

LA GUERRA DEI CIELI » AEROPORTI IN TOSCANA

«Non ci interessa Ryanair a Firenze Bologna chissà...»

Carrai: useremo ogni mezzo per evitare che la compagnia lowcost se ne vada da Pisa

di Mario Neri
LIVORNO

Un asse tra Firenze e Bologna? Non oggi, non domani, ma non è detto che non si apra in futuro. Ma, assicura il presidente di Toscana Aeroporti, **Marco Carrai**, «nessuna operazione depotenzierà mai Pisa». Peretola non svuoterà il Galilei, garantisce il consigliere e amico più stretto di **Matteo Renzi**.

Carrai, ha dichiarato che la nuova pista a Firenze sarà pronta nel 2020. Eppure si riaccende il dibattito su un ampliamento che sindaci e comitati temono possa essere dannoso e «inutile». Cassandre?

«Chiariamo subito: non si sono mai fatti studi così approfonditi per nessun aeroporto d'Italia. Nessun masterplan era stato approvato comprendendo anche uno studio sul rischio aeronautico. Non solo, per la Valutazione di impatto ambientale le opere di compensazione previste per mitigare il rischio idrogeologico migliorano addirittura il quadro attuale».

Firenze si trasformerà in un doppione di Pisa?

«Una boutade. In tutto il mondo le grandi aree metropolitane hanno sistemi aeroportuali che prevedono più scali e diverse specializzazioni. Gli investimen-

ti su Pisa e Firenze servono a questo. Tant'è che in 3 anni di Toscana Aeroporti entrambi gli scali sono cresciuti. Uno scalo non ha cannibalizzato l'altro».

È cresciuto di più Firenze.
«Questo perché l'attrazione turistica di Firenze è leggermente più alta. Ma lo voglio rimarcare: l'aeroporto di Firenze senza quello di Pisa non ha modo di esistere. Se non ci fosse stato un lungimirante azionista che li ha messi insieme, è probabile che Firenze sarebbe stato preda di un altro sistema aeroportuale. Vespucci e Galilei sono perfettamente sussidiari».

I pisani temono che la pista lunga a Peretola svuoti il Galilei, attraendo Ryanair, che ha il 40% del traffico a Pisa.

«Non succederà. Useremo tutti gli strumenti per far sì che Ryanair rimanga a Pisa».

Quali?

«Le tariffe aeroportuali. A Firenze sono più alte. Poi ci sono i contributi marketing. Per averla paghiamo 14 milioni all'anno a Ryanair. Cosa che non faremmo a Firenze. Non vogliamo che il Vespucci diventi un low cost. Ma poi, scusate, avete mai visto una società che uccide uno dei suoi asset? Una follia. Noi potenzieremo lo scalo di Pisa. È un valore aggiunto straordinario, imprescindibile, non solo per noi,

ma per la regione e la sua economia».

Avete sempre detto che il Galilei sarà uno scalo intercontinentale. Per ora le grosse compagnie orbitano su Firenze.

«Il mio primo impegno, insieme a Naldi e Giani, è stato portare a Pisa Qatar Airways, che ha collegato la Toscana a tutto il mercato dell'est, tramite Doha. Un fatto per rispondere a chi ci contesta. E fra pochissimo aumenteremo le frequenze con Mosca e apriremo una rotta con San Pietroburgo».

E l'America? Fino al 2016 c'era la Delta, poi ha mollato.

«Credo che a breve potremo avere una sorpresa positiva per riaprire la tratta Pisa-Usa, su New York. Una rotta fondamentale che vi assicuro mai arriverà a Firenze».

Si dice stiate stringendo un asse con Bologna...

«Sono abituato a commentare i fatti, questo non lo è. È chiaro che il nostro è un gruppo internazionale e il nostro azionista, Corporation America, è sempre alla ricerca di nuovi investimenti in Europa».

Non sarebbe un colpo mortale al Galilei?

«Ripeto, non è sul tavolo. Ma garantisco ai pisani che qualunque operazione straordinaria dovessimo fare in futuro non danneggerà le potenzialità di Pisa».

«Guerra dei bus» a Pisa. Filipeschi sostiene che boicottando l'ordinanza che vieta ai mezzi di arrivare al terminal farete perdere al People Mover un finanziamento Ue da 21 milioni.

«Avevo capito che i bus erano stati fermati per un problema ambientale. Oggi leggo che invece il problema è di natura economica. Rileggendo l'ordinanza ho notato che, citando alcuni studi, dice che "per decongestionare lo svincolo Fi-Pi-Li, la fermata intermedia del People Mover può divenire il nodo di interscambio" per le autolinee. C'è scritto "può", non "deve". Ecco,



“ L’ordinanza del sindaco Filippeschi che nega ai bus di raggiungere il terminal è roba da economia pianificata di stile sovietico

solo in un’economia pianificata di stile sovietico si può intervenire con un’ordinanza e trasformare il “può” in un “deve”. Se il People Mover non è efficiente perché la fermata intermedia è un gioco dell’oca e i treni fra Firenze e Pisa non coincidono con gli orari degli aerei, è chiaro che le persone scelgono un altro servizio. Se alle persone non inte-

“ La nuova pista di Peretola è la più sicura d’Italia, l’ambiente della Piana sarà migliore; lo garantisco ai pisani, non faremo nulla per danneggiare il Galilei

ressa la navetta non è un problema nostro. A noi e ai pisani deve interessare che i passeggeri arrivino contenti e crescano».

Il sindaco dice che siate voi interessati alle royalty dei bus.

«Noi accogliamo al meglio i passeggeri. Un esempio: quando a Trapani c’era Eumekian, Provincia, Regione e Comuni erogavano milioni di euro per avere Ryanair. Un investimento che ha trasformato il tessuto economico e sociale di un territorio depresso. Siccome non mi risulta che Filippeschi dia contributi, da qualche parte dobbiamo trovarli. Lo facciamo con i parcheggi, i negozi e i bus. Così funzionano tutti gli scali al servizio del territorio. I passeggeri sono linfa vitale per l’economia di Pisa. Che noi difendiamo, a differenza di qualcun altro».



Il terminal di Pisa



Marco Carrai, presidente di Toscana Aeroporti, la società di gestione degli aeroporti di Firenze e Pisa; a destra, uno scorcio dello scalo fiorentino

