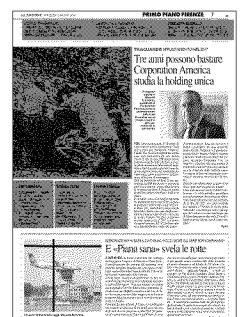
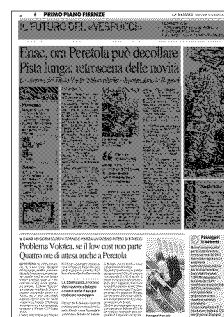


# Aeroporto, pista in tre anni

## Il decollo del 'Vespucci' alle porte. Ecco gli scenari

■ Alle pagine 6 e 7



# IL FUTURO DEL «VESPUCCI»

## LE PROSPETTIVE

IL POTENZIAMENTO DELLO SCALO FIORENTINO  
E' RITENUTO UN PUNTO FERMO  
PER LO SVILUPPO DI TUTTA L'AREA METROPOLITANA

### L'APPROFONDIMENTO

«AEROPORTO», NOTIZIARIO DELL'ASSOCIAZIONE  
VALENTINO GIANNOTTI OFFRE UN NUMERO  
MONOGRAFICO SULLE PROSPETTIVE DELLO SCALO

### LA SVOLTA IL 16 LUGLIO

IL CONSIGLIO REGIONALE HA APPROVATO IL PIT  
(PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE) CHE APRE LA  
STRADA ALLA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA PISTA

### PROSSIMA SCADENZA

DOPO AVER CONVOCATO I PRESIDENTI DEI DUE  
AEROPORTI DI FIRENZE E PISA, ORA E' ATTESA LA  
RISPOSTA DI ENAC SUL MASTERPLAN, A OTTOBRE

# Enac, ora Peretola può decollare Pista lunga: retroscena delle novità

*La riforma del Titolo V e lo 'SbloccaItalia' depotenziano le Regioni*

di PAOLA FICHERA

**DUE** solidi 'binari' per far volare l'aeroporto di Peretola. Può sembrare un controsenso, ma le cose stanno proprio così. Si tratta dei due percorsi paralleli che sono già stati avviati e che, a questo punto, potrebbero davvero far chiudere da un lato l'iter amministrativo/progettuale

e dall'altro la creazione della holding unica con lo scalo aeroportuale pisano, fra la fine del 2014 e la primavera del 2015. Stima prudenziale, naturalmente, ma ben poggiata su due importanti novità: l'appena approvata riforma del titolo V della Costituzione e il decreto 'SbloccaItalia' che il governo Renzi conta di approvare il prossimo 29 agosto.

Due risvolti che, di fatto, eliminano qualsiasi 'resistenza di campanile', dall'intera lunghissima vicenda.

Nella riforma del Titolo V, infatti, è prevista l'eliminazione della «legislazione concorrente», di tutti quei temi, cioè, dove era la Regione ad avere potere decisionale e la possibilità quindi di emanare leggi. Fra questi ne spiccano due: urbanistica e infrastrutture che 'cadono a fagiolo' sui destini dell'Amerigo Vespucci.

Tradotto: il faticoso iter di attuazione del Pit regionale concede allo scalo fiorentino una pista da 2000 metri, l'Enac (l'Ente nazionale per l'aviazione civile) chiamata ad approvare il master plan di tutti gli aeroporti, non ha finora fatto mistero di essere convinta che solo con 2400 me-



Il presidente dell'Ente nazionale aviazione civile (Enac), Vito Riggio

## “ Attesa per i finanziamenti

**Nel nuovo decreto sono per ora previsti 280 milioni di euro per lo scalo fiorentino e superpoteri all'ente ministeriale**

tri è possibile realizzare una pista monodirezionale sicura che consenta al Vespucci di raggiungere quei 4-5 milioni di passeggeri (più o meno il raddoppio di quelli attuali) che, insieme ai 7-8 milioni del Galilei possano garantire il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo fissati per lo scalo integrato toscano. Vuol dire che dovremo aspettarci un nuovo estenuante braccio di fer-

ro su quei 400 metri fra la Regione e l'Enac? Non più. La riforma del titolo V consente ora al governo di applicare «per la tutela dell'interesse nazionale» una 'clausola di supremazia'. In sintesi di aggirare ogni possibile veto possa ancora essere posto dal consiglio regionale.

Con buona pace delle barricate politiche dei pisani o dei pratesi.

**IL SECONDO** aspetto è legato al decreto 'SbloccaItalia' che entro il 29 agosto dovrebbe essere approvato dal Governo: in queste ore sta 'ballando' la copertura finanziaria di circa 30 miliardi di euro per far ripartire le grandi opere, ma della lista fanno ancora parte i 280 milioni di euro destinati al potenziamento di Peretola.

Non solo. Soldi a parte, il decreto prevede anche super poteri per Fs e Enac per abbreviare l'iter burocratico (farraginose conferenze dei servizi comprese, per esempio). Altro potente strumento, quindi, che dovrebbe spingere sull'acceleratore dei 2400 metri di pista praticamente già scelti da Enac per Firenze.

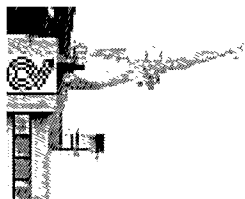
Infine c'è la creazione della società unica fra il Vespucci e il Galilei cui punta, per primo, il nuovo socio di maggioranza in entrambe le società di gestione, la Corporation America del magnate argentino Eurnekian. I calcoli sui piani industriali e sui processi di fusione sono in corso. E un'unica holding di gestione sarà, alla fine, la miglior garanzia di sviluppo per entrambi gli scali.



## IL PUNTO

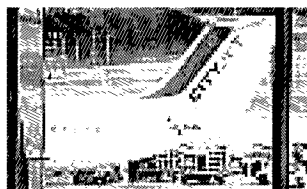
### Masterplan

I progetti delle società di gestione dei due aeroporti toscani sono stati consegnati da tempo. Fra settembre e ottobre il rebus sulla lunghezza della pista sarà sciolto dall'Enac.



### Fusione

AdF e Sat stanno studiando il processo di fusione delle due società che ora hanno lo stesso socio di maggioranza: la Corporation America del magnate argentino Eurnekian.



LA SCHEDA



### Maggioranza

Corporation America possiede il 53,039 per cento delle azioni della Sat di Pisa ed è proprietaria del 49,983 di AdF dove, grazie al patto con So.G.Im (12,310%) raggiunge la quota azionaria del 61,293 per cento.

### Socio pubblico

La Regione ha rinunciato allo storico ruolo di azionista di maggioranza a Pisa che è invece passato a un partner industriale privato. Il socio pubblico ha mantenuto il 5 per cento del capitale in entrambi gli scali.

### Traffico aereo

Il nuovo sistema aeroportuale toscano ha come obiettivo l'incremento del traffico aereo: il Vespucci dovrà raddoppiare con 4-5 milioni di utenti. Per il Galilei si parla invece di almeno 8-9 milioni di viaggiatori.

### I numeri di Pisa

A luglio il traffico passeggeri in transito dall'aeroporto Galileo Galilei ha segnato il record assoluto di 578mila 500 unità. Con un incremento del 3,2 per cento rispetto ai primi sette mesi dell'anno scorso.

