

# «Il governo Monti declassa gli scali toscani»

Pisa e Firenze in seconda fascia nel piano nazionale di Passera. Renzi, Rossi e Filippeschi all'attacco

Un documento di venti pagine del ministero dei trasporti allarma la politica sul futuro degli aeroporti toscani. È il «l'atto di indirizzo» per il Piano aeroportuale nazionale, presentato ieri dal ministro Corrado Passera. Doveva essere il documento con cui Passera tracciava il futuro degli scali italiani. In Toscana invece riesce a creare un fronte comune tra Firenze, Pisa e la Regione. Perché, nella lettura che ne danno i sindaci del capoluogo Matteo Renzi, della città della Torre pendente Marco Filippeschi e del presidente regionale Enrico Rossi, quel piano «porta al mancato riconoscimento del ruolo strategico degli aeroporti toscani nell'ambito del sistema aeroportuale nazionale: un dato che è invece attestato innanzitutto dai numeri e confermato dal processo in corso di costruzione di un sistema integrato regionale».

A lanciare per primo l'allarme, era stato il Consigliere regionale Gianluca Lazzeri di Più Toscana (ex Lega). «Il sistema Toscana sta crollando», aveva affermato. Perché dopo «la sanità, Mps e Tav» ora anche «il sistema dei trasporti aeroportuali vede l'impasse su Peretola e la collocazione in serie B degli scali di Firenze e di Pisa nell'atto di indirizzo per la definizione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale». Ma cosa è successo?

Nella prima bozza del Piano, elaborato sullo studio di One Works, Nomisma e Kpmg, Firenze (con l'adeguamento obbligatorio della pista) e Pisa venivano considerati due scali «strategici». Tradotto: per loro sarebbero arrivati finanziamenti per il loro potenziamento. Secondo i tre amministratori del Pd, «non appare quindi comprensibile» che il documento presentato ieri da Passera e «licenziato oggi dal Ministero delle infrastrutture, non inserisca i due aeroporti toscani nella “Core network”, ovvero tra gli scali considerati di rilevanza strategica a livello Europeo in quanto pertinenti a città o nodi primari, inserendoli invece nella “Comprehensive network”, dove si trovano gli impianti con movimenti superiori al milione di passeggeri/anno e indispensabili ad assicurare la continuità territoriale».

È un problema di definizioni: nella lista 31 aeroporti nazionali vengono indicati nella «Core network», quindi centrali, perché «di rilevanza strategica a livello UE in quanto pertinenti a città o nodi primari». Quelli della «Comprehensive network», cioè nella rete «completa», hanno più di un milione di passeggeri, hanno unicità in ambito regionale o sono «indispensabili ad assicurare continuità territoriale». Troppo poco, secondo Renzi, Rossi e Filippeschi.

«Pisa e Firenze, con i loro 6,35 milioni di passeggeri, — scrivono i tre — rappresentano il quarto polo aeroportuale italiano dopo Roma, Milano e Venezia» cioè scali che invece sono nella «Core network». Da qui la richiesta: «Confermate il ruolo strategico dei due aeroporti» di Pisa e Firenze.

A leggere bene l'atto di indirizzo, però, non pare che la differente classificazione comporti grandi novità. E il giudizio arriva anche da tecnici ed esperti del settore. Sia i 31 «core» che i 19 «comprehensive» restano di «interesse nazionale». Tradotto, citando sempre il documento di Passera: «Concentrazione degli investimenti pubblici e privati finalizzati alla realizzazione delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T)». Ma forse dovrebbero essere altri elementi ad interessare Pisa e Firenze.

In primo luogo, gli indirizzi portano a individuare «gli interventi infrastrutturali prioritari per gli aeroporti di interesse nazionale», poi ad adottare «piani di riequilibrio economico finanziario per le

gestioni in perdita e progressiva privatizzazione». Pare l'opposto del processo di holding pubblica che stanno mettendo in piedi i soci pubblici toscani di Adf e Sat. Infine, incentivare «le "Reti aeroportuali" gestite da un soggetto unico, al fine di ottimizzare l'organizzazione e i costi». E questo sembra un riferimento alla nascita di grandi soggetti che gestiscono più aerei: al momento, il più lanciato in questa operazione appare Vito Gamberale con la sua F2i. Ed infine, si punta alla «razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea e dei servizi generali». E se la «differenziazione e specializzazione di ruolo» indicata da Passera è coerente con il progetto di integrazione toscano, le parole sulla privatizzazione sono nette: «Molti scali italiani hanno una forte rappresentanza pubblica nella compagine societaria. È opportuno procedere alla progressiva dismissione di quote societarie da parte degli enti pubblici e favorire l'ingresso di capitali privati».

Marzio Fatucchi

@marziofatucchi

RIPRODUZIONE RISERVATA