

SITUAZIONE DI IMPASSE PER AEROPORTO E STADIO

Senza nuova pista la Mercafir resta dov'è

FERIE in via di esaurimento, ma niente fine in vista per la telenovela delle grandi infrastrutture. A partire da aeroporto e stadio, strettamente collegati. Il nuovo stadio deve sorgere nello spazio dove è ora la Mercafir. La Mercafir deve prima traslocare a Castello su una porzione del terreno ora di Unipol, in pratica dietro la testa dell'attuale pista. L'aeroporto è destinato a cambiare, nei piani: nuova pista quasi parallela all'A11, in questo modo nessuna interferenza con il nuovo stadio. Fintanto che non arrivi la Via (l'autorizzazione ministeriale) per lo scalo tutto fermo, anche lo stadio. E anche quando arriverà ci sono grane: la nuova legge nazionale rende più certe le procedure ma anche più lunghe: almeno un anno in più.

CIUTI A PAGINA III



L'aeroporto di Peretola



Il risiko di aeroporto e stadio

Senza la nuova pista Mercafir resta dov'è: a Novoli è impasse

La recente legge sulla Via la rende più certa ma allunga i tempi
Se Peretola rimane com'è impossibile trasferire il mercato

ILARIA CIUTI

FINE ferie, la città si avvia verso una nuova stagione in cui molte sono le aspettative sulla conclusione di progetti da tanto sospesi. A partire da aeroporto e stadio che peraltro sono strettamente connessi. Nel senso che fintanto che non arrivi la famosa via (l'autorizzazione ministeriale) per la nuova pista a Peretola non potrà neanche decidersi la sorte del nuovo stadio per cui la Fiorentina si è impegnata a presentare il progetto esecutivo entro il 31 dicembre. Lo stadio è previsto dove è ora la Mercafir. Ma la Mercafir deve prima traslocare su una porzione del terreno di Unipol a Castello, sotto Sesto, dietro la testa dell'attuale pista del Vespucci. Uno spazio che, con questa pista, sarebbe in area di rischio aeroportuale e dove dunque i mercati generali non potrebbero stare. Al contrario, se la pista fosse quella nuova e diversamente orientata, l'area di rischio verrebbe evitata.

La nuova stagione inizia però con lo scacchiere se possibile più in alto mare di prima. Avendo la nuova legge di giugno sulle via ae-

roportuali allungato ancora di più i tempi di quella per Peretola. Allontanando così nel tempo la certezza su quale sarà la pista futura. Per ora, tre sono le certezze: che il trasferimento della Mercafir a Castello non può avvenire se non si sa che pista ci sarà a Peretola. Che i merci traslocheranno solo con la nuova pista. E che senza trasloco lo stadio lì non si fa.

Esiste però una quarta certezza: che la nuova legge allungherà, sì, i tempi della via ma la renderà, una volta ottenuta, più certa. Mettendola al sicuro dal già preventivato ricorso dei tanti comitati anti-pista che l'avrebbe subito affossata, appena concessa. Come sottolinea Toscana Aeroporti, la società degli scali di Firenze e Pisa. Riassumendo: la vecchia norma prevedeva che la via fosse concessa, anche per gli aeroporti, sui progetti definitivi. Ma la consuetudine, mutuata dalle regole europee, esimeva gli aeroporti italiani questo obbligo. Impossibile per piani regolatori da realizzarsi negli anni (quello di Peretola fino al 2029). Così sono sempre bastati i progetti preliminari, come stava avve-

nendo per Peretola che, dopo avere ottenuto il sì con massicce prescrizioni della commissione di via ministeriale, stava attendendo il decreto di via del ministro all'ambiente Galletti. La novità di giugno è che la consuetudine diventa legge e dunque inoppugnabile dal ricorso che, in nome della vecchia legge, avrebbe invece vinto.

Quali però i tempi? La nuova legge prevede una procedura di via diversa dalla vecchia: più rapida ma più complessa. Siccome manca il decreto attuativo per gli aeroporti che hanno, come Firenze, procedure di via in corso, la legge dice solo che possono scegliere se restare nella vecchia procedura o aderire alla nuova. Senza specificare cosa debbano fare nel secondo caso: se rifare l'intera procedura (processo per cui si calcola un anno e forse più di tempo), come sembra pensi il direttore generale del ministero e Enac tema. Oppure se basti aggiungere al percorso già fatto solo alcune integrazioni concludendo il tutto entro fine anno, come è opinione di Toscana Aeroporti. Quello che è certo è che Firenze sarà il primo aeroporto a usufruire della nuova norma.

Un banco di prova che non si capisce ancora come andrà a finire. Enac, l'ente ministeriale per l'aviazione civile che formalmente richiede la via per il masterplan fiorentino, ha già spedito al ministero all'ambiente la lettera con cui dichiara di aderire alla nuova procedura, non fosse altro che per mettersi al riparo dal minacciato ricorso. Enac spiega anche di avere pronte quasi tutte le integrazioni e sono già iniziate serrate consultazioni con il ministero. Mentre il sistema aeroportuale toscano Pisa-Firenze dimostra la propria forza attrattiva (più il 7,5% di passeggeri nei primi sei mesi 2017) nonostante la pista di Peretola si blocchi al primo soffio di vento. Basta così? Non lo pensano Toscana Aeroporti né quanti a Firenze reclamano un aeroporto degno di questo nome. Né lo assicura l'aeroporto di Bologna che, dopo l'entrata di Benetton, è sempre più aggressivo e minaccia di sconfiggere il polo toscano in crescita, fonte di lavoro come di sviluppo economico.



Decollo a Peretola

L'INTRECCIO

La nuova pista di Peretola, lo spostamento della Mercafir e la costruzione del nuovo stadio sono tre vicende intrecciate profondamente tra loro. Molto dipende dai tempi del ministero

CRIPRIDUZIONE RISERVATA