

NETWORK

ACCEDI ABBONATI

L'Espresso

Consiglia { 192

Tweet { 9

Pinterest 0

g+1 { 3

Email

INFRASTRUTTURE

Toscana, è guerra di aeroporti tra Pisa e Firenze

Fino a ieri alleate nella creazione di un unico scalo, oggi le due città sono in rotta di collisione. Il motivo? Il rilancio dell'aeroporto del capoluogo, incoraggiato anche dal governatore Rossi, finirebbe per danneggiare Pisa. E così, si è aperta una resa dei conti anche all'interno del Pd regionale

DI PAOLA PILATI

29 maggio 2014

FACEBOOK

TWITTER

PINTEREST

GOOGLE+

EMAIL

attaglia politica all'interno del Pd e una battaglia legale tra amministratori locali e governatore nella regione di Matteo Renzi: il fondo, gli interessi economici di un privato, il tycoon argentino Eduardo Eurnekian, intenzionato a diventare il padrone degli aeroporti della Toscana.

«Ebbbero questi tre condimenti a rendere piccante qualsiasi privatizzazione, figuriamoci questa che vede protagoniste due città tanto a orgoglio di campanile ne hanno da vendere: Pisa e Firenze, fino a ieri alleate sull'idea di fare un unico sistema aeroportuale, oggi in rotta di collisione per un fatto che brucia come uno sfregio, e che si può riassumere con un prosaico: "ci volete le scarpe", rivolto dal sindaco della città della torre pendente agli inquilini di Palazzo Vecchio e a Marco Carrai, presidente dell'aeroporto fiorentino e plenipotenziario di Renzi con il mondo degli affari.

«I fatti. Firenze vuole rilanciare il proprio aeroporto, e ciò niente di male. Ma dall'idea iniziale, che avrebbe conservato a Pisa il ruolo di scalo per i voli low cost, e valorizzato quello di Firenze come "hub aeroportuale", improvvisamente la società presieduta da Carrai passa a un nuovo disegno: far crescere un aeroporto con attrezzature e caratteristiche tecniche tali che non possono non danneggiare quello di Pisa, finora il più importante della regione. Per di più in questo progetto Firenze ha un alleato di peso, il governatore Enrico Rossi il quale - come Regione Toscana - è azionista pure dell'aeroporto di Pisa, e non si oppone al "tradimento".

«L'operazione ora in corso da parte di Rossi punta a vendere un pacchetto del 12 per cento (sul suo 100 per cento totale) della Sat, la società di gestione dell'aeroporto pisano Galileo Galilei. L'acquirente è Eduardo Eurnekian che ha appena conquistato Firenze, e che sull'aeroporto di Pisa ha lanciato un'offerta alla quale gli altri azionisti pubblici, il comune e la provincia, fanno resistenza.

«L'idea di Rossi avrebbe due effetti: primo, agevolare la riuscita dell'Opa a dispetto degli altri soci. Secondo: portare Pisa sotto lo stesso ombrello che ha appena conquistato Firenze, ne ridurrebbe la competitività e quindi la capacità di reagire. E spianerebbe la strada al sorpasso da parte del capoluogo toscano, il business aeroportuale.

«La tesi con cui il primo cittadino pisano Marco Filippeschi, Pd, per niente intimidito dal fatto di appartenere entrambi alla stessa famiglia politica, spara a palle incatenate contro Rossi. Dal

VEDI ANCHE:



Enrico Rossi: "Sugli aeroporti faccio solo gli interessi della Toscana"

Il governatore della Toscana risponde alle critiche di chi lo accusa di parteggiare troppo per lo sviluppo dello scalo di Firenze a scapito di quello di Pisa. "In questa vicenda abbiamo nulla da nascondere. Per gli interessi della regione vengono prima di tutto il resto"

ne sono partite: una diffida al governatore su qualsiasi vendita di azioni, visto che c'è un patto di sindacato che vincola gli scali nella Sat (la rottura del quale imporrebbe una penale di 35 milioni alla Regione); una denuncia anche sulla procedura: è possibile che una decisione così delicata come la privatizzazione dell'aeroporto non abbia il voto dell'assemblea regionale? Si tocca un punto debole della manovra di Rossi.

Libera per la vendita, infatti, era pronta per essere votata dall'assemblea regionale il 28 maggio. All'ultimo momento, la decisione è stata cancellata: non ci sarebbe stata, pare, la maggioranza per il via libera. E allora? Allora Rossi sceglie una via atipica. Far approvare la vendita dalla giunta, in una delle prossime riunioni.

Il caso di Vespucci (l'aeroporto fiorentino) su Galilei (il nome di quello pisano) dipende da 400 metri di asfalto e la richiesta di finanziamento pubblico di almeno 120 milioni. I 400 metri sono quelli che servono ad allungare la nuova pista, inizialmente di 2.000 metri, per attirare aerei più grandi, e dunque drenare traffico da Pisa. A scoprire le carte è il Master Plan di Firenze del 2013: con una pista più lunga di quella prevista inizialmente Carrai punta a conquistare 6 milioni di passeggeri e attirare i voli low cost, proprio quelli che fanno il core business di Pisa. L'Enac, l'ente che controlla il settore, a sorpresa si dichiara d'accordo e il suo presidente Vito Riggio.

È bufera. Le proiezioni sugli effetti del nuovo piano raggelano tutti. Se oggi Pisa ha 4,5 milioni di passeggeri e Firenze 2,5 milioni, lo scenario al 2029 potrebbe essere completamente rovesciato. Con la pista da soli due chilometri Pisa continuerebbe la sua crescita, fermandosi a 6,4 milioni di passeggeri (più 43 per cento), mentre Firenze raddoppierebbe a 4,3 milioni. Con la pista di 4 chilometri Pisa rimarrebbe inchiodata più o meno ai valori di oggi (4,7 milioni di passeggeri), mentre Firenze decollerebbe raggiungendo i 6 milioni.

In tutto, suonano come un campanello d'allarme i 120 milioni di finanziamento pubblico che si chiedono per il progetto. Ma se ragionano a Pisa, noi abbiamo sostenuto la crescita del nostro aeroporto con le nostre forze, e voi andate a battere cassa? E se faranno poi i progetti appena avviati per lo sviluppo dell'aeroporto, i denari per il nuovo shuttle di collegamento città-aeroporto, se le previsioni del traffico cambiano con il rafforzamento del concorrente? Un disastro.

Giustifica Enrico Rossi il suo appoggio a tutto questo? «Grazie al lavoro fatto in questa legislatura una società industriale di gestione di aeroporti si è fatta avanti disposta ad investire oltre 150 milioni, a costituire un'unica società tra i due scali, per far nascere così il polo degli aeroporti della Toscana. Non possiamo permettere di perdere questa occasione. La Toscana per noi è un filo sopra degli interessi di Pisa e Firenze, due città che hanno nulla da perdere da questo gioco al rialzo», dichiara il governatore.

Fin dall'inizio, all'inizio di quest'anno, a sostenere le ambizioni di Firenze è sceso in campo un acquirente privato, Corporacion Aeronautica Italia, la società che fa capo all'argentino Eurnekian, che compra azioni di entrambi gli aeroporti, lancia subito un'offerta su Pisa, dichiarando che vuole gestire tutto quanto insieme. La differenza sta nel fatto che mentre a Firenze l'offerta va in porto, a Pisa gli azionisti pubblici, come si è detto, si oppongono. Per principio, ma anche per il prezzo proposto, che è inferiore a quello che oggi è la massa critica dell'aeroporto pisano, che vale (secondo gli analisti) 1,3 volte quello di Firenze.

Per orientare il sindaco e il presidente della provincia, è anche un singolare segreto. Quello che Enrico Rossi, sempre lui, ha scritto nel rapporto commissionato alla Kpmg sul sistema aeroportuale regionale. Cosa dice questo rapporto? "L'Espresso" ha il modo di leggerlo. Ebbene, ne risulta che Firenze finirà per cannibalizzare Pisa, e che l'interesse alla fusione dei due scali si ripercuote in un vantaggio soprattutto per la prima. Nel 2024, secondo Kpmg, la crescita del margine operativo del Vespucci in ipotesi "stand alone" sarebbe del 34 per cento, mentre nello scenario "holding unica" salirebbe al 40; per Pisa la crescita del margine operativo restando da sola sarebbe del 25 per cento, fusa con Firenze, migliorerebbe di poco, al 28 per cento. Insomma, avrebbe più valore - la sua autonomia e molti clienti - che da guadagnare. La battaglia continua.