

IL «GALILEI» IN CONSIGLIO



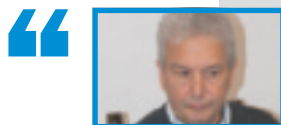
COSTANTINO CAVALLARO

LO SCALO CONTINUA A CRESCERE: PIU' VICINA LA SOLUZIONE ANCHE PER LE 44 ABITAZIONI CHE SI TROVANO IN ZONA AEROPORTUALE

Rossi: «Alleanza necessaria per Pisa». Il governatore: «Fusione tra i due scali, nascerà un polo fortissimo». Il Pdl al sindaco:

Il governatore: «Fusione tra i due scali, nascerà un polo fortissimo». Il Pdl al sindaco:

di GUGLIELMO VEZZOSI



Carlo Scaramuzzino
(Capogruppo Sel)

La Regione si pone un problema di strategia di medio-lungo periodo: il «Galilei» non potrà infatti arrivare a più di 6 milioni di passeggeri



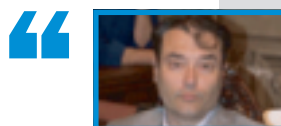
Ranieri del Torto
(capogruppo Pdl)

Tra concorrenza ad alto rischio e integrazione preferiamo questa: purché sia una crescita per entrambi e non un semplice travaso



Luca Titoni
(capogruppo Udc)

Il rapporto di forza tra Pisa e Firenze è di 2 a 1 per il Galilei: la nuova società deve dunque avere la testa a Pisa altrimenti è uno scippo



Paolo Cognetti
(Consigliere FlI)

No a logiche miopi e di campanile. Pisa deve espandersi: se la fusione con Firenze dà ricadute positive allora valutiamo positivamente la proposta



Riccardo Buscemi
(Consigliere Pdl)

Gli accordi di 20 anni fa vedevano Peretola come «city airport» e Pisa scalo regionale. Ora Firenze vuole la pista e cambia le regole del gioco

E' VENUTO in Sala delle Baleari per cercare di convincere i pisani — come giura di essersi convinto lui, Enrico Rossi, pisano alla guida della Regione — che l'alleanza (leggi: fusione) tra il «Galilei» e il «Vespucci» è inevitabile, ma soprattutto necessaria «per far nascere un polo aeroportuale fortissimo, il terzo in Italia per importanza e capacità competitiva dopo Milano e Roma». Posizione sposata in pieno dal sindaco Marco Filippeschi, contestata duramente dal Pdl che parla di «svendita della città» ma sulla quale lo stesso Pd non è così compatto, visti i distinguo dello stesso presidente della Provincia Andrea Pieroni e quelli, ancora più marcati, del consigliere regionale Pierpaolo Tognocchi e del gruppo dei lettiani. A questo si aggiungano i dubbi di una bella fetta della città. Non solo

I DISTINGUO

Il presidente della Provincia e il gruppo dei lettiani: «No al ridimensionamento di Pisa»

quelli delle centinaia di lettori — in aumento ogni giorno — che aderiscono al sondaggio on line promosso dal nostro giornale, ma anche le posizioni contrarie alla fusione espresse da associazioni e gruppi culturali e di categoria (ieri quella della stessa Ascom regionale guidata da Stefano Bottai, oggi quella di Confartigianato imprese, che pubblichiamo qui a fianco).

E PER CONVINCERE i pisani Rossi ha agitato lo spauracchio «di rischi e problemi che potrebbero spuntare dietro l'angolo per il Galilei, che pure adesso va bene e del quale la Regione appoggia tutti gli investimenti in atto (sui quali si so-

Gli investimenti

Circa 150 milioni entro il 2015: prolunga della pista (per alzare la quota di sorvolo della città), cargo village, altri park, asilo navetta, aerostazione più grande del 15%

La ricaduta

I passeggeri sono oltre 4 milioni all'anno: per ogni milione si creano 1.200 posti di lavoro. L'impatto sul territorio prodotto dal 'Galilei' è di un miliardo di euro

no soffermati nei dettagli il presidente Sat, Costantino Cavallaro e l'ad Gina Giani). Ma vi avverto — aggiunge Rossi — di tre fatti: in consiglio regionale arriverà presto la richiesta di variante per l'adeguamento della pista di Peretola (allungamento fino a 2mila metri di quella esistente o realizzazione di una nuova), un atto che non possiamo bloccare. E quando Firenze avrà la nuova pista potrà accogliere fino all'85% degli aerei che adesso decollano da Pisa. E visto che non posso chiedere alla 46ª di bombardare Peretola è bene riflettere su cosa potrebbe accadere. Dobbiamo cioè scegliere adesso, con Pisa in posizione di leadership, se andare verso una integrazione tra i due scali e presentarci a livello internazionale con una società che regola i due ae-



roporti o aprire una conflittualità che finirebbe per danneggiare entrambi. Senza contare che Firenze potrebbe altrimenti scegliere di allearsi con Bologna e allora sarebbe uno smacco per l'intera Toscana». La Regione vuole essere garante di queste trasformazioni acquistando azioni in Adf e poi essere protagonista della redazione dei futuri piani di investimento «che io preferirei venissero fatti da un ad pisano» anticipando indirettamente che, se Pisa avrà l'ad della nuova società, Firenze avrebbe la presidenza.

PAROLE alle quali ha fatto eco il sindaco Filippeschi ricordando che in sostanza Pisa non deve temere la Regione la quale, fino ad oggi, è stata larga di maniche concedendo «28 milioni di finanziamento

FILIPPESCHI

«Abbiamo avuto sostegno per il volo Pisa-Shanghai e per intese con Alitalia»

per la navetta che farà la spola tra Stazione e aeroporto, realizzando l'alta velocità ferroviaria tra Pisa e Firenze e soprattutto sostenendo in maniera attiva il volo Pisa-Shanghai e nuove intese con Alitalia». Ma questo non è bastato a fermare i distinguo. Inizia Pieroni dicendo che «occorre prendersi tutto il tempo necessario e istituire una cabina di regia affidata alla Regione per coordinare l'operazione. Ma non si po-

'Amici di Pisa': «Non ribaltate le logiche economiche

LO AVEVANO già fatto qualche giorno fa. Ora 'Gli Amici di Pisa' tramite il loro presidente Franco Ferraro tornano a intervenire in merito all'idea del Presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, di unire gli aeroporti di Pisa Galilei e Firenze Peretola elencando semplicemente i «no», «poiché convinti — spiegano — in perfetta buona fede e armati dai soli criteri di logica economia gestionale d'impresa, che non possono essere ribaltati di colpo per l'interesse particolare e/o di limitati gruppi, pena il disastro economico. E l'Italia ne è piena in questo senso». «Da quando si è insediata la nuova giunta regionale toscana il primo problema di questa, che ne ha fatto questione di vita e di morte, è unire gli scali di Pisa San Giu-



Franco Ferraro

sto e Firenze Peretola. Sembra strano, molto strano: come mai — si chiedono — le precedenti giunte regionali si erano ben guardate dall'affrontare l'argomento? Promesse elettorali? Equilibri politici Rossi-Renzi? Aspettiamo risposta. Come mai negli anni sono state avviate diverse pratiche per allungare la pista di Peretola e sempre o quasi sono state bocciate per incompatibilità ambientali e/o strutturali?»

L'ASSOCIAZIONE pisana muove anche dei dubbi sulle conseguenze della fusione stessa, in particolare per quanto riguarda 'i limiti' del Vespucci. «Nel caso avvenisse, Peretola sarebbe di fronte al problema di sempre e non superabile: l'intasamento dell'area per

fare la nuova pista da 2000 metri parallela all'autostrada. Attualmente Peretola opera con una pista di volo al limite della sicurezza sulla base di una esenzione concessa dall'Enac. Quindi lo sviluppo della seconda pista di Peretola si troverebbe a confronto ulteriore con le leggi in materia di ambiente e qualità della vita che sono state negli anni, con difficoltà, migliorate e irrigidite ciò per tutelare la salute pubblica. Ovvio che le leggi in questione non possono essere surrogate. Inoltre, cosa non secondaria, è necessario per AdFirenze dotarsi di un piano industriale di gestione e di sviluppo quindicennale in questo senso: cosa che non risulta sia stata fatta. Il piano industriale di gestione di Peretola sarebbe compatibile con