

## L'AEROPORTO

### Pista, i tecnici prendono tempo

PISTA di Peretola, siamo alle diffide. Prima ne mandano una alla Regione i comitati, che si sono visti accogliere dal Tar 8 «doglianze», come dicono i giudici, sulle 18 (10 invece sono state respinte) del loro ricorso contro la pista. I comitati diffidano la Regione dal supportare lo sviluppo aeroportuale: avendo il Tar concordato sull'incompletezza del Pit regionale che organizza la Piana in presenza di nuova pista. Dopodiché, ieri, quattro sindaci della Piana diffidano addirittura il ministro all'ambiente Galletti esortandolo a rispettare il Tar e a chiudere con un no la procedura di Via (la Valutazione di impatto ambientale) sul Master plan aeroportuale 2014-2029.

CIUTI A PAGINA V



## L'aeroporto

# Mistero, la Via è sparita I tecnici prendono tempo per valutare la nuova pista

Mentre Peretola aspetta ancora il "verdetto" di Roma  
quattro Comuni della Piana diffidano il ministero

### ILARIA CIUTI

PISTA di Peretola, siamo alle diffide. Prima ne mandano una alla Regione i comitati, che si sono visti accogliere dal Tar 8 «doglianze» (dieci invece sono state respinte), come dicono i giudici, sulle 18 del loro ricorso contro la pista. I comitati diffidano la Regione dal supportare lo sviluppo aeroportuale: avendo il Tar concordato sull'incompletezza del Pit regionale che organizza la Piana in presenza di una nuova pista. E ieri quattro sindaci della Piana diffidano addirittura il ministro dell'ambiente Galletti esortandolo a rispettare il Tar e a chiudere con un no la procedura di Via (la valutazione di impatto ambientale) sul Master plan aeroportuale 2014-2029 che comprende la pista. Procedura aperta presso l'apposita commissione ministeriale nel marzo 2015 e ancora in sospeso. Senza Via non si fa la pista destinata a evitare la paralisi dello scalo di Firenze al primo soffio di vento: 1.016 voli dirottati nel 2015 (306 solo a dicembre) e 484 nel primo semestre 2016: per meteo.

La Via funziona così: la commissione parziale dà il parere positivo o negativo e lo firma. La commissione plenaria vota. Se il parere è favorevole, il ministro fa il decreto di autorizzazione, dopodiché si riunisce la conferenza dei servizi. Ben che vada, ci vuole più o meno un anno per iniziare i lavori. Intanto è guerra. Ma né Regione né Aeroporti Toscana collegano Tar e pista, considerando che il tribunale rileva una mancanza del Pit che è un piano di indirizzo territoriale e non un procedimento di autorizzazione. Quanto alla diffida a Galletti, negli ambienti del ministero si sottolinea la mancanza di peso giuridico di qualsiasi diffida al ministro su un tema di cui si occupa un organo tecnico, come la commissione di Via che decide autonomamente su basi tecniche e scientifiche e non può essere condizionata dalla politica.

Comunque l'atteggiamento del ministro negli ultimi tempi appare bizzarro, costruito non si sa se sull'annuncio o dell'ottimismo. Non può influire sulla commissione e

Sia Delrio che Galletti sono emiliani e così gira voce che potrebbero privilegiare lo scalo di Bologna a scapito del Vespucci

dunque i ritardi non sono colpa sua eppure spesso ripete che la Via arriva e non si vede mai niente. Venendo a Firenze a luglio disse che sarebbe arrivata in 15 giorni. Poi a settembre, poi l'8 settembre, "la fine di settembre" ha detto a sua volta Renzi alla Festa dell'Unità. Sempre niente. Nessuna convocazione della commissione in vista, solo il gruppo istruttore al suo interno che venerdì 30 incontrerà i comitati: siamo ancora in fase istruttoria.

Più che una Via, un'araba fenice. Tutti dicono che ci sia, dove sia finita nessuno lo sa. Varie le ipotesi. La più gettonata in città è quella politica. Ovvero il possibile scarsissimo entusiasmo per lo sviluppo del polo aeroportuale toscano, che già sta dando importanti risultati e che con la nuova pista vorrebbe ancora di più, di un ministro all'ambiente e uno alle infrastrutture, Galletti e Delrio, ambedue emiliani. I quali potrebbero preferire far convergere tutto sullo scalo di Bologna preoccupato della concorrenza toscana. La seconda ipotesi è invece la possibile resistenza dei tecnici, forse timorosi di firmare una Via con rischio di perdere un sicuro ricorso. Perché le Via si danno su progetti definitivi e non su master plan generali tranne che per gli aeroporti per i quali la prassi ha sempre fatto diversamente, essendo impossibile fare progetti definitivi di lavori da eseguirsi nell'arco di 20 anni. Solo che in Italia la prassi non è stata mai tradotta in legge, è sempre andata bene, come a Roma e Venezia, ma, stante la rissosità fiorentina sull'argomento, il ricorso qui pare certo. Si ipotizza che i tecnici non vogliono rimetterci la faccia, specie due su quattro si sussurra, e che aspettino la scadenza della commissione che

è prossima per lasciare la patata bollente alla nuova. Solo che le nomine per la nuova sono finite nel mirino della Corte dei conti e la vecchia per ora non può decadere. I tempi si allungano. Nel frattempo il polo toscano cresce comunque: nei primi sei mesi del 2016 ha trasportato 3,4 milioni di passeggeri: 2.245.528 a Pisa che ha fatto un più 3,5% rispetto agli stessi mesi 2015 e 1.153.920 a Firenze con un aumento dello 0,6 pur con la penalizzazione dei dirottamenti per cento).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**IL GOVERNO**  
Il ministro dei trasporti Delrio

**LO SVILUPPO**  
La pista di Peretola, il simbolo della trasformazione dell'aeroporto, oggetto di polemica da anni



**LE DATE**  
Venendo a Firenze a luglio Galletti disse che sarebbe arrivata in 15 giorni. Poi a settembre, poi l'8 settembre. "La fine di settembre" ha detto Renzi alla Festa dell'Unità. Ma non è accaduto

**IL PROCEDIMENTO**  
La Via funziona così: la commissione parziale dà il parere positivo o negativo. La commissione plenaria vota. Se il parere è favorevole, il ministro fa il decreto di autorizzazione

**I PASSEGGERI**  
Il polo aeroportuale toscano cresce: nei primi sei mesi del 2016 ha trasportato 3,4 milioni di passeggeri: Pisa ha fatto un più 3,5% rispetto al 2015 e Firenze un aumento dello 0,6 per cento