

## ■ AEROPORTI

# FIRENZE E BOLOGNA, DUE GALLI IN UN POLLAIO

DI FERDINANDO SEMBOLONI

**I** galli si becchettano si sa, specie quando uno piccolo vorrebbe diventare grande e prendere il posto o almeno una parte del territorio del vecchio. Risolto il problema con Pisa, con la costituzione di Toscana Aeroporti, ecco che per l'aeroporto di Firenze, Bologna si profila come nuovo temibile avversario.

Il Piano nazionale degli aeroporti, approvato dal Governo lo scorso 27 agosto divide l'Italia in 10 bacini di traffico da cui provengono i potenziali passeggeri. Per ogni bacino individua un aeroporto strategico, tranne che in quello Centro-nord per il quale sono indicati tre aeroporti: Pisa, Firenze e Bologna.

Quello di Bologna ha sempre avuto l'aspirazione a divenire l'aeroporto di Firenze specie dopo la realizzazione del collegamento dell'alta velocità. Si stima che un milione e mezzo, cioè circa uno su cinque dei passeggeri dell'aeroporto Marconi di Bologna provenga da Firenze. Toscana Aeroporti non ha mai negato la volontà di riprendersi buona parte di questi passeggeri con la nuova pista, anche per ribadire che a perderci dalla fusione non era Pisa ma semmai Bologna.

Già nel luglio del 2014 il presidente della Camera di commercio di Bologna Giorgio Tabellini aveva giudicato micidiale la fusione Pisa-Firenze per gli interessi dello scalo bolognese, che nel frattempo si è attrezzato con il bus-navetta che da Firenze conduce in 80/90 minuti i toscani all'aeroporto bolognese e sta realizzando il collegamento veloce tra la stazione e l'aeroporto che ridurrà i tempi di percorrenza.

A Firenze, patria di Machiavelli, la teoria del complotto trova terreno fertile. Ecco allora che ci si ricorda che il ministro per l'ambiente Gian Luca Galletti è per l'appunto bolognese. Da lui dipende la procedura di valutazione d'impatto ambientale della nuova pista fiorentina che ha costretto Toscana Aeroporti a presentare importanti integrazioni. Così come è bolognese Unipol, proprietaria dei terreni di

Castello, che ha presentato vari ricorsi contro la nuova pista che introduce vincoli alla prevista edificazione nella sua proprietà. Forse questi venti di tempesta hanno spinto il presidente di Enac, l'Ente per l'aviazione civile, Vito Riggio a lanciare la proposta pacificatrice di una fusione che oltre a quelli di Pisa e Firenze comprenda pure l'aeroporto di Bologna. Come da prassi, quando il paciere si mette in mezzo ai contendenti rischia di scontentare tutti e difatti prima Firenze col sindaco Dario Nardella, poi Bologna col presidente dell'aeroporto Marconi Enrico Postacchini, infine Pisa col sindaco Marco Filippeschi si sono detti contrari all'ipotesi di Riggio che così almeno un accenno di concordia l'ha ottenuto: l'unanime condanna della sua idea da parte dei contendenti.

Il ministro Galletti ha comunque smentito qualsiasi interferenza politica sulla procedura di valutazione d'impatto ambientale, affermando che la richiesta d'integrazione fatta a Toscana Aeroporti era di prassi data la rilevanza del progetto.

L'integrazione è stata consegnata il 3 settembre e dal 7 è pubblicata sul sito del Ministero. Vi si ribadisce l'uso esclusivamente monodirezionale della nuova pista. Ci sono sessanta giorni per le osservazioni alle integrazioni. Dopo di che il Ministero dovrà esprimere la sua valutazione. La scadenza per utilizzare i 50 milioni promessi dal Governo per la nuova pista di Firenze è stata posticipata al 31 dicembre, cosicché è probabile che i lavori inizino entro la fine dell'anno.

