

Aeroporto strategico in Europa

Bonadio (“Logistica Toscana”): «Categoria più alta per i finanziamenti»

■ IN CRONACA



PROGETTI » L'ASSE PISA-FIRENZE

«Ora l'aeroporto deve diventare strategico per l'intera Europa»

Giovanni Bonadio ("Logistica Toscana"): «Una classificazione necessaria per avere i finanziamenti I manager della Sat accelerino per un rafforzamento dell'alleanza con il porto di Livorno»

di Francesco Loi

► PISA

«L'aeroporto Galilei è uno degli elementi trainanti della piattaforma logistica dell'Alto Tirreno. Ora deve perseguire due obiettivi: diventare, come polo toscano, strategico per l'Europa; e accelerare nell'alleanza con il porto di Livorno». A parlare è Giovanni Bonadio, esperto di infrastrutture, presidente e amministratore delegato della società "Logistica Toscana", di cui sono soci la Regione e le Camere di Commercio toscane. Bonadio è sempre stato un sostenitore della fusione tra gli aeroporti di Pisa e Firenze. A operazione pressoché avvenuta ne illustra l'importanza, dal suo punto di vista, in un contesto più generale.

Bonadio, da dove parte il suo ragionamento?

«Pisa e la costa hanno un ruolo naturale che deriva dalla posizione geografica: sono la porta sul Tirreno e sul Mediterraneo. I pilastri della piattaforma logistica dell'Alto Tirreno, nell'area costiera più centrale, sono l'aeroporto di Pisa e il porto di Livorno, con l'Interporto di Guastince ormai da considerarsi come retroporto. Per questo non può esserci concorrenza con Firenze, ma un'esigenza reale di sinergia».

Un concetto da approfondire...

«Parto da un fatto: il potenziamento non casuale, da parte del management del Galilei, del settore cargo. Un impegno in corso da tempo. La posizione della piattaforma, sull'asse Pisa-Livorno, assegna una funzione strategica per logistica e traffico merci. Le merci, specialmente quelle che arrivano in aeroporto, dalla costa viaggiano

essenzialmente su gomma, attraverso la superstrada Fi-Pi-Li che collega a Firenze e da lì arrivano in tutto il centro Italia dove c'è il grande mercato. Il vantaggio dunque non è solo dell'area fiorentina. Prevedo uno sviluppo molto importante per il traffico merci in questa area».

Pisa e Livorno come dovranno approfittarne?

«Come ulteriore fronte di sviluppo, auspico un'accelerazione riguardo all'alleanza tra la Sat e il porto di Livorno sul versante della crocieristica. In pratica, uno prende l'aereo, arriva a Pisa e si imbarca a Livorno. Si consideri che chi fa la crociera è in larga parte un turista low cost, che non sceglie di atterrare a Firenze. Ecco perché, tra l'altro, il Galilei ha un suo ruolo che va al di là dello scalo di Peretola».

D'altra parte, lei alla fusione è sempre stato favorevole...

«Confermo la mia opinione: la fusione non va a danno di nessuno, ma a vantaggio di entrambi. Né l'aeroporto di Pisa, né quello di Firenze sono classificati in Europa come strategici, ma "solo" importanti. Una differenza notevole. Per essere classificati strategici occorre avere due requisiti: un traffico di almeno 6,5 milioni di passeggeri e un bacino di un milione di abitanti. Sia Pisa che Firenze, per motivi diversi, non rispondono ad entrambi i requisiti».

Cosa deve fare la Sat o, me-

glio, la società unica che nascerà?

«La società unica deve adoperarsi, insieme alle istituzioni regionale e nazionale, per ottenere la classificazione europea di polo strategico, quello che viene detto "core". Questo vuol dire poter avere i finanziamenti comunitari, oltre a quelli statali. Mi sembra quindi che il ministro Lupi, nel ridisegnare il piano aeroportuale nazionale, abbia seguito proprio i criteri europei. Unire Pisa e Firenze significa riuscire a classificare come strategico, secondo i parametri europei, il sistema toscano».

Un altro fronte di collaborazione è quello per i treni veloci Pisa-Firenze...

«Regione, Rfi e Trenitalia stanno lavorando. Sono allo studio le soluzioni migliori per questo obiettivo. Da una parte, con treni no-stop, si potrà raggiungere Firenze, e viceversa Pisa, in 30 minuti. Oppure in 35 minuti se viene compresa una fermata ad Empoli. La scelta è ancora da compiere».

I collegamenti veloci a chi servono di più?

«Sono importanti per il movimento turistico, ma non solo. Sarà un bene per tutta l'economia locale. Ha ragione il sindaco Filippeschi quando individua nell'asse Pisa-Firenze la ve-

ra area metropolitana. E i treni veloci costituiscono una metropolitana di superficie per collegare le due grandi aree della regione. Anche in questo la vicinanza dell'aeroporto ha la sua importanza, avendo introdotto con forza nel dibattito la necessità di un collegamento veloce tra la costa e il capoluogo: un'occasione di sviluppo per tutta la Toscana».

Anche la Tirrenica, se si farà, può avere un'importanza per l'asse Pisa-Livorno?

«Sicuramente, perché andrebbe a costituire per l'area un collegamento con l'Adriatico lungo la direttrice Livorno-Grosseto-Fano. La società Centralia Spa (costituita recentemente dall'Anas e dalle tre Regioni interessate: Toscana, Umbria, Marche) sta progettando la trasformazione della E78 da strada ad autostrada o almeno con caratteristiche autostradali. Anche questo sarebbe positivo per l'aeroporto, che sarebbe inserito in un complesso infrastrutturale capace di arrivare sino a Civitavecchia da una parte e all'Adriatico dall'altra, a vantaggio sia dei passeggeri che del traffico merci».



L'aeroporto Gallei