CORRIERE FIORENTINO
Giovedì 24 Maggio, 2012

Il Rubicone di Rossi: sì alla pista parallela

Svolta per Peretola al vertice del Pd: «Sviluppo o si chiude». E poi: «Firenze ora dia un segnale»

Sull'aeroporto di Peretola si deve andare avanti verso la pista parallela «o meglio chiuderlo», ma «Firenze un segnale lo deve dare». Si è conclusa così, la riunione al gruppo Pd in Regione con i vertici del partito metropolitano e cittadino. Un incontro formalmente indetto per discutere della Conferenza programmatica dei Democratici, ma che ha segnato una svolta sulle infrastrutture fiorentine. In primis sull'aeroporto. Il governatore Enrico Rossi ha detto chiaramente: o nuova pista, o si chiude; ha lasciato intendere che la soluzione parallela — o meglio la parallela convergente, tecnicamente la 12-30 — è quella che uscirà vincente dallo studio di Enac. Ma Rossi ha anche detto che la scelta non può essere indolore per il Comune di Firenze, perché fare la nuova pista significa ripensare tutta l'area indicata come «parco della Piana». E a perderci non possono essere solo i Comuni di Sesto e Campi: verrà rivoluzionato lo sviluppo del loro territorio, e va compensato l'impatto che porterà la nuova pista nel territorio di Firenze. Una soluzione potrebbe essere l'esproprio dei terreni di proprietà di Ligresti, ora sotto sequestro per il processo di Castello. Una scelta costosa per le finanze di Palazzo Vecchio, ma necessaria: la parte di parco che si perderà con la nuova pista va recuperata.
Rossi ha paralto davanti al presidente del gruppo Pd in Regione Vittorio Bugli, al segretario regionale Andrea Manciulli, a quello metropolitano Patrizio Mecacci e a quello cittadino Lorenza Giani; c'era anche Eugenio Giani, nelle vesti di consigliere, mentre altri come Paolo Bambagioni, Daniela Lastri, Nicola Danti e Gianluca Parrini entravano e uscivano per correre alle commissioni consiliari. Il presidente della Regione non ha parlato solo di aeroporto, anzi. Perché le grandi opere devono ripartire, dice Rossi: sono «bloccate» Tav, Terza Corsia dell'A11, tramvia.
Alcune di queste lo sono per le restrittive norme regionali toscane sulle terre di scavo che, caso quasi unico in Italia, impediscono il trasporto (è il caso del tunnel dell'Alta velocità) in cave come Santa Barbara, e devono essere invece trattate come rifiuti quasi speciali (a costi più alti). Va cambiata la normativa, ha detto Rossi. Così come c'è da correre per la tramvia, ottenendo l'ultimo placet da Mps per il finanziamento dei costruttori. E anche partire, finalmente, con il progetto sulla Fortezza da Basso per rendere competitiva Firenze Fiera.
Una sorta di «dossier Firenze» che ricalca, in parte, quello presentato dal sindaco Matteo Renzi allo stesso Rossi. La parte sull'aeroporto verrà affrontata già il 5 giugno con i contrari alla pista parallela: un incontro politico organizzato dal Pd, che ha invitato il presidente della Provincia Andrea Barducci (presente anche ieri), i sindaci di Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino Adriano Chini e Gianni Gianassi, esponenti pratesi.
Ma sull'aeroporto di Peretola si gioca anche un'altra partita:, sul controllo per la governance Adf. Il Comune di Torino mette in vendita le sue quote — detenute tramite Sagat —, che potrebbero interessare al fondo F2i di Gamberale, in cui siede anche l'ex assessore regionale ai trasporti Riccardo Conti; potrebbe puntare lui alla presidenza di Adf, se i Benetton se ne andassero (al posto dell'ad Biagio Marinò potrebbe arrivare il manager Alessandro Sozzi). Ma anche la Provincia di Torino venderà il suo 5 per cento di Sagat: la Regione ha ancora a disposizione 10 milioni di euro per salire nella partecipazione in Adf, dopo il 4,8 comprato da Mps.
Marzio Fatucchi

Cinque anni (senza stop ai voli) per raggiungere il traguardo

E ora? Quando e come da Firenze si potrà decollare dalla nuova (e più lunga) pista? E cosa accadrà nel frattempo a Peretola scalo e a Adf, la società quotata in Borsa che lo gestisce? In sintesi, la risposta è che serviranno almeno cento milioni di investimento e 4-5 anni prima di avere la pista che permetterà di raddoppiare i passeggeri del Vespucci dagli attuali 2 a 4 milioni.
Arrivare alla nuova pista non sarà né semplice, né lineare, ma proviamo a ricostruire i passaggi che dovrebbero chiudere una questione di cui si parla da almeno vent'anni. Il primo passo spetta

ad Enac — l'ente statale che supervisiona gli aeroporti e che già a gennaio doveva dare la risposta sulla migliore delle varie ipotesi di nuove piste — chiamato ad ufficiliazzare il sì alla pista lunga duemila metri e parallela convergente verso l'autostrada, poi la palla passerà ad Adf e al Consiglio regionale. In un percorso parallelo, infatti, la società che ha per azionista di maggioranza il gruppo Benedetton e di cui la Regione ha acquisito il 5 per cento dovrà presentare il progetto tecnico, mentre il Consiglio regionale dovrà approvare la variante del Piano di indirizzo territoriale (Pit) della Piana, che comprende l'ampliamento dell'aeroporto e la nascita del grande parco per mitigare gli effetti ambientali del Vespucci e delle altre industrie e infrastrutture presenti nell'area; Rossi ha detto che la proposta del Pit arriverà entro l'estate in Consiglio, stesso traguardo temporale fissato da Adf per la presentazione del progetto.
Concretizzati questi due impegni, la palla passerà ai ministeri competenti — Infrastrutture, Economia e Ambiente — assieme ad Enac ed Enav, l'ente che controlla le rotte, per le valutazioni tecniche e ambientali che difficilmente dureranno meno di 12 mesi, e nel frattempo Adf dovrà trovare i soldi per finanziare l'investimento. Come ha spiegato Biagio Marinò, amministratore di Adf, la pista quasi parallela «è la sola che può giustificare un ingente investimento autofinanziato di circa 100 milioni di euro. La nuova pista deve dare valore aggiunto all'operatività, assicurando lo sviluppo dell'aeroporto e assicurando la possibilità di fare gli investimenti programmati. Le ipotesi di pista obliqua non aggiungono nulla. Inoltre la realizzazione della pista parallela consentirebbe di non interrompere l'attività dell'aeroporto». Altro passaggio, il perfezionamento di tutte le autorizzazioni, gli espropri, la definizione dei progetti esecutivi; dodici mesi prima di arrivare alla realizzazione della pista, intervento che secondo Adf potrà richiedere dai «18 ai 30 mesi».
A «fine corsa» l'attuale pista potrebbe essere dismessa per collegare il Parco della Piana all'area di Castello — dove tutto è fermo a causa dell'inchiesta per presunta corruzione che interessa i vertici di Fondiaria Sai e due ex assessori di Palazzo Vecchio — o utilizzata come bretella di rullaggio per l'aeroporto; sulla nuova potranno atterrare aerei più grandi, senza deviazioni su altri scali a causa del vento e con un rumore complessivo che non dovrebbe incidere troppo su Firenze, Sesto, Campi e Prato, con minor numero di abitanti esposti a livelli alti rispetto a oggi.
Aumenteranno poi i passeggeri, con un effetto volano sull'economia: ogni milione di passeggeri in più significa circa mille nuovi posti di lavoro e un incremento del Pil locale. Il piano nazionale prevede infatti che grazie alla nuova pista Firenze possa arrivare nel 2025 a 4/4,5 milioni di passeggeri e Pisa a 7/8, facendo della Toscana il terzo polo aeroportuale italiano. A Pisa continueranno ad arrivare i jumbo del traffico low cost, mentre Firenze potrà estendere i suoi collegamenti a tutta Europa, diventando uno scalo importante ma solo continentale.
Mauro Bonciani
RIPRODUZIONE RISERVATA