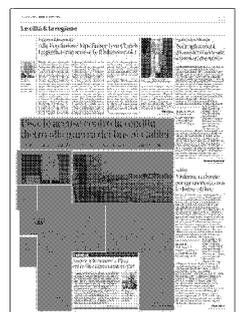


IL COMUNE CONTRO «TOSCANA AEROPORTI»: PERCHÉ?

Pisa, l'attacco sulla «rendita» dietro la guerra dei bus al «Galilei»



a pagina **9** **Valentini**



Pisa, le accuse contro la rendita dietro alla guerra dei bus al Galilei

Una partita da 3 milioni. Il Comune attacca, Toscana Aeroporti: «Che c'è di male?»

PISA Eufemistico definirlo un braccio di ferro. Ormai tra Comune di Pisa e Toscana Aeroporti è guerra totale. Ieri, secondo giorno di applicazione dell'ordinanza che vieta agli autobus da e per Firenze di sostare davanti al Galilei, la polizia municipale ha allestito tre postazioni di controllo sulle strade di accesso. Il bilancio è di una quarantina di mezzi multati, mentre 12 autisti hanno accettato di dirottare nella nuova area di sosta contigua al parcheggio scambiatore della fermata intermedia del People Mover, la monorotaia che per 21 ore al giorno collega il Galilei alla stazione ferroviaria. La polemica è al calor bianco. Roberto Naldi, vicepresidente esecutivo di Toscana Aeroporti, parla di «ostinata volontà del Comune di danneggiare l'aeroporto e i suoi passeggeri i quali, ben che vada, si dirotteranno su Bologna per raggiungere Firenze». Il sindaco Marco Filippeschi accusa invece Toscana Aeroporti di un repentino cambio di opinione dopo aver sottoscritto l'accordo di programma: «Si è data la precedenza a una lauta rendita di posizione a danno dell'infrastruttura fortemente voluta e progettata dalla Sat (società che gestiva lo scalo pisano prima della fusione con la fiorentina Adf, ndr.) e di un disegno strategico condiviso».

Il riferimento va agli introiti di Toscana Aeroporti derivanti dal flusso dei bus: 350 mila euro dall'affitto degli stalli, cui si aggiungono 4 euro per ciascuno dei 600 mila passeggeri che ogni anno viaggiano sulla tratta Pisa-Firenze. «E allora? Cosa c'è di male? — replica secco Roberto Naldi — Agiamo in analogia a quanto fanno negli altri aeroporti e a come operava Sat». La differenza, sottolineano in Comune, consiste nell'entrata in funzione della navetta, costata 72 milioni di cui 21 erogati dalla commissione europea per ridurre l'inquinamento atmosferico e il rimanente a carico della Pisa Mover, la società partecipata da Condotte d'Acqua, Inso, Leitner e Agubio. Dirottare gli autobus al parcheggio scambiatore, secondo il piano trasportistico a suo tempoavalato da Sat, equivale a concentrare su gomma il trasporto dell'1,9% dei passeggeri aeroportuali. Vale a dire 90 mila persone, molte meno rispetto alle 600 mila che ora usano i bus.

E se Roberto Naldi, ancora più esplicito, ricorda che con

l'avvento di Toscana Aeroporti il Galilei è cresciuto facendo registrare 500 mila passeggeri in più senza dualismi con il Vespucci di Firenze, Marco Filippeschi ribadisce che «il rispetto dello stato di diritto non può avere limiti, non c'è qualcuno che possa pensare di avere il privilegio di essere estraneo». Il riferimento va ovviamente all'ordinanza, contro la quale Toscana Aeroporti e Società Autostradale (che gestisce una quota del trasporto su gomma) hanno presentato una richiesta di sospensiva prima al Tar e poi al Consiglio di Stato: entrambe le sentenze sono state sfavorevoli.

La Regione cerca di metter pace. L'assessore alle infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli, auspica una ripresa del dialogo, ma intanto sostiene le ragioni del sindaco: «L'ordinanza del Comune punta a tutelare l'ambiente ed è coerente con le scelte condivise — spiega Ceccarelli — E grave che venga dimenticato il rispetto delle regole». Vale a dire che nessuno può ignorare un'ordinanza comunale: «Visto che gli autobus di cui parliamo sono servizi autorizzati dalla Regione, stiamo valutando eventuali provvedimenti da assumere».

Antonio Valentini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I cartelli (con refuso) che vietano l'accesso ai bus all'area dell'aeroporto; a destra uno dei parcheggi scambiatori

Lo scontro tra Toscana Aeroporti e Comune di Pisa, ieri sul «Corriere Fiorentino», nel primo giorno dell'ordinanza anti-bus

