

Aeroporto, SEL attacca Riggio e Gamberale. E a Rossi dice: "No alla fusione"

Author : Francesca Parra

Date : 24 giugno 2014



Rotto il patto di governo che ha fatto di SEL un partito di maggioranza in Regione, per il primo luglio, quando andrà al voto la variante al PIT in consiglio regionale, il voto favorevole di SEL è tutt'altro che scontato. Tutto dipenderà dalla piega che prenderà la discussione in consiglio e da come saranno recepite le osservazioni presentate alla variante urbanistica.



"Non ci sentiamo vincolati a un voto di maggioranza" sottolineano con forza **Simonetta Ghezzani**, capogruppo in consiglio comunale e **Carlo Scaramuzzino**, presidente dell'assemblea regionale di SEL, mentre illustrano il documento che l'assemblea sabato ha votato all'unanimità.

All'origine le vicende dell'aeroporto di Pisa e di Firenze e l'OPA lanciata da Corporación America con cui la holding argentina ha acquisito la maggioranza in SAT.



"Il programma di mandato Toscana democratica parla per i due scali - spiega Ghezzani - di holding a maggioranza pubblica e di un'interazione fra due scali con caratteristiche specifiche, Firenze *city airport* e Pisa scalo

internazionale, per evitare una concorrenza dannosa". Il 'no' dunque è sulle posizioni espresse e messe in pratica, fino ad oggi dalla Giunta Rossi, che ha portato alla privatizzazione di SAT e sottratto la discussione al consiglio regionale.

La partita, dice Carlo Scaramuzzino "è stata falsata dalla presenza di personaggi in questa vicenda tutt'altro che imparziali". L'accusa è diretta e senza mezzi termini **a Vito Riggio, presidente di Enac e a Vito Gamberale, alla guida del fondo di investimento F2i** che ha ceduto le sue quote di ADF agli argentini: "Dalla Sicilia alla Toscana, passando per Genova - dice Carlo Scaramuzzino - Riggio ha dimostrato di essere un uomo di Eurnekian, seguendo le sue iniziative".

E che Riggio abbia visto con favore l'arrivo di Corporación America - "Questo è un gruppo vero, che sa gestire aeroporti in maniera manageriale², dichiarò già tre anni fa - e che sia favorevole a una pista da 2400 metri non è certo un mistero. Una pista che il PIT prevede al momento di 2000 metri ma per cui in molti si aspettano un intervento dall'alto per il suo ulteriore allungamento.

"Vito Gamberale - prosegue Scaramuzzino - era presente come [scritto anche dal Secolo XIX](#) nella delegazione socialista che ha preso parte alle trattative per la creazione del Governo Renzi. Socialista è Riccardo Nencini, vice Ministro alle Infrastrutture e favorevole alla pista da 2400 metri di Peretola".

Affermazione che si colloca sulla scia di quanto scriveva [Giorgio Meletti il 3 marzo su il Fatto Quotidiano](#): "Nessuno dice perché Gamberale, impegnato da anni nella costruzione di un polo aeroportuale, ha venduto le azioni dello scalo di Peretola. Ma autorevoli testimoni parlano di pressioni molto forti per dare spazio all'amico argentino e convincere Gamberale ad accettare la spartizione del mercato".

A non piacere a SEL è l'affermazione di Enrico Rossi: "Finalmente la politica è fuori dagli scali aeroportuali". "Noi crediamo - dice Simonetta Ghezzani - che la politica debba occuparsi delle infrastrutture". Infrastrutture che molto hanno a che fare con il governo del territorio.

L'approvazione del PIT riguarda del resto non solo la lunghezza della pista di Peretola ma l'intero Parco della Piana. L'idea che resta valida, spiega il documento di SEL, è che questa vada preservata da una possibile cementificazione e da un'opera, l'allungamento della pista di Peretola, tutt'altro che scontata nella sua realizzazione.

Due i grandi scaglioni di criticità. Il primo, spiegano, è che la piana "non può contenere tutto: pista, Parco, Oasi WWF e inceneritore. Il PIT dovrà vedere nel suo complesso tutte le opere contestualmente alla presenza della Piana". Il secondo è l'area in cui sorge. Un'area acquitrinosa spiega Scaramuzzino, "in cui si coinvolgono le acque che provengono dai monti. Per realizzare la pista sarà necessario, come ha spiegato il presidente del Consorzio di bonifica, rivedere completamente il sistema di irrigimentazione delle acque con la costruzione di un canale di circa 3 km, come il nostro scolmatore. Ad essere rifatto dovrà poi essere lo svincolo autostradale di Sesto Fiorentino".

Oltre al rischio ambientale a preoccupare SEL rispetto all'ampliamento alla pista di Peretola è da un lato il rischio speculativo e dall'altro la fretta, per cui la si vorrebbe pronta per il G7 che si terrà a Firenze nel 2017. Fretta che rischia azzerare i controlli.

A pesare inoltre è l'assenza di un piano industriale che delinei le prospettive di sviluppo dello scalo pisano. "Riteniamo - scrive SEL - che le logiche del profitto porteranno a sacrificare un polo rispetto all'altro". Fra le preoccupazioni quella per la quantità e la qualità dei posti di lavoro, non solo di Pisa ma anche di Firenze, "poiché sappiamo che il lavoro è spesso il primo fattore che si colpisce per incrementare gli utili".

Nessuna fusione dunque dice SEL fra i due scali dovrà essere concessa. Un no ancora possibile finché i soci pubblici manterranno una quota complessiva del 34%. Domani intanto l'OPA si riapre fino al primo luglio, segno che Corporación America non ritiene chiusa la partita per ottenere il 70% delle azioni di SAT.