

Nello Sblocca Italia 50 milioni per l'aeroporto, con lavori da cantierare entro agosto 2015 – Ma è un traguardo difficile

Firenze, battaglia sulla pista

Il piano per potenziare lo scalo è ancora da approvare ed è scontro sul progetto tra Enac e Regione

DI SILVIA PIERACCINI

Un passo avanti solo apparente. Dopo 20 anni di discussioni sullo sviluppo dell'aeroporto di Firenze, il decreto legge Sblocca-Italia non scioglie i nodi fondamentali che ancora ostacolano la costruzione della nuova pista dello scalo «Amerigo Vespucci», 1,983 milioni di passeggeri 2013 (+7,1%), gestito dalla società quotata Aeroporto di Firenze (Adf) che da pochi mesi fa capo alla Corporation America del magnate argentino Eduardo Eurnekian (ha il 48,7%).

Se da una parte il decreto governativo destina infatti 50 milioni di euro allo scalo fiorentino, dall'altro inserisce queste risorse nel gruppo degli interventi appaltabili entro il 30 aprile 2015 e cantierabili (pena la decadenza dei finanziamenti) entro il 31 agosto 2015. Il problema sta proprio nei tempi stretti, inconciliabili con l'iter che ancora deve percorrere il progetto: il **masterplan 2014-2029** dell'aeroporto Vespucci – che contiene due ipotesi di lunghezza della nuova pista di volo, 2.000 e 2.400 metri, e prevede 4,5 milioni di passeggeri al 2030 – è stato approvato un mese fa dal consiglio di amministrazione di Adf, presieduto da Marco Carrai, e su di esso è attualmente in corso l'istruttoria di Enac, che deve approvarlo sul piano tecnico e che ha richiesto approfondimenti sul terminal.

Sulla nuova pista, invece, Enac ha già le idee chiare: nel CdA del 22 settembre scorso, l'ente per l'aviazione civile ha indivi-

duato «la lunghezza di 2.400 metri come quella ottimale sotto il profilo ambientale, infrastrutturale e delle performance degli aeromobili che saranno in uso, sia per motivi di sicurezza delle operazioni di volo, sia per evitare limitazioni del numero di passeggeri da imbarcare sui voli, o delle merci da trasportare».

Adf ha applaudito alla decisione, affrettandosi ad auspicare «la rapida conclusione dell'iter di approvazione del master plan, in modo da proseguire celermente nell'avvio della procedura autorizzativa prevista dalla legge», dice un comunicato. Appena arriverà l'approvazione di Enac, partirà dunque il percorso tradizionale (commissione per la valutazione d'impatto ambientale; decreti del ministero dell'Ambiente e delle Infrastrutture; contratto di programma per disciplinare investimenti e copertura), che mediamente dura un anno e mezzo-due. E che dovrà tener conto di eventuali prescrizioni e veti degli enti coinvolti: la **Regione Toscana**, per esempio, dopo tormentato dibattito ha inserito nel proprio piano di indirizzo territoriale (Pit) solo l'ipotesi della nuova pista lunga 2.000 metri. E il **presidente toscano Enrico Rossi** nei giorni scorsi ha chiarito: «Noi restiamo fermi alla delibera approvata in Consiglio regionale che prevede una pista di 2 km. Ci aspettiamo quindi che, anziché leggere sulla stampa le determinazioni di Enac, ci siano luoghi e momenti di confronto nel merito e si possano visionare e discutere gli studi prodotti».

Enac ha già annunciato di voler organizzare un incontro con gli enti regionali e territoriali. Ma il Pd toscano è andato giù duro: «Auspichiamo che il Governo intervenga e che Enac torni sulla scelta e svolga il suo compito di ente regolatore, rispettando la decisione della Regione a cui spetta la pianificazione urbanistica e di sviluppo del territorio».

Nessuno sa come uscire. Il fatto è che nel decreto Sblocca-Italia non è stata inserita una norma in grado di accelerare la procedura autorizzativa del progetto della nuova pista e del terminal, come da più parti si era auspicato. Dunque, come si conciliano i 50 milioni da mettere in cantiere entro agosto 2015 con i tempi autorizzativi che sono destinati a sfiorare quella scadenza?

L'ulteriore nodo (irrisolto) è di natura finanziaria: il master plan dell'aeroporto prevede **interventi per circa 250 milioni** e Adf ha già fatto sapere che, per poter partire con gli interventi, serve almeno il 50% di finanziamenti pubblici (possibili perché lo scalo fiorentino ha meno di tre milioni di passeggeri). Ma nel decreto Sblocca-Italia sono stanziati, per adesso, "solo" 50 milioni.

La conclusione è che mancano ancora diversi tasselli, economico-finanziari e urbanistici, perché lo sviluppo dello scalo fiorentino possa partire. Soldi e norme potrebbero arrivare, si sussurra nelle stanze della politica, grazie al ruolo di **Marco Carrai, amico-consigliere di lunga data del premier Matteo Renzi**, oppure alla ventilata normativa speciale in arrivo se Firenze sarà (come annunciato dal premier) la sede

del G7 nel 2017. Adf vede rosa: «Dopo tanti anni siamo ormai vicini a vedere la luce dell'opera infrastrutturale più importante per lo sviluppo economico del territorio fiorentino e di fondamentale rilevanza strategica per il sistema integrato aeroportuale toscano, costituito dagli aeroporti di Firenze e Pisa, che potrà così ambire a diventare il terzo polo nazionale», sostiene. E proprio l'obiettivo dell'integrazione societaria tra gli scali di Firenze e Pisa (anch'esso controllato da **Corporation America**), perseguita dalla Regione, potrebbe giocare un ruolo fondamentale nel percorso a ostacoli di avvicinamento al traguardo. Enac ha già fatto i conti: il bacino di traffico che interesserà al 2030 la Toscana sarà di circa 12 milioni di passeggeri; il piano di sviluppo di Pisa, già approvato dall'ente per l'aviazione civile, fissa come limite 6,5-7 milioni di passeggeri, mentre a Firenze potrebbero essere gestiti 4,5-5 milioni. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Data:

lunedì 29.09.2014

Estratto da Pagina:

4

