

L'aeroporto

Carrai non va all'audizione. Mattei: il Pitslitta

Il presidente di Adf scrive alla commissione che lo aveva invitato per chiarimenti: "Sono notizie riservate" Corporacion intanto ha fretta, verifica i due scali toscani e annuncia: a ottobre il masterplan per la fusione

ILARIA CIUTI
SIMONA POLI

PER assenza dell'unico protagonista, Marco Carrai, salta l'audizione fissata ieri pomeriggio dalle commissioni mobilità e ambiente del consiglio regionale che si sarebbero dovute riunire insieme per chiedere chiarimenti sulla nuova posta di Peretola al presidente di Adf, la società che gestisce lo scalo fiorentino. Carrai, che era stato avvertito cinque giorni fa, non si è presentato. Al suo posto è arrivata una lettera a sua firma in cui, a nome del consiglio d'amministrazione di Aeroporto di Firenze, il manager spiega di ritenere «inopportuno partecipare all'audizione in quanto non può dare notizie di natura riservata in quella sede. Essendo una società quotata in borsa», sostiene Carrai, «Adf è tenuta a fornire informazioni al pubblico nei casi e con le modalità previste dalla normativa di settore». I due presidenti delle commissioni, Gianfranco Venturi e Fabrizio Mattei, entrambi del Pd, hanno annullato la riunione e hanno scritto pure loro una lettera, ai presidenti del consiglio e della giunta Monaci e Rossi. Li avvisano che ogni ritardo della procedura di approvazione del Piano di integrazione territoriale, quello che permetterà di costruire la nuova pista a Peretola, non sarà attribuibile a loro. Se tutto fosse andato liscio il Pit sarebbe arrivato in aula il 15 o 16 luglio, ora potrebbe slittare. «Avvertiamo un forte disagio istituzionale. Questa scelta inaspettata e incomprensibile sembra fatta apposta per rallentare l'iter di approvazione, invece di favorirlo». Mattei, che come molti politici pratesi è contrario all'ampliamento dell'aeroporto, dice anche qualcosa di più. Lui all'audizione non rinuncia di certo, da Carrai aspetta spiegazioni sul master plan. «Adf è chiamata a chiarire diverse cose. Intanto solo in Italia succede che una società presenti al consiglio regionale un progetto con la pista di 2.000 metri e altrove un altro progetto con la pista di 2.400. In più noi vorremmo capire chi paga i lavori, quale orientamento avrà la pista e in che modo Peretola si integrerà con Pisa e quali danni



MARCO CARRAI
PRESIDENTE ADF

Sarebbe inopportuno partecipare in quella sede in quanto siamo una società quotata in Borsa



FABRIZIO MATTEI
PRESIDENTE COMMISSIONE

È una scelta incomprensibile che sembra fatta apposta per rallentare l'iter di approvazione invece di favorirlo

ambientali sono previsti nella Piana. E cosa ci risponde Carrai? Che il master plan è stato pubblicato su giornali e comunicati stampa e possiamo leggerlo lì. Non è arroganza questa? Noi però insistiamo per avere i chiarimenti necessari».

Intanto Corporacion America, la società del magnate argentino Eduardo Eurnekian che ha il 53% delle azioni dell'aeroporto di Pisa e oltre il 60% di Peretola, si muove svelta. Il responsabile per l'Italia di Corporacion, Roberto Naldi, annuncia

che chiederà già a ottobre la fusione tra le due società, la pisana Sat e la fiorentina Adf. Lo fa intervenendo, ieri a Prato, al convegno sullo sviluppo del sistema aeroportuale toscano indetto dall'Unione industriali e dall'Ordine degli ingegneri pratesi, alla presenza del presidente della Toscana Rossi e il sindaco Biffoni. «Presenteremo entro ottobre il master plan per la fusione - dice Naldi - Se non venisse accolto, non avremmo problemi a creare una holding, ma l'integrazione va fatta». Non parla di metri di pista, dice: «Seguiremo il piano di indirizzo territoriale della Regione Toscana, purché ci venga tecnicamente garantito di perseguire il nostro obiettivo». Che sono quattro milioni e mezzo di passeggeri a Firenze e sette a Pisa. Intanto Corpora-

cion, che gestisce 54 aeroporti nel mondo, ha già iniziato a verificare di persona i due scali. Per Peretola, ha già incaricato, rivela Naldi, la società Mitre Corporation di Washington «di studiare la modellistica e gli impatti per migliorare gli effetti degli atterraggi e dei decolli sui progetti della nuova pista di Peretola». La Mitre è la società del Massachusetts Institute of Technology, la più accreditata per studi ambientali. Dopodiché, mentre i tecnici di degli argentini sono già al lavoro a Firenze da mesi, «da ieri ne sono arrivati altri anche a Pisa». Che studieranno l'assetto di Pisa in vista di diventare aeroporto strategico nazionale, dalla torre di controllo gestita dai militari al terminal in via di ampliamento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

