

Quanto ce l'hai lungo (l'aeroporto)? Come ti manipolo il dibattito su Peretola (e come evitare la trappola)

scritto da perUnaltracittà

Il dibattito pubblico sul futuro dell'aeroporto di Firenze sembra essere ultimamente manipolato da esperti di neuroscienza e di raffinate strategie di marketing. Prima però è bene chiarire come funziona la tecnica di vendita del distributore di bevande.

Ti aggiri in aeroporto in attesa del tuo volo. Sei tranquillo e con la testa già in vacanza. Ti fermi davanti ad un distributore di bevande ma, non avendo sete, continui a camminare perché hai ascoltato le necessità del tuo corpo e scelto di non bere. Passa una settimana, sei sempre in aeroporto, questa volta per tornare a casa. Ti imbatti in due distributori, vicini, affiancati, gemelli: uno della Coca e uno della Pepsi. Il tuo cervello adesso è un'altra volta davanti ad una scelta, ma ora mette in secondo piano le tue reali esigenze. Inizia a ragionare se è più buona/fresca/appagante la Coca o la Pepsi, non se hai sete o meno. Molto probabilmente alla fine sceglierai di bere. Per questo stesso motivo trovate spesso negozi concorrenti attaccati l'uno all'altro, o intere strade dedicate alla stessa merce, pensate un solo istante a via Tornabuoni e ai suoi negozi di moda. Se prima il consumatore si trovava davanti ad un "sì o no" adesso si troverà davanti a un "questo o quello" e con questo semplice trucchetto viene indotto ad acquistare.



Questa premessa ci serve per illustrare meglio il salto di qualità del livello di discussione - verso il basso - imposto negli ultimi dieci giorni da politici, imprenditori, opinionisti che persistono nel voler devastare con il cemento il Parco della Piana, oltre che accrescerne

l'inquinamento, accompagnati come sempre dai media di riferimento.

Per anni i Poteri sono stati inchiodati alle loro responsabilità dal conflitto agito da abitanti, amministrazioni e movimenti attivi nella Piana in difesa di ambiente e salute: il centro della polemica era il Sì o il No al progetto di una nuova pista che avrebbe compromesso per sempre gli equilibri naturali della zona e che per questo, alla fine di un lungo iter burocratico, è stato definitivamente bocciato dal Consiglio di Stato. Ovvio la frustrazione di quegli imprenditori che hanno visto sfumare profitti facili per centinaia di milioni di euro scaturiti dall'uso disinvolto di territorio e bilanci pubblici.

Da qui il recente cambio di passo.

Il dibattito pubblico non verte più sull'*aut aut* vecchia/nuova pista, ma si propone alla discussione il falso dilemma sulla sua lunghezza. Il via alle danze lo dà il sindaco **Dario Nardella** sul Tirreno del 20 gennaio *"Firenze con la nuova pista sarà un city airport"* per insistere sulla Nazione il giorno successivo: *"È imminente la presentazione del nuovo masterplan, che sarà diviso in due parti: una dedicata al progetto d'ampliamento dell'aerostazione [...] l'altra è invece relativa all'allungamento della pista"*.

E poi tutti dietro...

"La pista di 2.200 metri piace a Regione e Comune" titola Repubblica il 30 gennaio, dando voce al presidente **Eugenio Giani**: *"Una pista da 2.200 metri può essere una soluzione. Nei prossimi giorni valuteremo l'ipotesi"*, e a Palazzo Vecchio *"Un buon punto di caduta potrebbe in effetti essere una pista da 2.200 metri"* e - sorpresa - il giornale di Elkan ci racconta come *"persino Toscana Aeroporti è già stata coinvolta nel ragionamento: tra le ipotesi quella di accorciare di circa 200 metri il tracciato, salvandone però l'orientamento parallelo all'autostrada"*. Repubblica non resiste ad ergersi come regista della nuova strategia di comunicazione che annienterà il Parco della Piana *"Sta di fatto - scrive - che 24 ore dopo la nostra anticipazione il lodo 'pista accorciata' è già diventato materia da tavoli decisionali [...] c'è chi spinge per farla di 2.000-2.100 metri, ma l'ipotesi reale su cui si ragiona in Regione e Palazzo Vecchio è 2.200"*.

Passano due giorni e anche **Simona Bonafè**, segretaria del Pd toscano, dà la linea ai suoi: *"Non sono un tecnico. Non so se la pista di 2400 metri possa essere portata a 2200 o a 2000. Dico solo che bisogna andare avanti"*. Intanto anche **Sandro Rogari**, consigliere di amministrazione della Fondazione Cassa di

Risparmio avalla il ragionamento: *“Non entro nel merito tecnico. È evidente che se una pista di 2200 metri ha la stessa funzionalità di una da 2400 si fa la prima e non la seconda, costa anche meno”*. Inutile ricordare come **Marco Carrai**, presidente di Toscana Aeroporti, la società che trarrà maggiori benefici dalla costruzione della nuova pista, influenzi molto le decisioni dell'ente a partire dalla sua presenza nell'Assemblea dei soci.

Ed è proprio Toscana Aeroporti naturalmente a raccogliere tutta questa manna dal cielo, le ambizioni per costruire la nuova pista ripartono in quarta dopo lo stop del Consiglio di Stato. Il 2 febbraio esce allo scoperto: *“Pista più corta, prime carte per la nuova Valutazione di impatto ambientale. Toscana Aeroporti già al lavoro sulla nuova ipotesi da presentare entro la fine dell'anno”* scrive il Corriere Fiorentino, dopo aver dato conto dello scenario evocato dal presidente di Enac **Pierluigi Di Palma** che introdurrebbe la pista di 2.200 nel nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti.

Ora sta alle tante persone, ai comitati e alle assemblee di cittadini, ai sindaci che vedranno compromessi i loro territori, non cadere nella trappola messa su dai dominanti fiorentini. I fini strategici delle politiche infrastrutturali sono decenni che inanellano un insuccesso dopo l'altro, oggi iniziano un'altra partita che li porterà all'ennesimo stop nonostante l'utilizzo spregiudicato delle neuroscienze. Pare addirittura che la prossima edizione del Guinness dei primati conterrà una sezione dedicata agli amministratori e agli imprenditori toscani: inutile cercarla in libreria, andrà subito esaurita in quanto rappresenterà l'unico trofeo che potrà esporre in casa la tanto vasta quanto dannosa classe dirigente locale.

