

Da Emirates a Qatar Airways guerra tra Toscana e Bologna

ILARIA CIUTI

UN comunicato stampa, quello partito dall'aeroporto di Bologna lo scorso 27 maggio e rintracciabile sul sito del medesimo, che potrebbe già adombrare una sfida tra l'aeroporto emiliano e quelli di Firenze e Pisa, diventati ormai un sistema unico gestito dalla neonata società Toscana Aeroporti. Non solo vi si annuncia che Emirates, la sempre più attiva e desiderata compagnia di bandiera di Dubai che negli ultimi anni aveva preso non pochi contatti con gli scali toscani, ha invece scelto Bologna come quarta meta in Italia, con un volo giornaliero dal prossimo 3 di novembre. Ma in più, l'aeroporto Marconi, a maggioranza pubblica ma partecipato anche da Aeroporti Holding e dunque del fondo F2i di Vito Gamberale che era a Peretola prima che Corporacion America acquistasse la maggioranza, si presenta come porta della Toscana, ovvero della meta che è il maggiore oggetto del desiderio dei visitatori stranieri. Il comunicato definisce Bologna «il luogo perfetto per chi vuole visitare le città limitrofe di Firenze, Verona, Parma e Pisa». Lo stesso presentazione forse era stata fatta anche alla compagnia, se il general manager in Italia, Fabio Maria Lazzzerini, annuncia il nuovo volo, dichiarando come riporta il comunicato: «Abbiamo deciso su base strategica: fornire un'entrata conveniente, facile da raggiungere anche con i treni dell'alta velocità, non solo per i passeggeri in Emilia-Romagna ma an-

tuazione è cambiata a tal punto da lasciar pensare che Toscana Aeroporti la porta se la possa e se la voglia fare da sola. Essendo il polo assai più forte dei due scali divisi che avevano, ognuno, i propri limiti: il Galilei quelli di un aeroporto militare e Peretola gli altri di una pista tale da obbligare gli aerei a frequenti dirottamenti. Da questa settimana invece c'è un'unica società, la maggioranza è comune e privata (Corporacion America Italia), interessi, gestione, cervello e marketing sono gli stessi, pur rimanendo le vocazioni diverse. Un circolo potenzialmente virtuoso, tanto più quando la tramvia arriverà a Peretola e il people mover, già tra pochi mesi, al Galilei, con in più l'obiettivo di ottenere treni più veloci tra Pisa e Firenze, dove a eliminare i dirottamenti arriverà la nuova pista parallela. Cene è abbastanza da lasciare immaginare la preoccupazione di Bologna che, non potendo allargarsi verso i cieli del nord occupati dai due forti sistemi aeroportuali lombardo e veneto, ha sempre guardato a sud, tanto più da quando con soli 36 minuti di treno ci si arriva da Firenze. Si calcola che con la formazione del polo toscano potrebbe arrivare a perdere circa un milione di passeggeri da e in transito dal bacino toscano. Chissà se anche in previsione di questo pericolo si sia mossa per conquistare Emirates, che peraltro da tempo corteggiava Firenze senza potere però atterrare sull'attuale pista. Ora però la situazione è cambiata, E' vero che i Boeing 777 «wide body» (gli aerei larghi a tre file che si

usano per i viaggi intercontinentali), che Emirates userà a Bologna, a Firenze non possono atterrare adesso ma non lo potranno neanche con la nuova pista, adatta solo ai velivoli «narrow body», ossia quelli più stretti che non fanno voli intercontinentali. Ma è altrettanto vero gli aerei più grandi potrebbero andare a Pisa riservandosi Emi-

rates di usare Firenze per quelli più piccoli (da 160 o 180 passeggeri) appena ci sarà la nuova pista. C'è in gioco anche un possibile accordo con la Qatar Airways per il volo su Doha, che la compagnia ha interesse a fare atterrare a Firenze visto che il Qatar si è comprato il Four Seasons, e che potrebbe intanto atterrare a Pisa, in attesa della nuova pista a Peretola. Insomma il campo della competizione sembra ampiamente aperto. Potrebbe diventare una guerra, a meno di trasformarsi in uno stimolo per crescere e soprattutto a meno che venga equamente regolata. Perché, non essendo questi voli extraeuropei compresi nella liberalizzazione del «free sky» che vale in Europa, tutti i nuovi voli devono essere preceduti da un accordo bilaterale tra i rispettivi governi. Per esempio, nel caso di Emirates, tra il governo italiano e Dubai. In questo caso sembra sia stata favorita Bologna. Chissà se la situazione cambierà.

CRIPRODUZIONE RISERVATA

I PUNTI

IL BIGLIETTO

Ataf propone l'aumento del biglietto a 1,50 euro dal 1° luglio, lasciando invariati gli abbonamenti

I CANTIERI

Due soluzioni per accelerare: aumentare gli equipaggi e allungare la sosta dei bus ai capolinea

LE NAVETTE

Ineludibile, secondo Ataf, spezzare i tragitti dei bus quando apriranno i cantieri di via Monaco e stazione

Il Marconi: siamo la porta per visitare "le città limitrofe di Firenze e Pisa"

che per tutti coloro che viaggiano dalla Toscana e dall'area di Firenze». Solo che le città «limitrofe di Firenze e Pisa», non solo sono al di qua dell'appennino, ma non sembrano neanche disponibili a subire la sfida. Ora che nei cieli della Toscana la si-

