

GLI AEROPORTI

Corporacion si infuria con Pisa

UN SALTO indietro, si riaccendono frizioni sopite nella vicenda dell'integrazione tra gli aeroporti toscani. Pisa fa resistenza, Corporacion s'arrabbia. In vista dell'assemblea dei soci Sat sulla fusione con Firenze, il sindaco pisano Marco Filippeschi chiede al governo l'impegno a pagare metà delle spese per lo sviluppo di Peretola. E il presidente Roberto Naldi, espresso dagli argentini proprietari degli scali, perde la pazienza: «Se non procedete ci prendiamo noi tutti i poteri».

CIUTIA PAGINAV



Pisa fa resistenza, Corporacion s'arrabbia

In vista dell'assemblea dei soci Sat sulla fusione con Firenze, Filippeschi chiede al governo l'impegno a pagare metà delle spese per lo sviluppo di Peretola. E il presidente Roberto Naldi perde la pazienza: "Se non procedete ci prendiamo noi tutti i poteri"

LA PARTITA della fusione degli scali Firenze-Pisa si gioca la settimana prossima. Lunedì 9 la vota l'assemblea dei soci di Firenze, il giorno dopo quella di Pisa. Nessun problema nel primo caso. Suspence nel secondo visto che è ancora incerta la decisione del sindaco Marco Filippeschi, e quindi del Comune di Pisa, che in virtù della comune appartenenza alla categoria di soci pubblici potrebbe portarsi dietro anche la Camera di Commercio e la Fondazione Pisa. Se passerà il sì, entro maggio, ma con bilancio datato da inizio anno, nascerà la nuova società: unico presidente, due vice, unico amministratore delegato, consiglieri saliti a 15 e rappresentativi di tutti i soci. Utili distribuiti in dividendi uguali per tutti, strategie comuni, vocazione diversa dei



due scali: per i grandi numeri e i low cost quello pisano, un city airport particolarmente dedicato ai voli d'affari quello di Firenze.

Tutto ciò se Pisa dirà di sì. Ma Roberto Naldi, il presidente di Corporacion America Italia, la società che ha la maggioranza dei due scali, non aspetterà. Non rimanderà, non rinuncerà al polo aeroportuale toscano. Lo manda a dire chiaro e tondo al sindaco Filippeschi. O ci state o gli azionisti perderanno ogni potere reale, perché si farà una semplice holding, punto e basta. E la holding per la sua stessa natura assume tutti i poteri, fa e disfa senza chiedere parere ai soci i quali poco più devono fare che ratificare decisioni i già prese. Perlomeno per quanto riguarda strategie, infrastrutture, investimenti.

LA POLEMICA ILARIA CIUTI

«SONO ottimista, convinto che tutti voteranno la fusione tra le due società aeroportuali di Pisa e Firenze», esordisce Roberto Naldi, presidente di Corporacion America Italia, la società dell'argentino Eduardo Eurnekian che per 140 milioni ha comprato le azioni di maggioranza dei due scali. Mette però le mani avanti e lo dichiara anche ieri sera intervistato da RTV38. «Ma se ciò non dovesse accadere il polo aeroportuale toscano nascerà lo stesso, solo che in quel caso dovremmo strutturare la holding Corporacion America Italia passandole tutti i poteri». Significa passare alla holding «tutte le funzioni di gestione, controllo, sviluppo strategico, acquisti, direzione commerciale che sono quelle che possono garantire la gestione unica». In parole povere, il potere. Se Pisa dicesse di no alla fusione tutti gli

azionisti di Sat (la società dello scalo) rinunzierebbero a guidare qualsiasi vero processo dentro l'aeroporto. Ci penserebbe solo la holding, ai soci resterebbe un ruolo puramente operativo.

A Firenze il sì alla fusione nell'assemblea dei soci del 9 febbraio è data per scontata, lo ha già detto anche il consiglio comunale. A Pisa, il sindaco Filippeschi, che inizialmente si era fortemente opposto alla maggioranza privata ma ormai sembrava più morbido, ha chiesto, per dire di sì, un'assicurazione scritta che il governo pagherà la metà della pista parallela di Peretola. Come gli permette di fare la norma per gli aeroporti con meno di 3 milioni di passeggeri. Sarebbero 150 su 300 milioni di cui per ora c'è certezza dei 50 previsti dallo Sblocca Italia, ma gli altri dovrebbero venire in seguito, magari attraverso i fondi europei. Forse Filippeschi teme che vengano spesi per la pista i soldi del Galilei (timore che però la società unica dovrebbe di fatto superare) o che il cambio di azioni necessario alla fusione perda, senza certezza di finanziamenti, il suo equilibrio. Comunque se dicesse di no trascinandosi dietro gli altri soci pubblici (Camera di Commercio e Fondazione Pisa) che hanno insieme al Comune il 34% del capitale di Sat, salterebbe la maggioranza dei due terzi obbligatoria per la fusione.

«Meglio se arriva un impegno scritto dal governo, anche se è una procedura insolita - ribatte Naldi - Ma nessuna opera è mai partita con tutti i soldi in cassa. Già avremo 50 milioni statali e altrettanti ne metterà la società, poi verrà il resto. Ma si tratta di crederci o non crederci.

La fusione è vitale per lo sviluppo di ambedue gli scali». E senno sarà holding: «A noi spetta comunque il compito di garantire la gestione unica del Vespucci e del Galilei perché ce lo chiede il piano nazionale degli aeroporti. Auspichiamo la fusione ma se non sarà la fusione sarà la holding». E nessun rinvio, la partita si chiude il 10 febbraio. «Se si chiedessero rinvii, la risposta è no. Il successo di questa operazione dipende dal mantenimento dei tempi. Escludo qualsiasi possibilità di slittamento».

Peccato per i soci. Dice Naldi: «Se i soci pisani dicessero di no alla fusione sarebbe un'opportunità persa per tutti gli azionisti». Che con la fusione avrebbero pari dignità e pari potere decisionale dentro la nuova società unica. Mentre «se i soci pisani non aderissero non potrebbero partecipare alle decisioni strategiche compressive e sarebbe una grossa perdita dato che comunque si realizzeranno le infrastrutture e gli investimenti sia a Pisa che a Firenze».

Naldi dice anche che il successo di Pisa decretato ieri da Ryanair dà ancora più forza al progetto di polo toscano. E' una testimonianza che spinge anche l'ad del Galilei, Gina Gianì, che ha sempre taciuto sulle vicende Pisa-Firenze a prendere implicitamente posizione per una fusione che pure non nomina. «Ryanair ha dichiarato il suc-

cesso del legame con Pisa - dice -. Mi basta ricordare che quando nel 1997 iniziammo a lavorare con la compagnia molti ci criticarono dicendo che facevamo arrivare al Galilei gli aerei dei poveri. Adesso gli stessi tremano al solo pensiero che Ryanair possa andarsene. il che significa che non ci si può fermare, quando si parla di strategie che portino frutti non solo nell'immediato ma anche nel lungo periodo, alle impressioni negative iniziali. Bisogna essere capaci di guardare al futuro. Le strategie, come tali, sono sempre complicate altrimenti sarebbero mere e banali procedure senza nessuna ambizione di sviluppo. Le strategie guardano al futuro e dobbiamo essere lungimiranti». Verso un unico polo toscano, evidentemente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Il successo di questo intervento dipende dal mantenimento dei tempi. Dico no a ogni rinvio»

Il plenipotenziario di Eurnekian: «L'operazione è vitale per lo sviluppo di entrambi gli scali»

