

“Norma ad hoc anche per Carrai” Scontro sull'aeroporto di Firenze

Un emendamento salva il progetto del fedelissimo del premier

il caso
GIUSEPPE SALVAGGIULO

Beppo Grillo parla di una «manina» in azione «nottetempo» per «sistemare una faccenda» che sta a cuore al premier. Il leghista Simonetti gioca con la citazione cinematografica: «Ormai Renzi si sente il Marchese del Giglio: io so' io e voi...». Il motivo è un emendamento Pd-Ncd alla legge di stabilità che sblocca il progetto di ampliamento dell'aeroporto di Firenze cancellando tutte le procedure di valutazione ambientale, paesaggistica e urbanistica con una sorta di «autocertificazione». Una questione giuridica delicata e un affare da centinaia di milioni di euro.

L'antefatto è che la Toscana ha due aeroporti. Quello di Firenze, troppo vicino alla città e con rilevanti problemi tra cui una pista troppo piccola, registra 2,2 milioni di passeggeri l'anno. Quello di Pisa, con una logistica migliore e sospinto dalle compagnie low cost, più del doppio: 4,6 milioni (dati 2014). Quindi sia i fiorentini, sia i turisti che vanno a Firenze atterrano e decollano per lo più da Pisa. E ancor più lo farebbero con una navetta da 35-40 minuti. Invece da anni Firenze prova a boicottare Pisa, sognando di rinnovare e potenziare il proprio scalo, per riconquistare il primato e il relativo indotto economico. Ma le obiezioni erano insormontabili: ambientali, paesaggisti-

che (vicinanza al centro storico), urbanistiche (prossimità all'autostrada), economiche (concorrenza di Pisa e Bologna). La situazione si sblocca all'inizio del 2014, mentre Renzi ascende a Palazzo Chigi: il magnate argentino Eduardo Eurnekian in poche settimane compra entrambi gli aeroporti. Il Pd fiorentino (e dunque nazionale) plaude; i sindaci pisani del Pd capiscono che tutto prelude a un ridimensionamento del loro aeroporto ma vengono convinti a farsene una ragione. Sei mesi dopo, nel decreto Sblocca-Italia, il governo Renzi finanzia con 50 milioni lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze, in quanto «di interesse nazionale», ma a condizione che con Pisa ci sia una «gestione unica». Il magnate argentino unifica le due società e ne affida la gestione a Marco Carrai, uno degli uomini più legati a Renzi, al vertice con il duo Lotti-Boschi della fondazione che organizza la Leopolda.

Gli annunci fioccano: il nuo-

vo aeroporto sarà pronto per il G7 del 2017, atterreranno i Grandi della Terra. Ma nemmeno i quattrini pubblici e la fortissima volontà politica risolvono tutti i problemi. Almeno non quelli tecnici sollevati da università e Regione, che impediscono la positiva valutazione di impatto ambientale. **Un problema su tutti: manca ancora un progetto definitivo. E qui interviene l'emendamento incriminato: non serve più il progetto definitivo; bypassata la valutazione di impatto ambientale; non bisogna più avviare i privati che subiranno gli espropri dei terreni; cancellati tutti i passaggi urbanistici.**

«Non ci credo, così si potrebbe costruire la nuova pista nel centro di Firenze», commenta Marco Ponti, docente di economia dei trasporti al Politecnico di Milano. I comitati locali minacciano ricorsi. In breve l'hashtag #carrai dilaga su twitter. E apre un nuovo fronte polemico per il governo in materia di «favoritismi» e di norme «ad hoc».



BLOM UK/GETTY

50
milioni
La cifra stanziata dal governo per la nuova pista

A terra
L'aeroporto di Firenze è al centro di una polemica con comitati locali e gruppi ambientalisti

