

Sì alla Mercafir a Castello ma pesa la Via di Peretola

- > L'assessore Bettarini conferma agli operatori del mercato progetto e tempi
- > per lo spostamento. Ma senza l'ok alla nuova pista tutto rimane congelato

MERCAFIR, Palazzo Vecchio rassicura gli operatori economici preoccupati dei tempi. Conferma la scelta di costruire il nuovo mercato a Castello. E conferma anche che entro l'anno vedrà la luce il nuovo Piano di Castello, viste le trattative in corso con Unipol, proprietaria dei terreni. Prima però si dovrà attendere la Via per la nuova pista di Peretola. Impossibile fare progetti urbanistici se non si sa quali saranno le aree di rischio aeroportuale. Solo allora si potrà ridisegnare Castello.

CIUTE E VANNI A PAGINA III



Senza Via tutti i progetti congelati su Peretola l'ombra della politica

ILARIA CIUTI

PIANO di Castello, si rifarà entro l'anno. Ma la questione si lega alla Via per la nuova pista di Peretola. Impossibile fare progetti urbanistici se non si sa quali saranno le aree di rischio aeroportuale, a seconda che resti l'attuale pista o venga la nuova. Si decide solo dopo che sarà arrivata la Via (valutazione di impatto ambientale) al masterplan aeroportuale fatto da Toscana Aeroporti con al centro la pista parallela e consegnato da Enac (l'Ente nazionale per l'aviazione civile) al ministero all'ambiente il 24 marzo 2015. La commissione di Via del ministero ha dato lo scorso dicembre parere positivo con 140 prescrizioni, secondo l'aeroporto e Enac facilmente realizzabili. Non si capisce perché non segua il decreto interministeriale firmato dal ministro Galletti e poi fatto firmare al collega alla cultura. Né sembra che Galletti stia modificando il parere dei suoi tecnici.

La Via resta un mistero. Il ministro l'annuncia di mese in mese, ma non si è visto niente. Si dice per motivi tecnici, qualcuno sospetta che siano anche politici. Questa volta il ministro prevede un mese e mezzo di ulteriore attesa. Per via della richiesta di chiarimenti, per la prima volta non spedita dal ministero all'Enac, ma il contrario. Sembra un paradosso. Lo è meno se si esaminano i

due chiarimenti richiesti da Enac. Uno è perché all'ultimo la procedura di Via ha chiesto uno studio di risk assessment, ossia una valutazione del rischio in caso che un aereo cada, fatta da soggetti terzi. Enac chiede il perché di uno studio usato solo per gli aeroporti oltre i 50 mila movimenti aerei l'anno quando Peretola arriverà a 45.000 nel 2029, a master plan interamente realizzato, mentre ora è a 35 mila. Ma soprattutto rivendica le proprie prerogative di Ente dello Stato preposto a un controllo sicurezza che non tocca a soggetti terzi. Il secondo chiarimento riguarda l'Osservatorio previsto dalla Via per Peretola che però non esiste in nessun altro aeroporto italiano. Visto che non ci sono esempi, Enac chiede come debba essere e quali siano le regole.

Sembrano rifiniture tecniche. Ma viene spontaneo domandarsi perché nel caso della Via fiorentina si sia tanto più puntigliosi che negli altri aeroporti. Una spiegazione potrebbe essere la speciale litigiosità di questo territorio, tale da spingere sul tavolo della commissione di Via qualcosa come 800 osservazioni sulla pista da parte di comitati, Comuni, università, tecnici regionali, provinciali e comunali, ittadini. Il che giustificerebbe la prudenza del ministero, non desideroso

di trovarsi davanti a un qualsivoglia ricorso al Tar.

Ma non manca chi sospetta che ciò coincida con circostanze più politiche. A partire dall'affermazione sempre maggiore all'interno del governo e del Pd della componente emiliana che fa capo a Delrio e di cui fa parte Galletti, la quale tiferebbe per l'ipotesi di fare di Bologna l'esclusivo scalo strategico del centro Italia, senza dividere questo ruolo con il polo toscano (Pisa e Firenze) come invece prevede il piano nazionale degli aeroporti. Tanto più che l'aeroporto bolognese sta portando avanti una politica sempre più aggressiva, a partire dalla prossima realizza-

Il peso nel governo della componente che fa capo a Delrio e Galletti potrebbe avere un ruolo

zione del people mover dalla stazione che potrebbe essere il mezzo per dire che tra alta velocità e people mover è più facile andare da Firenze a Bologna che a Pisa. Mentre già ora la compagnia aerea Emirates che atterra al Marconi si presenta come porta di Firenze tramite il suo bus che, complice la variante di valico, fa una relativamente celere spola Bologna-Firenze.



IL MINISTRO
Gian Luca Galletti è il responsabile dell'Ambiente



CRIPRODUZIONE RISERVATA