

IL RETROSCENA

Niente pista di Peretola e Carrai non si presenta

La società degli aeroporti con il presidente fiorentino pare non gradire il rallentamento del raddoppio dello scalo nel capoluogo e i progressi pisani

di **Valentina Landucci**

► PISA

I primi turisti con le valigie sul PisaMover sono saliti subito, non appena il collegamento veloce e ultratecnologico tra la stazione ferroviaria e l'aeroporto di Pisa inaugurato dal ministro **Graziano Delrio** è stato aperto al pubblico.

Chissà se il presidente di Toscana Aeroporti, **Marco Carrai**, li ha visti. Al taglio del nastro ha deciso di non esserci. E quindi è probabile che si sia perso le reazioni e i commenti - tutti positivi e non solo perché si viaggiava gratis - degli utenti a bordo, per la prima volta, della navetta. Un pezzo di mondo e di economia in movimento su una nuova infrastruttura pensata per far funzionare meglio, far crescere, l'aeroporto pisano. Che poi è l'unica vera grande infrastruttura che funziona in questa metà di mondo toscano.

La Toscana della costa è una Toscana che "vola". Necessariamente, perché non può andare in treno né in macchina. L'alta velocità ferroviaria appartiene solo a Firenze e alla città metropolitana. Idem le autostrade: quelle che vanno da Nord a Sud. La Tirrenica, il corridoio europeo del Mare, esiste sulle mappe, ma, nella realtà sono un buco fra Roma e Rosignano da mezzo secolo.

Lo dicono i fatti e, tornando a Pisa e all'aeroporto, i numeri: 5 milioni di passeggeri l'anno al Galilei. Firenze supera di poco i 2 milioni e mezzo. La concorrenza tra i due scali è una questione, caso più unico che raro, tutta "domestica": Pisa e Firenze danno da mangiare alla stessa famiglia, "servono" lo stesso padrone. Ma quando si tratta di celebrare un successo pisano, l'avvio di un collegamento ultramoderno pensato per il Galilei appunto, ci si limita alla «grande soddisfazione» espressa per comunicato stampa. Altri toni, altra vivacità quando in ballo c'è Firenze e le

7 marzo 2014

Qui ci sono programmi già avviati e che condividiamo: il potenziamento della pista, il People Mover, l'ampliamento dell'aerostazione. Daremo il nostro supporto tecnico e la nostra consulenza

Roberto Naldi,
responsabile per l'Europa
di Corporacion America

19 novembre 2014

Sono quattro gli investimenti strategici per il nostro aeroporto: uno è appunto il People Mover, grazie al quale avremo collegamenti di standard europeo

Gina Gianì, (allora)
ad Sat, la società di gestione
del Galilei

21 maggio 2015

Un progetto che rende il Galilei uno scalo di livello internazionale

Gina Gianì, ad Sat



Costa senza Tirrenica e senza alta velocità: infrastrutture al palo

Il casello della Tirrenica a Rosignano, dove l'autostrada della costa si interrompe ormai da anni: è il simbolo dell'infrastruttura incompiuta

lungaggini nelle procedure per l'avvio dei lavori per il potenziamento dell'aeroporto di Peretola. All'appello mancano soprattutto i soldi, quelli promessi da **Matteo Renzi** all'amico imprenditore Carrai ma, ben oltre, al territorio nel quale ha costruito il proprio successo politico. I primi 50 milioni previsti nello "sblocca Italia" dove-

vano arrivare con l'avvio dei cantieri: luglio 2016. Ma sette mesi fa non c'era neppure la Via (valutazione di impatto ambientale) del ministero dell'Ambiente alla pista per lo scalo fiorentino. È arrivata. A dicembre. Con un lungo elenco di prescrizioni, costose e non semplici da rispettare. E lasciando aperta, comunque, al

questione dei soldi: altri 100 milioni da mettere insieme al finanziamento del privato. Che da una iniziale prospettiva di completamento dell'opera entro il 2017 vede ora slittare i piani di ampliamento di Peretola al 2020. Se andrà bene. Soprattutto ora che Renzi non è più al governo. Si dice che nel giro di qualche settimana arriveranno i decreti per sbloccare la nuova pista. La Regione promette di lavorare in questa direzione. Ma intanto è Pisa che avanza. Si gettano le basi per "alimentare" il flusso di passeggeri del Galilei: il "tesoretto" della società aeroportuale. Sacrificato, però, in nome di strategie "fiorentino centriche".

Perché Firenze e non Pisa? Perché Toscana Aeroporti punta più sull'entroterra? È una scelta commerciale quella che sta dietro alla battaglia pro Peretola? Oppure politica? O solo di campanile? Non conta l'estensione e la trasversalità del fronte del "no" a questo investimento? Domande alle quali non c'è, non viene data,



Data:

domenica 19.03.2017

IL TIRRENO

Estratto da Pagina:

9

una risposta. Sempre che una risposta non sia, appunto, non essere presenti all'evento dell'anno parlando di infrastrutture: l'inaugurazione di un'opera costata 72 milioni a servizio dell'aeroporto di Pisa. Se si fosse trattato del Firenze-Mover le cose sarebbero andate diversamente?

È vero: la Toscana della costa è una Toscana che "vola". E non solo perché "prende l'aereo". È la Toscana dell'economia che tiene: nautica, turismo. Potrebbe crescere ancora con le necessarie infrastrutture. Il magnate russo che va in vacanza a Forte dei Marmi non sbarca a Peretola ma al Galilei. E così l'imprenditore americano che si compra un 80 metri di Benetti a Livorno o un veliero Perini a Viareggio. Magari non saliranno sul PisaMover ma il loro valore aggiunto alla Toscana, alle due metà del mondo toscano, lo portano. Nell'interesse del tutto.