

## IL NODO DI PERETOLA

# L'altolà del ministro: non sprecheremo soldi pubblici

*E il consigliere regionale M5s Giannarelli rincara: «La volontà politica è fare a Firenze un city airport»*

di **ILARIA ULIVELLI**

**ALLA DISFIDA** di Peretola si aggiunge la battaglia del ministro per le Infrastrutture Toninelli che non ha digerito le dichiarazioni del presidente dell'Ente per l'aviazione civile Vito Riggio. Ieri, sulla Nazione, Riggio aveva ribadito l'indipendenza di Enac dalle scelte politiche del governo, sottolineando che qualsiasi modifica al progetto per l'ampliamento dell'aeroporto Vespucci deve passare al vaglio dell'ente da lui guidato. Insomma il governo può cambiare il masterplan, ma è l'Enac l'unico organo deputato ad approvarlo. Apriti cielo. Con un tweet Danilo Toninelli ha impallinato Riggio, tornando a parlare di Peretola. «Non accettiamo lezioni da Vito Riggio, ex politico Dc, ex parlamentare del pentapartito e amico del mio predecessore Lunardi. Uomo buono per ogni stagione e riciclato dal 2003 alla guida Enac – scrive il ministro sul social – Il governo del cambiamento userà senza sprechi i soldi pubblici sull'aeroporto di Firenze».

A chi aveva provato a interpretare le parole del ministro in semipositivo, risponde il capogruppo del M5s in Regione Giacomo Giannarelli. Spazzando i dubbi. «Non ci sono molte interpretazioni da dare, il governo sta procedendo con l'ana-

lisi costi-benefici dell'opera, per cui serviranno altri due mesi circa», spiega il consigliere. Ribadendo il concetto più volte espresso che ci sono nodi da sciogliere sia sul piano politico strategico, sia su quello amministrativo e procedurale. A Firenze per una visita all'impianto polifunzionale di Trenitalia all'Osmannoro, interviene anche il sottosegretario alle Infrastrutture Michele Dell'Orco: «La prima competenza rimane del governo: Riggio deve aspettare le decisioni, non sarà certo un ex Dc a decidere al posto del ministro», dice. Prima di aggiungere che «vogliamo rivedere il Piano nazionale degli aeroporti, incrementare Pisa e il traffico ferroviario tra Pisa e Firenze – spiega il sottosegretario – Sponderemo soldi pubblici sull'aeroporto di Firenze, ma non li sprecheremo. Faremo una seria analisi costi-benefici che in passato non è stata fatta: l'ultima parola comunque spetta a Toninelli». Il fatto è che se il governo si prenderà altri due mesi di tempo per valutare il masterplan del Vespucci e sottoporlo a revisione, rischierà di andare a sbattere con i tempi della conferenza dei servizi che, cominciata venerdì scorso, entro 60 giorni, come prevede la nuova legge Madia, dovrà concludersi con un verdetto a maggioranza che avrà carattere decisorio: significa che con l'ok si potrà cominciare a costruire.

«Questo lo vedremo – dice Giannarelli – Perché sul piano politico si sta perseguendo la strada che l'unico aeroporto strategico per la Toscana diventi Pisa: ci sono spazi non sfruttati dell'aeroporto militare da utilizzare per un ampliamento del Galilei che consenta di superare la soglia degli 8 milioni di passeggeri all'anno». E Firenze? «Si sta lavorando perché l'indirizzo politico si trasformi in concretezza – spiega il consigliere regionale pentastellato Giannarelli – Dovrà essere messo in sicurezza per diventare un city airport da due milioni di passeggeri all'anno. Abbiamo bisogno di più turisti per la Toscana e non solo per Firenze, la ricchezza non dev'essere concentrata ma distribuita: consideriamo un fallimento il fatto che Pisa sia il secondo aeroporto italiano per numero di noleggi auto, la dimostrazione che chi atterra scappa perché le nostre città sono sporche e tenute male». Resta da sciogliere un nodo sull'iter procedurale? «Sicuramente, quando è stata convocata la conferenza dei servizi il ministro Toninelli neppure lo sapeva – dice Giannarelli – Poi ci sono altre questioni che non tornano: dalla non conformità del masterplan con gli strumenti urbanistici dei Comuni di Firenze e Sesto, lo spostamento del lago di Peretola, i piani di rischio idraulico e di sorvolo».