

Il futuro della Pista Mattei

Cosa concretamente significa entrare nel Piano nazionale degli aeroporti

di ROBERTO D'ALESSANDRO

PISTOCCI - Cosa significa entrare nel Piano nazionale degli aeroporti? E quanto è concreta l'ipotesi di riuscirci con la pista Mattei di Pistoia? Cosa c'è da fare per dare corpo a questo percorso? Sono stati questi i principali temi di discussione nel dibattito organizzato martedì sera a Marconia, alla luce dell'annuncio emendamentario che ritaglia in pratica una opportunità di ingresso nel PNA per le regioni che non hanno un scalo aeroportuale, come la Basilicata. Per dirla con le parole dell'assessore Berlinguer «siamo riusciti a mettere il piede nella porta prima che si chiudesse. Ora - è l'ammonimento dell'assessore regionale ai Trasporti - dobbiamo riuscire a guadagnarci il futuro».

Fare, cioè, tutto quanto va fatto per andare oltre le potenzialità e centrare l'obiettivo. Per provarci, l'aviosuperficie deve diventare aeroporto. Il direttore centrale Infrastrutture Aeroporti e Spazio Aereo Enac, Roberto Verguri, mette a fuoco il requisito più importante: «dimostrare la sostenibilità economica del progetto sia in termini di servizi che in termini di bacino di traffico».

Essere nel PNA significa attingere a risorse delle quali, diversamente, dovrebbe farsi carico la Regione. Essere nel PNA significa attingere a risorse delle quali, diversamente, dovrebbe farsi carico la Regione. Lo spiega Carlo Chiurazzi, amministratore del Csi: «Entrare nel Piano significa godere di quel sostegno garantito da questo particolare riconoscimento. È un passo in avanti - prosegue - sul tema dei costi di gestione». Per Chiurazzi «la pista merita solo qualche piccolo altro aggiustamento, come un allungamento di 200 metri». Si può fare in «tempi ristretti».

Essere nel Pna significa attingere a risorse delle quali, diversamente, dovrebbe farsi carico la Regione. È un passo avanti sul tema dei costi di gestione

Nel suo complesso, però, l'esito dell'operazione appare tutt'altro che scontata. Ci sono diversi obiettivi da raggiungere. Occorre, aggiunge Berlinguer: «Scommettere sull'efficiamento e l'ampliamento di questa infrastruttura». L'idea è quella di puntare sulla «continuità territoriale, cioè - spiega Berlinguer - mettendo dei fondi per l'operatività della struttura tali da consentire il collegamento di una regione svantaggiata con il resto d'Italia».

Da superare anche alcuni scogli ambientali, come le discariche Sin ai piedi del traicito. «È cosa che stiamo risolvendo», aggiunge Berlinguer.

«Questo - conclude - è un tema contiguo, che va trattato con molta attenzione, ma non pregiudica lo sviluppo dell'infrastruttura».

Il tavolo ha ritenuto non pregiudiziale il quadro demografico. E



L'incontro a Marconia sull'aviosuperficie



dotto intorno alla pista, perché «il trasporto aereo va valutato guardando più al domani che all'oggi, presupponendo il futuro dello sviluppo. Da qui a dieci anni andiamo verso il raddoppio del traffico aereo, passando da 150 a 300 milioni di passeggeri», stando ai numeri forniti da Pierluigi Di Palma, presidente Autorità di Vigilanza Enac.

Proprio quella dell'Enac è stata considerata una presenza autorevole al tavolo, al quale si sono aggiunti numerosi sindaci e rappresentanti istituzionali ed alcuni operatori del settore turistico.

Dall'Enac è anche giunta la documentazione che «ripristina la validità del certificato operatore aereo - COA ndr - dallo scorso 11 febbraio» alla Winfly, l'attuale soggetto gestore della Mattei. Tanto ha spiegato il direttore Francesco D'Ambrosio nell'aggiornare alcune informazioni circolate sullo stesso sito dell'Enac.

«Ad oggi - ha precisato - Winfly ha il Coa attivo. Non abbiamo perso alcun requisito, ma c'è anche da dire che non bisogna fare confusione tra il ruolo di gestore dell'aviosuperficie di Pistoia e il ruolo di operatore aereo, perché noi come Winfly - ha aggiunto D'Ambrosio - in relazione al ruolo della nostra società

sulla Mattei - siamo gestori di una infrastruttura aeroportuale».

Soddisfatto il sindaco di Pistoia Vito Di Trani che parla di un emendamento di «speranza. Anzi - aggiunge - garantirebbe delle certezze qualora si presentasse una struttura degna di tale nome e si riuscisse a creare le condizioni per attrarre persone in questo territorio».

Dal sindaco attuale a uno del recente passato, Pasquale Bellitti, oggi segretario provinciale del Pd, ribadisce come «il percorso conclusivo non rappresenti necessariamente l'unico momento di protagonismo di un territorio che già in passato - Bellitti è stato sindaco nel periodo 2002-2007 - ha prodotto con lungimiranza forti sintomi in grado di essere tradotte materialmente nella destinazione di somme sulla pista Mattei».

Basteranno il clima di fiducia e il ruolo di determinazione riconosciuto a Berlinguer per creare un percorso concreto? E fuori dal coro la voce del consigliere Lazzerara, il quale ha ricordato che già nel 2008 a Pistoia, assieme al Csi, fu organizzato un incontro pubblico dal quale sembrava poter avere origine un percorso di «decollo» autentico della pista. E da allora sono trascorsi sette anni. Il 2015 è

L'INTERROGAZIONE

LATRONICO SCRIVE AL MINISTRO LUPI
«Uno scalo strategico per superare l'isolamento»

UN'INTERROGAZIONE al ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, è stata presentata da Cosimo Latronico (PD) in merito all'aviosuperficie "Enrico Mattei" di Pistoia all'indomani dell'approvazione del piano nazionale degli aeroporti che dovrà essere trasmesso al parere delle competenti commissioni parlamentari per poi essere adottato con decreto del Presidente della Repubblica.

«Nel piano sarebbero stati individuati 11 aeroporti strategici e ulteriori 26 aeroporti di interesse nazionale - scrive Latronico - e per individuare gli scali strategici, il territorio nazionale è stato ripartito in

10 bacini di traffico e per ciascuno è stato identificato un aeroporto strategico. Inoltre nel decreto approvato, al comma 9, è prevista la possibilità che in dodici mesi gli scali esclusi possano rientrare tra gli aeroporti di interesse nazionale raggiungendo alcuni parametri vincolanti: deve essere documentata la specializzazione dello scalo e la sua vocazione specifica; deve essere dimostrato, tramite un piano industriale corredato da un piano economico-finanziario,



Cosimo Latronico

che l'aeroporto è in grado di raggiungere l'equilibrio economico-finanziario; gli scali devono garantire la continuità territoriale di regioni periferiche e aree in via di sviluppo o particolarmente disagiate, qualora non sussistano altre modalità di trasporto, in particolare ferroviario, adeguate a garantire tale continuità». Alla luce del fatto che «la Basilicata è l'unica regione priva di scali aeroportuali e sono in corso lavori di adeguamento della Pista Mattei che dovrebbe divenire lo scalo regionale, che si tratta di un'opera infrastrutturale strategica per il tessuto economico e produttivo dell'intero territorio in particolar modo per il settore turistico vista la prossimità alla costa metapontina, questa infrastruttura consentirebbe di superare l'isolamento estremamente penalizzante dal punto di vista economico e sociale». Latronico quindi chiede al ministro «quali iniziative intenda intraprendere per inserire l'aviosuperficie di Pistoia nel piano nazionale