

UNA SCALATA CHIAMATA AEROPORTO



Dimenticate ciò che sapete dell'aeroporto di Firenze. Dimenticate la variante al PIT, la scelta tra pista parallela-convergente e pista divergente, il cosiddetto percorso partecipativo. Soprattutto, dimenticatevi del parco della piana. E anche noi, del resto, il nostro Dossier aeroporto possiamo buttarlo nella differenziata. Niente di tutto ciò è stato vero. La vera partita dell'aeroporto di Peretola emerge ora, con tutti i suoi retroscena, ed è stata giocata ben lontana dagli occhi dei cittadini (e, verrebbe da dire, in violazione di tutte le procedure e di tutte le norme di Dio e degli uomini). Di questa vicenda non siamo stati nemmeno spettatori, nemmeno pubblico pagante. O, per meglio dire, non siamo stati pubblico, ma certo saremo paganti, in termini economici e in termini sanitari. Il tutto alla maggior gloria di un gruppo di persone che, senza passare per alcun percorso democratico (se ci passate l'ironia), si sta impadronendo del nostro territorio. Eppure il futuro non è ancora scritto, e forse è ancora possibile fare qualcosa. Ma per capire qualcosa del futuro, val meglio rimettere indietro le lancette dell'orologio di qualche giro.

1. UN SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

Siamo nel 2013. La partita del raddoppio dell'aeroporto di Firenze sembra finita. Dopo aver presentato la variante al PIT che prevedeva la presenza, nel parco della Piana, di un aeroporto con pista parallela di duemila metri; dopo aver affrontato le prevedibili resistenze dei comuni limitrofi, Sesto Fiorentino in testa (resistenze più verbali che reali, peraltro) e del comune di Prato, e dopo essersi fatto approvare il progetto della pista parallela-convergente dall'ENAC, il presidente della Regione, Rossi, sembra aver chiuso i giochi. La carta per superare molte delle resistenze si chiama "sistema aeroportuale toscano", e prevede che SAT, la società che possiede l'aeroporto di Pisa, e AdF, l'omologa di Firenze, costituiscano insieme una holding. In questo modo il raddoppio dell'aeroporto di Peretola non andrà a scapito dello scalo pisano; ci sarà una diversificazione di ruoli, e i due aeroporti potranno coesistere senza farsi concorrenza.

Come garante dell'accordo, la Regione, che già possiede il 16,9% delle quote di SAT, comprerà anche le quote di AdF in mano al Monte dei Paschi di Siena, già sull'orlo delle bancarotte e bisognoso di incamerare liquidità; si tratta di un pacchetto di azioni pari al 5%. Come azionista di entrambe le società, la Regione garantirà gli interessi di entrambi gli schieramenti, quello pisano e quello fiorentino. Sembra la quadratura del cerchio. Certo, qualche problema resta; i sindaci dei comuni della Piana restano contrari all'operazione variante al PIT, che va a impattare direttamente sui loro piani strutturali, e chiedono una nuova VIS (che Rossi si era impegnato a concedere); resta il problema di come far convivere, all'interno di un parco che si vorrebbe agricolo, un aeroporto raddoppiato e un inceneritore; resta il problema delle opere di mitigazione previste per l'inceneritore, i famosi boschetti, che vanno a disturbare le traiettorie previste di decollo e atterraggio (e contro i quali AdF promuove -e perde- un ricorso al TAR); resta l'incognita della reazione dei comitati sicuramente contrari a un'opera che nella Piana è certamente impopolare. Tuttavia, dalle dichiarazioni pubbliche, nella seconda metà del 2013 Rossi sembra certo di avere la partita in mano. Del resto, il fatto che il presidente del consiglio (Letta) sia pisano, sembra garantire che nella battaglia per il raddoppio dell'aeroporto di Peretola gli interessi di Pisa non saranno sacrificati. Quindi, almeno a giudicare dalle dichiarazioni pubbliche, Rossi credeva di sapere che la battaglia volgeva al termine. Credeva; anche lui, come noi, non sapeva niente.

Nei primi mesi del 2014 iniziano a circolare voci insistenti, spesso legati ad ambienti di AdF, della necessità di realizzare a Firenze una pista non di 2000, ma di 2400 metri; il metraggio necessario all'atterraggio di aerei intercontinentali. Le voci sono abbastanza forti, e abbastanza autorevoli, da richiedere una smentita ufficiale da parte dello stesso Rossi, che annuncia che la variante al PIT, la relativa VAS (Valutazione Ambientale Strategica), il relativo percorso partecipativo e l'approvazione dell'ENAC sono state tutte tarate su un piano che prevede una pista di duemila metri.

E quella si farà. Punto. Ma non passerà molto tempo, che il punto verrà presto obliterato... I due avvenimenti più significativi dell'inizio del 2014 per la storia di questa vicenda sono tuttavia due; la caduta del governo Letta, in una crisi extra-parlamentare (ossia, una congiura di palazzo) in cui le camere non votano la sfiducia; e l'improvvisa comparsa di Ernesto Eurnekian, un ottantenne magnate argentino, che si compra le quote di AdF un tempo possedute dal fondo F2I guidato da Vito Gamberale. Si tratta del 29,6% di AdF. In realtà la venuta di Eurnekian non è un fulmine così a ciel sereno. Eurnekian è in affari con SEA, la società di gestione degli aeroporti milanesi assieme alla quale ha costituito la società Aeropuertos Argentina 2000, società che ha avuto un ruolo nella privatizzazione degli scali di quel paese. In quel frangente, Eurnekian ha stretto legami (dapprima invero tempestosi) con l'uomo della SEA Roberto Naldi, che è nato a Tripoli, ma che

risiede a Firenze. E' Naldi che porta Eurnekian a Firenze. Alla scalata di Eurnekian alla AdF subito si accodano i fedeli di Renzi, in primo luogo Marco Carrai, presidente di AdF, che si affretta a dichiarare che "Aeroporto di Firenze non può che dichiarare soddisfazione" (Il Fatto quotidiano del 19 marzo 2014, p. 12). Ancor più contento Dario Nardella, che aveva accolto la notizia "con entusiasmo e soddisfazione". Nonostante tutto questo entusiasmo, è strano che nessun sia andato a controllare chi fosse questo Eurnekian; bastava farsi un giro su Internet per scoprire che Eurnekian (e Naldi) risultano coinvolti nel processo per bancarotta fraudolenta relativo al crac della compagnia Volare.

Con il 29% di AdF in mano, Eurnekian è tenuto a lanciare un'OPA (offerta pubblica di acquisto) sulle quote restanti di AdF; a questo punto viene lanciata anche un'OPA volontaria sulle quote

di SAT. A questo punto i pisani, che hanno sommato la scalata ad AdF con le voci secondo cui a Firenze verrebbe realizzata una pista di 2400 metri, cosicché Firenze diverrebbe uno scalo intercontinentale, fanno due più due; è chiaro che l'accordo negoziato da Rossi sta saltando, e che il rischio è che la futura holding tra AdF e SAT non sia più tra due società paritarie, ma tra una incorporante e un'incorporata cui restano solo le briciole. E a Pisa hanno investito troppo, e pensano di investire ancora molto, sull'aeroporto, per arrendersi senza combattere. Quello che allarma più di tutto il gruppo pisano è l'annuncio, a inizio aprile 2014, di Renzi, adesso presidente del consiglio, dell'intenzione di realizzare il G8 del 2017 a Firenze. Che pare una mossa strana; dopo Genova,

i G8 si tengono in località isolate, lontano da città fomite di possibili contestazioni. Che senso ha allora, questa mossa? Ha senso se si tiene presente una cosa; che tutte le procedure concluse per la variante al PIT erano tarate su una pista di duemila metri. E' su quel progetto che le procedure di legge si sono svolte. Per bypassare quelle procedure, occorre creare una condizione eccezionale in cui sia possibile legiferare per decreto e, in nome della sicurezza nazionale, saltare tutti i passaggi formali. Decreto che sarebbe firmato dal fiorentino Renzi, i cui uomini stanno tutti con Eurnekian, e non dal pisano Letta. Tutto questo sarebbe possibile se l'aereo che deve atterrare su quella pista fosse l'aereo del presidente degli Stati Uniti: l'Air Force One.

2. UN SISTEMA AEROPORTUALE FIORENTINO

A questo punto, diventa chiaro ai pisani quale sia la vera partita che si sta svolgendo; l'occasione del G8 a Firenze (di cui peraltro a Firenze nessuno sentiva la necessità) diventa l'opportunità per realizzare il salto che AdF aspetta da anni. La contromossa pisana è immediata: il 9 aprile 2014, Franco Ferraro (presidente dell'associazione Amici di Pisa e azionista SAT) e Gianni Conzadori (ex comandante Alitalia e azionista sia di SAT che di AdF) firmano un esposto alla procura di Pisa sulla possibilità che le voci dei gironi precedenti sullo svolgimento del G8 a Firenze e sulla realizzazione della pista di 2400 comportino il reato di aggiottaggio, per l'effetto che hanno su due società quotate in borsa. Il vero obiettivo è scongiurare la realizzazione della pista di 2400 a Firenze con la scusa del G8. Conzadori dichiara al Tirreno del 10 aprile 2014: "Se così fosse, gli attuali sostenitori della realizzazione della pista da 2400 metri al Vespucci potrebbero avvalersi di scorciatoie burocratiche.

Tra le opere infrastrutturali rientrerebbe anche la pista intercontinentale di Firenze, indispensabile per l'atterraggio dell'Air Force One. Sarebbe davvero impopolare per i tartassati contribuenti accettare che con i fondi pubblici, si realizzerebbe una pista gestita per moltissimi anni da AdF".

A parte la consecutio temporum incerta, Conzadori mostra di aver compreso una cosa: il costo dell'opera ricadrà sui cittadini. L'OPA lanciata da Eurnekian, infatti, è stata giudicata troppo bassa dai principali advisors, tra cui Intesa SanPaolo, che hanno consigliato i propri clienti di non vendere eventuali quote di SAT al prezzo offerto. Ed è vero; SAT è una società molto ben gestita, senza debiti. L'incongruità del prezzo, tuttavia, deriva da una scelta precisa e rende chiaro che quello che sta avvenendo non è la presentazione di un grande piano industriale da parte di un capitalista estero che vuole investire nel nostro paese. Se Eurnekian presenta un prezzo basso, vuol dire che vuole risparmiare il più possibile, altro che investire. Quindi il vero

senso dell'operazione non è industriale ma politico; l'entourage renziano vuole realizzare un'operazione di sistema, la prima legata al nome di Renzi: creare un monopolio naturale e metterlo nelle mani di un imprenditore

amico. Si tratta di operazioni simili a quelle realizzate da D'Alema con la scalata di Colaninno a Telecom (qualcuno ricorderà i capitani coraggiosi) o da Berlusconi con Alitalia messe nelle mani dei "patrioti". Finite male.

Che il vero senso dell'operazione sia politico, la confermano anche altri indizi: la pronta reazione del sottosegretario alle Infrastrutture Nencini, contestato dai membri pisani del partito socialista: "La mia opinione su Firenze non cambia, serve una pista adeguata a una città straordinaria come questa; il ministero condivide l'ipotesi di una pista di 2400 metri" (Il Fatto Quotidiano del 1 maggio 2014, p. 5). E, sullo stesso giornale, Carrai passa subito all'incasso: per una pista di 2400 metri serve "una quota di contributi pubblici non inferiore a complessivi 120 milioni di euro". Quindi è chiaro chi pagherà la nuova pista; i cittadini, sotto forma della parte delle loro tasse che andrà nel plafond a disposizione del G8. I profitti della gestione invece andranno a SAT e AdF che intanto saranno nelle mani del privato Eurnekian. Questa cosa l'abbiamo già sentita molte volte. L'Italia avrà anche cambiato verso, ma se qualcuno ci spiega come gliene siamo grati.

Se il prezzo dell'OPA di Eurnekian è troppo basso, e gli advisors sconsigliano i clienti di aderire, allora sono le quote pubbliche quelle determinanti. Il primo giorno dell'OPA (che si chiuderà il 2 giugno) AdF comunica subito che aderirà. E chi ne dubitava. Il patto di sindacato che riunisce i soci pubblici di SAT, invece, comunica il 29 aprile che non aderirà all'OPA. Il motivo, spiegato alla stampa, è questo: l'offerta di Eurnekian è troppo bassa. Ma la verità è un'altra: i soci pubblici pisani non ci stanno a svendere tutto, e vogliono dare battaglia per non farsi tritare dalle truppe renziane.

Oramai a Pisa hanno capito che l'OPA di Eurnekian è ostile e vogliono almeno provare a resistere per difendere un patrimonio pubblico. Ma se queste quote sono indisponibili, forse lo saranno, con le opportune pressioni, quelle della Regione. In effetti, qualche tempo prima, il segretario regionale del PD, Parrini, ha offerto a Rossi il ruolo di capolista nella circoscrizione Centro alle elezioni europee del 25 maggio. Che può sembrare strano in un'entourage che ha fatto della rottamazione il suo grido di battaglia (Rossi è un vecchio bersaniano). Ma si capisce subito che la rottamazione si fa se fa comodo e quando fa comodo; a Rossi viene di fatto offerto un posto dorato in cambio della sua sparizione dalla vicenda aeroportuale; perché le quote regionali sono diventate decisive.

Rossi rimane, ma subito dopo fa un rimpasto di giunta in cui elimina gli esponenti più a sinistra, sostituendoli con renziani, e al prezzo di vedere uscire dalla maggioranza un partito. E' la prova che i renziani aspettavano; Rossi non darà problemi in quest'operazione. E infatti, in una proposta di delibera votata il 7 maggio, la giunta regionale annuncia di voler sottoporre al consiglio regionale una delibera per l'adesione all'OPA. La Regione ha il 16,9% di SAT, e con la quota che AdF ha di SAT (2%) Eurnekian salirebbe quasi al 50%. Il voltafaccia di Rossi, ex garante del sistema aeroportuale toscano ma schierato con Firenze fa infuriare i pisani; l'8 maggio il consiglio comunale vota all'unanimità un OdG che impegna il sindaco ad adoperarsi contro la delibera regionale.

Fin qui la partita, e fin qui i protagonisti. Uno solo manca all'appello: i cittadini, sulle cui teste tutta questa guerra segreta è passata senza che nessun rappresentante istituzionale sentisse la necessità di spiegare che cosa stava succedendo sui loro territori. I cittadini che saranno chiamati solo quando si tratterà di frugarsi tasca, e il cui territorio viene umiliato, devastato,

svenduto a prezzi di realizzo e i cui proventi finiranno tutti nelle tasche private. Poi c'è anche chi ciancia di migliaia di posti di lavoro. Sì vabbè, e allora noi ne promettiamo molti miliardi. Meglio noi.

E' una storia triste, è una storiaccia di che cos'è stato e che cosa continui a essere questo paese, nonostante le facce nuove e la retorica nuova. I comportamenti, invece, vedete voi che cosa sono.

Si pensa all'aeroporto intercontinentale, mentre nella Piana ci si sposta ancora come quarant'anni fa. E il nostro territorio, che per garantire a questi signori i loro strapuntini a vita dovrebbe essere dilaniato: un posto dove collocare un inceneritore, un aeroporto internazionale, e speriamo che non gli venga in mente di metterci anche un'acciaiera visto che a Piombino ci sono problemi. E il parco della Piana, che fine ha fatto? Rossi, Nardella, noi c'eravamo nel 2010 a Villa Montalvo quando cianciavate del nuovo Central Park. Sì, proprio un bel posto dove crescere i nostri figli. Tanto Eurnekian mica sta nella Piana.

Tuttavia, il futuro non è ancora scritto. Per chi volesse, è ancora possibile sabotare quest'impresa immonda, fatta in dispregio di tutte le elementari procedure democratiche e normative. Ma occorre reagire subito, dando un colpo alla banda renziana nel suo brodo di sviluppo, e votando personale politico coraggioso che abbia il fegato di confrontarsi davvero con queste forze. Alle prossime elezioni amministrative del 25 maggio, avete una simile possibilità: Tommaso Grassi.

Se non vi siete ancora rassegnati a obbedire a chi ciancia di palude italiana, ma intanto nel padule (dell'osmannoro) fa i suoi sporchi affari, è lui il vostro uomo. E chi vorreste votare, gli inutili grillini, che ancora sbraitano sulla pista di 2000 metri e non hanno capito nulla di che cosa sta avvenendo? La Scaletti, che finché era in Giunta ha votato tutto, ma ora che è stata giubilata si scopre anche lei civica?

Quindi il 25 maggio alzate il deretano e andate a votare Grassi; e, soprattutto, fatelo votare; oppure turatevi il naso, come sempre, e andate a prenotarvi un posto al reparto oncologia. Vi servirà.

Quanto a noi, non c'è alcun dubbio su che cosa faremo.

fonte articolo [qui](#)