

# Peretola, quella pista non s'ha da fare

*L'uomo che disegna il futuro degli aeroporti italiani affonda l'ampliamento dell'aeroporto di Firenze. L'intervista di Mario Lancisi, inviato del Tirreno*

**di Mario Lancisi**

FIRENZE. «Una pista più lunga per l'aeroporto di Firenze parallela all'autostrada? Sono contrario a forzare le situazioni. E' bene che gli aeroporti crescano in maniera armonica e quello fiorentino ha due limiti forti nella montagna da un lato e nell'autostrada dall'altro». Giulio De Carli, 47 anni, amministratore delegato di One Works, che ha ricevuto da Enac e dal ministro Matteoli il compito con Kpmg e Nomisma, di preparare il nuovo piano nazionale degli aeroporti, bocchia così l'ipotesi di una nuova pista per il «Vespucci». Una bocciatura che ha il sapore di una bomba politica. Sì, perché il potenziamento dello scalo fiorentino non è solo la bandiera del centrodestra, come è stato finora, ma anche di Matteo Renzi, candidato a sindaco di Firenze, e sta facendo breccia nel Pd in Regione.

Pisa? Eccellenza in Europa. E proprio mentre tornano a spirare i venti di guerra tra i due scali toscani – il Vespucci di Firenze e il Galilei di Pisa – e gli sponsor del potenziamento di Peretola si annidano anche nel centrosinistra, ecco che l'uomo incaricato di avviare gli studi per il nuovo piano aeroportuale nazionale, spiega al Tirreno che la linea tenuta storicamente dalla Regione è giusta. Che la nuova pista non s'ha da fare. Che le annose lamentele sulla Toscana senza ali per volare sono luoghi comuni. Che il sistema aeroportuale toscano è nientemeno che «un modello». Che Pisa è un caso di eccellenza a livello europeo. Che Firenze ha un futuro radioso ma da scalo per affari, una sorta di London airport in riva

all'Arno...



Due scali efficienti. Insomma De Carli taglia le unghie ai sogni di grandezza di Firenze e scompagina molte certezze, compresa quella del mondo economico che da vent'anni e più non fa che ripetere che sulla Toscana incombe «un pesante deficit infrastrutturale». Può darsi, ma

non certo a livello aeroportuale, almeno secondo De Carli: «La Toscana è una delle aeree del Paese servita meglio e bisogna preservare questa qualità nel futuro. Entrambi gli scali hanno lavorato bene in questi anni. Pisa è un caso di eccellenza in Europa», spiega lo studioso. Pisa e Firenze volano. A sostegno dell'opinione di De Carli ci sono i numeri: dal 2000 al 2008 Pisa è passata da un milione e 246mila a quasi 4milioni di passeggeri con un incremento del 217,9% e Firenze è arrivata a quasi due milioni.

De Carli sostiene che tra i due scali toscani non ci deve essere rivalità, ma complementarità: «Non si ragiona per aeroporti e campanili, ma per aeroporti, bacini di traffico e livelli di servizio che le infrastrutture devono offrire alla popolazione. La scelta di Pisa come aeroporto principale della Toscana non è stata una scelta sbagliata perché Firenze ha dei limiti infrastrutturali che sono sotto gli occhi di tutti e non è conveniente nè per chi gestisce l'aeroporto nè per gli utenti forzare l'attuale situazione».

Due scali complementari. La ricetta di De Carli è molto chiara:«Firenze e Pisa sono aeroporti che devono svolgere il loro ruolo in modo coordinato per garantire la disponibilità di infrastrutture che servono al bacino di traffico. Se il bacino è sbilanciato su Firenze bisogna collegarlo meglio a Pisa. Ma a Pisa c'è un aeroporto che sta in una condizione ambientale più favorevole a far volare e a gestire i

passaggeri».

Un'ora? Distanza europea. Sì, ma da Firenze a Pisa il collegamento ferroviario è forse troppo lungo. Però De Carli obietta che a livello internazionale si ritiene che i tempi di percorrenza per accedere ad un aeroporto possano essere anche di un'ora. «Il vero problema sono la qualità dei servizi con i quali si accede all'aeroporto. Il treno che garantisce l'accesso allo scalo pisano non offre certo un servizio di qualità e quindi su questo punto occorre lavorare», raccomanda De Carli. Che aggiunge: «A Pisa è stato di recente ampliata l'area dove si muovono gli aerei mentre deve essere migliorato il terminal passeggeri».

In Toscana ci sono poi scali minori come quello dell'Elba, di Grosseto e di Siena: che futuro per loro? «Lo scalo dell'Elba è su di un'isola e quindi garantisce una modalità di accesso ad un territorio e perciò è fondamentale che rimanga». E Grosseto? «Ci sono aeroporti che un futuro lo potranno avere solo per accessi specializzati, ma non per collegamenti di linea».