Il grande affare dell'aeroporto di FiRenzi

Il governo considera «strategica» la seconda pista del capoluogo toscano E lascia invece senza soldi i cantieri dell'autostrada Civitavecchia-Livorno

Paolo Zappitelli
p.zappitelli@iltempo.it

Una nuova pista, contestatissima, all'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze, un imprenditore molto amico di Matteo Renzi, Marco Carrai, che della società proprietaria dello scalo è il presidente, e una grande opera strategica – il prolungamento dell'autostrada Civitavecchia-Livorno che serve tutto il bacino turistico e merci della Maremma e dell'Argentario – improvvisamente scomparsa dai piani del governo. Al contrario invece del terminal fiorentino che ha avuto il via libera dall'esecutivo.

Sono gli ingredienti di una storia in cui si intrecciano politica, imprenditoria e soldi, tanti soldi. Oltre a una rovente rivalità di campanile. Non è un mistero che Matteo Renzi sia da sempre un grande sponsor della necessità di regalare al capoluogo toscano di una nuova pista che consentirebbe l'arrivo e la partenza di aerei più grossi e, quindi, capaci di trasportare un maggior numero di passeggeri. Un desiderio che ha trovato l'appoggio anche del presidente della Toscana Enrico Rossi che nel Piano Integrato dei Trasporti della Regione ha previsto la costruzione della seconda pista, che dovrebbe correre parallela all'autostrada che da Firenze va verso Prato e poi al mare. Ma perché costruirne un'altra? Perché quella attuale è «incastrata» tra la città, le colline e la A11 e non si può allungare. Per questo possono arrivare solo aerei medio-piccoli. E Firenze ha sempre mal sopportato questa restrizione. Il problema è che a soli 50 minuti di treno (più o meno il tempo occorrente per arrivare dall'aeroporto di Fiumicino al centro di Roma) c'è lo scalo internazionale di Pisa Galileo Galilei, con un traffico di circa 6 milioni di passeggeri. E le mire espansionistiche di Firenze hanno scatenato una vera e propria guerra fra le due città, con appelli, ricorsi al Tar e diffide incrociate. Ma non c'è solo la rivalità campanilistica ad infiammare la vicenda. In molti, anche nel Pd fiorentino, sono contrari all'idea di costruire una nuova pista. E sono invece più propensi a un'operazione che metta in sinergia i due terminal, creando un'unico polo aeroportuale ma differenziando le due strutture: voli low cost al Galileo Galilei e turismo di lusso all'Amerigo Vespucci. Progetto che consentirebbe anche di risparmiare l'investimento per la nuova pista. Nel frattempo, però, mentre le due città litigano, e mentre Renzi, da sindaco, spingeva per il terminal, (ora seguito dal suo fedelissimo e attuale primo cittadino del capolugo toscano Dario Nardella) nella vicenda è entrato l'imprenditore armeno-argentino Eduardo Eunerkian che ha comprato il 34 per cento delle azioni dell'aeroporto fiorentino e, in un complicato gioco di acquisti e cessioni in cui è entrata anche la Regione Toscana (a suo favore), ha preso anche una parte del pacchetto di controllo di quello pisano. Eunerkian non è nuovo nel settore, è considerato il re degli aeroporti, con una cinquantina di scali nel suo portafoglio. In più ha buoni rapporti con Vito Riggio presidente dell'Enac, l'Ente nazionale per l'aviazione civile. E proprio l'Enac, interpellata dalla Regione ha dato il via libera alla costruzione della seconda pista. Con soddisfazione di Marco Carrai (lo stesso accusato di aver pagato l'affitto per la casa di Renzi) e Dario Nardella, i due uomini fiorentini più vicini all'attuale premier. Ma i maligni insinuano anche altri sospetti: con la nuova pista Firenze verrebbe liberata dal traffico di atteraggio e decollo degli aerei che invece imboccherebbero un nuovo corridoio che passerebbe sopra i comuni di Prato, Sesto, Calenzano e Signa. Insomma lontano dalla città.

Quanto costerebbe la costruzione? Il governo, nel piano di opere da realizzare presentato ad agosto, ha previsto 280 milioni di euro, di cui una parte soltanto a carico dello Stato. Ma nello stesso piano, che dovrebbe essere aggiornato nel prossimo consiglio dei ministri del 29 agosto, lo Sblocca Italia, è invece scomparsa l'autostrada Civitavecchia-Livorno, opera strategica per completare il corridoio tirrenico. Poco più di 200 chilometri tra i più tormentati d'Italia, un intervento di cui si parla da quasi 40 anni, continuamente rinviata, tra polemiche, scarsità di fondi e progetti naufragati. I lavori sembravano finalmente partiti a gennaio, con il via ai cantieri per i primi 40 chilometri, da Civitavecchia fino a Tarquinia. Poi, a luglio, le prime indiscrezioni sulla mancanza di fondi. Fino alla doccia gelata di agosto: di soldi, per l'autostrada, non ce ne sono più. Meglio, per il governo, mandare avanti il nuovo aeroporto di Firenze.

La polemica
Una sinergia con Pisa eviterebbe la nuova costruzione

L'amico del premier
Carrai è presidente della società proprietaria del terminal fiorentino

La grande incompiuta
Da mezzo secolo si parla della necessità di allargare l'Aurelia

Cantieri fermi
I lavori dell'autostrada riguardano solo i primi 40 chilometri

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

280 milioni

Il costo

Sono i soldi previsti per realizzare la seconda pista dell'aeroporto di Firenze. Soldi che in parte arrive-

2018

Fine lavori

È la data che compare ancora sul sito del ministero delle Infrastrutture come chiusura dei cantieri della

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.