

Aeroporto di Firenze: in volo verso il G8

scritto da Redazione

di Ilaria Agostini, urbanista per Unaltracittà

Tra Pisa e Firenze si sta mettendo in pratica la cancellazione della sovranità pubblica sulla pianificazione del trasporto aereo toscano che verrebbe consegnato a una gestione puramente affaristico-mercantile. Proviamo a delineare il quadro. Nel 2013 la Regione Toscana adotta la variante al Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) per un ancora indefinito progetto di “qualificazione aeroportuale” che dovrà attenersi a due prescrizioni: 2000 metri come lunghezza massima della pista; costi per l’ampliamento a totale carico del proponente.

Nell’aprile 2014, la Corporación America dell’argentino Eurnekian - che già da qualche mese possiede il 33,4% delle azioni dell’Aeroporto di Firenze (AdF) e il 27,3% dell’aeroporto di Pisa (SAT) - propone l’acquisto delle quote regionali di entrambi gli scali (tecnicamente: lancia due Opa, una obbligatoria su Adf, e una volontaria su SAT). Ad oggi, la Regione Toscana detiene poco più del 5% delle azioni di AdF (presieduta dal sodale di Renzi, Marco Carrai) e controlla il 54,5% delle quote pisane, dove detiene circa il 16,8% delle azioni e ne manterrebbe il 5% dopo la vendita, scardinando in tal modo il patto di sindacato tra enti pubblici che perdono così il controllo della gestione. Per infedeltà al patto, il Comune di Pisa ha presentato ricorso contro Rossi.

La fusione dei due scali sarebbe da lunga data la soluzione generalmente auspicata, quando fosse orientata a rafforzare Pisa per alleggerire a city airport l’aerostazione fiorentina a ridosso della città. Nei piani dell’argentino, invece, la prospettiva è ribaltata: Firenze assumerebbe un ruolo internazionale a discapito del traffico pisano. Per garantire il successo dell’investimento fiorentino, la corporation argentina pretende 2400 metri di pista (accessibile così ad aerei più potenti e capaci) che, con le aree di comporto ad inizio e fine pista, verrebbe ad allungarsi per più di 3000 metri. Tutto ciò è incompatibile con il previsto parco agricolo della Piana, e con la prescrizione dei 2000 metri di lunghezza massima prevista dalla variante al PIT (ma si sa, le varianti variano in fase di approvazione). Gli argentini garantiscono inoltre di avere già un progetto

esecutivo: evenienza che farebbe saltare il dibattito pubblico, annunciato dal garante alla partecipazione.

L'aeroimprenditore si limiterà a finanziare solo per metà i lavori di "qualificazione" dell'aeroporto, indicati dal masterplan AdF intorno ai 240 milioni di euro. Sottostimati, peraltro, se si considera anche il solo riassetto del complesso sistema idraulico della piana stravolto dalla posizione della nuova pista che taglia la direzione di drenaggio delle acque: spostamento del Fosso Reale, riorganizzazione degli allacci coi fossi secondari, risistemazione delle casse di espansione, rinaturalizzazione delle aree umide etc.

Resta ora da capire dove verranno recuperati i rimanenti 120 milioni a sostegno dell'impresa privata, se si aggiunge comunque che la Commissione europea impedisce l'accesso alla linea di finanziamento statale (che passa attraverso i fondi europei) per il potenziamento degli aeroporti "in competizione", ovvero di quegli aeroporti situati in un raggio inferiore ai cento chilometri da altri scali, quale Firenze rispetto a Pisa e Bologna. In questo quadro risulta risolutiva la proposta renziana del G8 a Firenze, con i conseguenti fondi straordinari. Un regalo per Carrai ed Eurnekian. E un ulteriore tassello della malapianificazione della piana fiorentina.