



Fate largo all'aeroporto

Troppo vicino alle aree di Castello e del possibile stadio della Fiorentina. Ma il nuovo scalo s'ha da fare. Perché così vuole il giglio magico di Renzi

di **Gianfrancesco Turano**

SOLDI E AFFARI A FIRENZE SONO più segreti di un conto svizzero e di una fiduciaria panamense. È così da quando i banchieri di Ponte Vecchio finanziavano i monarchi d'Europa. Per riportare in evidenza la storia sommersa dell'aeroporto fiorentino c'è voluto un imprenditore della Sicilia "babbà", il loquace siracusano Gianluca Gemelli, con le sue telefonate alla compagna ed ex ministro Federica Guidi.

Senza il passaggio dalla ribalta della cronaca giudiziaria, nessuno oltre i confini della città dei Medici avrebbe fatto

caso all'incontro segreto dello scorso 3 marzo a Palazzo Vecchio fra il premier Matteo Renzi e il suo ex vicesindaco e successore alla guida del Comune, Dario Nardella. Alla riunione erano presenti anche due elementi di spicco del cerchio magico gigliato cioè Luca Lotti, sottosegretario alla Presidenza del consiglio, e Marco Carrai, ministro-ombra degli affari economici renziani e uomo dai vari incarichi. Fra questi, la presidenza di Toscana Aeroporti, la società quotata che dal primo giugno 2015 gestisce le aerostazioni intitolate ad Amerigo Vespucci (Firenze-Peretola) e a Galileo Galilei (Pisa).

L'incontro di Palazzo Vecchio, rivelato dal Corriere fiorentino, era incentrato sulle grandi opere in città. In particolare, sulle tre principali: la nuova pista del Vespucci, lo snodo dell'alta velocità ferroviaria e la tramvia.

Cifre alla mano, Peretola è l'investimento più basso dei tre: 300 milioni di euro. Metà è a carico del contribuente. L'altra metà dovrebbe essere versata dal socio privato che controlla Toscana Aeroporti (51,3 per cento), l'armeno-argentino di lunghe frequentazioni italiane Eduardo Eurnekian, che gestisce oltre 50 aeroporti nel mondo con la sua Corporación América.

Nella tempistica a breve termine della politica Peretola prometteva di essere l'opera più redditizia sotto il profilo mediatico. Rottamata la vecchia pista, per il G8 del 2017 Renzi avrebbe accolto i leader mondiali a due passi da casa senza dovere dirottare su Pisa l'Air Force One o il suo stesso Airbus nuovo di fabbrica.

Per raggiungere l'obiettivo nulla è rimasto intentato. Il Vespucci, al sedicesimo posto della classifica per traffico con 2,4 milioni di passeggeri nel 2015, è stato inserito fra le 12 aerostazioni di particolare rilevanza strategica.

Questo è accaduto nonostante sia un'infrastruttura fra le più problematiche del settore. La pista attuale è unidirezionale con decolli e atterraggi in direzione nord-sud, in asse con i venti prevalenti. La traccia, dopo vari interventi negli ultimi trent'anni, non può essere ulteriormente allungata perché è stretta fra monte Morello a nord e l'autostrada a sud. La nuova pista deve quindi sorgere su una direttrice est-ovest, in pianura ma con problemi di venti perpendicolari e turbolenze.

L'Enac, l'ente di controllo dell'aviazione civile presieduto da Vito Riggio, la voleva di 2400 metri. Il piano territoriale del governatore Rossi ha sdoganato solo 2000 metri per non entrare in conflitto con lo sviluppo urbanistico della piana e dell'area di Castello.

Negli ultimi quattro mesi c'è stata una lotta sorda fra interessi in conflitto. A dicembre l'esecutivo ha dovuto riti-

IN OGNI CASO NON POTRÀ ESSERE PRONTO PER IL G8 DEL 2017 COME VOLEVA IL PREMIER. PER ACCOGLIERE I GRANDI DEL MONDO NELLA SUA CITTÀ

rare dalla legge di stabilità un emendamento ad Florentiam che evitava a Peretola la valutazione di impatto ambientale in quanto aeroporto di interesse nazionale.

Marzo è stato vissuto pericolosamente su tutto il fronte delle infrastrutture fiorentine. Dopo la riunione a Palazzo Vecchio, il giorno 10 ci sono stati rinvii a giudizio per l'alta velocità. Il giorno dopo, la Procura ha sequestrato il cantiere della linea 2 della tramvia, dove ci sono problemi con le terre da smaltire, come per la stazione Tav, e dove a novembre 2015 era precipitata in strada una trivella da 100 tonnellate, miracolosamente senza danni alle persone. La linea 2, affidata alla Fincosit di Vito Gamberale (ex F2i) e Massimo Sarmi (ex Poste), è quella che dovrebbe collegare l'aeroporto di Peretola con la nuova stazione dell'Alta velocità.

Il 31 marzo la conferenza Stato-Regioni ha dato un sostanziale via libera all'aeroporto. L'ok definitivo dovrebbe arrivare a metà maggio ma la nuova pista sarà completata nel 2018, fuori tempo per il G7 che forse si terrà a Taormina o a Milano.

La parola spetta ora al ministero dell'Ambiente, retto da Gian Luca Galletti (Ncd). Il bolognese Galletti è uno dei protagonisti dello scontro di campanile intorno all'aeroporto. Carrai nega ogni disaccordo e parla di "splendida collaborazione". Ma pochi mesi fa il ministro si era chiesto se avesse senso che Bologna e Firenze, collegate in 39 minuti dall'alta velocità, avessero due fiere e due aeroporti. Il ballon d'essai di Riggio su una fusione di Aeroporti Toscani con Aeroporto Marconi, anch'essa quotata, è stato accolto in modo gelido dallo stesso Carrai.

A volere estendere l'ambito dei conflitti potenziali si può ricordare che fra toscani ed emiliani ci sono parecchi intrecci politici e imprenditoriali. Al ministero delle Infrastrutture il reggiano Graziano Delrio ha come vice Riccardo Nencini, fiorentino del Mugello e tifoso della nuova pista. La zona di Firenze Castello, che era in mano alla Fondiaria di Salvatore Ligresti, è oggi nel portafoglio di Unipol, con sede in via Stalingrado a Bologna.

L'aspetto più ironico degli appalti fiorentini è che Matteo Renzi, primo fiorentino di nascita in una famiglia del contado, rimane un parvenu per i fiorentini intra moenia, salvo il rispetto dovuto a un presidente del Consiglio.

Marco Carrai.
In alto: una veduta aerea dell'aeroporto Amerigo Vespucci

Quando papà Renzi distribuiva giornali nelle edicole della provincia, papà Mazzei, Lapo di nome come l'amico di Dante, esercitava i suoi qua- ➤



Foto: M. Sestini, C. Carmo - Imagoeconomica



rant'anni da gran maestro della finanza locale amministrando la Cassa di risparmio di Firenze (Carifi) e passando indenne da tempeste giudiziarie come quella del 1994, finché la banca è finita sotto l'ombrello di Intesa San Paolo.

Il figlio di Lapo, Jacopo Mazzei, è cugino di Bini Smaghi, di nome Lorenzo come il Magnifico e rappresentante italiano nel comitato esecutivo della Bce.

Mazzei junior ha ereditato senza colpo ferire la presidenza della fondazione (Ente Cassa di Firenze) azionista della banca (10 per cento) e di Toscana Aeroporti con il 6,6 per cento, oltre che della stessa Intesa (3,4 per cento). È rimasto in carica fino al 2013, quando non è riuscito a ottenere un terzo mandato ad personam e si è dovuto accontentare di restare semplice socio.

Anche l'attuale consigliere dell'Ente Carifi Marchino Carrai viene da lontano, per gli standard del metro fiorentino. È di Greve in Chianti, 23 chilometri dalla madre patria. Ma è stato inserito subito nel salotto buono dell'Ente Carifi come amministratore e sa organizzare le feste. Al suo matrimonio con Francesca Campana Comparini nel settembre 2014, c'era un parterre di valore assoluto.

Oltre al premier testimone di nozze, erano invitati Franco Bernabè, Fabrizio Viola di Mps, Marco Tronchetti Provera, Fabrizio Palenzona (Unicredit e Aeroporti di Roma), Oscar Farinetti di Eataly, Carlo Cimbri di Unipol e il democrat della City londinese Davide Serra.

C'era anche Roberto Naldi, ingegnere nato e cresciuto nella Tripoli pre-Gheddafi. Naldi è il braccio operativo di Eurnekian in Italia. Insieme a Carrai ha costruito l'Opa di Corporación América sugli aeroporti di Pisa e Firenze senza trascurare aspetti conviviali che possono apparire stravaganti,

come di solito accade nelle opere pubbliche italiane, il piano finanziario è il punto debole della vicenda aeroporto. Il socio privato Corporación América ha lasciato intendere per vie ufficiose che i suoi 150 milioni di euro saranno raccolti attraverso l'emissione di un bond. È il marchio della casa. Nella sua lunga carriera Eurnekian ha piazzato obbligazioni per centinaia di milioni. Non è sempre andata benissimo. Quattro anni fa, il governo di Buenos Aires è entrato nel capitale della società argentina di Eurnekian per recuperare oltre 200 milioni di dollari di canoni arretrati.

Eurnekian non ha figli ma si fa rappresentare in Aeroporti Toscani dal nipote Martin e da Ana Cristina Schirinian, altra esponente della diaspora armena con cattedra universitaria a Buenos Aires. Quando è stato coinvolto nel crac della compagnia Volare, il businessman settantatreenne si è preso un avvocato del ramo aerotrasporti, l'ex presidente di Sea Giuseppe Bonomi, ex fedelissimo di Umberto Bossi ricollocato da Bobo Maroni nella società che gestisce i terreni di Expo 2015.

La vicenda di Peretola interferisce anche con altri interventi urbanistici sulla città. Uno è il nuovo stadio tanto voluto dai Della Valle e dai loro alleati, i fratelli Saverio e Paolo Panerai (gruppo Class), soci di Eurnekian nell'aeroporto di Trapani.

L'area scelta con il Comune per il nuovo impianto è quella del Mercafir, i mercati che sarebbero a loro volta spostati all'Osmannoro. Ma il Mercafir è a un chilometro dal Vespucci, circa. Sul circa è in corso una valutazione righele alla mano perché la legge vieta di costruire stadi a meno di un chilometro da una pista aeroportuale.

Il nuovo stadio rischia quindi di finire in fuorigioco di centimetri. Per dirimere la questione ci vorrà un guardalinee di quelli bravi. ■

Eduardo Eurnekian,
gestore dell'aeroporto.
In alto il sindaco di
Firenze **Dario Nardella**

