

MERCOLEDÌ, 30 GENNAIO 2013

Pagina 10 - Regione

Pisa e Firenze, gli aeroporti rivali nella serie B dei cieli

I due scali retrocessi dal ministro: non sono strategici Rossi ed i sindaci: assurdo, siamo il quarto polo italiano

di Stefano Bartoli Gli aeroporti di Pisa e Firenze spostati all'improvviso su un gradino più in basso rispetto ai principali scali italiani. Una specie di retrocessione, comunque ancora da decidere in via definitiva, se non in serie B, almeno in una sorta di serie A2 del mondo aeronautico. La brutta sorpresa è arrivata ieri, dopo ben 26 anni di attesa, con l'uscita da sotto la polvere del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale ed in particolare dell'atto d'indirizzo emanato dal ministro per lo sviluppo, le infrastrutture ed i trasporti Corrado Passera: un primo passo sulla cui base partirà il confronto nella Conferenza Stato-Regioni la cui prima riunione è fissata per il 7 febbraio. «In Italia ci sono troppi aeroporti - ha spiegato lo stesso Passera -, ne servono meno, con minori costi pubblici e con una maggiore efficienza». Idee molto chiare, ma che per la Toscana si trasformano in una mazzata arrivata, ironia della sorte, proprio nel giorno in cui la giunta regionale ha approvato il protocollo con cui i soci pubblici danno il via all'operazione che vedrà confluire le due società aeroportuali, la Sat di Pisa e l'Adf di Firenze, in un'unica holding per la gestione congiunta degli scali. Non solo, perché è in dirittura d'arrivo anche il via alla realizzazione della nuova pista, fondamentale per lo sviluppo della struttura che sorge alle porte del capoluogo regionale. Soldi solo ai big. Il piano in fondo è semplice e prevede la scelta di 31 aeroporti di interesse nazionale (da Milano Malpensa, Fiumicino e Venezia sino a Napoli per arrivare a Lampedusa e Pantelleria), che saranno oggetto di interventi infrastrutturali, mentre non sarà realizzato alcun nuovo scalo con il conseguente blocco dei progetti per Caserta e Viterbo. Gli scali inseriti nella proposta sono classificati in base alla rilevanza e al traffico: dieci sono inseriti nella "core network", cioè considerati di rilevanza strategica a livello Ue; diciannove (con Pisa e Firenze) nella "comprehensive network", tra quelli con traffico superiore a un milione di passeggeri annui e quelli con traffico superiore a 500mila passeggeri e con specifiche caratteristiche territoriali, compresa la continuità; a questi si aggiungono altri due aeroporti non facenti parte delle reti europee, ma comunque in espansione: Rimini e Salerno. Istituzioni in campo. Insomma, i due scali toscani, che mettono insieme ogni anno qualcosa come sei milioni e 300mila passeggeri, classificandosi al quarto posto a livello nazionale dopo Roma, Milano e Venezia, si trovano così nella seconda fascia, mentre uno scalo come Genova (circa un milione e 300mila passeggeri) resta nella prima. Le reazioni naturalmente sono state immediate e, se Gina Giani, amministratore delegato della Sat, come raccontiamo nell'intervista a parte, parla di «ambiguità tutta da chiarire», la Regione, attraverso il portavoce del presidente Enrico Rossi, fa sapere che hanno subito chiesto un incontro urgente con il ministro Passera. Ma il governatore, insieme al sindaco di Firenze Marco Filippeschi ed a quello di Firenze Matteo Renzi, sostiene che «non appare comprensibile che l'atto non inserisca i due aeroporti toscani nel "core network", ovvero tra gli scali considerati di rilevanza strategica a livello Ue in quanto pertinenti a città o nodi primari». Cosa in contrasto, aggiungono, «con la proposta di piano nazionale degli aeroporti, approvata dal Cda dell'Enac nel febbraio scorso e trasmessa al ministero, in cui si inserivano gli aeroporti di Pisa e di Firenze tra quelli strategici nell'ambito del sistema aeroportuale italiano». ©RIPRODUZIONE RISERVATA