

SBLOCCA ITALIA

# Renzi trova i soldi per lo scalo di Firenze Che cambia verso

LA NUOVA PISTA ENTRA NELLA LISTA DELLE OPERE FINANZIATE INTANTO VIENE RUOTATA PER MANDARE IL RUMORE SU PRATO

di **Giorgio Meletti**

**N**on è vero che l'elenco delle opere pubbliche che il premier Matteo Renzi vuole accelerare con il prossimo venturo decreto Sblocca Italia è la solita roba vecchia che i governi rimasticano dai tempi della famosa Legge Obiettivo di Pietro Lunardi (2002, governo Berlusconi). Almeno una novità c'è, ed è la nuova pista dell'aeroporto fiorentino di Peretola.

**IN UNA DELLE SLIDE** pubblicate sul sito internet del governo, la nuova pista è indicata tra le opere già finanziate, bisognose solo di un atto di "sburocratizzazione" per vedere scatenata l'alacre attività dei cantieri. La pista, il cui costo (dichiaratamente già finanziato) è indicato in 280 milioni, è da decenni in cima alla lista dei desideri dei fiorentini di ogni colore politico. Poco importa che in realtà nessuno abbia mai finanziato neanche un euro di quei 280 milioni. L'inserimento nella slide presidenziale vale più di un decreto in Gazzetta Ufficiale. È una promessa: Firenze avrà la sua pista, e lo Stato finanzierà almeno la metà del costo.

Non a caso la settimana scorsa Roberto Naldi, capo (fiorentino) italiano di Corporacion America (la holding facente capo all'argentino Eduardo Eurnekian che ha appena acquisito il controllo dei due aeroporti toscani di Firenze e di Pisa), ha fatto a Roma il cosiddetto giro delle sette chiese, manifestando ai vertici dell'Enac (l'ente che vi-

gila sul volo) e della neonata Authority dei Trasporti la fretta indavolata di partire con la nuova pista. Anche lui evidentemente ha fatto una promessa ai suoi vecchi amici Renzi e Marco Carrai: Firenze avrà un aeroporto degno di accogliere i potenti della terra in occasione del G7 di fine 2017. Naldi si è già impegnato pubblicamente: "Per fine 2017 la nuova pista sarà pronta".

I nodi si scioglieranno a settembre. Carrai, nella sua qualità di presidente di Adf, la società che gestisce lo scalo di Peretola, sottoporrà al presidente dell'Enac Vito Riggio (vecchio amico e sostenitore di Eurnekian) il cosiddetto *masterplan*, comprendente i piani di sviluppo e le nuove infrastrutture. Riggio approverà. Nel frattempo il ministro delle Infrastrutture, Maurizio Lupi, avrà accelerato l'approvazione del nuovo piano nazionale degli aeroporti redatto dal suo consulente Giuseppe Bonomi (ex presidente Alitalia in quota Lega e anche lui vecchio amico di Eurnekian e Naldi): il piano dirà che in Italia ci sono troppi aeroporti, come lo stesso Riggio non si stanca mai di ripetere, ma che Firenze, pur essendo ben servita dagli scali di Pisa e Bologna (quest'ultimo a mezz'ora di treno da piazza della Signoria), fa eccezione e ha diritto a un bell'aeroporto nuovo di zecca a finanziamento statale.

Tutto ciò in tempo per inserire nella legge di stabilità 2015 (la vecchia finanziaria), insieme al cocktail ormai inevitabile di nuove tasse e nuovi tagli, il finanziamento statale per l'aero-

porto fiorentino.

Un solo ostacolo si frappone in questo percorso virtuoso, ed è il problema della lunghezza della nuova pista. Per una serie di ragioni storiche e geografiche, l'attuale pista di Peretola è lunga poco più di 1600 metri, e consente atterraggi e decolli solo di aerei piccoli. Una lunghezza minimamente decente per la nuova striscia di asfalto è quella indicata da Naldi e dallo stesso Riggio: 2400 metri.

Ma due settimane fa il governatore della Toscana, Enrico Rossi, ha fatto approvare dall'assemblea regionale il cosiddetto Pit, piano territoriale "per il parco agricolo della piana Firenze-Prato e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze". Per tenere insieme "due oggetti potenzialmente antitetici", appunto un parco agricolo e un aeroporto, la decisione è stata che la pista non dovrà superare i 2 mila metri di lunghezza. Una misura insufficiente a sviluppare il traffico con gli aerei più utilizzati per il trasporto dei passeggeri.

**L'ENAC HA GIÀ FATTO** sapere che la lunghezza delle piste è competenza sua e non della Regione, e il conflitto è già pronto a esplodere. La versione lunga della pista invaderebbe in modo più pesante una zona a parco naturale del comune di Sesto Fiorentino, e soprattutto andrebbe a moltiplicare l'inquinamento acustico sulle case di Prato, che sono vicine all'estremità ovest della pista. Con grande imbarazzo del neoeletto sindaco Matteo Biffoni, renziano di ferro. Certo, mai renziano

quanto il sindaco di Firenze Dario Nardella, sostenitore a spada tratta della nuova pista, soprattutto da quando ha "cambiato verso". La vecchia è orientata nord-sud. La nuova è est-ovest. E come nota il consigliere comunale di Firenze Angelo Bassi (renziano di Peretola), cambia verso alla pista "garantirebbe una nuova vita per i quartieri di Peretola, Brozzi e Quaracchi", che subiscono da anni "l'impatto devastante di decolli e atterraggi degli aerei". Adesso l'impatto devastante cambia verso verso Sesto Fiorentino e Prato, perché è già deciso che gli aerei atterreranno e decolleranno sempre dalla parte est, per non disturbare i concittadini del premier che finanzia la nuova pista.

*Twitter@giorgiomeletti*





L'aeroporto Peretola di Firenze Ansa

**ENRICO ROSSI**

Il governatore ha approvato per Peretola  
una nuova pista da 2000 metri  
Per gli amici del premier è troppo corta



**MARCO CARRAI**

Il presidente della società aeroportuale  
stringe i tempi sul piano di sviluppo per  
arrivare in tempo alla legge di Stabilità