

Non bastava la disfida con Firenze, la crisi mina il futuro della struttura

Il deserto all'aeroporto Ora Pisa tira la cinghia

Cassa integrazione per tutti i dipendenti A rischio anche tutte le attività commerciali

DANILO RENZULLO

Il prologo di un film di cui tutti attendono di leggere i titoli di coda è contenuto in due lettere inedite che i sindacati si sono visti piombare sulle scrivanie lo scorso marzo. Una a firma Toscana Aeroporti, l'altra con il timbro di **Toscana Aeroporti Handling**. Sei pagine con le quali la società che gestisce gli scali di Pisa e Firenze e il suo ramo diretto addetto a tutte le attività di terra dei due aeroporti toscani comunicano la richiesta di applicazione di cassa integrazione a rotazione per tutti i dipendenti: 601 impiegati, 184 operai e 21 quadri.

«L'esigenza deriva dalla drastica e improvvisa riduzione del volume di attività conseguente all'emergenza sanitaria che ha portato, nell'arco di poche settimane, a una repentina riduzione e poi a un sostanziale azzeramento del numero di voli e relativi passeggeri per entrambi gli scali», la motivazione. Un iniziale palliativo, mai applicato prima nei due aeroporti, per fronteggiare il lockdown, che l'avanzare della pandemia ha trasformato (almeno fino al prossimo marzo) in una misura strutturale a fronte di una crisi che ha travolto l'intero sistema aeroportuale internazionale risucchiando il Galilei e il Vespucci in un vortice che rischia di inghiottire anche il fiorentino sistema economico sviluppatosi attorno ai due scali, "desertificati" dal blackout del settore del turismo e, dopo quello italiano, dai prolungati lockdown degli altri Paesi europei (a partire da quelli decisi dalla Gran Bretagna) che hanno determinato anche la chiusura delle "frontiere" aeree.

Aerei con il contagocce e assenza di viaggiatori hanno spinto **Toscana Aeroporti** a varare anche un calenda-

rio orario di operatività dei due scali. Aperture posticipate e chiusure anticipate. In alcuni casi i due terminal restano aperti poche ore al giorno, materializzando l'ennesimo colpo per le poche attività commerciali, in particolare bar e ristoranti, che provano a resistere alla crisi. L'ennesimo spettro per il sistema aeroportuale toscano, in particolare per lo scalo pisano, potrebbe iniziare ad aggirarsi nelle prossime settimane, quando saranno chiare le intenzioni delle compagnie aeree che in questi giorni sono al lavoro per pianificare la prossima stagione estiva. Dove e quando volare. E quanti posti mettere a disposizione per ogni singolo aeroporto, le domande a cui gli "analisti dei cieli" sono chiamati a dare risposte. Secondo l'ultimo report di Oag, società internazionale specializzata nel settore aereo, l'Italia è destinata a subire un drastico taglio dei posti disponibili rispetto al 2019 (anno pre-Covid) da parte delle tre principali compagnie low-cost europee, Ryanair, EasyJet e Wizzair, con il vettore irlandese, in particolare, che sarebbe pronto a tagliare un quarto dei posti offerti nel 2019. Un allarme, l'ennesimo, soprattutto per l'aeroporto pisano che sui voli low cost ha basato la sua fortuna e il progressivo sviluppo. Certo, per il momento il matrimonio con Ryanair, il vettore che contribuisce per quasi il 70% al traffico del Galilei, continua a vivere una storia d'amore che, nonostante i programmi di voli ridimensionati, nemmeno la pandemia ha incrinato. La compagnia irlandese ha però lanciato nei giorni scorsi un messaggio chiaro, con la sospensione dei voli per alcune settimane da e per undici scali italiani. Una riorganizzazione che non ha intaccato il rapporto con lo scalo pisano, che però potrebbe rien-

trare nei piani di ristrutturazione della presenza in Italia della compagnia aerea. A pesare è soprattutto il *load factor* del Galilei, il coefficiente di riempimento degli aerei che all'ombra della Torre Pendente registrava nel periodo pre-Covid una delle migliori performance nazionali per poi precipitare con un trend in continuo calo.

Toscana Aeroporti sta intanto portando avanti l'operazione "diplomatica" con i vettori che hanno calendarizzato nei prossimi mesi arrivi e partenze dall'aeroporto di Peretola. In vista dell'imminente chiusura della pista dell'aeroporto fiorentino (in programma dal 1° febbraio al 20 marzo), decisa per concretizzare un intervento di rifacimento della pavimentazione della pista, delle strip di sicurezza, della segnaletica orizzontale e dei dispositivi luminosi, la società di gestione sta cercando di trattenerne le compagnie aeree in Toscana, "suggerendo" di trasferire i voli sul Galilei e scongiurare una momentanea fuga verso l'aeroporto di Bologna. Ufficialmente non può dire di atterrare a Pisa anziché a Firenze (come infatti non fa sul proprio sito Internet), in quanto la decisione è di stretta competenza delle compagnie aeree. Può solo "consigliare" il Galilei, anche se si tratta di alcune decine di voli in totale tra partenze e arrivi. "Briciole" rispetto al traffico che in periodo pre-Covid alimentava la sussistenza e i piani di sviluppo degli aeroporti toscani. — (12_ continua)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE PUNTATE PRECEDENTI

La nuova pista di Peretola “minaccia” per il Galilei

La disfida degli aeroporti, Firenze contro Pisa, riflette il più ampio confronto tra le aspirazioni di sviluppo della Toscana costiera e la rivendicazione del primato fiorentino. Il masterplan di ampliamento del Vespucci ha come simbolo la nuova pista di 2.400 metri, per Pisa l'ennesima minaccia al Galilei “porta della Toscana” che arriva da Firenze. Ma intanto la crisi economica morde, gli scali sono in sofferenza e la loro operatività è ridotta ai minimi. Anche le attività dell'indotto sono in crisi: negozi, autoleggi, parcheggi.

L'ALTRO DISASTRO

Il “People Mover” e i debiti nei conti del Comune di Pisa

«Il danno è fatto, lavoriamo per contenerlo», dice **Maurizio Nerini**, consigliere comunale a Pisa di Fratelli d'Italia, presidente della commissione consiliare urbanistica. Si riferisce ai conti in rosso del People Mover, la navetta stazione-aeroporto, e al rischio che per colmare il suo deficit il Comune sia costretto a far ricorso al suo avanzo di bilancio. «Siamo davvero molto amareggiati – dice Nerini – e ci dispiace che in molti si sveglino solo ora quando è chiaro quello che già avevamo denunciato con l'assessore **Raffaele Latrofa** quando eravamo all'opposizione. Latrofa, da buon ingegnere, lesse il capitolo e trovò la clausola “capestro” per il **Comune di Pisa** in quelle che erano le “matrici di rischio”. Oggi chi dovrebbe chiedere scusa alla città per il danno arrecato non ha nemmeno la buona creanza di tacere».

«L'ex sindaco Filippeschi oggi addirittura accolla a Ferrovie il mancato ascolto per una linea veloce tra Pisa e Firenze, ma sembra dimenticarsi – conclude Nerini – che il suo partito è stato incapace di risolvere il problema creandone uno che resta sulle spalle dei pisani in modo così pesante e tangibile».





L'aeroporto Galilei tra deserto e desolazione (FOTO FABIO MUZZI)

