



■ **FIRENZE** L'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac) approva la pista di 2.400 metri per Peretola

Pista lunga per l'aeroporto... e Rossi deve mediare

DI FERDINANDO SEMBOLONI

La decisione largamente anticipata è stata presa: **Enac**, l'Ente nazionale per l'aviazione civile, nel valutare il Piano di sviluppo dell'aeroporto di Firenze, che conteneva le due ipotesi di pista, di 2mila e 2.400 metri, giudica ottimale la seconda, e quindi bocchia la prima che è anche quella approvata lo scorso luglio dal Consiglio regionale. La decisione dipende dal numero di passeggeri che si intende raggiungere entro il 2030 e dalle norme di sicurezza. Il numero di passeggeri, stabilito in 4,5/5 milioni, impone che gli aerei vengano utilizzati a pieno carico e la pista tanto più lunga deve essere, quanto maggiore è il carico dell'aereo. Un maggior carico di passeggeri e di carburante significa risparmi nel trasporto e possibilità di raggiungere mete più lontane, anche se non a lungo raggio. L'offerta dell'aeroporto fiorentino sarebbe quindi migliore, vi sarebbe un maggior numero di compagnie aeree che intendono utilizzarlo, quindi con maggiori profitti per **Adf**, la società che gestisce Peretola, ora di proprietà, al pari dell'aeroporto pisano, della finanziaria argentina **Corporacion America**. Inoltre, secondo Enac, la pista più lunga non aumenta la popolazione disturbata dal rumore degli aerei, rispetto a quella già valutata nello studio della Regione.

L'operazione della nuova pista di 2.400 metri era stata delineata sin dal gennaio 2014, e forse da prima, quando si era intravista la possibilità di far entrare la finanziaria argentina nella gestione degli aeroporti toscani. Nel maggio 2013 **Marco Carrai**, fedele di **Matteo Renzi** viene eletto alla presidenza di **Adf**, la società che gestisce l'aeroporto fiorentino, e nel gennaio 2014 presenta il piano di sviluppo con le due ipotesi. È bene ricordare che l'investimento per la nuova pista di Firenze è dell'ordine dei 200 milioni e che il costo dei 400 metri di pista in più è di circa 15 milioni, quindi meno del 10%, mentre l'incremento dei profitti della società è da prevedersi nettamente superiore. Renzi si è sempre espresso a favore dello sviluppo di Peretola, mentre al presidente della Regione **Enrico Rossi** è toccato il compito di mediare tra le varie aree della Toscana, in particolare Pisa che ha digerito con qualche mal di pancia la pista di 2mila metri e Prato che non ha mai accettato qualsiasi pista orientata verso il suo territorio. Nel maggio 2014 Rossi, nel coro di proteste pisane decide di vendere le azioni della Regione nel Galilei, favorendo la scalata della finanziaria argentina. A fine agosto Renzi, come nuovo segretario del Pd, ricandida Rossi alla presidenza della Regione per le nuove elezioni che si terranno nella primavera 2015, senza passare dalle primarie, proprio alla vigilia delle decisioni di Enac. In sostanza a Rossi viene lasciata la patata bollente della gestione della richiesta di Enac, di fronte alle proteste dei pisani e dei pratesi che si sono riuniti con gli altri comuni della Piana a Capalle in un infuocato incontro. Inoltre Renzi inserisce nel decreto Sblocca Italia, di fine agosto, un finanziamento di 50 milioni

per l'aeroporto di Firenze. Per utilizzare i quali occorre però che la decisione sulla pista sia stata presa prima del 30 aprile 2015, cioè prima delle elezioni regionali, in modo da passare alla gara di appalto e aprire i cantieri prima della fine di agosto. La finanziaria argentina ha già fatto sapere che non procederà alla fusione tra i due aeroporti, progetto proposto e sostenuto da Rossi, e quindi all'investimento in quello fiorentino, se non si chiariscono le condizioni del suo sviluppo. Per Rossi un bel gioco di incastri. Da una parte l'opposizione dei pisani, anche se oramai hanno perso il controllo del loro aeroporto, e dei pratesi, che gli potrebbe far perdere dei voti alle prossime elezioni regionali, dall'altra Enac che approva la pista di 2.400 metri, contro una decisione sofferta del Consiglio regionale per i 2mila. Inoltre: **Corporacion America** che fa i suoi conti e ritiene di non doversi impegnare ulteriormente, se non si accetta la decisione di Enac, e la scadenza molto ravvicinata del finanziamento statale che altrimenti verrebbe perso. Se inizialmente Rossi ha puntato i piedi sulla pista di 2mila metri, negli ultimi giorni è passato ad una posizione di mediazione, ricordando che il Governo deve aiutare l'area costiera finanziando il completamento dell'autostrada tirrenica, e il collegamento ferroviario veloce tra Pisa e Firenze, tema soprattutto caro ai pisani, perché così si aumenta il bacino di utenza dell'**aeroporto di Pisa**. Nella conferenza dei servizi che dovrà essere convocata per arrivare alla definitiva approvazione del Piano di sviluppo dell'aeroporto di Firenze, e alla quale

parteciperanno i rappresentanti del Governo, della Regione, dei comuni, di Enac e degli altri enti interessati, la Regione dichiarerà il proprio parere negativo, forte della decisione del Consiglio, facendo intravedere la possibilità di un accordo nel caso in cui il Governo finanzi l'autostrada tirrenica e la ferrovia Pisa-Firenze. Con questa dote Rossi si presenterebbe alle prossime elezioni regionali, cercando di farsi perdonare dagli elettori pisani. **Adf** dovrebbe inserire la nuova pista nel piano quadriennale delle opere 2014-2018, che quindi dovrebbe essere realizzata entro il 2018.



Data:
domenica 05.10.2014



TOSCANA OGGI

Estratto da Pagina:

6

Il presidente della Regione prima si oppone, poi fa intravedere un possibile accordo se Renzi si impegna a finanziare le infrastrutture che interessano la costa e Pisa. Si rischia di perdere i 50 milioni promessi dal Governo per Peretola

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.