

L'AEROPORTO In ballo 150 milioni di euro pubblici che il ministero cederà solo in cambio di azioni. Contrario Carrai, il presidente renziano della società di gestione dello scalo

Firenze, la guerra per la pista che nessuno vuole pagare

» DANIELE MARTINI

Un filo rosso lega Firenze alla Val di Susa. Così come nelle valli alpine, una lobby insistente pretende la costruzione del Tav con la tautologica affermazione che va fatto perché va fatto, sulle rive dell'Arno la lobby dei renziani, sebbene malconcia, usa in sostanza lo stesso argomento perché venga costruita la nuova pista dell'aeroporto di Peretola. Solo i costi previsti sono in proporzione diversi: più di 8 miliardi di euro in Val di Susa, 365 milioni e mezzo a Firenze. Nell'un caso e nell'altro lo Stato italiano dovrebbe impegnare risorse ingenti. Per l'aeroporto toscano in ballo ci sono 150 milioni pubblici rivendicati dalla società aeroportuale di gestione controllata dall'87enne argentino Eduardo Eurnekian che l'aveva acquistata con appena 60 milioni di euro.

ANCHE per la pista di Firenze, così come per la Val di Susa, il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, è assai riluttante a tirar fuori i soldi ritenendoli buttati al vento. In Val di Susa perché il traffico di merci su quella direttrice è scarso, a Firenze perché non ci sono argomenti convincenti a sostegno della nuova opera e anzi, da un punto di vista dello sviluppo del turismo e dei trasporti, sarebbe eventualmente più opportuno puntare sullo scalo vicino e complementare di Pisa. Come il Tav, la pista di Firenze resta però inesorabilmente all'ordine del gior-

no. A farla procedere è un complesso sistema innescato a suo tempo e non senza forzature dalla lobby renziana, una macchina burocratico-amministrativa che avanza quasi per inerzia anche a dispetto del governo attuale.

Alcuni giorni fa la Conferenza dei servizi ha dato il via libera alla costruzione della nuova pista fio-

rentina e a livello locale qualcuno ha scambiato il passaggio come una svolta decisiva a favore dell'aeroporto di Firenze. Non è così: quell'ok significa solo che non ci

Il contratto prevede 70 milioni di finanziamenti solo per gli espropri che l'Ue, però, potrebbe considerare aiuti di Stato

sono ostacoli urbanistici e ambientali tali da vietare la nuova pista. Continua a mancare tutto il resto, però. Mancano soprattutto i finanziamenti pubblici e non ci sono non solo perché il ministro Toninelli è recalcitrante, ma perché anche volendo sarebbe impossibile utilizzarli per Firenze. Tutt'al più, ha fatto sapere il ministro, i 150 milioni di euro richiesti potrebbero essere concessi in cambio di azioni, proposta che ha fatto inorridire il presidente della società di gestione dello scalo fiorentino, il renzianissimo Marco Carrai.

In base al Contratto di programma tra l'Enac-Ente dell'aviazione civile e la società dell'Aeroporto fiorentino (Contratto peraltro mai approvato né dal ministero dei Trasporti né dal Tesoro), lo Stato dovrebbe sborsare circa 70 milioni di euro

solo per consentire gli espropri necessari alla nuova pista. È stato chiesto dal governo italiano il parere dell'Europa ed è scontato che l'Europa blocchi la faccenda considerandola un aiuto fornito da uno Stato a una società privata. Non è finita, perché per legge è vietata l'erogazione di fondi pubblici a favore di un sistema aeroportuale con più di 5 milioni di passeggeri l'anno. E il sistema controllato dalla società di Eurnekian supera abbondantemente questa soglia: nel 2017 nell'aeroporto di Firenze sono transitati 2 milioni e 600 mila passeggeri

a cui vanno aggiunti i 5 milioni e 200 mila dell'aeroporto di Pisa che dipende dalla stessa società di gestione di Firenze e con Firenze costituisce un unico polo aeroportuale.

QUATTRO ANNI FA, alla vigilia delle elezioni regionali, la gestione pubblica e inutile dello scalo di Pisa fu tramutata in gestione privata grazie alla cessione a Eurnekian delle quote possedute dalla Regione Toscana decisa a sorpresa dal presidente, Enrico Rossi. Fino a quel momento Rossi si era sempre dichiarato favorevole alla proprietà pubblica dell'aeroporto pisano; il cambio di posizione gli assicurò la ricandidatura a governatore nelle liste Pd con il sostegno di Renzi. Il controllo di Pisa era fondamentale per Firenze: senza Pisa non avrebbe mai potuto ambire alla classificazione di aeroporto strategico del Centro Italia e ai finanziamenti connessi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

5 Milioni di passeggeri all'anno: oltre questo numero per legge non si possono attribuire fondi pubblici agli aeroporti

8 Milioni circa: i passeggeri transitati nel 2017 nell'aeroporto di Firenze e di Pisa controllati da Eurnekian

365 Milioni di euro: è quanto costerebbe l'adeguamento della struttura di Peretola





Lo scalo Un sit-in del 2017 in favore della pista dell'aeroporto di Peretola *Ansa*