

VENERDÌ, 25 OTTOBRE 2013

Pagina 3 - Attualità

AEROPORTI, PERCHÉ PISA TEME FIRENZE

Quei 400 metri di pista in più valgono il low cost, Dubai e gli Usa

di Stefano Bartoli Le grandi paure si misurano a metri. In sostanza, che cosa temono veramente Pisa e il suo scalo Galileo Galilei dall'ulteriore allungamento, a sorpresa, della pista dell'Amerigo Vespucci di Firenze? Perché quei quattrocento metri in più, rispetto ai duemila previsti dal progetto originale (attualmente si decolla ed atterra su una striscia di appena 1,4 chilometri), diventano così importanti e riaccendono lo scontro dagli scali che ormai sembravano andare a braccetto dentro una holding senza campanili? Diciamo subito che la partita in palio è fatta soprattutto di sigle e numeri, dietro alle quali si nascondono, però, grandi interessi commerciali in termini di capacità degli aerei e delle distanze raggiungibili, fattori che vanno a toccare ad esempio il grande movimento dei low-cost, attualmente appannaggio quasi esclusivo dello scalo pisano, oppure la torta ancora piccola dei collegamenti a lungo raggio, come il volo della Delta dalla città della Torre fino a New York e, in futuro, magari il primo collegamento con la Cina. Lo scenario attuale. Dunque, da una parte abbiamo Pisa con i suoi tremila metri della pista principale e qualcosa di meno per quella parallela: due infrastrutture su cui è stato annunciato un investimento da 19 milioni di euro per la realizzazione, tra l'altro, di un nuovo raccordo e di un impianto di luci che consentiranno l'operatività dello scalo anche in condizioni di bassa visibilità. Le due piste, per una serie di ragioni tecniche, non possono operare insieme, come accade in molti aeroporti europei, ma sono in grado di accogliere flotte strategiche come quella della low-cost Ryanair, tutta composta da Boeing 737-800 Next Generation da 189 passeggeri, un tipo di apparecchi che non possono atterrare a Firenze se non nella versione 737/400 e con il cosiddetto "Florence Kit", cioè un con software particolare per la frenata e la limitazione del carico: 57 passeggeri al posto dei normali 130, meno bagagli, meno carburante e autonomia limitatissima, cioè circa 1.200 chilometri, sufficiente al massimo per raggiungere Copenaghen. Una situazione simile rispetto a quella degli Airbus 319. Limite a due chilometri. Oviamente, qualcosa cambierebbe nel caso della realizzazione della prevista pista di duemila metri, che è poi l'ipotesi sostenuta fino ad oggi dalla Regione Toscana (è quella inserita nel Pit, il piano di indirizzo territoriale), ma bocciata dall'Enac per la scarsa convenienza economica e, dicono dall'ente per l'aviazione civile, per motivi di sicurezza ed inquinamento. A Pisa potrebbero comunque continuare a stare abbastanza tranquilli perché se è vero che gli Airbus potrebbero arrivare alla versione A320 e i Boeing a quella 737/800, resterebbero le limitazioni dei passeggeri (circa la metà), con la sola differenza del raggio di azione che salirebbe quindi a 3mila chilometri, con la possibilità di arrivare quindi a destinazioni come Mosca, Dublino, Lisbona, Helsinki, Istanbul, Tel Aviv e Dubai, aeroporto che fa comunque da hub, cioè da snodo, per grandi compagnie come la Emirates. Quattrocento metri d'oro. Le cose cambierebbero invece di parecchio, se venisse accolta la proposta Enac. Si parlerebbe infatti ancora dell'Airbus A320 o dei Boeing 737/800, ma a pieno carico, cioè con tutti i 180 passeggeri a bordo e l'autonomia ideale di 3mila chilometri. Una situazione che potrebbe far drizzare le orecchie alla stessa Ryanair che manco si sognerebbe di far volare gli aerei a prezzi low-cost ma mezzi vuoti. Oltre al fatto che, dicono ancora gli esperti, sotto certe condizioni climatiche stagionali, potrebbero decidere di venire a Firenze anche compagnie che operano sull'Atlantico, magari partendo proprio da New York, considerando che già adesso negli Stati Uniti si consegnano già carte d'imbarco per voli verso la Toscana con la scritta Pisa/Florence, senza fare troppe distinzioni.

