L'AEROPORTO FIORENTINO

Il governatore dà l'ok alla pista lunga

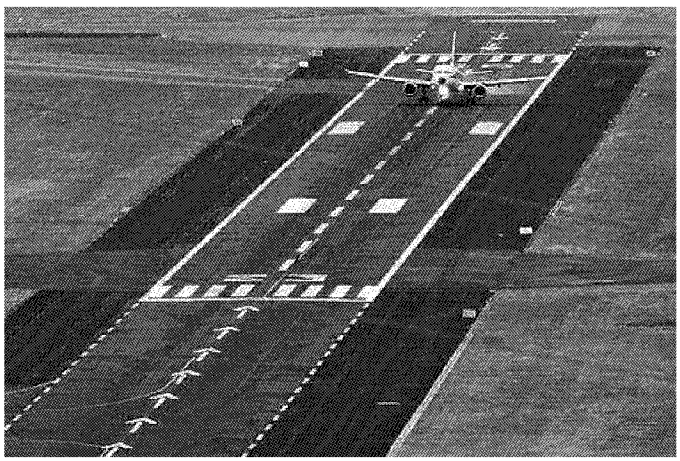
Cambio di rotta sull'ipotesi dei 2400 metri, ora l'accordo col governo

FIRENZE

Enrico Rossi non è più contrario alla pista di 2400 metri a Peretola. È pronto ad appoggiare l'allungamento di 400 metri rispetto a quella prevista nel Pit - il piano che stabilisce lo sviluppo urbanistico della Toscana - a due condizioni: che il Governo imponga un accordo di programma sul nuovo aeroporto di Firenze; e che istituisca una cabina di regia.

L'accordo di programma è una garanzia che gli serve per assicurarsi che oltre alla pista venga realizzato anche il parco da settemila ettari, la viabilità di collegamento, la realizzazione della terza corsia dell'autostrada (con velocità ridotta sulla A1 e sulla A11) e varie opere fondamentali per Firenze e la Piana. Con l'accordo di programma è pronto a superare anche le «problematiche ambientali e le criticità urbanistiche» rilevate dal nucleo regionale per la valutazione di impatto ambientale sul master plan del nuovo aeroporto di Peretola. Argomento che stamani viene affrontato nel consiglio regionale straordinario.

Rossi, però, pensa piuttosto a come giustificare ai pisani il cambio di posizione sulla pista di Peretola: «A parte che nessuno è perfetto - esordisce - la situazione è molto cambiata rispetto all'anno scorso, quando non esisteva ancora la società unica di gestione dei due aeroporti. Ora non siamo più in una situazione di concorrenza fra i due scali, ma di alleanza. Il socio di maggioranza, Corporaciòn America, a Pisa ha investito 100 milioni; altrettanti ce ne sta investendo il pubblico». Quindi Pisa non si deve preoccupare della lunghezza della pista fiorentina. Semmai - aggiunge Rossi - i pisani devono sollecitare a Rfi la realizzazione dei collegamenti con Firenze, in particolare fra i due aeroporti. Su questo insistono i tre consiglieri regionali pisani Antonio Mazzei, Alessandra Nardini e Andrea Pieroni, oltre al sindaco di Pisa, Marco Filippeschi, interessato a collegare la città all'Alta velocità: «È necessario che possano f essere finanziati la velocizzazione nei collegamenti fra Pisa e Firenze, la realizzazione della tangenziale a nord est di Pisa e il nuovo radar. Inoltre vogliamo garanzie sulla monodirezionalità della pista e della contemporanea chiusura della vecchia pista di Peretola». Per Rossi, invece, è importante dire di sì a una pista di 2400 a Firenze se dà maggiore garanzia di sicurezza per gli aerei che si alzano su Prato e di minore inquinamento. Ma per Filippeschi «occorre tenere fermi anche altri punti essenziali: la differenziazione della vocazione dei due scali, confermando su Pisa il rapporto esistente con Ryan air per continuare a sviluppare il low cost e potenziare l'offerta di voli diretti per destinazioni a lungo raggio come Cina, Usa e altre destinazioni extra-Shengen».



La pista dell'aeroporto fiorentino di Peretola (foto Sestini)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.