

**Peretola, sì alla svolta Ora la pista si può fare
Ma la corsa è ancora in salita Tempi e tappe: le previsioni dei più ottimisti. E
l'incognita dei costi**

La maggioranza regge. E Renzi si congratula con Rossi Con 33 sì, 7 in più della maggioranza necessaria e 6 arrivati dal centrodestra, il Consiglio regionale ha adottato il Pit con la nuova pista dell'aeroporto di Peretola. «Un atto per il futuro della Toscana», ha detto il governatore Enrico Rossi.

Ma il percorso che consente la realizzazione della nuova pista di Peretola non si è ancora concluso: è solo cominciato. Ora è il momento di domandarsi quanto tempo ci vuole, per realizzare la nuova pista, quanto costa. E chi paga.

Prima dell'approvazione, Adf, la spa aeroportuale fiorentina, presenterà un business plan, come chiesto dal Consiglio regionale, sul finanziamento dell'opera e di tutti gli interventi ambientali — di loro competenza — prescritti dal Pit. A febbraio, o in primavera, Adf presenterà invece una versione quasi esecutiva del progetto all'Enac (Ente nazionale aviazione civile) per l'approvazione tecnica della pista. Parallelamente, deve essere attivato il procedimento di Valutazione di impatto ambientale (che dura al massimo 6 mesi) e successivamente va aperto il procedimento per l'intesa Stato-Regione. Questo secondo passaggio non ha limiti temporali, ma realisticamente per un'opera considerata strategica potrebbero bastare 12 mesi. E in caso di contrasti tra gli enti locali? Non è una banalità: il sindaco di Sesto Fiorentino Gianni Gianassi ha già annunciato una guerra di carte bollate su ogni atto collegato alla pista. Ma conteranno solo le prescrizioni della Regione (o di altri enti statali, come le soprintendenze) e anche se non ci fosse intesa, il ministero competente può provvedere con decreto del Presidente della Repubblica anche in «difformità dalla previsione degli strumenti urbanistici». Se tutto procedesse senza intoppi, secondo i fautori del progetto la nuova pista potrebbe essere pronta tra il 2017 ed il 2019. I contrari non sono d'accordo: secondo loro le opere collegate sono complesse e si rischiano cantieri per 8 anni, fino al 2022.

Non c'è da realizzare solo la pista. Adf dovrà pensare a un nuovo e più ampio terminal (si prevede un aumento dei passeggeri da 1,8 a 4 milioni) e a una nuova zona di sosta per i velivoli. Poi ci sono le opere di bonifica, gli espropri (111 ettari) e gli interventi ambientali e idraulici: Peretola è un'ex zona paludosa, il Fosso Reale (più alto rispetto al livello terra) dovrà essere spostato di circa 1.500 metri, va ricostruito il reticolo idraulico. C'è da spostare il distributore Agip e lo svincolo di Sesto (Autostrade dovrebbe anche rifare quello di Peretola, quasi in contemporanea), creare una nuova viabilità perché una parte di quella sestese ricade nell'area della futura pista. Alcune zone umide — ora aree naturali — saranno cancellate e «trasferite» altrove. Non basta: è necessario installare barriere antirumore per il Polo scientifico di Sesto, a cui va trovata un'altra cassa di espansione anti alluvioni (di cui ancora però non si conosce l'esatta ubicazione).

Tutto questo costa. Negli atti del piano regionale, solo Enac si è spinta ad indicare una cifra: 75 milioni di euro. Con le nuove prescrizioni il costo ipotetico — mancano ancora i progetti esecutivi — si aggirerebbe tra i 100 ed i 120 milioni di euro, secondo i favorevoli. Il presidente della Provincia di Prato Lamberto Gestri — contrario — si è spinto a ipotizzare 200 milioni. La pista in quanto tale potrebbe in realtà costare tra i 40 ed i 50 milioni: bisogna fare 6 strati profondi fino a 2,5 metri sotto il livello di terra per garantire la sicurezza degli atterraggi. Il Consorzio di Bonifica ha invece indicato in 12-15 milioni il costo dello spostamento del Fosso reale, lasciando però dubbi su quello degli espropri, tanto che il «prezzo» finale di questa operazione oscillava — secondo loro — tra 18 e 53 milioni di euro.

Adf si deve fare carico della nuova pista, il terminal, le opere prescritte nel Pit. Un conto salato ma che dovrebbe essere sostenibile per la spa guidata da Marco Carrai che conta di potersi autofinanziare fino a un massimo di 120 milioni di euro, grazie ad aumenti di capitale (che ovviamente interesserebbero tutti i soci, compresi i pubblici, che saranno riuniti nella nuova holding del sistema aeroportuale toscano, quindi anche le istituzioni pisane e la Regione) e con la leva finanziaria. Interventi pubblici diretti potrebbero non esserci, se non per le opere che riguardano il parco della Piana e la viabilità, come l'estensione della tramvia: la Regione ha ipotizzato finanziamenti per 500 milioni complessivi al parco della Piana. Per la nuova pista e le opere collegate potrebbero però essere usati i fondi europei: l'Ue punta a sviluppare le infrastrutture «intermodali», e un nuovo scalo al centro collegamenti autostradali, tramviari, in una città che ha l'Alta velocità, ha tutte le carte per poter ottenere quei soldi.

Marzio Fatucchi

RIPRODUZIONE RISERVATA

Adf e i suoi soci: siamo pronti a giocare la nostra partita

Una «pagina virtuosa» destinata a fare della Toscana un «modello» e a produrre «enormi benefici» per l'economia del territorio, risolvendo «una partita fondamentale» per la regione. Non lesinano aggettivi Adf e i suoi soci dopo il voto favorevole del Consiglio Regionale alla variante al Pit che apre la strada al potenziamento di Peretola, e fa già intravedere il prossimo step del potenziamento del sistema aeroportuale toscano, ovvero l'integrazione con Pisa: un risultato positivo che gli uomini dell'aeroporto non davano per scontato, viste le divisioni interne al Pd. «Desidero ringraziare l'intero Consiglio Regionale — ha detto nel pomeriggio Marco Carrai, da primavera presidente della società di gestione dello scalo — e in particolare il presidente Rossi che ha fortemente e tenacemente voluto questo atto amministrativo insieme a chi, con il proprio impegno, ha consentito un qualcosa che quattro anni fa sembrava impossibile ed oggi diventa realtà». Adf è pronta a tutti gli adempimenti del caso, e «si impegna a produrre rapidamente gli atti richiesti dalla variante regionale e a presentare velocemente i progetti in modo che una volta approvata definitivamente la variante si possa andare altrettanto celermente a richiedere le necessarie autorizzazioni e a realizzare l'intervento della nuova pista». Anche l'Ente Cassa di Risparmio di Firenze, che detiene il 17,5% di Adf, saluta con soddisfazione il via libera del Consiglio Regionale alla variante «che consentirà il potenziamento dell'aeroporto di Firenze», ribadendo di aver «sempre creduto in questo progetto»: entrato nel capitale di Adf nel 2009 con un investimento ingente (oltre 28 milioni di euro), l'Ente oggi guidato da Giampiero Maracchi rivendica di aver fatto la propria parte «dando un contributo significativo in tal senso nel solo interesse del territorio e della sua economia». Grande soddisfazione anche per il presidente della Camera di Commercio di Firenze (che detiene il 15,45% di Adf) Vasco Galgani, che ha auspicato «tempi rapidi, nei termini previsti dalla legge, per l'approvazione definitiva della variante così da arrivare speditamente alla creazione di un polo aeroportuale toscano competitivo e volano di incremento di produttività». Galgani ha lodato il voto del Consiglio, dove «si è finalmente fatto prevalere la concretezza rispetto ai tatticismi», e ha ricordato i benefici per l'economia stimati dallo studio dell'Irpet: «La realizzazione della nuova pista all'aeroporto di Firenze porterà effetti strategici per il territorio, per l'attrazione di nuove attività e per l'incremento di produttività delle imprese esistenti. Il potenziamento dell'aeroporto, sempre secondo l'Irpet, porterà a mille occupati in più direttamente per i servizi aeroportuali e ad altri quattromila occupati in più nell'indotto, con un valore aggiunto attivato di 360 milioni di euro». Il via libera al Pit, ha concluso Carrai, «insieme alla futura integrazione con l'aeroporto di Pisa che deve andare di pari passo e velocemente avanti, creerà un sistema aeroportuale che farà della Toscana un modello».

Leonardo Testai

RIPRODUZIONE RISERVATA