

# IL COMMENTO / Pisa in piazza con tante buone ragioni

di Roberto Bernabò

g+1 0

Tweet 2

Consiglia 24

Email

Pisa oggi scende in piazza a difesa del suo aeroporto e di tutta l'economia che ruota intorno. Lo fa per campanilismo come il viceministro Nencini ha sostenuto nei giorni scorsi in un'intervista al Tirreno? Certo il campanile potrà anche avere la sua parte in pezzi di città che protestano. Ma il processo di costruzione di una holding con Firenze avviato nei mesi scorsi, aveva portato a ridimensionare molte di queste resistenze e a incamminare verso un'alleanza tra "Galilei" e "Peretola" con l'obiettivo di realizzare un solido quarto grande polo aeroportuale italiano. Se oggi tutto questo torna in alto mare è perché c'è un altro campanile, o meglio altri interessi forti che sono davvero scesi in pista. Sono quelli di Firenze. Che contando su un governo a fortissima trazione fiorentina puntano a cambiare le carte in tavola di una sinergia tanto faticosamente costruita soprattutto dal presidente regionale Enrico Rossi che è finito così stretto in una morsa. Perché la sinergia si basava su condizioni precise: Pisa sarà l'aeroporto del low cost e dei voli a lungo raggio; Firenze un "city airport". E insieme, da piano nazionale, possono puntare in un decennio ad avere 11 milioni di passeggeri. Nel frattempo però un altro fatto importante è accaduto. Un gruppo imprenditoriale privato - Corporacion America - ha acquistato le quote dei privati sia in Sat che in Adf.

Poi ha lanciato un'offerta di acquisto per raggiungere la maggioranza assoluta nei due aeroporti. E' evidente che un privato che investe 150 milioni di euro in due scali ha interesse a farli funzionare al meglio in sinergia. Ma, c'è un ma pesante. La Regione Toscana ha adottato - e con fatica visto l'impatto negativo che tutto questo avrà sulla piana di Prato e dintorni - un piano che prevede per Firenze una futura pista di massimo 2000 metri, sufficiente per un "city airport". L'Enac, l'ente nazionale che gestisce il sistema aeroportuale, ha invece fatto saltare il banco annunciando disco verde solo per una pista di 2400 metri. Che dunque farebbe di Firenze un aeroporto in larga misura concorrente di Pisa, come da tutti è sempre stato riconosciuto, a cominciare dalla Regione. La prova muscolare di Enac diventa ancora più preoccupante nel momento in cui dalle seconde linee del governo si annuncia pieno appoggio e disponibilità a investire 120 milioni di euro per quelle opere ambientali che sono indispensabili per la pista e che il consiglio di amministrazione di Adf aveva sollecitato negli anni. In questo quadro non basta più dire che il socio privato unico è una garanzia per tutti. Perché il piano nazionale prevede al 2028 una crescita per Pisa dagli attuali 4,5 a 7 milioni di passeggeri e per Firenze da 2 a quasi 4,5 milioni entro il 2030, per un totale di 11 milioni entro quindici anni. Bene, se "Peretola", grazie a un'enormità di denaro pubblico diventa molto di più e soffia voli a Pisa, lo stesso incremento totale di passeggeri sarà raggiunto con un diverso equilibrio tra i due scali.

Per il privato i conti torneranno sempre, ma per i territori? Anche le reazioni in queste ore di Corporacion alla linea dura di Pisa contro i 2400 metri di Firenze non rassicurano: perché dicono che al di là di quanto dichiarato più volte - 2000 o 2400 non ci interessa - in realtà è difficile rinunciare alla prospettiva di un grande aiuto pubblico per potenziare Firenze. E' dunque evidente che Pisa e tutta la costa toscana non possono correre il rischio di uno sbilanciamento. Ogni milione di passeggeri ha una ricaduta di posti di lavoro tra diretti, indiretti e indotto pari a 1000-1200. Dunque Pisa genera 4500-5500 posti. Se dovesse crescere come da previsioni, in ballo ce ne sono come minimo altri 2500. Che invece possono essere spostati - e non solo quelli - verso Firenze usando fiumi di soldi dello Stato. Cioè nostri. Cioè sperperando risorse. Insomma, le ragioni delle istituzioni pisane nel contestare la decisione della Regione Toscana di vendere subito e magari per intero le proprie azioni al magnate argentino, hanno argomenti che vanno ben al di là del campanilismo e chiamano in causa il ruolo programmatico delle istituzioni pubbliche per il bene dei territori. Perché l'integrazione vada avanti, creando il quarto polo aeroportuale nazionale nell'interesse di tutta la Toscana, occorrono garanzie assolute. E non che si giochi con carte truccate pensando che sfruttando il potere tanto di Enac che dell'esecutivo si possono bypassare i poteri della Regione nel definire la lunghezza della pista e alterare equilibri che sono stati costruiti nel tempo grazie a buone o cattive gestioni degli scali.