

**CORRIERE FIORENTINO -**

Giovedì 28 Giugno, 2012 - FIRENZE

- © RIPRODUZIONE RISERVATA
- 

## **Rossi e Peretola: cinture allacciate, per il decollo di tutta la regione Spiegata con Enac la scelta della nuova pista «L'unica possibile: il Consiglio voti in fretta» Aeroporto**

«Allacciate le cinture» ha detto scherzando il governatore Rossi all'inizio della conferenza stampa per presentare il verdetto di Enac sulla nuova pista del Vespucci. Allacciate le cinture, perché questa volta «ci siamo», ha scandito il governatore. «Il giudizio tecnico di Enac è chiarissimo — ha sottolineato Rossi — O si fa la pista convergente parallela come dice Enac o si chiude l'aeroporto. Ognuno ora si deve assumere le proprie responsabilità. In giunta approveremo la variante del Piano di indirizzo territoriale della Piana per recepire questa soluzione, discuteremo anche di come "ricucire" il Parco della Piana, e spero che il sì del Consiglio regionale arrivi quanto prima».

Il presidente della Regione ha voluto accanto a sé i vertici dell'ente statale dell'aviazione civile e il direttore di Arpat per spiegare perché è stata bocciata la pista obliqua e non sono state prese in considerazione la pista parallela e l'allungamento della pista attuale. «Non possiamo approvare né la soluzione obliqua né l'allungamento e la scelta nostra è per la convergente», ha detto Alessandro Cardi, direttore generale infrastrutture ed aeroporti di Enac. E poi: «Dal sì del Consiglio regionale serviranno 3-4 anni per avere la struttura realizzata».

Rossi ha spiegato perché Enac abbia comparato solo la pista obliqua e quella convergente: «Il dibattito è iniziato nel 2008 con le proposte presentate da Adf, poi noi abbiamo ripreso in mano la questione e c'è stata la variante del Pit e un dibattito alla luce del sole, un "vaglio" politico. La pista parallela faceva nascere timori in Pisa e Prato, anche se infondati, perché sarebbe stata allungabile a 3 chilometri e perché gli aerei passavano su Prato, anche se alti e senza impatto acustico, e quindi è stata scartata. Abbiamo tolto anche l'allungamento della pista attuale perché avrebbe aggravato la situazione di Quaracchi e la proposta di pista convergente è migliorativa di quella presentata da Adf, come non abbiamo considerato quella divergente dall'A11». «I sindaci della Piana — ha detto il presidente della Regione — mi hanno chiesto di considerare la pista obliqua e ho preso con loro l'impegno di farla valutare da Enac, motivo per cui l'ente ha comparato l'obliqua e la convergente. E il lavoro di Enac e Enav ha dato un verdetto chiaro: la pista convergente. Ora è il momento di decidere. E questa non è la pista di Rossi, ma la pista di Enac. Enac dice che la pista parallela convergente è "l'unica adottabile" e ora prima si fa, meglio è, tra l'estate e l'autunno. Mi aspetto reazioni non strumentali e che tutti guardino le carte».

Mettendo le mani avanti rispetto al dibattito sul futuro del Vespucci, Rossi ha alzato la voce: «Non sono attratto né dalle piccole né dalle grandi opere. Ma abbiamo 20 mila lavoratori licenziati in edilizia e dobbiamo rimettere in moto interventi pubblici e privati. L'aeroporto c'è già, fattura 50 milioni ed ha un valore strategico per Firenze e per la Toscana. Ma rischia di essere declassato — e sarebbe un delitto — o di diventare solo al servizio dei jet privati. Far restare le cose come sono significa tornare indietro. Abbiamo bisogno di modernizzare la Toscana e prepararla a una eventuale ripresa».

L'ingegner Cardi ha chiarito che i parametri per il confronto sono stati di sicurezza, operatività, impatto sul territorio e inquinamento acustico e dell'aria, piani di rischio. Secondo Enac l'ipotesi della pista obliqua peggiorerebbe la situazione attuale, mentre il prolungamento sarebbe «una spesa inutile» e la pista convergente sarà monodirezionale verso Prato. «Nel piano nazionale degli aeroporti che abbiamo trasmesso al ministro è scritto chiaro che lo sviluppo di Pisa non può avvenire senza Firenze o a suo discapito e viceversa. Il sistema aeroportuale toscano può arrivare a 12-14 milioni di passeggeri nel 2030, il Vespucci raddoppiare da 2 a 4 milioni e diventare uno scalo business che collega tutte le capitali europee, mentre il Galilei continuare a essere il più importante, orientato su low cost e voli intercontinentali». E sul sistema aeroportuale toscano, Rossi ha aggiunto di aver «invitato le due aziende, Adf dove siamo entrati, e Sat, dove siamo da tempo, a presentare un documento per l'integrazione».

Mauro Bonciani

## A caccia di 28 sì per varare i cantieri Idv contraria, favorevoli Pdl e Udc

Serviranno 28 voti a Rossi per far approvare la variante del Pit della Piana e da ieri le «diplomazie» dei partiti sono in moto per arrivare ad un passaggio quanto più possibile condiviso e senza sorprese. Il sì alla pista gode consensi anche nel centro destra, sia nel Pdl che nell'Udc, mentre nella coalizione di maggioranza i più riottosi sono gli esponenti dell'Idv e da sinistra Prc fa sapere che la soluzione di Enac va bene anche se occorrerà «ricucire il Parco». Proprio il Parco della Piana, su cui la pista convergente si allunga, più che il no del sindaco di Sesto, Gianni Gianassi, o la possibile opposizione di Prato (anche se i sorvoli la sfioreranno soltanto e il rumore massimo sarà di 60 decibel, «come a 100 metri di distanza dall'autostrada», ha sottolineato Rossi) sembra l'unico vero ostacolo. La soluzione c'è già (con il placet di Adf): smantellare la parte occupata dalla pista attuale verso Sesto e restituirla a verde così da creare un corridoio tra il parco e l'area di Castello. Ma la strada per arrivare al fatidico sì non sarà semplice.

Per l'Idv, il segretario regionale Fabio Evangelisti spiega: «Leggeremo con attenzione le nuove carte di Enac e il partito prenderà posizione la prossima settimana dopo aver riunito l'esecutivo col gruppo e con i nostri assessori regionali Marson e Scaletti», ma il consigliere Marco Manneschi chiede un «supplemento di indagini»: «Lo studio di Enac non è un dogma, andrà studiato in maniera severa anche per verificare che non ci siano lacune. Questa potrebbe essere l'occasione per compiere un salto di qualità nella progettazione infrastrutturale di questa regione, non solo con riunioni di partito, ma anche incontri con i cittadini». Più convinta Rifondazione: «Mi sembra che questa soluzione vada bene, anche se va riconquistata la centralità del parco. Ed è positivo anche che sia stato tolto dal dibattito l'allungamento della pista attuale» dice la capogruppo Monica Sgherri.

Il capogruppo Pdl Alberto Magnolfi è chiaro: «Mi pare che la soluzione convergente riduca al minimo le preoccupazioni e l'impatto ambientale su Prato. Noi siamo da sempre favorevoli allo sviluppo del Vespucci, deve essere Rossi a sciogliere i nodi politici con gli amministratori e nella sua maggioranza». «L'Udc regionale è favorevole — dice il capogruppo Giuseppe Del Carlo — Votiamo subito sì». «Condivido la posizione di Rossi che è la mia da un decennio almeno — aggiunge il consigliere Marco Carraresi — Si è perso anche troppo tempo, ora serve una maggioranza virtuosa che dica sì in Consiglio». Riccardo Migliori del Pdl parla della sinistra che ha «scoperto l'uovo di Colombo» sull'aeroporto, e sfida Rossi: «Porti subito la delibera in Consiglio perché il Pdl sarà il primo a votarla». Chiede di «accelerare» anche il consigliere regionale Eugenio Giani del Pd, mentre il deputato Gabriele Toccafondi attacca: «La nuova pista è una vittoria del Pdl. Ora Rossi e Renzi ci dicano la data dell'inaugurazione». Bene anche per Confesercenti Firenze: «È in gioco la competitività e lo sviluppo della Toscana». E il consigliere del Psi Pieraldo Ciucchi arriva persino a minacciare la «fine della legislatura» se non fosse votata la nuova pista, dato che «la nuova pista metterà in sicurezza l'aeroporto e porterà benefici sul futuro economico ed occupazionale della Regione, con una previsione di 4.000 nuovi posti di lavoro» e prefigura l'uso degli spazi vicino al polo scientifico di Sesto per la «ricucitura» del Parco.

Durante la Festa del Pd a Pontassieve, anche il segretario regionale dem Andrea Manciuilli — intervistato da David Allegranti del Corriere Fiorentino — ha parlato della nuova pista parallela e del rapporto tra i Comuni interessati, attaccando il sindaco di Firenze: «Invece di fare quello che cerca di mettersi d'accordo con quelli che gli stanno accanto, Renzi discute sui giornali a mezzo intervista. Non gli basta di fare il sindaco di Firenze, vuole anche governare il paese. Come pensa che si possa mettere insieme un paese se non mettendo le persone allo stesso tavolo a discutere e a cercando di convincerli che bisogna fare la linea ad alta velocità, l'autostrada, l'aeroporto?». Insomma, «governare Firenze non significa mettere le mura con le persone alle Chiarine che suonano e tutti quegli altri ti fanno l'aeroporto perché sei bellino e simpatico. Significa convincere gli altri che è necessario». Critico anche il sindaco di Pontassieve, Marco Mairaghi: «Ci sono tutte le condizioni perché il nuovo aeroporto venga fatto — ha spiegato Mairaghi — ma Renzi è stato un pessimo sindaco sulle questioni strategiche della città di Firenze» perché invece di cercare di dare una mano a trovare soluzioni su un problema che tocca «non solo l'aeroporto ma tutto ciò che va

in quell'area, dall'autostrada all'inceneritore» ha lasciato «il cerino in mano a Rossi». È già un caso il blitz del sindaco di Sesto: Gianassi ieri ha pubblicato su Facebook un sondaggio «Si o no alla parallela?». Dopo 4 ore (e tre sole risposte) l'ha tolto per evitare diventasse «un oggetto morboso per la stampa».

Mauro Bonciani Marzio Fatucchi

RIPRODUZIONE RISERVATA