LA GUERRA DEI CIELI

SCALATA ARGENTINA
A LUGLIO CORPORACION AMERICA HA ACQUISITO TRAMITE OPA IL 53,03% DEL GALILEI DI PISA

NUOVO OBIETTIVO
EURNEKIAN, CHE DETIENE ANCHE LA MAGGIORANZA DI ADF, VUOLE ORA PROCEDERE ALLA FUSIONE

«Aeroporto, subito la fusione fra Pisa e Firenze Così battiamo Bologna con il terzo hub italiano»

Parla Bonadio (Logistica Toscana): «Accordo Etihad-Alitalia, occasione da non perdere»

«**PISA** e Firenze diano un'accelerata alla fusione fra Sat e Adf». A spingere e a tornare sulla questione ancora in sospeso dell'integrazione fra le società che gestiscono i due principali scali della Toscana è l'ingegnere Vanni Bonadio, esperto di infrastrutture e presidente e amministratore delegato della «Società Logistica Toscana». Bonadio dal 2011 con la società legata alla Regione e alle Camere di Commercio toscane intraprende e coordina la costruzione di un sistema unitario e funzionale fra porti, aeroporti, interporti regionali e infrastrutture stradali e ferroviarie. L'obiettivo è accrescere la competitività delle imprese. E proprio sul concetto di competizione Bonadio sviluppa il suo ragionamento.

Lei è fra i pochi pisani che premono per una fusione con Firenze. Quali sono le sue ragioni?

«E' il momento giusto per sfruttare la grande occasione aperta dall'accordo fra Etihad e Alitalia in cui Pisa e Firenze, diventate società unica, potrebbero inserirsi e diventare il terzo polo aeroportuale d'Italia».

Entri nei dettagli.

«L'accordo Alitalia Etihad prevede due hub, uno passeggeri a Fiumicino e uno merci a Malpensa. Si crea così un vuoto nell'Italia centrale dove il più grosso aeroporto è ora quello di Bologna, che da solo fa sei milioni di passeggeri. Gli stessi che Pisa e Firenze mettono insieme in due. E ancora, Etihad ha chiesto l'estensione dell'alta velocità fino a Fiumicino, che potenzierà le capacità dello scalo romano. Proprio ieri l'altro il Ministro Lupi ha siglato un accordo con l'amministratore delegato delle Ferrrovie Elia per l'estensione dell'alta velocita' a Fiumicino e a Malpensa. Tra l'altro non si può dimenticare che fra pochi mesi saranno pronti i nuovi impianti semaforici sull'alta velocità Roma-Firenze e i treni su questa tratta potranno viaggiare a 320 km/h con tempo di percorrenza di un'ora e un quarto. La mia idea è che Pisa-Firenze unite potranno proporsi come terzo hub intercontinentale per merci e passeggeri e abbattere la concorrenza, nell'Italia centrale, di Bologna che sta lavorando a questo».

LE MERCI
«Un'altra carta da sfruttare è l'integrazione con il porto di Livorno e con Guasticce»

Su quali basi la futura società unica potrà avanzare la propria candidatura?

«Se Pisa manterrà la sua vocazione per i voli low-cost e Firenze attirerà i voli business, non sarà necessario per chi desidera volare a Dubai, ad esempio, andare a Bologna. E ancora, un'altra carta da giocare è quella dell' integrazione dell'aeroporto di Pisa con il porto di Livorno e il suo retroporto di Guasticcie, che ha però bisogno di essere meglio collegato con il sud, cioè verso Roma con la realizzazione dell'autostrada tirrenica. Non è possibile che solo l'uno per cento delle merci che transitano a Livorno arrivi a Roma. Il grosso vi arriva dall'asse Rotterdam-Bologna-Firenze. Per guadagnare terreno, bisogna creare infrastrutture competitive: strade, porti, aeroporti e cultura, che è la principale infrastruttura».

L'AREA VASTA
«Fondamentale adesso sarà evitare il pericoloso isolamento della costa»

Sulla questione delle merci, Sat ha già iniziato a lavorare con Livorno?

«Sì, mi risulta che l' amministratore delegato di Sat, Gina Giani, con grande professionalità stia, tra le altre sue azioni, potenziando il traffico merci, assieme a quello passeggeri. Se Livorno decollerà intercettando più crocieristi, i benefici di arrivi e partenze si riverseranno su Pisa oltre che sulla stessa Livorno».

Secondo lei, se non si accelera la fusione fra Sat e Adf, Pisa corre qualche rischio?

«Certo. C'è il pericolo che Pisa, assieme a tutta la Toscana, resti marginalizzata. La sola strada per evitarlo è creare un sistema toscano unico. Abituiamoci a pensare che gli interessi sono toscani, non sono né fiorentini né pisani».

Insomma, guai a perdere l'occasione di Alitalia e il treno della fusione...

«Il management di Sat e di Adf è in grado di gestire la situazione e tiene gli occhi sulla politica logistica regionale e non solo nazionale. Sono sicuro che queste opportunità non sono sfuggite. Tutti lavoriamo insieme per la Toscana e fra gli obiettivi c'è quello di superare l'isolamento della costa».

Lei non è mai entrato nel merito della vicenda che ha portato alla cessione di Sat nelle mani di Eurnekian...

«In quel dibattito, il solo che aveva intuito che l'accordo Etihad Alitalia avrebbe provocato un cambiamento dello scenario aeroportuale del centro Italia, è stato Paolo Fontanelli. Ora l'unico modo per evitare l'emarginazione è la completa integrazione tra i due aeroporti attraverso una unica società che tuteli e sviluppi entrambe le realtà».

Eleonora Mancini

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

STRATEGIE Un velivolo Ryanair: secondo Bonadio Pisa dovrà continuare a investire sui vettori low cost e Peretola sui voli business

"PISA E FIRENZE INSIEME POTRANNO VERAMENTE FARE CONCORRENZA ALL'AEROPORTO DI BOLOGNA

VANNI BONADIO Società Logistica Toscana

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.