

Peretola, nuova pista all'ultimo metro

Mercoledì il sì in giunta regionale al Pit: tramvie per Campi e Sesto, limite a 100 su A1 e A11

Il Piano di indirizzo territoriale della Piana, con la nuova pista da duemila metri per l'aeroporto di Peretola e il parco agricolo, finalmente inizia il suo cammino: mercoledì mattina sarà approvato dalla giunta regionale, nel pomeriggio verrà trasmesso ai consiglieri. Rinviato dal presidente della Regione Enrico Rossi a dopo il voto, il complesso piano è stato aggiustato per recepire le indicazioni di Enac (datate febbraio 2012) — pista parallela convergente verso l'autostrada e decolli e arrivi unidirezionali verso Prato — e le integrazioni volute dall'assessore regionale al territorio Anna Marson e dallo stesso Rossi per superare i no di Sesto e Campi, e per ricucire il parco agricolo con quello di Castello tramite lo smantellamento dell'attuale pista.

Non solo, il piano, come ha spiegato il governatore conterrà le indicazioni di sviluppo delle tramvie e delle ferrovie regionali, come mezzo per contrastare il trasporto su gomma e quindi l'inquinamento, tutelerà il reticolo idraulico e conterrà l'indicazione della redazione di un nuovo studio per la valutazione di impatto sanitario (altra richiesta del fronte contro la nuova pista di Peretola), da presentare nei mesi che passeranno tra il primo voto in Consiglio regionale e la successiva adozione che renderà operativo il Pit.

Tra le novità rispetto alla prima redazione del Pit c'è anche la velocità massima di 100 chilometri orari, e non 130, sul tratto dell'autostrada A1 tra Calenzano e Scandicci e sulla A11 nei primi 5 chilometri vicino allo scalo. Viene ribadita la necessità della holding tra le società che gestiscono gli aeroporti di Firenze e Pisa, per evitare la concorrenza tra i due scali e dare vita al sistema aeroportuale toscano, con l'obiettivo entro il 2020 di 4 milioni di passeggeri per Firenze (oggi sono due) e 12 a Pisa (oggi sono quasi cinque). Per lo sviluppo di Peretola sarà indicata una sola ipotesi per la nuova pista, quella parallela convergente — come già negli atti dei protocolli sulla holding alla firma degli enti locali fiorentini — e lo smantellamento di parte dell'attuale area aeroportuale non dovrebbe lasciare molto spazio per una bretella di rullaggio.

Il piano, sposando l'idea dello sviluppo senza consumo di territorio, blinda il parco agricolo della Piana e prevede il suo collegamento agli 80 ettari del parco di Castello rinaturalizzando il terreno recuperato smantellando l'attuale pista, con costi che dovranno essere sostenuti da Adf. Sempre a tutela dell'ambiente e dei residenti di Firenze e Prato viene ribadita la unidirezionalità della pista, con sorvoli solo sull'area industriale di Prato e un numero totale di residenti esposti a rumore significativo molto inferiore a quelli di oggi. Il piano dovrebbe anche indicare finanziamenti della Regione per le aree del parco e limitrofe, nonché per la nuova viabilità di tutta la Piana.

Nei corridoi di Palazzo Panciatichi si spiega che questa volta le commissioni competenti eviteranno ogni rimpallo per far votare presto l'atto in Consiglio (il sì è scontato), dato che tra l'adozione del Pit e la definitiva approvazione passeranno comunque 6-8 mesi e che in questo lasso di tempo si potranno elaborare tutti gli approfondimenti ambientali e gestionali dello scalo, in primis la valutazione di impatto sanitario, presentare le osservazioni, e capire se il no di Gianni Gianassi e Adriano Chini, sindaci di Sesto e Campi, resterà «senza se e senza ma». Quei mesi serviranno anche ad Adf, la spa pubblico-privata che gestisce il Vespucci, per elaborare il progetto del nuovo scalo (che dovrà essere approvato dal governo) e il piano finanziario per un investimento molto oneroso (si parla di circa 200 milioni di euro). Nello stesso periodo dovrà nascere la holding Firenze-Pisa, anzi Pisa-Firenze come dicono i pisani, forti del maggior peso in numero passeggeri e voli del Galilei, sotto la regia della

Regione. Ultimo tassello del complesso mosaico, i rinnovi dei vertici di Adf, dopo l'arrivo di F2i al posto di Benetton, e la possibilità che anche l'amministratore delegato, e non solo il presidente, sia espressione dei soci pubblici.

Mauro Bonciani

RIPRODUZIONE RISERVATA