

L'ex sindaco di Pisa, Paolo Fontanelli: «Peretola ci danneggia»

«A Firenze si fermino quella pista non serve»

Il rilancio del Galilei frenato ingiustamente
«L'aeroporto internazionale c'è, è il nostro»

FRANCESCO LOI

La crisi economica dovuta alla pandemia costringe a ripensare i piani di sviluppo. A cominciare da quelli per gli aeroporti toscani. Ma non solo: occorre puntare sulle sinergie di un'area metropolitana, come la somma delle province di Pisa, Livorno e Lucca, per rilanciare le prospettive della costa. Di questo è convinto Paolo Fontanelli, sindaco di Pisa per dieci anni, ex assessore regionale e deputato (Pd), esponente nazionale di Articolo Uno.

Fontanelli, qual è il punto di partenza del suo ragionamento?

«La crisi provocata dal Covid dal punto di vista sanitario, e in particolare economico, mette in primo piano l'esigenza di una riflessione sulla sostenibilità dello sviluppo. Anche la questione del rafforzamento del sistema infrastrutturale deve essere oggi verificata partendo da questa domanda. Intanto vorrei capire se a livello politico e istituzionale c'è l'idea di rilanciare l'area vasta costiera».

Come fotografa la situazione infrastrutturale della costa?

«Da anni prosegue una discussione sui ritardi e sui limiti. Le scelte oggi devono essere decise visto che si parla di occasioni di finanziamenti importantissimi dall'Europa. Priorità assoluta la modernizzazione e la velocizzazione delle linee ferroviarie, soprattutto l'asse verso Firenze e il collegamento con l'Alta Velocità. E poi le potenzialità del sistema porto di Livorno-aeroporto di Pisa».

Sul fronte degli aeroporti la discussione è tornata calda: lei, da sempre critico sulla privatizzazione, come vede il settore anche alla luce delle difficoltà per il Covid?

«Finora si è ragionato, a proposito dei piani di sviluppo, su previsioni di crescita del sistema oltre i 12 milioni di passeggeri. Oggi che è tutto fermo si tratta di capire se quelle previsioni sono ancora corrette. Il turismo ripar-



L'ex sindaco di Pisa Paolo Fontanelli

tirà come prima? Gli spostamenti con gli aerei riprenderanno come prima? Molti dicono che ci sarà un calo. Credo quindi che anche il piano che riguarda i due aeroporti dovrebbe essere rivisto. Quantomeno aspettiamo di vedere cosa succede».

Un piano che a lei non è mai piaciuto, a cominciare dalla pista lunga a Peretola.

«Non credo che Toscana Aeroporti abbia in testa l'idea di indebolire Pisa, perché si darebbe la zappa sui piedi. Ma allo stesso tempo dice che la priorità è Firenze, la pista di Firenze. È qui che il ragionamento non mi torna più. Se le piste degli aeroporti sono equivalenti, il mercato poi lo fanno le compagnie aeree, non le società degli aeroporti. Dicono: di fronte a previsioni di sviluppo fino a 12 milioni di passeggeri, dobbiamo far crescere tutti e due gli scali altrimenti non riusciamo a intercettare quei volumi e una parte rischia di andare via. Se i volumi si abbassano il ragionamento va comunque rivisto. E poi mi chiedo perché un doppio piano di pista grande per i voli internazionali a Firenze quando Pisa ha le potenzialità per cac-

colgiere quella domanda».

Un altro nodo sono gli investimenti sul terminal del Pisa non ancora tradotti in un cantiere.

«Infatti. Peraltro gli investimenti su Pisa erano già necessari rispetto ai volumi raggiunti l'anno scorso con oltre cinque milioni di passeggeri. Il Galilei aveva mostrato problemi di funzionamento. Faceva fatica. Mancavano gli spazi. L'intervento sul terminal era stato programmato nel 2015».

Lei cosa consiglia a Toscana Aeroporti?

«Una scelta saggia: fermiamoci un attimo e vediamo cosa succede. Perché insistere sulla pista di Firenze con uno scenario che per anni non sarà quello di prima? E perché tenere tutto legato a quella scelta, ricordando anche i ricorsi e il pronunciamento contrario del Consiglio di Stato? Intanto facciamo l'investimento su Pisa, dove tutto è già stato predisposto, per essere pronti ad affrontare la ripresa quando ci sarà. Non si può stare fermi in attesa di avere il via libera su Firenze che non sappiamo nemmeno se ci sarà e che comunque avrà tempi lunghissimi».

Pensa che a Firenze un ragionamento del genere possa essere accolto?

«Firenze ha sempre immaginato di avere un aeroporto internazionale e ha questa spinta che viene da una serie di categorie e di interessi. Non considero illegittima l'ambizione. Ma faccio presente che nelle grandi città europee ci sono aeroporti a 70-80 km dal centro. La dimensione regionale è simile. Firenze può essere considerato giustamente un city airport, aeroporto di città. E necessariamente va migliorata l'aviostazione avendo bisogno, in particolare per il business, di un certo standard. Ma se si dice che quello è un city airport e che l'aeroporto della Toscana è Pisa lo si consideri davvero così. E non si sostenga che Firenze ha bisogno di un aeroporto internazionale».

In conclusione, perché lega lo sviluppo infrastrutturale e aeroportuale all'Area Vasta costiera?

«Ritengo che questa dimensione possa essere determinante per il futuro della costa. Punterei molto sulla qualità dell'alta formazione e della ricerca, con le strutture di Pisa al centro, ma anche Livorno con l'Accademia. Punterei anche sul turismo con una proposta integrata che metta insieme città d'arte, cultura, ambiente (ci sono tre parchi qui: San Rossore, Apuane e le isole) e il balneare. Le crociere possono essere una leva formidabile, un fertilizzante per l'economia del territorio. La Regione dovrebbe fare una battaglia perché Livorno non sia solo punto d'attracco, ma di partenza, altrimenti è normale che i turisti si fermino solo poche ore nelle nostre città. E tutto va pensato in una logica integrata con l'aeroporto e le stazioni ferroviarie. Anche i Comuni dovrebbero ragionare in una logica metropolitana. L'area Pisa-Livorno-Lucca può essere una metropoli e contare di più. Questo è un limite che bisogna superare».

(2-continua)