il matrimonio FI-PI

La pista che spaventa la costa

Dalla Regione via libera al piano d'ampliamento dell'aeroporto di Peretola

Pista più lunga rispetto all'ipotesi originaria **Pisa teme la concorrenza** della nuova infrastrutura, il sindaco chiede garanzie

di Samuele Bartolini

Il consiglio regionale appoggia il presidente Rossi e spiana la strada al libro dei sogni del premier Renzi. Potenziare l'aeroporto di Peretola allungando la nuova pista a 2.400 metri per farci atterrare i potenti della Terra per il grande appuntamento del G8 a Firenze nel 2017. Per ora la città culla dell' Umanesimo è solo candidata e ci sono due ostacoli grossi come una casa sul cammino della nuova Peretola: il parere tecnico del ministero dell'Ambiente entro fine dicembre, che dovrà esaminare il sostanziale diniego di Via regionale e Università di Firenze, e la conferenza dei servizi finale che si terrà entro fine gennaio.

Ma è con la risoluzione Marras-Baccelli, rispettivamente capogruppo e consigliere regionale del Pd, che il parlamentino toscano fa inversione a U, approva a maggioranza la nuova pista da 2.400 metri dell'aeroporto e modifica in un colpo solo il Piano di indirizzo territoriale (Pit). È acqua passata la difesa a spada tratta del Pit quando Rossi parava i colpi agli attacchi che venivano rivolti all'allora assessore all'urbanistica Marson. «Il dibattito sulla lunghezza della pista non mi appassiona più», ha tagliato corto in aula. Ed è finita lì. La maggioranza del Pd ha votato compatta a favore della risoluzione, mentre tutte le opposizioni: Lega Nord, Fratelli d'Italia, Cinque Stelle e Toscana a Sinistra, si sono espresse in forma contraria, tranne Forza Italia che si è astenuta.

IL PROGETTO DELLA PIANA

Sì all'aeroporto e alla nuova pista di Peretola, ma solo a condizione che venga istituito un osservatorio al ministero dell'Ambiente, di cui dovrà far parte la Regione, per vigilare sulla fase di progettazione e la realizzazione definitiva dell'aeroporto. La Regione chiede anche un accordo di programma con il governo e tutti i Comuni coinvolti per la riordino della piana fiorentina. E viene fugata ogni preoccupazione sulla rivalità con il Galilei. A Pisa - ha detto Rossi - prevale la tipologia turistica, per il 63-64 per cento, mentre a Firenze quella manifatturiera e della ricerca che arriva all'84 per cento. La giunta comunque non rigetta il parere dei suoi tecnici che hanno espresso vincoli, evidenziato criticità e indicato approfondimenti, ma supera il problema allargando lo sguardo al complesso della piana fiorentina che ruota intorno alla pista.

PISTA MONODIREZIONALE

Il nuovo progetto prova a ricomporre in un unico puzzle le tessere di interventi messi in cantiere negli anni scorsi. Come? Innanzitutto la monodirezionalità della pista non è messa in discussione se non per situazioni di emergenza (in atterraggio da Prato verso Firenze, in fase di decollo da Firenze verso Prato). Si prevede la realizzazione di un parco tra Prato e Firenze da settemila ettari con assoluto vincolo di inedificabilità, in larga parte boscato e in parte attrezzato con orti e piste ciclabili. Saranno piantati alberi anche nell'area della vecchia pista perpendicolare a Monte Morello che andrà in dismissione.

IL NODO VIABILITÀ

Andranno risolti il groviglio del raccordo autostradale alla fine di Ponte all'Indiano e il raccordo tra Prato e Lastra a Signa. Dovranno essere realizzate le terze corsie su A1 e A11. La giunta regionale pensa anche al potenziamento del trasporto su ferro attraverso la realizzazione di una tranvia.

L'AREA DI CASTELLO

Rimane irrisolto il conflitto tra il Master plan dell'aeroporto e il progetto di lottizzazione dell' area di Castello. Rossi precisa: «Il Master plan invade l'area di Castello con opere di pubblica utilità. Se Castello verrà ridotta io non piango, tuttavia voglio la certezza che eventuali contenziosi tra Unipol, attuale proprietaria dei terreni della lottizzazione, e Toscana Aeroporti non abbiano ricadute sulla Regione».

LE REAZIONI

Duro il giudizio di Forza Italia che definisce Rossi un ipocrita, e Toscana a Sinistra parla di posizione pilatesca: «Attendiamo la valutazione di impatto ambientale da parte del ministero dell'Ambiente. Se fosse approvata ci rivolgeremo al Tar per far valere i diritti dei nostri concittadini». Preoccupato il sindaco di Pisa, Marco Filippeschi: «L'apertura al cambiamento del Pit è un fatto che può avere implicazioni sul sistema aeroportuale perché l'allungamento della pista è dettato da ragioni di competitività dell'investimento, di operatività e sicurezza, come Vito Riggio ha sempre sostenuto. Ora, c'è da chiedere più garanzie e investire sulla differenziazione della vocazione dei due aeroporti».

La pista che spaventa la costa
Carielli e slogan contro Rossi

Com'è difficile dire la verità
Firenze vuole i 2.400 metri

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

● NUOVA PISTA DELL'AEROPORTO DI FIRENZE-PERETOLA: **2.400 metri**

● GLI AEREI CHE POTRANNO ATTERRARE SULLA PISTA **Airbus 320**

● QUANTO COSTA IL POTENZIAMENTO DI PERETOLA: **350 milioni**

La nuova pista potrebbe essere pronta nell'autunno 2017. Ryanair, principale cliente del Galilei, potrebbe spostare parte dei voli su Firenze

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.