

Aeroporto, protocollo d'intesa fra i soci pubblici di Sat e Adf

Passi avanti per la nascita di una holding fra gli scali toscani con lo scopo di coordinare le strategie. L'obiettivo è fronteggiare la concorrenza di Bologna nella distinzione dei ruoli tracciata dall'Enac

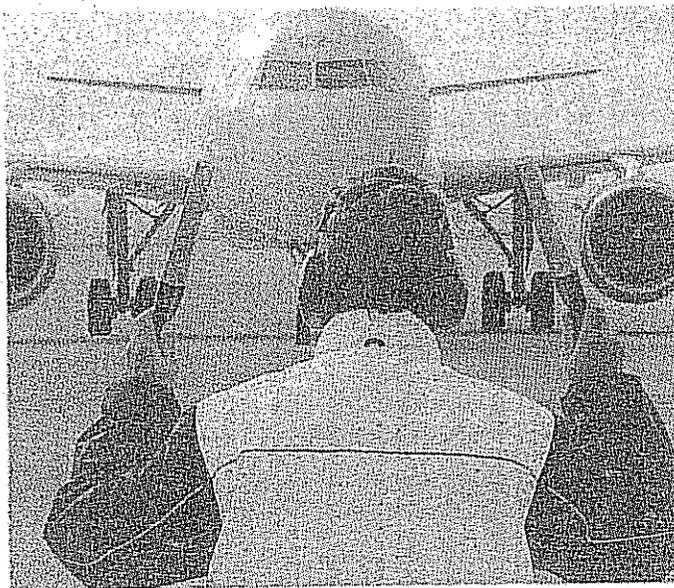
di Giovanni Parlato

▷ PISA

I tecnici dei soci pubblici di Sat (Galilei) e Adf (Peretola) stanno lavorando alla bozza di un protocollo d'intesa il cui scopo finale è la costituzione della holding degli aeroporti toscani. Bozza di fatto già ultimata su cui si stanno limando particolari da una parte e dall'altra.

L'indirizzo del governatore Enrico Rossi e della stessa Enac secondo cui gli aeroporti di Pisa e Firenze siano scali di sviluppo correlato e non in concorrenza fra loro, sta prendendo una sua fisionomia. Dovranno poi essere i soci, alla fine di un lungo percorso, a sottoscrivere il protocollo. Tempi stimati? Difficile dirlo anche se si parla di un anno o poco più.

Su questo percorso, un passaggio fondamentale è la variante al Pit (Piano d'indirizzo territoriale) entro cui inserire la possibile realizzazione della nuova pista di Peretola, variante che dovrà essere approvata dal consiglio regiona-



L'assistente di terra guida la manovra di un aereo

le.

La Sat, la società che gestisce lo scalo pisano, ha un suo piano d'investimento ben delineato e programmato, gode di ottima salute e il suo trend è in salita. La Adf, la società che gestisce lo scalo fiorentino, punta ad una seconda pi-

sta per risolvere i suoi problemi logistici. Non mettere in concorrenza i due scali, ma puntare ad uno sviluppo integrato significa prendere in considerazione le caratteristiche sia dell'uno che dell'altro. Anche se, da quanto si sa, l'integrazione non tocchereb-

be al momento le due società (Sat e Adf) che resterebbero separate. Ad essere coordinate sarebbero le attività strategiche e una divisione del mercato in modo che Pisa e Firenze insieme darebbero vita ad un polo in grado di fronteggiare un aeroporto vicino e dalle strategie aggressive come Bologna. Un percorso di garanzia che Rossi ha preteso prima di dare vita agli atti di programmazione territoriale con la variazione del Piano di indirizzo territoriale.

Con la firma del protocollo, si arriverà a un processo articolato soggetto comunque all'approvazione degli organi dei soci. Intanto, a dicembre scorso il consiglio comunale si è espresso a favore della nascita di una holding fra i due scali, consiglio in cui è intervenuta Gina Giani, amministratore della Sat, affermando di non sapere «se combattere da soli sia la soluzione più adatta per il nostro sviluppo nei prossimi dieci anni». E lo stesso Marco Filippeschi, sindaco di Pisa e presidente del Patto fra i soci

pubblici, in una lettera inviata ad Anna Marson, assessore regionale all'urbanistica, parlando dei due scali sosteneva che «devono essere gestiti in modo sistemico per non farli entrare in forte concorrenza» e «indebolire almeno una delle due infrastrutture». Un rischio che, secondo Gina Giani, è più che reale in caso di nuova pista per lo scalo fiorentino, senza che i rapporti tra Pisa e Firenze siano ben definiti.

Nella lettera all'assessore regionale, Filippeschi aveva ricordato la distinzione fatta dal Piano nazionale degli aeroporti approvato dall'Enac tra il Galilei quale aeroporto principale per la Toscana (la cui stima indica un massimo di 8 milioni di passeggeri) e il Vespucci (massimo 4 milioni di passeggeri) come "city airport" per il business affermando la necessità di «integrare gli interessi rappresentati da Sat Spa e dai soci della stessa società nel procedimento avviato di adozione dell'integrazione al Pit».