



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Data:
martedì 23.09.2014

Estratto da Pagina:
1-2

Peretola, Enac ha scelto: la pista sarà lunga

Ufficializzati i 2.400 metri, Adf li inserirà nel piano 2014-2018. Gli argentini: acceleriamo

La nuova pista dell'aeroporto di Peretola sarà lunga 2.400 metri. Enac, l'ente di controllo e supervisione statale degli aeroporti, ieri ha messo fine ad anni di discussioni ed ha aggiunto 400 metri alla lunghezza della pista parallela convergente del Vespucci approvata dal Piano di indirizzo territoriale della Regione Toscana. I 2.400 metri, per Enac, sono la «soluzione ottimale sotto il profilo ambientale, infrastrutturale e delle performance e della sicurezza degli aeromobili e delle operazioni di volo». La pista dovrebbe essere realizzata entro il 2018, dato che Adf, la spa che gestisce lo scalo fiorentino, la inserirà nel piano quadriennale delle opere 2014-2018 assieme al nuovo assetto del terminal.

La decisione è stata ufficializzata ieri a Roma dal consiglio di amministrazione di Enac, che ha dato mandato al presidente Vito Riggio di tenere a breve un incontro con le istituzioni regionali e territoriali interessate al progetto in modo da presentare formalmente la decisione ed i suoi motivi, «ed anche per ragioni di rispetto istituzionale e personale», aggiunge Riggio. Il cda dell'ente di controllo ha esaminato la relazione del direttore tecnico, che come anticipato dal *Corriere Fiorentino* indicava in 2.400 la lunghezza necessaria, e dopo un approfondimento ha confermato l'orientamento parallelo convergente della pista, la sua monodirezionalità da Prato verso Firenze, e optato sui 2.400 metri in quanto consentono più operatività e sicurezza rispetto ai 2.000 ma senza aumentare il rumore a carico degli abitanti, consentendo al tempo stesso di raggiungere gli obiettivi

fissati dal piano nazionale degli aeroporti. «Sotto l'aspetto ambientale — sottolinea la nota dell'ente — sulla base degli studi finora condotti anche attraverso simulazioni, l'impatto acustico generato sul territorio circostante è tale da non interessare ulteriori insediamenti residenziali rispetto all'ipotesi di una pista di 2.000 metri». Altro vantaggio, la maggior «sicurezza delle operazioni di volo e la possibilità di evitare limitazioni del numero di passeggeri da imbarcare o delle merci da trasportare», sicurezza — spiegano da Roma — che è decisa in base a regole internazionali. Da qui, la possibilità reale di centrare gli obiettivi fissati per il sistema aeroportuale toscano al 2030: «Il piano di sviluppo di Pisa già approvato da Enac fissa 6,5/7 milioni di passeggeri per questo scalo, quello di Firenze potrà gestirne 4,5/5 milioni».

Prossimo passo il via libera al master plan di Peretola, che già conteneva oltre alla indicazione della pista da 2.000 metri quella della pista da 2.400, che potrebbe arrivare nel giro di qualche settimana, seguito dall'ok al piano quadriennale della

infrastruttura e infine dall'esame dei progetti e della Valutazione di impatto ambientale. Con procedure veloci e cantieri altrettanto rapidi per centrare l'obiettivo 2018 o meglio ancora quello del 2017 quando il premier Renzi ha annunciato che a Firenze si terrà il G7.

Intanto Corporacion America, azionista di maggioranza sia dello scalo di Firenze che di quello di Pisa, è pronta ad accelerare e chiede alla politica di fare altrettanto e ad Enac

Il governatore

Rossi: due anni fa dissero ufficialmente si ai 2.000 metri... Faranno loro, vediamo che cosa succede

Il sindaco di Pisa

Filippeschi: decisione inaccettabile, immotivata, una forzatura che calpesta la Regione

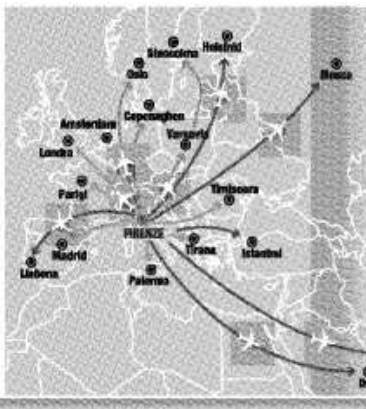
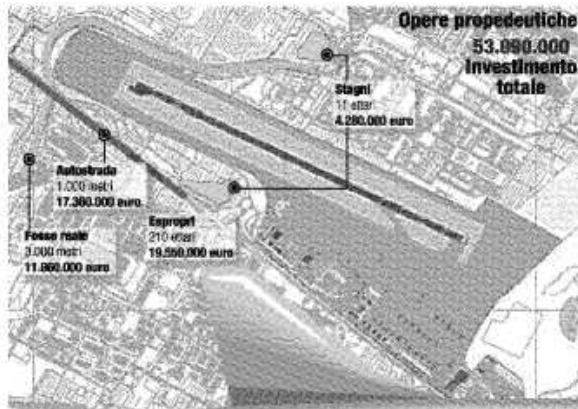
di approvare presto il master plan del Vespucci: «Qualsiasi soluzione che non dovesse consentire il raggiungimento in sicurezza di 4,5 milioni di passeggeri nel 2030 provocherebbe inevitabilmente uno stop al piano di investimenti previsto con gravi ripercussioni sia per il progetto di sviluppo dell'aeroporto di Firenze, sia per la creazione del sistema aeroportuale toscano». Il presidente della Regione, Enrico Rossi, per il momento non sceglie le barricate: «Due anni fa Enac si pronunciò ufficialmente a favore dei 2.000 metri. Faranno loro, io aspetto che ci venga detto qualcosa: vediamo quello che succede. La nostra posizione resta quella indicata nel Pit di 2.000 metri e la sosterremo in tutte le sedi». Mentre il sindaco di Pisa, Marco Filippeschi, attacca: «Decisione inaccettabile, immotivata, una forzatura che calpesta la Regione». E Forza Italia spiega: «Da tempo chiediamo a Regione e Palazzo Vecchio di uscire dalla ambiguità. E la decisione di Enac dimostra che il voto in Consiglio regionale è stato falso».

Mauro Bonciani

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Presidente Vito Riggio, Enac



Destinazione	Distanza (km)
LONDRA	1.200
MADRID	1.300
COPENAGHEN	1.320
MADRID	1.300
COPENAGHEN	1.320
LONDRA	1.200
ISTANBUL	1.500
LISBONA	1.800
MOSCA	2.300
ISTANBUL	1.500
MOSCA	2.300
HELSINKI	2.050
LISBONA	1.800
DONA	4.200
DUBAI	4.500

Sviluppo al 2029*

Passengeri	nel 2014	nel 2029
	2.084.065	6.000.000
Movimenti	nel 2014	nel 2029
	32.305	58.800
Terminal (mq)	nel 2014	nel 2029
	14.820	26.000
Movimenti/Dra	nel 2014	nel 2029
	15	21

*con pista a 2.400 metri

Riepilogo degli investimenti

Scheda per fase in milioni di euro	2014	2015/16	2020/22	2025/25	TOTALE
Opere propedeutiche	52,30			0,80	53,10
Opere infrastrutturali e urbanizzazioni	1,00	13,40	3,10	6,00	23,50
Mobilità e parcheggi	0,50	0,50	3,40	8,20	12,60
Pista e piazzali	4,50	31,30	1,70	2,5	39,00
Terminali passeggeri	0,40	10,40	14,50	2,30	27,60
Uffici e logistica	2,30	5,10	0,70		8,10
Servizi accessori			5,10	2,00	7,10
Manutenzione straordinaria	6,90	10,00	10,00	10,00	36,90
Riepilogo per annualità	13,30	133,20	32,80	48,50	208,80

Accessibilità

Terminal (mq)	nel 2014	nel 2029
	14.820	26.000
Numero gates	nel 2014	nel 2029
	10	15
Numero check-in	nel 2014	nel 2029
	40	60
Commerciale (mq)	nel 2014	nel 2029
	1.470	3.570

36.740.000 Investimenti

Domande & risposte

La decisione formale di Enac esclude ulteriori ostacoli nella realizzazione della pista parallela di 2.400 metri?

Sì. Il consiglio di amministrazione di Enac ha esaminato la relazione tecnica sulle ipotesi di pista contenute nel master plan dell'aeroporto Vespucci ed ha deciso per i 2.400 metri di lunghezza della pista, che sarà monodirezionale e che sarà parallela convergente verso l'autostrada. Enac aveva già presentato un'osservazione al Pit della Piana della Regione dove contestava la lunghezza indicata dal Consiglio regionale di 2.000 metri, proprio in favore dei 2.400. E sottolineava che la decisione spetta ad Enac stessa e non allo strumento di programmazione regionale.

La Regione dovrà adeguare il piano territoriale già approvato recependo la decisione di Enac?

No. Il Pit è stato approvato dal Consiglio regionale e non sarà modificato. E Enac, infatti, che deve decidere se fare ricorso contro il Pit della Piana dato che contiene prescrizioni di conformità urbanistiche contrarie alla pista di 2.400 metri. Gli enti locali, se vorranno, potranno invece ricorrere contro i provvedimenti di Enac ed opporsi in sede di conferenza dei servizi o chiedere le integrazioni, ma non hanno potere di veto dato che se non c'è accordo — come accaduto per il trasferimento a Genova della Concordia — la decisione passa poi al Consiglio dei Ministri.

Quali dovrebbero essere i tempi di realizzazione della pista dopo la decisione di Enac? E di quanto potrebbero dilatarsi in caso di ulteriore opposizione della Regione?

Il rischio di un allungamento dei tempi rispetto a quelli della normale procedura è realistico. Da una parte Regione e enti locali potrebbero ricorrere al Tar e poi al Consiglio di Stato, dall'altra potrebbe farlo Enac contro il Pit approvato dalla Regione. Se ci saranno ricorsi e il Tar desse la sospensiva ai ricorrenti, il rischio si trasformerebbe in certezza, con un allungamento dei tempi rispetto al 2017-2018 che è la data di possibile inaugurazione della nuova pista fiorentina.