



finanziato ed i lavori dovrebbero iniziare a breve per concludersi prima della prossima estate. Facciamo il punto sulla situazione dello scalo con Claudio Boccardo, amministratore unico di Alato- scana, gestore dell'aeroporto, il quale ci conferma che i lavori alla pista sono l'intervento prioritario del piano di sviluppo dello scalo. Nella prima fase si tratterà di un allungamento contenuto, circa 90 metri, ma al contempo saranno sistemate le aree di sicurezza RESA alle estremità della pista. Ciò consentirà di eliminare quasi completamente (dal 10-12% al 5-6%) le penalizzazioni nel carico agli aerei da 30-50 posti (Dornier 328 e Bombardier Q300) e con-

L'aeroporto

Dell'allungamento della pista dell'aeroporto di Marina di Campo si parla da decenni, ma il progetto si è sempre insabbiato nell'inerzia delle autorità preposte e la contrarietà di molti. Adesso le cose sono cambiate: tutti si sono resi conto dell'importanza di avere uno scalo efficiente per portare i turisti italiani e stranieri sull'isola e allungare il più possibile la stagione turistica estiva. Con l'appoggio delle istituzioni locali e regionali e delle forze economiche locali, albergatori in testa, il progetto (che prevede un primo esproprio e lo spostamento di una strada locale) è stato approvato e

Sopra: i piloti del Dornier 228 NG della RUAG e la cabina passeggeri dell'aereo. **A destra:** i giornalisti a bordo del velivolo sono stati allietati dalle note della violinista Maniella Patuzzi.

sentirà di ridurre (dal 40% al 19%) quelle ai velivoli da 70 posti (ATR 72). In una seconda fase, tra quattro-cinque anni, con l'esproprio di altri terreni esterni e lo spostamento di una strada provinciale, la pista sarà allungata di 100 metri e quel punto l'aeroporto potrà tranquillamente ospitare velivoli da 50-70 posti senza limitazioni. Il piano prevede poi un potenziamento degli spazi per l'aviazione generale, con l'ampliamento dell'attuale piazzale, che sarà affiancato da un hangar, e la realizzazione di un nuovo piazzale a nord della pista, anch'esso con due o tre hangar.

Altri interventi riguarderanno l'ampliamento dei parcheggi auto e il miglioramento della viabilità. Solo nella seconda fase si metterà invece mano all'aerostazione, al momento sufficiente, con un ampliamento della piazzetta e l'aggiunta di altri spazi commerciali e uffici. Alla fine di tutto il programma di interventi, che preveda anche la riconfigurazione degli argini di due fossi che corrono lungo il sedime, l'aeroporto passerà dalla Classe 1 alla Classe 2. Sulla continuità territoriale, anche Boccardo sottolinea le difficoltà iniziali e le maggiori soddisfazioni del secondo anno, con un'estate 2015 che ha segnato un coefficiente di riempimento medio del 70%. Scattata nel 2014, la continuità scadrà nell'autunno 2017, ma si sono già predisposti il bando e i finanziamenti per prolungarla di altri tre anni. Oltre a preoccuparsi dei voli di linea, Alatoscana sta cercando di promuovere l'aeroporto anche per l'aviazione generale: negli anni, complici norme e tassazioni



mentore degli spazi per l'aviazione generale, con l'ampliamento dell'attuale piazzale, che sarà affiancato da un hangar, e la realizzazione di un nuovo piazzale a nord della pista, anch'esso con due o tre hangar.

Altri interventi riguarderanno l'ampliamento dei parcheggi auto e il miglioramento della viabilità. Solo nella seconda fase si metterà invece mano all'aerostazione, al momento sufficiente, con un ampliamento della piazzetta e l'aggiunta di altri spazi commerciali e uffici. Alla fine di tutto il programma di interventi, che preveda anche la riconfigurazione degli argini di due fossi che corrono lungo il sedime, l'aeroporto passerà dalla Classe 1 alla Classe 2. Sulla continuità territoriale, anche Boccardo sottolinea le difficoltà iniziali e le maggiori soddisfazioni del secondo anno, con un'estate 2015 che ha segnato un coefficiente di riempimento medio del 70%. Scattata nel 2014, la continuità scadrà nell'autunno 2017, ma si sono già predisposti il bando e i finanziamenti per prolungarla di altri tre anni. Oltre a preoccuparsi dei voli di linea, Alatoscana sta cercando di promuovere l'aeroporto anche per l'aviazione generale: negli anni, complici norme e tassazioni

ni, complici norme e tassazioni



La piccola aerostazione di Marina di Campo. In fondo, la piazzetta con l'area commerciale ed il bar.

vessorie e crisi economica, il settore è crollato e il traffico di velivoli privati è diminuito di conseguenza. La società, come ci spiega il safety manager Gianluca Eletti, ha partecipato per la seconda volta ad Aero 2016 a Friederichshafen dove l'interesse per lo scalo isolano da parte di piloti ma anche di agenzie che organizzano tour per loro è stato molto alto. Sul sito di Alatoscana (<http://www.elbaisland-airport.it>) sono disponibili i video dell'atterraggio dal lato monte e del decollo verso monte per consentire ai piloti di familiarizzare con le procedure.

sandro Gentini, vice presidente dell'Associazione Albergatori Isola d'Elba, il quale sottolinea di aver sempre sostenuto la necessità di sviluppare l'aeroporto ed allungare la sua pista per far atterrare velivoli più capienti. La domanda c'è, spiega Gentini, soprattutto dai mercati dell'Europa centrale, Svizzera e Germania in testa, ma spesso non si riesce a soddisfarli per la difficoltà a raggiungere l'isola e per i tempi necessari per farlo con i mezzi tradizionali, auto e traghetto. Al giorno d'oggi i turisti, soprattutto quelli di una certa fascia, vogliono atterrare presso la loro destinazione e non è possibile proporre trasferimenti che alla fine richiedano una giornata intera. «Abbiamo 15-16.000 camere d'albergo e altrettante nelle case in affitto - afferma Gentini - ed è necessario

quindi fare numero, fare atterrare aerei in grado di portare la gente fino a qui».

Anche Claudio Della Lucia, a capo di Visit Elba, l'organizzazione ufficiale della promozione turistica dell'isola d'Elba, enfatizza l'importanza dello scalo aereo, visto anche che al momento la quasi totalità dei turisti (52% italiani e 48% stranieri) arriva in traghetto. Della Lucia ricorda che il recente fallimento dell'austriaca InterSky ha privato l'aeroporto di una serie di connessioni stagionali con città di Austria, Svizzera e Germania, solo in parte adesso coperte da Silver Air (Lugano) e dalla svizzera SkyWork Airlines (Berna con Dornier 328). In ripresca, spiega, è anche il traffico di aviazione generale dopo la batosta conseguente al decreto Monti che penalizzava i proprietari di aereo.

Turismo e aeroporto

Idee molto chiare sull'importanza dell'aeroporto per il turismo e l'economia elbana ce l'ha Ales-

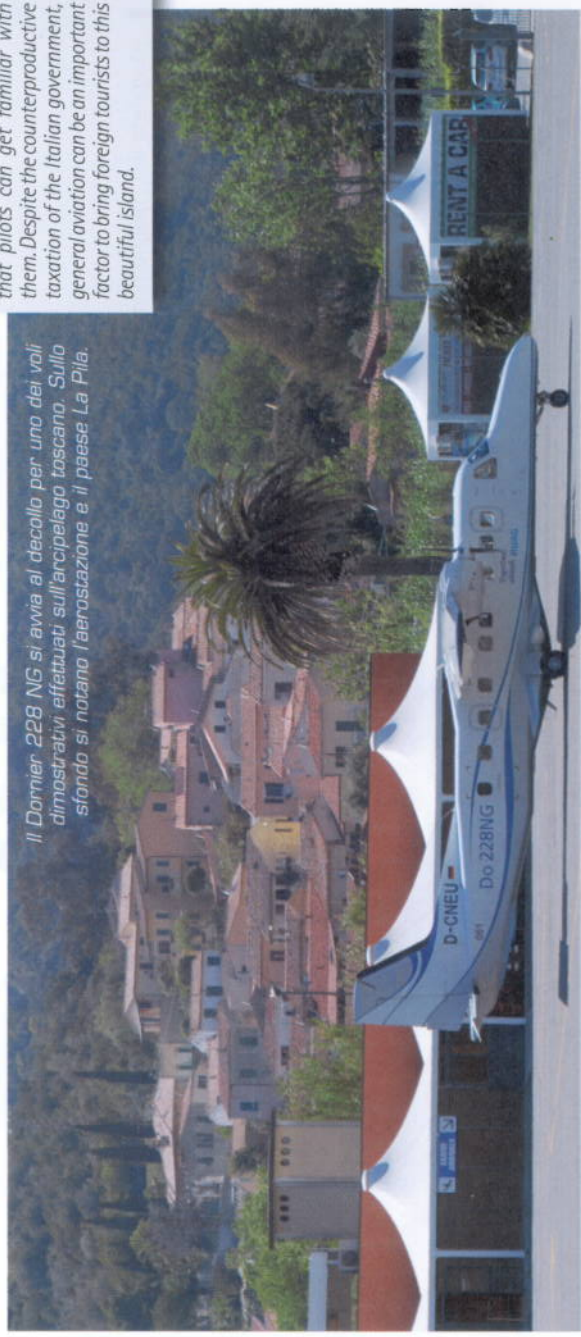
ENGLISH SUMMARY

A Dornier 228 NG for Elba

RUAG Aviation presented its Dornier 228 NG demonstrator at Marina di Campo airport on Elba Island, from 6 to 8 May. The event had the cooperation of Silver Air and Volare Elba, a society of entrepreneurs that supports the local airport. Journalists from Switzerland and Lombardy, the main basins of the Elba airport, were shown the local tourist attractions. Markus Mayer, senior manager regional sales Europe of RUAG presented the airplane, which is particularly suited for short runways, such as Elba, from where Silver Air flies a Let 410-EVP-E to Pisa, Florence, Linz and Lugano. Daniel Prusa, managing director of Silver Air, attended the event. This company with a fleet of three Let, has won the contract for financed flights in territorial continuity to Elba, and now provides scheduled flights to Pisa and Florence all year round, and to Linz in summer and at Christmas, while its summer route to Lugano is managed autonomously. Dina Revelli, of Silver Air Italia, explains that while subsidized flights are important for the local community, results have been mixed, with an average load factor of 43%. Local administrations have stepped in, providing further subsidies for students and for people needing medical treatment on the mainland.

The problem with Elba is that the runway is short: Claudio Boccardo, CEO of Alatoscana, the managing company, confirms that it will be stretched before the summer 2017, reducing the load penalties for regional airlines. Further improvements in a few years will raise this airport to Class 2. Meanwhile, the airport is offered to general aviation; on Alatoscana web site there are videos showing the landing and takeoff procedures (<http://www.elbaisland-airport.it>) so that pilots can get familiar with them. Despite the counterproductive taxation of the Italian government, general aviation can be an important factor to bring foreign tourists to this beautiful island.

Il Dornier 228 NG si avvia al decollo per uno dei voli dimostrativi effettuati sull'arcipelago toscano. Sullo sfondo si notano l'aerostazione e il paese La Pila.



Do228 NG: arrive earlier with more passengers!

