeri al 2025	Pax / y	3.300.000	6.600.000	9.900.000

Stime della capacità del sistema aeroportuale toscano (in passeggeri / anno) e proiezioni circa la domanda di trasporto annuale, riferiti al traffico passeggeri - Fonte: ENAC “Atlante degli aeroporti italiani”.

Si riportano di seguito le stime dei livelli di utilizzo delle infrastrutture relativi agli aeroporti Toscani aperti al traffico commerciale, riferiti ai livelli di traffico passeggeri al 2008.

DATI		Firenze	Pisa	Elba	Grosseto	Siena	Totale sistema aeroportuale toscano	Totale sistema Pisa – Firenze
Passeggeri (2008)	Pax / y	1.927.892	3.949.239	15.268	6.478	5.217	5.904.094	5.877.131
Passeggeri ora di picco	Pax / h	675	1.382	23	10	8	2.098	2.057
Passeggeri per aeromobile	Pax / mov	53	94	21	40	12	220	147
Movimenti annui	Mov / y	36.678	42.034	4.045	1.441	3.963	88.161	78.712
Movimenti orari (Media)	Mov / h	6	7	1	0,00	1	15	13
Movimenti ora di picco	Mov / h	13	15	1	0,00	1	30	28
Stand	n.	28	21	2	2	3	56	49
Stand / Movimento orario	Stand / mov	2,2	1,4	1,8	8,2	4,6	18	4

Fonte: ENAC “Atlante degli aeroporti italiani”.

6 TEMATICHE DI RILIEVO

6.1 LA PROGRAMMAZIONE DI LIVELLO STATALE – LA PROPOSTA DI PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI

Come evidenziato in precedenza, ENAC ha recentemente elaborato la proposta di Piano Nazionale Aeroporti, basata sugli esiti dello studio commissionato da ENAC stessa a KPMG, OneWorks e Nomisma “Atlante Nazionale degli Aeroporti Italiani”, che include aspetti di natura ricognitiva rilevanti al fine di definire l'assetto e la classificazione degli aeroporti nazionali.

In riferimento al ruolo del sistema aeroportuale, nell' “Atlante degli aeroporti italiani” si evidenzia come il trasporto aereo nell'area centro nord Italia (Emilia Romagna e Toscana) mostri indici non allineati con gli indici socio economici relativi all'area (popolazione residente, addetti, valori di PIL e flussi turistici), presentando pertanto un ritardo che viene attribuito ad una combinazione di fattori che vedono in primo luogo la dotazione infrastrutturale e l'accessibilità agli scali esistenti.

In base alle evidenze delle analisi e delle previsioni inerenti lo sviluppo del sistema aeroportuale dell'atlante, con particolare riferimento agli “indirizzi per lo sviluppo della rete aeroportuale”, sono proposti indirizzi che riguardano:

- 7 interventi prioritari di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali che includono la realizzazione di una nuova pista di volo presso l'aeroporto Vespucci di Firenze.
- Un elenco di interventi prioritari di sviluppo dell'intermodalità a servizio del trasporto aereo. La scarsa accessibilità agli aeroporti italiani, con modalità diverse dall'aereo, e con speciale riferimento alla modalità su ferro, nonché l'assenza di collegamenti efficaci con la rete ferroviaria ad alta velocità sono stimati una emergenza il cui superamento è condizione essenziale per permettere lo sviluppo dei principali scali. L'elenco degli interventi include il c. d. “People Mover” di collegamento tra la stazione di Pisa Centrale e L'aeroporto G. Galilei.

Contestualmente al citato “Atlante degli aeroporti italiani”, ENAC ha pubblicato la proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti, che riconduce gli scali nazionali a 2 “profili funzionali” a seconda del ruolo rivestito nel sistema nazionale sulla base della rispondenza o meno a precisi requisiti, senza che intendere effettuare una classificazione. I “profili funzionali” includono:

- aeroporti strategici (16 scali tra cui gli aeroporti di **Pisa** e **Firenze**) e tra questi i 3 “gates intercontinentali” (Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia Tessera): sono gli aeroporti che, a prescindere dal volume di traffico attuale, rispondono efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di utenza e che sono in grado di garantire nel tempo tale funzione, per capacità delle infrastrutture e possibilità del loro potenziamento con impatti ambientali sostenibili, per i livelli di servizio offerti e grado di accessibilità, attuale e potenziale. Per il mantenimento del ruolo sono individuate condizioni particolari, coincidenti con la realizzazione di specifiche infrastrutture, ritenute essenziali per garantire capacità e livelli di servizio adeguati rispetto al traffico atteso. Gli scali strategici comprendono gli aeroporti che per volume e bacini di traffico, per livello dei collegamenti internazionali e intercontinentali, grado di accessibilità e di integrazione con le altre reti della mobilità, svolgono il ruolo di Gate Intercontinentale di ingresso al Paese. La permanenza di Firenze in questa categoria viene subordinata alla realizzazione di una nuova pista di volo che superi le criticità della pista esistente.

- scali primari: sono gli 8 aeroporti che, a prescindere dal volume di traffico, attualmente presentano limitazioni allo sviluppo quali vincoli ambientali, accessibilità inadeguata, ostacoli allo sviluppo delle infrastrutture, etc. Tali scali soddisfano la domanda di ampi bacini di utenza e particolari segmenti di traffico.

L'Atlante degli aeroporti italiani definisce inoltre gli **scali complementari** quali gli scali che, per la ridotta estensione, dei bacini di traffico, risultano rispondere ad una domanda di traffico di scala locale, in zone remote o non adeguatamente servite da altri scali, e che pertanto svolgono un servizio complementare alla rete. L'insieme comprende anche gli scali che svolgono n servizio essenziale in quanto consentono i collegamenti con le aree periferiche o con le isole, e che hanno come alternativa di trasporto solo quello marittimo. Tali aeroporti possono svolgere nel medio – lingo periodo il ruolo di riserva d capacità di quote aggiuntive di traffico di uno o più scali strategici dell'area di intervento. Relativamente al territorio toscano, rientrano in questo profilo funzionale gli aeroporti di **Grosseto, Marina di Campo (Isola d'Elba), Siena**.

I “profili funzionali” definiscono inoltre gli standard prestazionali minimi per le relative infrastrutture (sia air side che land side).

Il Piano indica che gli investimenti per la realizzazione degli interventi di potenziamento siano orientati prioritariamente verso gli aeroporti principali che hanno una funzione strategica.

Con riferimento alla situazione Toscana, si rileva che le proiezioni effettuate in sede di “Atlante degli aeroporti” sono state sviluppate a partire da regressione lineare su dati anagrafici, turistici ed economici delle singole regioni, che vengono correlati ai flussi di passeggeri suddivisi per traffici nazionali ed internazionali, e che conseguentemente, risentono in parte dell'attuale ripartizione dei traffici tra scali aeroportuali.

Partendo dall'analisi svolta per conto di ENAC, la scheda di quadro conoscitivo “B1 Trasporti e crescita”, al paragrafo 7 “Il ruolo del trasporto aereo per la competitività regionale”, evidenzia come il sistema aeroportuale toscano movimenti una quota di traffico aereo inferiore rispetto al suo peso economico, e stima lo scenario di un recupero di competitività del sistema regionale.

La proposta di piano vede nel coordinamento del sistema aeroportuale regionale una condizione necessaria per evitare che la competizione tra scali porti all'indebolimento della quota di mercato di almeno una delle infrastrutture e garantire l'utilizzo ottimale degli investimenti. In tal senso, gli aeroporti di Pisa e Firenze sono individuati tra gli “scali con sviluppo correlato”.

Secondo la proposta di piano nazionale aeroporti, l'aeroporto di Pisa, che resta strategico per la Regione, necessita di “potenziamento e migliore qualità delle connessioni ferroviarie”. L'intervento relativo al People Mover va in questa direzione.

La proposta di piano ENAC include inoltre interventi relativi allo sviluppo delle infrastrutture dedicate all'aviazione ed interventi di sviluppo dell'accessibilità agli aeroporti, assegnando priorità tra questi all'integrazione ferro - aria.

Per quanto concerne gli interventi di sviluppo dell'accessibilità agli aeroporti, la proposta di piano recepisce in termini di approccio generale gli esiti degli studi di supporto (“Atlante degli aeroporti italiani”) che evidenziano scarsi livelli di accessibilità con modalità diverse dalla strada, ed “assume come obiettivo prioritario quello del potenziamento dell'accessibilità degli aeroporti e dell'integrazione ferro – aria quale elemento essenziale di competitività e di sviluppo sostenibile per il Paese”. Tra questi interventi, c'è la connessione su ferro presso l'aeroporto di Firenze.

Per entrambi gli scali aeroportuali di Pisa e Firenze, la proposta di piano ENAC evidenzia criticità sul breve – medio periodo e ravvisa la necessità di interventi su pista (Firenze), terminal e stalli aeromobili (criticità connesse alla capacità dei terminal riferita ai traffici calcolati sulla base dell'ora di punta), mentre “land side” sono necessari interventi relativi alle modalità di accesso agli scali ed in particolare allo sviluppo dell'intermodalità.

Gli indirizzi tracciati si pongono pertanto in una linea di coerenza con i recenti interventi dell'Amministrazione regionale in materia di sviluppo aeroportuale, che vedono il supporto allo sviluppo delle infrastrutture negli scali del sistema aeroportuale toscano, la programmazione di interventi per l'intermodalità negli scali di Pisa e Firenze (rispettivamente "people Mover" e linea tramviaria n. 2), le azioni regionali in materia di partecipazioni nelle società di gestione aeroportuale, nonché gli approfondimenti in materia di governo del territorio connessi all'integrazione del Piano di Indirizzo territoriale in merito alla definizione degli obiettivi del Parco della Piana fiorentina e alla qualificazione dell'Aeroporto di Firenze.

6.2 *L'INTEGRAZIONE PIT PER IL PARCO DELLA PIANA FIORENTINA E LA QUALIFICAZIONE DELL'AEROPORTO DI FIRENZE*

La Giunta Regionale Toscana, con propria Delibera n. 705 del 26-07-2010 ha avviato il procedimento di integrazione del Piano di Indirizzo territoriale in merito alla definizione degli obiettivi del Parco della Piana fiorentina e alla qualificazione dell'Aeroporto di Firenze. Con successiva Proposta di deliberazione al C.R. n. 10 del 14-02-2011, veniva approvata la proposta di deliberazione al Consiglio Regionale avente ad oggetto "Adozione dell'integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze". A giugno 2012 sono stati resi noti gli esiti della valutazione compiuta da Enac su ipotesi di orientamento della pista di Peretola. E' in corso di aggiornamento la documentazione relativa alla proposta di integrazione del Piano di Indirizzo Territoriale.