

**OK DALLA CONFERENZA DEI SERVIZI**

# Da Roma arriva il via libera al nuovo aeroporto di Firenze

**Contro l'hub caro a Renzi e Carrai diversi sindaci, la Cgil Toscana e gli ambientalisti** **Toninelli accenna alla possibilità di dirottare i fondi sul vicino scalo Galilei di Pisa**

RICCARDO CHIARI  
 Firenze

■ Il nuovo aeroporto intercontinentale fiorentino caro a Carrai&Renzi (e Rossi) ottiene il via libera dalla Conferenza dei servizi, grazie al consueto gioco delle tre carte del M5S e al ribadito placet della Lega. La luce verde al masterplan della grandissima opera, incuneata in un'area densamente antropizzata già con seri, comprovati problemi ambientali e sanitari, è arrivata nonostante l'opposizione delle amministrazioni più colpite dagli effetti collaterali del progetto di una nuova pista di 2.400 metri parallela all'autostrada A11 Firenze-Mare, e di un grande hub aeroportuale nuovo di zecca.

Il giudizio negativo va da Sesto Fiorentino, che difende, fra le tante, il futuro a rischio del Polo universitario scientifico in cui studiano e lavorano migliaia di persone, alla confinante Campi Bisenzio, fino a Prato. E ancora Calenzano, Poggio a Caiano e Carmignano. Una motivata contrarietà che si allarga alla Camera del lavoro di Firenze, alla Cgil Toscana, alla associazioni ambientaliste a partire dalla Rete per la difesa del territorio, agli Studenti di Sinistra, e alle forze politiche a sinistra del Pd. Unica eccezione l'Mdp di [Enrico Rossi](#).

Esultano invece le categorie economiche fiorentine, da Confindustria alla Camera di Commercio, da sempre in pressing a sostegno di Toscana Aeroporti, la spa privata del gruppo Eurne-

kian (Corporacion America) che oltre al Vespucci di Peretola ha comprato anche il Galilei di Pisa, con il discusso aiuto degli enti locali interessati: i comuni di Firenze e Pisa, e la [regione Toscana](#). Per loro si tratta di un semplice «adeguamento», termine che ben fotografa l'ipocrisia di proponenti e sostenitori della controrivoluzione urbanistica.

«Il sì alla nuova pista di Peretola è una pessima notizia - osservano non a caso [Tommaso Fattori](#) di Si-Toscana a Sinistra e Tommaso Grassi di Firenze riparte a Sinistra - ma la strada per la realizzazione, costosissima e dannosissima, è in salita, e solo alla fine sapremo chi avrà vinto». Già, perché restano le decine e decine di complesse prescrizioni della Valutazione di impatto ambientale, tali da rendere problematico, e nel breve periodo antieconomico, l'intero progetto.

Proprio per questo con il governo Renzi arrivarono robusti finanziamenti pubblici ad una grande opera al 90% privata: oltre ai 100 milioni messi in campo da Enac (l'Ente nazionale aviazione civile, che dipende dal ministero delle infrastrutture), arrivarono altri 50 milioni dallo «Sblocca Italia». Ora i 5 Stelle, per bocca dell'ineffabile ministro Toninelli, accennano alla possibilità di dirottare i finanziamenti sul vicino (80 chilometri) aeroporto Galilei di Pisa, storica «porta» della Toscana, e hub ben più sicuro e ambientalmente sostenibile. Ma subito Rossi replica: «Pisa non può ricevere finanziamenti perché

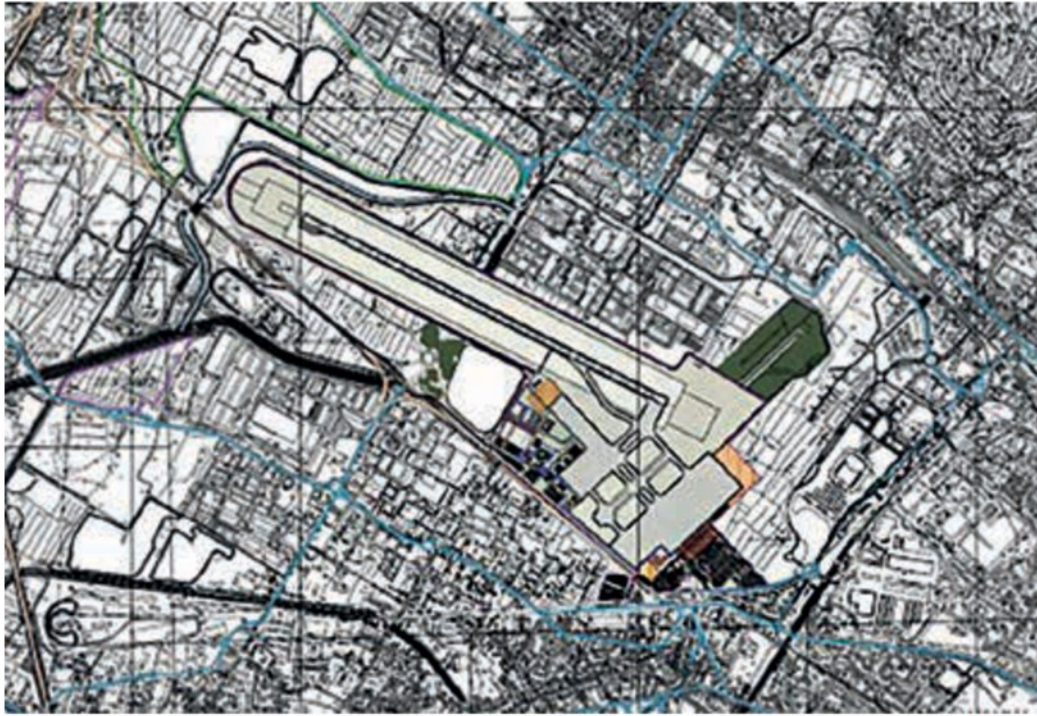
supera i 5 milioni di passeggeri, soglia dalla quale Firenze è lontana». Peraltro il sistema toscano, con 8,2 milioni di passeggeri, è già nella top five italiana, il d I G I l' con 15,5 milioni e a i e e i 2,7 milioni del Vespucci.

Solo il livore di Toscana Aeroporti ha invece accompagnato il giudizio negativo della Cgil, che con la segretaria generale fiorentina Paola Galgani, il segretario toscano Maurizio Brotini e il responsabile infrastrutturale Damiano Marrano ha osservato: «Il progetto apre moltissime criticità: dall'interruzione del collegamento fra Sesto e l'Osmannoro, al pregiudizio sullo sviluppo del Polo universitario, alla messa in discussione del Parco della Piana così come previsto dagli strumenti urbanistici di Regione e comune di Sesto, al mantenimento della vocazione produttiva e manifatturiera dell'Osmannoro». Più in generale, la Cgil insiste: «Su un'area così 'controversa' insiste una programmazione urbanistica tutt'altro che sistematica e condivisa: nuovo stadio, nuova Mercatir, Polo scientifico, Parco della Piana, nuova terza corsia autostradale dell'A11 e, appunto, il progetto del nuovo aeroporto, non possono convivere senza una visione organica». Che non c'è. Facendo risaltare una «governance» a senso unico che sconquassa i rapporti istituzionali fra enti locali. A pochi mesi dalle elezioni comunali nel 90% dell'area metropolitana fiorentina e pratese.

# 300

milioni di euro e più  
 l'investimento complessivo  
 per il progetto dell'aeroporto  
 tra soldi pubblici e privati





**Il progetto per l'aeroporto intercontinentale fiorentino**