



■ AEROPORTI

SI FONDONO PISA E FIRENZE CON QUALCHE CREPA

DI FERDINANDO SEMBOLONI

Le linee guida per la fusione e per il piano di sviluppo degli aeroporti di Pisa e Firenze, dove è prevista la nuova pista lunga 2.400 metri, sono state approvate dai rispettivi consigli di amministrazione il 15 e 16 ottobre. È fatta, sarebbe la conclusione logica. Ma non è così perché i due consiglieri Angela Nobile e Francesco Barachini, rappresentanti in Sat, la società che gestisce l'aeroporto pisano, del Comune e della Provincia di Pisa dopo aver votato a favore, hanno dichiarato che il loro era un giudizio critico, e che si riservano di decidere in sede di votazione sul progetto di fusione che gli argentini di Corporacion America, che detengono la maggioranza nei due aeroporti, vorrebbero approvare definitivamente entro la metà del 2015. Marco Filippeschi sindaco, e presidente della Provincia di Pisa, ribadisce la posizione dei due consiglieri, sostenendo la pista di 2mila metri a Firenze, come deciso dalla Regione. I due aeroporti sono stati classificati come strategici nel piano nazionale approvato lo scorso 30 settembre, a condizione che formino, attraverso la fusione, un sistema integrato. Questo permetterebbe il finanziamento pubblico pari al 50% per Firenze e al 25% per Pisa, ma, anche la pista di 2.400 metri per Firenze, dato che in questo caso la decisione finale spetta al

Le due società hanno approvato le linee guida per la fusione, ma gli accordi devono essere ancora definiti

(Comune, Provincia, Fondazione Pisa e Camera di Commercio) detengono il 34% delle azioni e quindi potrebbero

Consiglio dei ministri, anche contro il parere della Regione. Per giungere alla fusione occorrono i due terzi dei voti dell'assemblea dei soci di Sat, ma i soci pubblici di Pisa

opporsi, se rimangono uniti. In questo modo i due aeroporti non sarebbero più compresi tra quelli finanziabili, ma si metterebbero dei seri ostacoli alla realizzazione della nuova pista lunga di Peretola, giudicata troppo concorrenziale con Pisa.

Non si arriverà a tanto, ma questo è lo schieramento in campo, in base al quale si contrattano le compensazioni.

Corporacion America dimostra di avere fretta e di voler realizzare i propri piani industriali, sfruttando al massimo i finanziamenti pubblici, tra i quali ci sono i 50 milioni promessi dal Governo per Peretola, se i lavori verranno appaltati entro aprile 2015. Per ammorbidire la posizione dei pisani, Corporacion America sembrerebbe disposta ad includere nel piano di sviluppo l'assicurazione che i voli low-cost, come ad esempio Vueling presente a Peretola, saranno solo a Pisa che è base dei voli Ryanair. Dal canto suo, il presidente della Regione Enrico Rossi, che nella primavera 2015 affronterà le elezioni regionali, promette di appoggiare la realizzazione della cittadella aeroportuale con annesso centro dei congressi a Pisa.

Comunque vada, l'approvazione del nuovo piano di sviluppo di Peretola, con la pista lunga 2.400 metri, mette fuori gioco quella di 2mila metri da sempre sostenuta da Rossi: o si realizzerà la pista lunga, oppure Firenze rimane con quella attuale. Ma le pressioni finanziarie e politiche in campo sono tali che dovrebbero portare sia alla fusione che alla realizzazione della nuova pista di Peretola, che qualche ottimista ipotizza completata per il G8 previsto per il 2017.

L'opposizione alla nuova pista da parte dei comuni della Piana vede principalmente Prato schierata contro, col sindaco Matteo Biffoni che promette di continuare la battaglia per ottenere uno stop al progetto, ben sapendo che a Roma si è già deciso altrimenti.

