

Peretola, Ora o Mai più Ecco la Posta in Gioco

In Consiglio regionale via alla discussione sulla nuova pista dell'aeroporto Sviluppo, lavoro, ambiente, salute: tutti gli effetti di una svolta complicata

Nel 2003 Palazzo Vecchio vendeva le sue azioni in Adf a Benetton; a Peretola atterravano 1,4 milioni di passeggeri contro i 1,9 di Pisa, e il giorno dopo il via libera all'operazione i manager del gruppo veneto spiegavano che nei loro progetti c'era «una pista parallela alla Firenze Mare». Dieci anni dopo Benetton ha lasciato, gli amministratori locali si sono succeduti, nuovi partiti sono nati, a Firenze hanno volato 1,8 milioni di persone, a Pisa 4,5, e ancora si discute della nuova pista del Vespucci. Ma ora ci siamo, o quasi: oggi e domani il Consiglio regionale dovrà votare sul Piano di indirizzo territoriale della Piana, lo strumento di programmazione urbanistica che prevede la nuova pista parallela-convergente per Peretola e il parco agricolo della Piana.

Dopo anni di discussione e polemiche il presidente della Regione, Enrico Rossi, ha chiesto alla sua maggioranza di approvare il Pit, con un voto che è anche e soprattutto un voto di fiducia: «Se non siamo autonomi io mi dimetto e si va tutti a casa, si vota adesso invece che nel 2015», ha detto Rossi qualche giorno fa dopo che nel centrosinistra i dissidenti hanno messo a rischio i numeri necessari al sì. L'opposizione punta all'astensione — che in Regione vale come un no — per portare allo scoperto la maggioranza e verificare se Rossi ha o no i numeri.

Ma, alchimie politiche e campanilismi a parte, qual è la posta in gioco per Firenze e per la Toscana?

Il sistema aeroportuale

«Senza una nuova pista, il Vespucci sarà declassato, non sarà più di interesse nazionale». Le parole di Enac, l'ente statale che regola e controlla lo sviluppo degli aeroporti, sintetizzano perché da anni di discute di una pista più lunga e diversamente orientata rispetto a quella attuale. La capacità teorica dello scalo Vespucci è di 2,2 milioni di passeggeri e con la pista di 2.000 metri contro gli attuali 1.700 — grazie all'utilizzo di nuovi velivoli, al fatto che i dirottamenti causa vento saranno meno frequenti e alla possibilità di volare con aerei più pieni — la capacità può arrivare da un minimo di 3 milioni a 4,5 milioni di utenti. Rossi non solo ha «messo la faccia» sullo sviluppo di Peretola, ma anche sulla creazione della holding tra Adf e Sat, le spa che gestiscono gli scali di Firenze e Pisa, facendo entrare la Regione nel capitale azionista di Adf e facendo firmare a tutti gli enti locali soci delle due aziende un protocollo per mettere in moto la realizzazione della holding. Il sistema degli scali toscani così integrato, con Pisa vocata al low cost e ai voli intercontinentali e Firenze city airport di dimensione europea, secondo il piano nazionale degli aeroporti redatto dal ministero dell'economia può arrivare a 12 milioni di passeggeri nel 2030: 4 a Firenze e 8 a Pisa.

Sul fronte economico Adf, come precisa il Pit, dovrà non solo farsi carico delle spese per la nuova pista, ma anche di quelle legate al nuovo assetto del territorio, della Valutazione di impatto sanitario e della Valutazione di impatto ambientale e alle mitigazioni ambientali, per una cifra totale che Enac ha quantificato in 70 milioni di euro; secondo gli addetti ai lavori i costi potrebbero però crescere fino a 120 milioni, cifra oltre la quale Adf non sarebbe più in grado di realizzare l'operazione nuova pista senza mettere a rischio i propri bilanci futuri.

Il parco e l'ambiente

Cuore del Piano territoriale, assieme alla nuova pista, è il parco agricolo della Piana, progetto di cui si parla ad anni e che punta a salvaguardare le aree verdi e quelle umide rimaste nella zona, valorizzandole e rilanciando la produzione agricola, con l'obiettivo di arrivare anche ad un uso

«turistico», in sinergia con parco archeologico di Gonfienti e col futuro parco dell'area ex Fondiaria di Castello, cui il parco sarà collegato. Il parco, di quasi seimila ettari diventerà una «invariante urbanistica», cioè un elemento sovraordinato alla programmazione urbanistica dei Comuni, garantendo così che il suo perimetro non possa essere ridotto. Nel Parco saranno costruite piste ciclabili, ci sarà un bosco di 150 ettari voluto per combattere l'inquinamento prodotto dal termovalirizzatore di Case Passerini, e per realizzare la nuova pista dovrà essere spositato il Fosso Reale. Per quanto riguarda l'inquinamento acustico, la futura pista, monodirezionale da Prato verso Firenze, diminuisce il rumore su Firenze e il numero di persone esposte a livelli sonori elevati: 6.740 soggetti interessati da 50-70 decibel, contro gli 11.110 della pista attuale.

Il lavoro e il Pil

Secondo uno studio commissionati ad Irpet da Confindustria, ogni milione in più di passeggeri significa mille posti di lavoro in più legati direttamente all'aeroporto e 1.450 nell'indotto, con una ricaduta positiva sul Pil dell'area Firenze-Prato-Pistoia e dell'intera regione, complici anche nuove rotte verso Est, dalla Russia al Medio Oriente, importanti sia per il settore business che per il turismo. A Firenze, quindi, con la pista convergente-parallela, il Vespucci potrà creare da un minimo di 2.298 posti di lavoro ad un massimo di 5.373 posti di lavoro. L'impatto sul Pil della Toscana è calcolato da un minimo di 173 milioni ad un massimo di 406 milioni. Con la creazione della holding Adf-Sat, anche l'aeroporto di Pisa vedrà aumentare i propri passeggeri, fino al raddoppio: anche il Galilei dovrebbe beneficiare quindi dello stesso rapporto passeggeri-posti di lavoro, sia per quanto riguarda quelli diretti che nell'indotto.

Mobilità e urbanistica

Il parco agricolo della Piana, come detto, sarà «vincolante» per tutta l'area, interessando molti Comuni, da Sesto a Prato, e in particolare bloccherà le previsioni urbanistiche che non sono già state autorizzate, come nel caso di Prato cui manca ancora il regolamento urbanistico relativo al Piano strutturale approvato, che prevedeva l'utilizzo di centinaia di ettari che saranno ricompresi nel parco. Su questo le amministrazioni locali hanno polemizzato, chiedendo revisioni del perimetro del parco, ma la sua area resta sostanzialmente integra rispetto alla prima versione del Pit, datata 2011. Nella variante in discussione in Consiglio regionale, rispetto alla prima versione, è stata inserita la previsione di prolungamento della tramvia che arriverà all'aeroporto fino a Sesto e Campi, anche per diminuire l'uso delle auto e quindi ridurre la pressione ambientale sull'area, con un impegno di spesa della Regione di 94 milioni, assieme al limite di 100 km/h sull'autostrada sempre per diminuire lo smog.

Mauro Bonciani

RIPRODUZIONE RISERVATA