

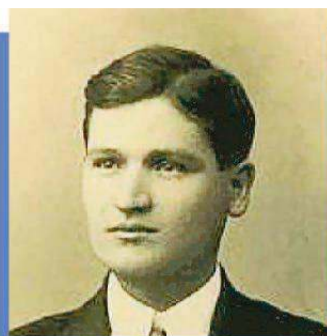
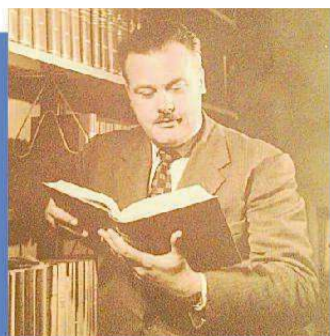


LE (G)GENDE PISANE

di Fabio Vasarelli



L'architetto Lamberto Bartolucci e militari in San Giusto nel 1931 (archivio Pezzi)



DOSSIER
DEGLI «AMICI DI PISA»
SULL'AEROPORTO
«ECCO LA DOCUMENTAZIONE
DEL CLAMOROSO VOLTAFACCIA
DELLA REGIONE E DEI POLITICI FIORENTINI»

Ugo Antoni (da archivio Antoni) e una civetta del Tirreno risalente al 1988

La maxi contesa dei voli

Il derby aeroportuale Pisa-Firenze: una storia che viene da lontano

Era il 1911 quando i fratelli Ugo e Guido Antoni trasferirono la loro base operativa da San Rossore a San Giusto in Cannicci, un ampio terreno a sud della città. Questi pionieri pisani del volo, attraverso la società di aviazione Antoni, cominciarono a progettare velivoli di altissimo livello per l'epoca, contribuendo alla nascita dell'aeronautica moderna. La scelta di San Giusto fu felicissima; nasceva così l'aeroporto di Pisa.

Con l'imminente Grande Guerra l'aeroporto divenne un presidio militare e una scuola di volo per gli aspiranti piloti. Il 19 giugno 1921 fu intitolato alla medaglia d'oro Arturo Dell'Oro. Ormai l'interesse per le dinamiche di volo e per le soluzioni costruttive era avviato, tanto che nel 1926 venne istituita a Pisa, prima in Italia, una sezione "costruzioni aeronautiche" al Regio Istituto Tecnico Industriale "Leonardo da Vinci". Nel 1937 fu la volta della prestigiosa Scuola di Ingegneria pisana, che istituì in seno al corso di laurea in ingegneria industriale una sottosezione di aeronautica. Diretta dal professor ingegner Enrico Pistolesi, la nuova scuola di Aeronautica pisana sarebbe divenuta un centro di eccellenza nel campo della ricerca scientifica, con importanti studi sull'aerodinamica e la meccanica del volo. Nel 1940 l'aeroporto di Pisa-San Giusto divenne la sede operativa del 46° Stormo (oggi 46esima Brigata Aerea) mentre dopo la Seconda Guerra Mondiale (dal 1948), cominciarono i primi voli commerciali in seno alla base militare. Le prospettive di ampliamento dello scalo, con una vera aerostazione di livello a servizio di tutta la Toscana, si concretizzarono con la nascita dell'attuale aerostazione, progettata nel 1961 dall'architetto Lamberto Bartolucci e realizzata nel 1966.

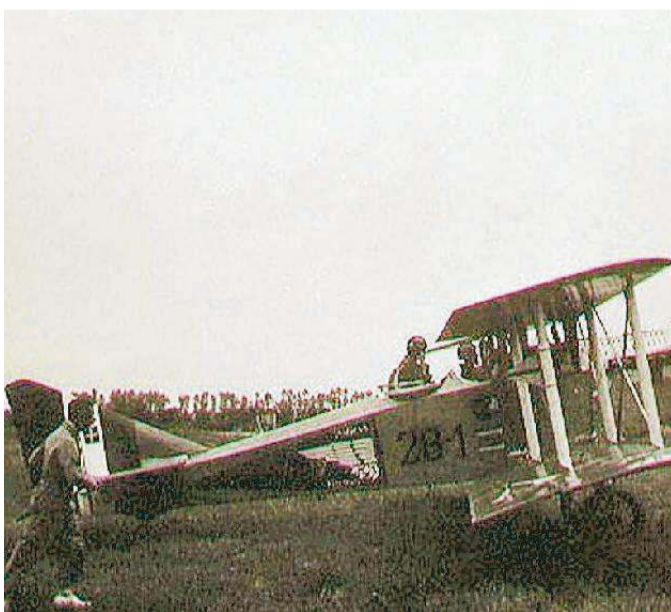
In queste pochissime righe un riassunto tutto d'un fiato di ciò che successe nei primi 50 anni di vita del nostro aeroporto. Poi cominciarono i problemi, scaturiti quasi esclusivamente dall'invidia fiorentina di non avere uno scalo aeroportuale dello stesso livello a pochi passi dalla città del giglio. Avvenne (e avviene) né più e né meno quello che successe ai tempi del progetto di deviazione dell'Arno a monte di Pisa. L'aeroporto fiorentino a Peretola era nato con caratteristiche militari negli anni Trenta e (come Pisa) dopo la guerra iniziò ad ospitare anche voli civili. Ma le caratteristiche sono sempre state inferiori (spazio, clima, venti...). Eppure Firenze ha sempre voluto espandere il proprio scalo e ridimensionare quello pisano, già da una proposta famosa (in seno all'amministrazione regionale) di rinominare il nostro aeroporto "Firenze-San Giusto". In quegli anni, oltre ad alcuni politici locali stranamente at-



Una veduta dall'alto dell'aeroporto Galilei (foto Fabio Muzzi)

» Tutto nacque nel 1911 quando i fratelli Ugo e Guido Antoni trasferirono la base operativa della loro società di aviazione da San Rossore a San Giusto

taccati alle sorti della nostra città, c'è da registrare senz'altro la dura battaglia dell'Associazione degli Amici di Pisa che portò all'attenzione della cittadinanza le questioni legate all'aeroporto. Dagli Amici di Pisa partì, nei primi anni Settanta, la proposta del nome "Galileo Galilei" (colui che aprì all'uomo le vie del cielo). Sempre per conto degli Amici di Pisa, negli anni Ottanta, la battaglia per collegare la superstrada Firenze-Livorno anche a Pisa e al suo scalo aereo, facendolo diventare definitivamente l'aeroporto della Toscana. E così accadde, dato che nel 1983 fu inaugurata (prima in Italia) la stazione ferroviaria dentro il Galilei. Chiunque avesse voluto partire da Firenze, aveva il check-in a Santa Maria Novella



San Giusto nel 1929 (da archivio Enrico Pezzi)

e in meno di 50 minuti poteva raggiungere l'interno dell'aeroporto. In pratica quello che succede in molte delle città europee dove l'aerostazione principale dista 30/60 minuti dal centro.

Contesa risolta ed equilibrio ristabilito tra le parti? Niente affatto. I flussi turistici in aumento, la privatizzazione delle socie-

tà di gestione e il mercato delle compagnie aeree hanno ridato una scossa allo sviluppo dei due scali: Peretola tra gli anni Novanta e Duemila ha costruito la nuova aerostazione e rifatto completamente la pista (1.750 metri lordi, molti meno netti). Il Galilei, sotto la gestione dell'ingegner Pier Giorgio Ballini, ha aperto al-

» La città del giglio procede con prepotenza verso il nuovo tracciato da 2.400 metri mentre all'ombra della Torre si dorme, pur avendo la possibilità di avere una terza pista

le compagnie low coast, raggiungendo traguardi incredibili (5 milioni di passeggeri l'anno scorso). Il Galilei è cresciuto (anche la parte cargo) e sono state ampliate le strutture, allargati i terminali e allungate le piste.

A Firenze, però, le caratteristiche dei venti, del clima e dello spazio non sono variate. Avete mai provato ad atterrare al Vespucchi? C'è da farsi il segno della croce. Eppure Firenze vuole il suo nuovo aeroporto (e chi paga?) in una zona già densamente abitata, con una nuova pista da 2.400 metri; i progetti contrastano con tutti i criteri tecnici e del buon senso: interrare l'autostrada, spostare i canali della Piana, ignorare l'ambiente, ignorare il Bird Strike, atterrare 300 metri sopra il Cupolone.

CRONISTORIA

1907: nasce il Sindacato Nautico Pisano dei fratelli Guido e Ugo Antoni del volo

1909: la società viene denominata Società di Aviazione Antoni

1910: primi collaudi di macchine volanti a San Rossore

1911: nasce l'aeroporto di San Giusto, per il collaudo dei velivoli e la scuola di pilotaggio

1914: scuola militare per piloti

1921: il campo di aviazione di San Giusto è intestato ad Arturo Dell'Oro

1940: l'aeroporto Dell'Oro diventa sede del 46° Stormo

1948: prime attività di aviazione commerciale

1954: il 46° Stormo diventa la 46esima Aerobrigata Trasporti

1961: progetto dell'Aerostazione Civile

1966: operativa la nuova aerostazione

1980: inizia la gestione dell'Aeroporto da parte di S.A.T.

1983: inaugurata la stazione ferroviaria di Pisa Aeroporto dentro l'aerostazione, primo esempio in Italia

1985: la 46ª Aerobrigata Trasporti diventa la 46ª Brigata Aerea

1994: Pier Giorgio Ballini diventa Ad di S.A.T. ed è l'artefice dello sviluppo dell'aeroporto tramite le compagnie low coast

2006: superata quota 3 milioni di passeggeri

2009: superata quota 4 milioni di passeggeri

2014: chiusura e smantellamento della stazione ferroviaria in ragione del Pisa Mover

2015: nasce Toscana Aeroporti, dalla fusione di S.A.T. e A.d.F.

2017: superata quota 5 milioni di passeggeri

E Pisa? Pisa potrebbe avere tranquillamente la sua terza pista ortogonale e sopperire a quei pochissimi giorni all'anno sfavorevoli. Pisa potrebbe raggiungere i livelli di Fiumicino ed essere collegata con la Tav a Firenze in mezz'ora. Il traguardo dei 10 milioni di passeggeri annui non è fantascienza (cit. Gina Gianni, ad Toscana Aeroporti). Eppure è successo quello che la storia recente ci ha consegnato. Interessi, prepotenze, soldi (tanti), politica arrogante da una parte e sonnacchiosa e compiacente dall'altra (i verbali delle votazioni per ogni atto della (s)vendita del Galilei ai fiorentini sono pubblici, con nomi e cognomi). Firenze ci prova, Pisa dorme e ringrazia per adesso la geografia. Basterà?