

CORRIERE FIORENTINO

Mercoledì 27 Giugno, 2012 – Prima pagina

FIRENZE© RIPRODUZIONE RISERVATA

Peretola e la Rotta Migliore di PAOLO ERMINI

Rossi ha tolto il velo che ancora avvolgeva la nuova pista di Peretola e ha consegnato il progetto al Consiglio regionale per un voto da ottenere in tempi brevi. Ora si può dire come sarà l'aeroporto di Firenze nel futuro prossimo: lo descriviamo a pagina 4. Sembra quasi incredibile, dopo anni e anni di contrapposizioni sterili e spesso strumentali, ma salvo clamorose sorprese siamo all'atto finale.

Il governatore Rossi si era troppo esposto («Ci metto la mia faccia») per cedere alle pressioni di chi avrebbe voluto lasciare lo scalo così com'è, cioè condannato alla marginalità. Il responso dell'Enac, d'altra parte, non lasciava alternative: secondo l'ente che controlla l'aviazione civile italiana solo una pista parallela all'autostrada può garantire uno sviluppo sufficiente ed adeguato, ogni altra soluzione si risolverebbe in un inutile dispendio di risorse.

La nuova pista, per la verità, non è esattamente «parallela» al tracciato autostradale, ma «parallela convergente». Vale a dire lievemente indinata. Non è una questione puramente tecnica: la scelta ha due implicazioni importanti. La prima è che così si eviterà il sorvolo di Prato: lo spostamento delle rotte più a Sud dissolve i timori per la sicurezza espressi da enti locali, partiti e semplici cittadini. La seconda implicazione è più di prospettiva: l'angolazione prevista non consentirà ulteriori allungamenti della pista. Il «paletto» dovrebbe assicurare Pisa e i dirigenti del suo aeroporto, che sospettavano un ridimensionamento del «Galilei» in parallelo con il potenziamento del «Vespucci». La strada, invece, è quella di una sinergia utile a tutti e due gli scali, che avranno vocazioni e target diversi, con quello fiorentino concepito come city airport, con un traffico soprattutto d'affari. Come chiedeva fin dalla sua campagna elettorale il sindaco Renzi.

Resta l'opposizione di alcuni sindaci della Piana, in particolare di Gianni Gianassi (Sesto). Dal punto di vista dell'inquinamento acustico, il progetto approvato dall'Enac e fatto suo da Rossi dà garanzie a tutto l'hinterland fiorentino; risolve la situazione oramai inaccettabile degli 8.000 abitanti di Quaracchi e non compromette quella dei 1.800 che vivono nelle zone più vicine alle nuove rotte, data l'altezza della quota alla quale lì voleranno gli aerei.

Quanto al Parco, di là da venire ma concepito come riserva di ossigeno per tutto il territorio, è evidente che dovrà essere ridisegnato nei suoi confini. La durezza delle polemiche sembra però sostenuta più da motivazioni politiche che dalla coerenza: per anni nei Comuni del circondario le passate amministrazioni hanno consentito di edificare in largo e in lungo (a cominciare dai grandi centri commerciali), soddisfacendo una catena di interessi in cui l'anello ambientale non era certo il più vistoso. Ci saranno da rivedere anche alcuni piani aziendali (insediamenti, traslochi), ma il potenziamento di Peretola è indispensabile per l'intero sistema produttivo regionale e lo spazio per comporre i contrasti c'è, se lo si vorrà occupare.

Il caso dell'aeroporto ha riproposto comunque in tutta la sua drammaticità il problema della governo di un'area complessa, economicamente cruciale, ma con una decrepita struttura istituzionale. In Europa nessuna delle aree metropolitane è così frammentata: ovunque c'è un potere trasversale ai Municipi capace di sottrarre le decisioni più importanti al gioco dei veti incrociati, nell'interesse di tutti. Sarebbe ora che anche l'Italia capisse la lezione.

Paolo Ermini
plermini@rcs.it
RIPRODUZIONE RISERVATA