

## Forlì e Rimini, promessi sposi? Dopo lo scippo spunta un accordo tra gli scali

Firma a sorpresa in Regione: entro il 31 gennaio si avvia l'integrazione o addirittura la fusione delle due società. Rusticali (Seaf): «Ma io con il Fellini non ci parlo»

di MARCO BILANCONI

**DATA** di fidanzamento: 31 gennaio 2011. Chi sono i promessi sposi? Il Ridolfi e il Fellini, ovvero Forlì e Rimini. Possibile? Ma non erano i due che si sono accusati — storia di due giorni fa — l'uno di scippo e di doppio gioco, l'altro di non avere sviluppo, di essere arretrato? Tutto vero. Ma ieri a Bologna si sono trovati faccia a faccia i due sindaci, Roberto Balzani e il riminese Alberto Ravaoli (che poi è forlivese), il vicepresidente della Provincia di Forlì-Cesena Guglielmo Russo e il presidente della Provincia di Rimini Stefano Vitali. A fare da paciere l'assessore regionale ai trasporti Alfredo Peri.

**DALL'INCONTRO** è uscita l'ennesima strada per salvare il salvabile. Dopo lo scippo di Wind Jet (rispetto al quale non si tornerà indietro: i siciliani dal 26 marzo 2011 abbandonano Forlì) si tenta un percorso comune: integrazione o addirittura fusione, che significherebbe unire Seaf e Aeradria per dar vita a una struttura unica con due piste. Ad ogni modo, l'obiettivo è che finisca per sempre l'era in cui Forlì lancia il volo per Londra e Rimini per Nottingham e altri dispettucci simili. Anche perché Forlì balla con il baratro a un centimetro: il bilancio di previsione 2010 indica un rosso di 7,2 milioni di euro. E sarà interessante, attendere oggi l'esito del cda di Seaf: lunedì il presidente Franco Rusticali è stato duramente attaccato da Balzani e, per quanto stabilito ieri a Bologna, tra 68 giorni la Seaf potrebbe anche non esistere neanche più. Infatti nella serata di ieri Rusticali ha dichiarato: «Avevo detto di non volermi sedere a trattare con Rimini, e oggi lo confermo». Il suo collega di Aeradria Massimo Masini e soprattutto il Comune di Forlì, azionista di maggioranza, sono però di un altro avviso. E oggi l'ex sindaco potrebbe dimettersi, nonostante le mille firme — annuncia il comitato per la difesa dell'aeroporto — raccolte tra i dipendenti dello scalo affinché ci ripensi.

**MA COSA** cambierà adesso? C'è una data, il 31 gennaio, e soprat-

tutto una firma. Dovrebbe nascere un piano industriale comune che assegni a ciascuno una funzione. Il documento ha tenuto insieme due volontà diametralmente opposte: quella di Forlì, di fare entrare i privati a salvare lo scalo, e quella di Rimini che — anche prima dello scippo — ha sempre detto «o noi o loro». Ma Balzani ha ribadito che il Comune di Forlì vuole calare il proprio peso azionario (48%) e ha visto riconosciuto uno spazio per l'ingresso dei privati. Chissà se Vito Gamberale, interessato a investire su Forlì, apprezzerà le novità.

«**L'ACCORDO** regionale è il primo passo per creare un vero sistema romagnolo», dice il segretario del Pd forlivese Marco Di Maio. «Bene così, peccato solo che la Regione ci abbia messo tanto — bacchetta Tommaso Montebello dell'Idv —. Ora la fusione è l'unica strada percorribile». «Dopo che i buoi sono scappati ci si affanna a chiudere il cancello. Wind Jet è già scappata: questo è solo uno zuccherino per rendere la realtà meno amara», attaccano **Luca Bartolini** e Stefano Gagliardi del Pdl. Senza mezzi termini Gianluca Pini, deputato della Lega: «La Regione ha combinato un gran casino. C'è rischio di incappare in turbativa d'asta e concorrenza sleale». «L'accordo è un'esile speranza. Nella fusione Rimini si potenzierebbe ai danni di Forlì», dice Elisa Petrone di Futuro e Libertà. «Quale folle accetterà un doppio carrozzone? — chiede **Andrea DeFranceschi**, consigliere regionale dei 'grillini' del Movimento 5 stelle — I dipendenti di Forlì rischiano la fine di quelli di Alitalia».

### QUI RIMINI

#### Passeggeri

**Nel 2009 al Fellini sono transitati 384mila passeggeri, nel 2010 se ne stimano 550mila, comunque meno del Ridolfi. Strategico l'accordo con i siciliani**

#### Bilancio

**Lo scorso anno chiuse con una perdita di 2 milioni di euro. In questo anno la speranza è di chiudere in pareggio. Decisivi gli introiti del 'non aviation'**

### QUI FORLÌ

#### Passeggeri

**Nel 2009 si è registrato un calo del 32% rispetto all'anno precedente: da 770 a 521mila. Nel 2010 si stima di chiudere a 700mila: 430mila quelli di Wind Jet**

#### Bilancio

**La perdita al 31 dicembre 2009 era di 6,8 milioni di euro, che dovrebbero crescere fino a 7,2. La perdita stimata supera un terzo del capitale sociale**

