

Le parole

La soddisfazione del governatore: ero sereno, questo provvedimento migliora inquinamento e impatto sanitario.

«E' UNA scelta strategica per la Toscana e il suo futuro. E adesso si devono vedere le carte della holding tra Firenze e Pisa». Sono passate da poco le 6 del pomeriggio, il voto sulla variante al Pit è andato e appena fuori dall'aula il governatore Enrico Rossi rivendica la «decisione storica», come l'ha chiamata. «Questo atto contiene tre cose — spiega — il grande parco agricolo di 7.400 ettari che sarà un polmone verde per la Toscana, la nuova pista dell'aeroporto e la tramvia fino a polo scientifico e a Campi per la quale nel 2014 dovremo definire il project-financing». Ma rivendica subito dopo: «Con 27 voti su 50 la maggioranza ha dimostrato di essere autosufficiente e ci sono anche stati altri voti da parte delle opposizioni». Il pericolo dimissioni è scampato. «Se la maggioranza non è in grado di assumersi questa responsabilità non staremo qui a scaldare la sedia, andiamo tutti a casa», aveva detto Rossi. «E credetemi, l'abbiamo vista brutta. Se non fosse stato per noi, non so come sarebbe andata», confessa il capogruppo Pd Marco Ruggeri, ricordando le lunghe ed estenuanti trattative.

Eppure, lo scontro con il Pd di Prato e con i sindaci Pd della Piana non è finito. Il voto sul Pit non l'ha archiviata. Giusto ieri, mentre in Consiglio regionale si vota, i sindaci fanno sapere di avere appena incaricato il Cnr di un nuovo studio sugli aspetti economici e su quegli sanitari. In pratica, la Vis, la valutazione d'impatto sanitario che l'ex sindaco di Campi Adriano Chini aveva a suo tempo chiesto per misurare che effetto

avrebbe un aumento dei voli sommato all'inquinamento prodotto dall'autostrada e dal futuro inceneritore. Ma che succede se lo studio dovesse dire che sì, la nuova pista aumenta l'impatto sanitario, si ricomincia daccapo? «Domanda malposta», è la reazione di Rossi. «Abbiamo chiesto all'Arpat e in via precauzionale, prendendo cioè in esame le ipotesi più pena-lizzanti, ci hanno detto che i parametri sono ottimi: l'Arpat ci dice che la nuova pista migliora la situazione e anche a Prato possono stare tranquilli, lì semmai ci sono altri problemi d'inquinamento di cui ci occuperemo». Della serie, si studi pure:

l'approfondimento sul progetto della pista servirà a stabilire gli orari e le regole dei decolli e degli atterraggi. Indietro però non si torna. Almeno non per questi motivi: «O si vedono le prime carte per la holding tra gli scali di Firenze o Pisa o avrei da riflettere sulla futura approvazione della variante al Pit». E' qui la prossima scommessa insomma.

D'altra parte Peretola, ricorda Rossi, «funziona oggi in deroga alle norme di sicurezza». E se non si interviene «sarebbe declassato

». Finirebbe in serie B e «si porterebbe dietro anche Pisa». Non c'è dunque un'altra soluzione: «Per un anno e mezzo abbiamo studiato tutte le alternative, compresa la pista obliqua proposta dalla Piana. Solo che, per realizzarla, dovremmo costruire un terrapieno di 5-6 metri e l'abbiamo scartata». La pista parallelaconvergente è l'unica via d'uscita, insiste il governatore: «A patto però che i due aeroporti stiano insieme, senza farsi concorrenza, o facciamo un pasticcio di dimensioni incredibili». E proprio grazie all'alleanza, dice il presidente regionale, la Toscana può passare dagli attuali 6 ai 12 milioni di viaggiatori. Un'alleanza che deve tradursi, dice Rossi, in «un marchio unico Aeroporti Toscani».

Rossi aspetta adesso «il progetto definitivo della pista» da Adf. Un progetto, aggiunge, «che verrà ovviamente approvato dal ministero, dalla conferenza dei servizi per l'impatto ambientale, di cui farà parte anche la Regione ». In serata il sindaco Matteo Renzi telefona a Rossi per congratularsi.

(m.v.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Qui Firenze

Grandi compagnie aeree e un turismo più ricco Gli obiettivi del Vespucci Con la "12-30" si potranno evitare gli attuali 400 dirottamenti causa vento

ILARIA CIUTI

LA RIVOLUZIONE in una variante. Quella al Pit, adottata ieri in consiglio regionale e che dovrebbe essere approvata a fine anno, è una vera rivoluzione per l'aeroporto di Peretola. Si tratta di un intervento

urbanistico, non può certo essere un business plan, ma è la premessa senza di cui non si potrebbe costruire la nuova pista al posto dell'assai problematica esistente. Sono contenti in Adf, la società dello scalo, presidente Marco Carrai e ad Mauro Pollio. Carrai ringrazia il consiglio e il presidente Rossi «che ha tenacemente voluto la variante insieme a chi, con il proprio impegno, ha consentito ciò che quattro anni fa sembrava impossibile». Da parte sua promette di «produrre rapidamente gli atti richiesti dalla variante regionale» e di «presentare alla svelta i progetti in modo che, appena approvata la variante, si possano subito chiedere le autorizzazioni e realizzare la pista». Soddisfatto anche Vasco Galgani, il presidente della Camera di Commercio (15,45% di azioni Adf) che punta sul futuro sistema aeroportuale: «Adesso potremo arrivare speditamente a un polo aeroportuale toscano competitivo e volano di crescita».

La rivoluzione consiste nella famosa pista 12-30, parallela convergente verso l'autostrada. Ovvero in una striscia di asfalto di 2.000 metri interamente usabili sia dagli aerei in decollo che in atterraggio, contro gli attuali 1.800 di cui 1.600 utili per i decolli e 1.400 per gli atterraggi. Nella possibilità di evitare i circa 400 dirottamenti l'anno cui il vento costringe adesso gli aerei. Nella conquista di un'operatività del 97% invece dell'attuale 93%, quando l'Icao fissa il limite minimo al 95%. In soldoni, una rivoluzione che farà approdare al Vespucci le grosse compagnie aeree e tutti i velivoli in uso, fino agli Airbus 320 e i Boeing 737. come quelli usati da Ryanair che fa base a Pisa. Ma niente timori di concorrenza, ripete Peretola: a Pisa restino pure i low cost e le grandi masse, qui si punta al turismo ricco e di affari, alle grandi compagnie: c'è spazio per dividersi il business. Adf vuole arrivare fino agli hub di Mosca o Dubai, finora impossibili, come di Lisbona o Dublino, finora difficili. Con l'obiettivo di passare da 1,9 milioni e rotti di passeggeri a 4 o 4,5.

Per avere la pista, bisogna aspettare l'approvazione della variante al Pit, ma intanto Adf può stendere il progetto per poi presentarlo subito all'Enac che lo sottoporrà al giudizio del ministero, il quale, dopo la conferenza dei servizi e la Via, dovrà dire il sì definitivo. Ci vorrà circa

un anno. Dopodiché serviranno dai 3 ai 5 anni di lavori: in tutto, 4 anni e mezzo se va bene, oppure sei e mezzo. Il nodo saranno i costi: per fare gli espropri, costruire la pista, spostare il Fosso reale e l'uscita di Sesto sull'A11, più gli interventi accessori, tipo lo spostamento del laghetto artificiale dei cacciatori o piantare gli alberi previsti per l'inceneritore. Adf prevede circa 50 milioni per la pista, in tutto tra i 100 e i 120 milioni. Garantisce di metterli di tasca propria e che la Regione non spenderà un euro se non per un eventuale aumento di capitale, qualora lo si decidesse, essendo socia di Adf al 5%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Qui Pisa

Ufficialmente nessun commento dal Galilei. Che però pensa al destino comune: Due scali, un solo polo. Agli occhi del mondo il sistema acquista peso

DOPO tante battaglie arriva la variante e Firenze si fa la pista nuova di zecca. Cosa fa Pisa, trema o si congratula? Intanto tace, compresa l'ad della Sat, la società del Galilei, Gina Giani, che non commenta. Ma le voci trapelano. Pisa non trema e non esulta. Al Galilei si considera la futura fortuna di Firenze una fortuna comune se gestita in collaborazione, un pericolo di concorrenza se i campanili vincessero ancora. Ci si conforta ragionando che il piano di Rossi è in due momenti: uno, assicurare una vita onorevole e efficiente a Peretola che altrimenti rischierebbe il declassamento e due, assicurare alla Toscana non la concorrenza tra due scali vicini ma un polo aeroportuale più importante e di peso dei due scali separati. Rossi, si ricorda a Pisa, ha portato il Pit in consiglio solo dopo l'accordo stipulato tra i soci pubblici del Galilei (Regione, Provincia, Comune e Camera di commercio) e del Vespucci (Regione, Comune, Camere di Firenze e Prato più l'Ente Cassa di Risparmio) per iniziare il percorso verso la holding che dovrà essere operativa quando la variante verrà definitivamente approvata. Se ci sarà una governance comune, si ragiona a Pisa, sarà più facile per tutti vincere la competizione all'estero, visto che la posta in gioco nei prossimi anni non sarà far volare più toscani ma conquistare più visitatori da fuori.

Vedrai la differenza, si dice, di presentarsi nelle capitali dei paesi emergenti come un grande polo aeroportuale piuttosto che come due piccoli aeroporti. Perché hai voglia a dire, si riconosce, ma tutto sommato anche il Galilei è troppo piccolo. Nonostante abbia già 4,5 milioni di passeggeri, due piste di cui una principale da 3.000 metri, che conquisterà quest'estate la stessa categoria 3 di Fiumicino, e un'altra da 2.800 metri che serve da bretella di rullaggio e da pista sostitutiva se nella prima si fanno lavori. Più un master plan per interventi da 150 milioni, di cui 110 già impiegati, tutti pagati in proprio come ha sempre rivendicato Giani. Bene. Però sai il fascino all'estero di un grande polo del volo comprendente sia Pisa che Firenze.

Tutto bene, dunque se si marcia insieme. La pista migliore a Peretola sarebbe migliore anche per i pisani. Altro discorso se la holding naufragasse. Allora Pisa temerebbe la concorrenza di una pista fiorentina capace di accogliere gli stessi aerei che ora atterrano solo al Galilei. Soprattutto avrebbe paura, come ha avvertito anche Enac, della corsa selvaggia delle compagnie aeree a giostrarsi tra i due scali chiedendo a ognuno i massimi ribassi. L'altro nodo che preoccupa i pisani sono i soldi. Guai, si pensa, se quelli per la costruzione della pista fiorentina fossero pubblici quando noi ci paghiamo da noi il nostro master plan, forse ci sarebbe materia per ricorrere a Bruxelles per distorsione della concorrenza. Visto anche che la nuova norma Ue

considera appartenere allo stesso bacino aeroporti che non siano più distanti di 100 chilometri o a un'ora di auto o di treno. Peraltro le voci pisane parlano di un costo, per la nuova pista al Vespucci di circa 200 milioni, di cui 80 di pista e il resto di interventi accessori: assai più di quanto stima Peretola.
(i.c.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA