

**GIOVEDÌ, 31 GENNAIO 2013**

Pagina 9 - Regione

## I cieli ai privati Così la Toscana è rimasta a terra

***Il modello pubblico scelto dalla Regione punito dal governo. A vantaggio di altri scali***

Marco Filippi Metodo scorretto e inaccettabile, ho chiesto l'immediata convocazione della commissione infrastrutture e trasporti

Marco Filippeschi Respingo l'idea che il quarto polo italiano non sia considerato strategico dall'esecutivo, che oltretutto è in scadenza

---

di Antonio Valentini **INVIATO A PISA** Sono serviti 26 anni perché lo sviluppo aeroportuale italiano fosse regolato da un atto di indirizzo. Ora che è arrivato, porta la targa di un governo tecnico in scadenza, teoricamente in carica solo per gli affari di ordinaria amministrazione. Di fatto, però, il ministero delle infrastrutture e dei trasporti diretto da Corrado Passera ha licenziato un documento che collide con la filosofia su cui si è innestato il sistema aeroportuale toscano, basato sui pemi di Pisa e Firenze e forte dei suoi sei milioni e 350mila passeggeri nel 2012. E non solo per la retrocessione dei due aeroporti che il piano Enac di appena un anno fa considerava strategici, quanto per la calda raccomandazione «alla progressiva dismissione di quote societarie da parte degli enti pubblici» per «favorire l'ingresso di capitali privati». L'idea toscana. Per contrastare l'interesse di Bologna (complice l'alta velocità) ad accaparrarsi quota parte del ricco mercato toscano (10 milioni di passeggeri potenziali), il governatore Enrico Rossi ha dato un forte impulso alla costituzione di una holding tra gli aeroporti di Pisa e di Firenze. Un percorso complicato, vista la diversa composizione delle due società, che per compiersi meglio avrebbe bisogno del trasferimento in mano pubblica di quote di Adf (gestrice dello scalo fiorentino) detenute dai privati. Il raggiungimento di quest'obiettivo si è fatto più complicato proprio per la raccomandazione inserita nel documento ministeriale, che viceversa prefigura la dismissione delle quote pubbliche a vantaggio di privati. Proprio come è accaduto altrove: pochi giorni prima che l'atto fosse licenziato, in alcuni aeroporti si è assistito a sostanziosi scambi di pacchetti azionari. Gli aeroporti dei privati. Ad esempio a Torino Caselle, ora considerato di rilevanza strategica a livello europeo ("Core network") nonostante che nel 2012 i suoi passeggeri siano stati solo 3,5 milioni, nove giorni fa il Fondo F2i di Vito Gamberale ha rilevato il 28% della società gestrice Sagat detenuto dal Comune e il 22,8% da Sintonia (gruppo Benetton), acquisendo il pieno controllo dell'aeroporto. La stessa Sagat detiene la maggioranza delle azioni di Aeroporti Holding, titolare del 33,4% delle azioni della fiorentina Adf e il 7,21% del Marconi di Bologna. Sintonia non è certo rimasta con le mani in mano, visto che partecipa con il 35,84% Gemina Spa, la quale controlla il 95,89% di ADR, da cui dipende il governo degli scali romani di Fiumicino e di Ciampino, dove lo scorso dicembre è stato raggiunto un faticoso contratto di programma sulle tariffe. La scatola cinese coinvolge pure Genova, il cui aeroporto, al pari di Torino, ha beneficiato dell'inserimento nella prima fascia nonostante nel 2012 i passeggeri siano stati appena un milione e 382mila: anche in questo caso Sintonia risulta interessata, poiché attraverso ADR possiede il 15% della società di gestione. Il caso Pisa. Il sistema aeroportuale toscano, dove ad acquistare pacchetti azionari è il pubblico e non il privato, rappresenta dunque un'eccezione, benché anche a Bologna (con l'86%) e a Genova (85%) le maggioranze restino saldamente in mano agli enti territoriali. L'ipotesi di declassamento rischia di danneggiare soprattutto Pisa, dove Sat - governata da un patto di sindacato formato da enti pubblici - si è sempre autofinanziata e ha varato un master-plan da 160 milioni, 60 dei quali ancora da investire entro il 2016 fatta eccezione per il people mover (la navetta che collegherà aeroporto e stazione Fs, la cui realizzazione è affidata a Pisamo): una volta in funzione sarà costato ulteriori 60 milioni, 27 dei quali stanziati dall'Ue e il resto provenienti da finanza di progetto. L'esclusione dal "Core network" e l'inserimento nel gruppo

denominato "Comprehensive network" (o di fascia b), benché non abbia ripercussioni immediate, potrebbe avere contraccolpi in futuro, quando serviranno investimenti aggiuntivi per migliorare gli scali. Certo è che con la loro crescita, fin qui gli aeroporti toscani hanno sottratto traffici e passeggeri ai competitor più vicini, in primo luogo Roma e Bologna. La tendenza potrebbe invertirsi. Appiattiti sull'Europa. Eppure il piano Enac, appena un anno fa, prefigurava per Pisa e Firenze uno sviluppo correlato per un polo di valenza strategica. I due scali, intesi come sistema aeroportuale, nel 2012 hanno rappresentato la quarta realtà italiana (dopo Roma, Milano e Venezia), con sei milioni e 350mila passeggeri. Anche per questo l'amministratore delegato di Sat, Gina Giani, non si spiega le ragioni che hanno spinto il ministero a penalizzare la Toscana: «Non capisco perché si sia deciso di eliminare la classificazione di Enac tra aeroporti strategici e primari, appiattendosi sulle reti "Ten-t" (Trans european network transport). È inspiegabile che in uno scenario con trasporto aereo de-regolamentato, i due aeroporti toscani si trovino in una categoria inferiore non solo rispetto ai competitor Roma e Bologna, ma anche a Genova». Concentrati sui grandi. La linea che collega gli aeroporti di prima fascia segue l'alta velocità. Il mistero di Genova si spiega con il futuro collegamento Nizza-Milano, al pari della super valutazione di Torino Caselle, distante solo una manciata di chilometri da Malpensa. E se Bologna oscura Firenze che si trova sulla stessa direttrice, in Sicilia fa discutere il declassamento di Catania a favore di Palermo. Eppure secondo il ministro Corrado Passera, la logica che ha ispirato l'atto d'indirizzo è fuori discussione: «Gli sforzi vanno concentrati sugli scali più rilevanti - dice -, perché non si possono avere tutti gli aeroporti che ci sono oggi, ma allo stesso tempo non si vuole perdere la possibilità di integrare quelli minori». Esplode la polemica. Tuttavia l'ottimismo del ministro è per nulla contagioso: «Io e l'onorevole Meta abbiamo chiesto l'immediata convocazione della commissione infrastrutture e trasporti - anticipa il senatore Marco Filippi (Pd) -. Il metodo usato è scorretto e la sostanza inaccettabile. C'era l'impegno formale a passare prima in commissione e per troppi versi il contenuto non risponde ad alcuna spiegazione logica». Neppure Marco Filippeschi, sindaco di Pisa e presidente del patto di sindacato del Galilei, fa il diplomatico: «Respingo l'idea che il quarto polo aeroportuale italiano non sia considerato strategico dal governo. Non l'accetto, anche perché viene da un esecutivo in carica ma prossimo alla scadenza e in difformità a quanto previsto da Enac. Non sta né in cielo né in terra». L'iter, a questo punto, prevede che l'atto d'indirizzo finisca sul tavolo del presidente della Repubblica, ma prima dovrà passare le forche caudine della conferenza Stato-Regioni, dove la Toscana preannuncia battaglia.

@amvalentini ©RIPRODUZIONE RISERVATA