

Data:
venerdì 26.09.2014

la Repubblica FIRENZE

Estratto da Pagina: |



Allarme di Corporacion “Bisogna fare in fretta”

ILARIA CIUTI

CONTIAMO di approvare l'ipotesi di fusione tra il Galilei e il Vespucci il 19 dicembre nei due cdae e di portarla in assemblea dei soci di ciascuno scalo il 20 gennaio», spiega ieri al cda di Adf (la società di Peretola), Roberto Naldi, il presidente di Corporacion America Italia, la società del magnate argentino Eduardo Eurnekian. Oggi presenterà le linee generali per il progetto di fusione anche al cda della pisana Sat.

Naldi, perché tanta fretta?

«Gli scali concorrenti stanno affilando le armi. Bisogna fare prima. Solo il sistema è vincente, saremo il terzo polo aeroportuale d'Italia. A meno che i litigi sulla pista e il timore assurdo della concorrenza blocchino il processo».

SEGUE A PAGINA V



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Data:
venerdì 26.09.2014

“La concorrenza Firenze-Pisa? Una bufala”

Il presidente di Corporacion Italia, Roberto Naldi, nega che la pista lunga sia un favore a Peretola a scapito del Galilei
“Ormai siamo un'unica società. Ma se si continua con i litigi si rischia di bloccare il sistema toscano e gli investimenti”

<SEGUE DALLA PRIMA DI
CRONACA

ILARIA CIUTI

NALDI non dice mai Pisa e Firenze, ma Galilei e Vespucci.

C'è una ragione?

«Il sistema aeroportuale toscano è ormai nei fatti. Che senso ha dividerlo per città? Noi usiamo già solo Galilei e Vespucci nei documenti interni. E tra poco sarà così a livello ufficiale».

E l'intero polo come lo battezzere?

«Aeroporti toscani o qualcosa di simile».

Lei parla di sistema, ma dopo la decisione di Enac per i 2.400 metri di nuova pista a Peretola, pardon al Vespucci, sembra più che altro un sistema di polemiche.

«Fondato sugli equivoci».

Equivoci?

«A cominciare che Corporacion esulterebbe per i 2.400 metri di pista invece dei 2.000 previsti dalla Regione, che per noi andavano bene come qualsiasi misura. Noi siamo contenti, non per i metri, ma perché finalmente arriva una decisione da parte dell'ente tecnico che dice quanti metri sono necessari per fare volare al Vespucci 4,5 milioni di passeggeri l'anno entro il 2029. Questo

“Crediamo che le ferrovie debbano rendere più veloce il tratto tra stazione e stazione”

è l'unico punto che ci interessa e su cui si fondano investimenti e piano industriale».

Ovvero solo i 4,5 milioni di passeggeri. E perché?

«E' il ministero ai trasporti che indica per il bacino toscano una potenzialità di 11,5 o 12 milioni di passeggeri l'anno. Noi vogliamo coprire il fabbisogno e, siccome il master plan del Galilei approvato da Enac, indica in 7 milioni la sua capacità massima se ne deduce che dal Vespucci devono transitare i restanti 4,5 milioni di passeggeri. E' semplice».

Eppure c'è chi prevede che la pista lunga vada a scapito di Pisa e dunque teme anche la fusione.

«Altro equivoco agitato da politici interessati a altro che l'aeroporto. La storia della concorrenza è una grande e sciocca bufala. La concorrenza non esiste più, siamo un'unica società. Chi polemizza mi dimostri come sarebbe possibile che noi, che abbiamo investito in tutto 135 milioni per il sistema toscano, di cui 75 a Pisa e dunque più lì che a Firenze, possiamo solo lontanamente pensare di diminuire la capacità del Galilei. Oltretutto, siamo dei privati e pensiamo al recupero del nostro investimento».

E' vero che se non c'è certezza sulla pista spariscono gli investimenti?

«Dico solo che se si continua con i litigi, si rischia di bloccare polo toscano e investimenti. E' oggettivo. Non possiamo fondere due società quotate in Borsa, come Adf e Sat, senza valutare il valore di ognuna. Dobbiamo fare un piano industriale dettagliato con progetti e investimenti, che indichi lo sviluppo di ambedue le società. Quello di Pisa lo conosciamo, a Firenze ancora no. Come faccio a valutare, a pensare un master plan senza certezze sulla pista? E ancora, se non si smette di litigare come facciamo a aprire i cantieri a Peretola entro il 31 agosto 2015 come chiede lo Sblocca Italia per concederci il finanziamento previsto di 50 milioni?».

E invece lei ha fretta.

«Frettissima. Dobbiamo muoverci prima che Bologna abbia il people mover per l'aeroporto

previsto per il 2018 e prima che l'alta velocità arrivi a Fiumicino. I concorrenti sono sempre più aggressivi e rendono ineludibile il polo toscano che sarà terzo dopo solo Fiumicino-Ciampino e Malpensa - Linate. Ne abbiamo tutte le potenzialità. Corporacion punta molto sulla Toscana. Anzi le dirò di più».

Che cosa?

«Tantoci interessa Pisa che abbiamo deciso di aumentare l'investimento per la ristrutturazione del terminal e abbiamo già chiesto all'ad di varare subito, invece che la sola prima fase, anche la seconda del progetto pensato o in 4 fasi. In modo da raggiungere i 6 milioni di passeggeri nel 2017. Prima, appunto, di Bologna e del-

l'alta velocità. Ma vorremmo anche di più, vorremmo il treno veloce».

Quale treno?

«Noi crediamo davvero nel polo toscano e pensiamo che per completarlo in modo moderno e veloce le ferrovie debbano rendere più veloce il tratto stazione di Firenze-stazione di Pisa: 35 minuti, forse senza spendere neanche tanto. Insieme alla tramvia Peretola - stazione a Firenze nel 2017 e al people mover aeroporto-stazione a Pisa, la ferrovia veloce e con treni adeguati completerebbe il cerchio».

Non è l'idea anche del presidente Rossi?

«Che per l'appunto coincide con quello che pensa Eurnekian»

Per concludere, Pisa non deve temere i 2.400 metri?

«La pista del Vespucci nasce già con due limitazioni, è monodirezionale e senza pista di rullaggio, useremo aerei tipo Airbus 320 e Boeing 738/800 che non servono per i voli intercontinentali. Stiamo studiando, insieme anche al management del Galilei, un piano di crescita dei due scali sulla base della specializzazione. Voli intercontinentali, low cost e cargo a Pisa, voli business e point to point per l'Europa e il Mediterraneo a Firenze dove faremo un terminal del tutto nuovo. Gestiamo 54 aeroporti in 14 dei quali abbiamo fatto terminal nuovi di zecca, moderni, funzionali, di alta qualità per i passeggeri. Sono un po' la nostra sigla».

Prato e la Piana temono il rumore con la nuova pista

«Vogliamo qualità nei servizi e nella capacità dello scalo, ma anche per l'ambiente. Di approssimazioni sui sorvoli se ne sono dette troppe, nonostante gli studi escludano l'inquinamento acustico su Prato e la Piana. Ma siccome vogliamo il meglio, stiamo incaricando soggetti terzi e super esperti per assicurare ogni possibile accorgimento per l'ambiente».

“Incaricheremo super esperti per assicurare ogni accorgimento per l'ambiente”

Data:

venerdì 26.09.2014

“

L'URGENZA

Abbiamo frettissime
dobbiamo muoverci
prima che Bologna
abbia il people
mover previsto
per il 2018

”

**FARE IN FRETTA**

In alto, Naldi (a destra
nella foto) con Carrai
A fianco, il magnate
Eurnekian. Sotto,
l'aeroporto di Pisa



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.