

MERCOLEDÌ, 27 APRILE 2011

Pagina 1 - Pisa

## «La Regione ha capito: a Pisa lo scalo toscano, a Firenze il city-airport»

Rossi qui ha trovato quel dinamismo concreto che chiede alla Toscana e apprezza il valore del nostro management

**GIANFRANCO BORRELLI**

---

Un punto a favore nella querelle sugli aeroporti e sulle mire egemoniche di Firenze, Pisa finalmente sembra averlo segnato. Si dirà che non poteva essere diversamente, stante i valori, le strutture, il patrimonio, il management e gli investimenti in campo.

Ma certo ha sostanza il sospetto che nel capoluogo toscano c'è chi ritiene giusto piegare strategie e progetti della Sat per favorire la crescita di Peretola ricorrendo alla logica di "cannibalizzazione" di rotte e compagnie. E con quel sospetto sotto la Torre sono stati letti non solo gli interventi del sindaco Matteo Renzi, ma anche alcune dichiarazioni e proposte del governatore Enrico Rossi. Ma pochi giorni fa lo stesso Rossi ha sostenuto che tocca a Pisa il ruolo guida nella creazione di un sistema toscano aeroportuale che abbia l'ambizione di diventare il terzo polo nazionale.

E allora, velleità fiorentine sconfitte? Sospiro di sollievo definitivo per lo sviluppo e il primato dell'aeroporto Galilei? È l'occasione per fare il punto con il sindaco di Pisa, Marco Filippeschi, che è anche il presidente del patto di sindacato tra gli azionisti pubblici della Sat che consente il controllo della maggioranza della società aeroportuale.

**Dal convegno sul ruolo dell'aeroporto di Pisa e dalle cose dette dal governatore Rossi e dal ministro Matteoli, sembra scaturire una svolta nel dualismo Galilei-Peretola e sui timori pisani per le mire espansive di Firenze. La rassicura la dichiarazione di Rossi che un'eventuale integrazione sarebbe guidata da Pisa?**

«Sì, perché nasce da una valutazione profonda, per la sua esperienza di questo primo anno di governo. Il lavoro fatto da Rossi con noi è notevole: alta velocità regionale, finanziamento del "people mover", accordo con Alitalia per la base Airone e per nuovi voli, la missione a Shanghai per il volo diretto Toscana-Cina. Mai visto tanto impegno in così poco tempo. A Pisa e nel rapporto con Sat ha trovato quel dinamismo concreto che chiede a tutta la Toscana. Credo che abbia visto il valore del nostro management, che non per caso è apprezzato e corteggiato ben oltre nostra regione. E sa che abbiamo anche altri progetti. Che guardiamo lontano».

**L'ammissione che gli investimenti per adeguare Peretola (pista, stazione) dovranno necessariamente essere privati sembrano rimuovere un altro sospetto, quello di una concorrenza sleale attraverso fondi pubblici nei confronti della Sat che ha già investito circa 215 milioni per lo sviluppo dell'aeroporto e le cui opere sono in corso.**

«Semmai questa è stata una conferma. Non sarebbe giusto un intervento diretto, né sarebbe possibile per le regole dell'Unione europea. Si possono invece fare investimenti per promuovere i voli o per le infrastrutture urbane di collegamento, come si è fatto per Alitalia o per la nostra navetta veloce. Ma va detto che per Firenze la Regione già contribuisce fortemente al sistema di trasporto pubblico. Pisa ha dimostrato di avere progetti concreti e pronti, coerenti con il master plan aeroportuale. Un piano che invece Adf deve ancora proporre».

**Il dibattito sulla pista di Firenze. Nel caso fosse parallela all'autostrada potrebbe avere effetti sulla realizzazione del termovalorizzatore a Sesto che finalmente dovrà rendere nel 2014**

**autosufficiente l'area metropolitana di Firenze-Prato nello smaltimento dei rifiuti. Lei e il presidente della Provincia di Pisa avete detto in Regione che non accetterete una proroga del conferimento di quei rifiuti sul terreno pisano. Avete avuto garanzie che gli impegni comunque saranno mantenuti?**

«A nome di tutta la Toscana costiera ho scritto a Rossi già il 30 marzo, per avere conferme e garanzie: per i rifiuti ci sono dei patti scritti, vanno rispettati, quel termovalorizzatore va fatto dov'è previsto. Non siamo voluti entrare nel dibattito sulle piste, perché spetta alla Regione prendere le decisioni in confronto con le comunità direttamente interessate. Noi però chiediamo che, in ogni passaggio, vi sia assoluta chiarezza su un contenuto decisivo della variante del Pit e di quanto detto dall'Enac: la lunghezza di una pista, rimodernata o nuova che sia, dev'essere e deve rimanere, oggi e domani, quella di duemila metri, prevista nei due casi. E su questa dimensione possiamo misurare le strategie d'integrazione. Lo chiediamo perché qualcuno pare giocare con i numeri. Anche per questo, per chiarezza, ho chiesto e chiedo al sindaco Renzi di proporre al consiglio comunale di Firenze un indirizzo preciso e inequivoco. Faccia come abbiamo fatto noi a Pisa. Ripeto, le interviste e le battute non bastano. Servono posizioni chiare delle istituzioni».

**L'appello del ministro Matteoli, in sintonia con il governatore Rossi, a non farsi condizionare da campanilismi sembra essere stato accolto dalle istituzioni pisane. Dunque bisogna tracciare qualche ipotesi per quel processo di integrazione necessario per diventare il terzo polo aeroportuale italiano. Come crede si debba procedere? E con quali tempi?**

«Matteoli ha detto cose di buon senso e ha smentito clamorosamente il Pdl pisano. A lui chiedo di vigilare per un atteggiamento più rigoroso dell'Enac e il mantenimento degli impegni. Quello per la delocalizzazione delle abitazioni di via Cariola e quello per l'investimento sulla torre di controllo, sui servizi al volo. Perché la strozzatura che incombe sul Galilei oggi riguarda esattamente questa criticità. Fare l'integrazione significa integrare i piani di sviluppo aeroportuali del Galilei e del Vespucci, evitando sovrapposizioni e competitività dannose. Sat è al suo terzo piano di sviluppo, validato dall'Enac. Adf deve proporre il suo primo, partendo dalle previsioni della variante al Pit e da un piano d'investimenti per l'ammodernamento dello scalo, per un brillante e ricco "city airport" che è quello che serve al mercato e alla Toscana. La valutazione di un piano d'insieme si può fare prima dell'approvazione della variante e al momento del voto il consiglio regionale deve approvare anche un documento sull'integrazione, che ci dia le necessarie garanzie».

**È d'accordo che la Regione entri anche nel capitale di Adf per esercitare un ruolo guida?**

«Sì e lo abbiamo detto con una posizione ufficiale del Comune di Pisa. Più che di guida, data l'entità dell'acquisizione possibile, direi un ruolo di snodo. Fondamentale e strategico, se vogliamo un sistema aeroportuale regionale di dimensione nazionale per difendere la nostra quota di mercato nel trasporto aereo. Pisa è d'esempio: soci pubblici e soci privati vanno d'accordo, il management è autonomo e questo crea crescita e valore».

**Ha visto o ha risposto alla lettera-invito di Rossi ad aprire un tavolo per le soluzioni concrete?**

«La lettera è rivolta alla Sat e all'Adf. L'ho letta, non è un invito burocratico, è ricca d'indicazioni per fare sistema. Di sicuro mi aspetto una risposta positiva e propositiva di Sat, lo dico in veste di presidente del patto che lega i soci pubblici. I proprietari pubblici e privati di Sat sono pronti al confronto. Sul tavolo metteremo i 150 milioni d'investimenti già programmati entro il 2015, che ad oggi sono già la realtà di sviluppo del sistema aeroportuale toscano, e le nostre idee chiare».