

Vespucci e Galilei promossi nella serie A degli aeroporti

- > Il governo li mette nella lista degli 11 scali "strategici"
- > a patto che tra Pisa e Firenze diventi realtà
- > "la piena integrazione societaria e industriale"

IL CONSIGLIO dei ministri approva il piano degli aeroporti che Enac aveva varato e nel documento c'è una bella sorpresa per gli scali toscani che vengono promossi. Da oggi in poi gli aeroporti di Firenze e Pisa sono ufficialmente parte degli undici aeroporti strategici della penisola italiana. La serie A degli scali appunto, una promozione con tutti i crismi dell'ufficialità ma sotto giudizio. Firenze e Pisa sono dunque aeroporti strategici ma appunto ad una condizione: mentre tutti gli altri, da Fiumicino a Malpensa passando per Bologna, sono scali singoli, in Toscana il piano proposto dal ministro dei trasporti Maurizio Lupi e approvato dal governo presieduto da Matteo Renzi riconosce un sistema binario, concedendo la promozione in serie A nell'ambito del previsto piano di unificazione delle due strutture: gli aeroporti vengono quindi giudicati strategici «a condizione che tra Firenze e Pisa si realizzi la piena integrazione societaria e industriale», si legge nel piano. Non ci sono termini o scadenze perché questo processo si realizzi, il testo approvato dal governo non li prevede. Ma niente deroghe: Firenze e Pisa, anzi 'Pisa/Firenze' per usare l'esatta terminologia del piano, sono da considerarsi un sistema unico «in considerazione delle caratteristiche morfologiche del territorio e della dimensione degli scali».

VANNI A PAGINA II



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Gli aeroporti toscani diventano "strategici" in arrivo soldi dallo Stato

Il governo li ha inseriti tra gli scali di serie A ma solo se c'è "integrazione societaria e industriale"



PROMOSSE in serie A. Il Consiglio dei ministri approva il piano degli aeroporti che Enac aveva varato. E da oggi in poi gli scali di Firenze e Pisa sono ufficialmente parte degli undici aeroporti strategici d'Italia. La serie A degli scali appunto. Aeroporti strategici con una condizione però: mentre tutti gli altri, da Fiumicino a Malpensa passando per Bologna, sono tutti scali singoli, in Toscana il piano proposto dal

ministro dei trasporti Lupi e approvato dal governo di Matteo Renzi riconosce un sistema binario: «A condizione che tra Firenze e Pisa si realizzi la piena integrazione societaria e industriale», si legge nel piano. Non ci sono termini o scadenze, il testo approvato dal governo non ne prevede. Ma niente deroghe: Firenze e Pisa, anzi 'Pisa/Firenze' per usare l'esatta terminologia del piano, sono da considerarsi un sistema unico «in considerazione delle caratteristiche morfologiche del territorio e della dimensione degli scali».

IL CASO

MASSIMO VANNI

EORA avanti tutta verso l'«integrazione societaria». Che non dev'essere per forza tradotta in una società unica. Corporacion America, che già può contare sulla maggioranza qualificata nella società di gestione del Galilei di Pisa e anche in quella del Vespucci di Firenze, sta già marciando su una holding operativa che si chiamerà 'Aeroporti toscani' e che piloti i due scali attraverso un'unica 'cloche'. Non una società unica, piuttosto un'impresa che riunisca le due società di gestione del Galilei e del Vespucci. Basterà la holding come «integrazione societaria e industriale»? Da Palazzo Chigi si fa sapere che la holding sarebbe sufficiente. E a questo punto la velocità di esecuzione è in buona parte nelle mani di Corporacion America, del magnate argentino Eduardo Eurnechian e del suo responsabile italiano Roberto Naldi.

Il progetto di integrazione tra i due scali all'attenzione del consiglio d'amministrazione del Galilei e del Vespucci entro dicembre (forse il 19), le assemblee dei soci entro il 20 gennaio successivo. È questa la tabella di marcia ufficializzata da Naldi giusto ieri, poche ore dall'approvazione in Consiglio dei ministri. Da quel sì al piano nazionale degli aeroporti che mette una buona volta una pietra sopra la malferma storia dello scalo di Peretola, soprattutto sopra quella parte di sinistra che non l'aveva mai digerito e per anni si era battuta contro. Un sì, invece, che certifica non solo l'esistenza ma lo status di serie A, dopo la retrocessione scattata ad opera di

qualche ministro che aveva per qualche momento fatto temere il peggio: il sistema Pisa/Firenze è nell'elenco dei 'magnifici 11' assieme a Milano Malpensa, Venezia, Bologna, Roma Fiumicino, Napoli, Bari, Lamezia, Catania, Palermo e Cagliari.

La qualifica di 'scali strategici', del resto, non è un mero titolo onorifico. Significa invece che dopo i 50 milioni di euro ottenuto dal decreto SbloccaItalia, il sistema integrato 'Pisa/Firenze' potrà richiedere altri finanziamenti. Anche in ragione dei lavori idrogeologici che si richiedono per realizzare la nuova pista parallela all'autostrada del Vespucci. Quanti altri soldi arriveranno? E' ancora presto per tentare previsioni credibili. L'unica cosa certa è che Corporacion America prevede su Firenze un totale di almeno 250 milioni d'investimento, tra pista, terminal e viabilità. E può essere che lo Stato intervenga a coprire le spese per gli interventi preliminari.

L'approvazione del piano aeroporti da parte del governo Renzi appare però, assieme al Pit varato dalla Regione e alla pista parallela all'autostrada lunga 2.400 metri secondo le specificazioni dell'Enac, come l'atto finale di

Da Palazzo Chigi fanno sapere che potrebbe bastare la costituzione dell'holding operativa. A gennaio le assemblee dei soci

un lunghissimo iter della politica e dell'amministrazione. L'ultimo capitolo scritto dal pubblico prima di lasciare il campo ai privati, cioè a Corporacion America: «Grazie al piano nazionale presentato dal ministro Lupi, l'aeroporto di Firenze entra a pieno titolo tra gli scali strategici nazionali. Ora mi auguro che non si perda ulteriore tempo e si proceda rapidamente ai lavori della nuova pista di Peretola», corre dritto il sottosegretario fiorentino di Ncd Gabriele Toccafondi, da sempre schierato per la crescita dello scalo fiorentino.

Prima dei lavori c'è da costruire la holding operativa 'Aeroporti toscani'. E Naldi tiene a far sapere di essere già al lavoro: la concorrenza tra il Galilei e il Vespucci, visto che sono controllati dallo stesso proprietario, già oggi non esiste più, sostiene giusto ieri ai microfoni di Punto Radio. Un messaggio teso a rassicurare soprattutto i pisani, che hanno sempre visto e ancora vedono nella nuova pista fiorentina di 2.400 metri un possibile pericolo mortale per il Galilei. Corporacion America conferma anche la 'specializzazione' delle destinazioni a medio raggio per il Vespucci e i low-cost e i voli intercontinentali per il Galilei. Con l'obiettivo di aumentare i posti di lavoro diretti e dell'indotto. E se a Pisa Naldi conta di realizzare entro la primavera 2015 un nuovo raccordo che unirà a sud le due piste, a Firenze parla di 250 milioni e di una pista monodirezionale (niente aerei cioè sulla città) senza pista di rullaggio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Data:
giovedì 02.10.2014

Estratto da Pagina:
I-II



CORPORACION
Roberto Naldi,
responsabile
italiano di
Corporacion
Foto grande,
l'aeroporto
di Firenze



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.