Lo scenario

## Tre mesi per il via libera da Roma. «In estate i cantieri»

A febbraio la Valutazione di impatto ambientale. Da sciogliere il nodo prescrizioni e investimenti

A poche settimane dalla pubblicazione della Valutazione di Impatto Ambientale, con le relative prescrizioni, Toscana Aeroporti è ottimista. E conta di poter aprire i cantieri a Peretola nell'estate 2018 e inaugurare la pista ad inizio 2020, ma le incertezze rimangono. E se è vero che la nuova procedura impone la risposta della Via entro il 18 febbraio e che la norma adesso prevede anche tempi brevi e certi per la conferenza dei servizi che dovrà dare il via al progetto ed ai lavori, è altrettanto vero che le prescrizioni saranno numerose ed alcune di difficile realizzazione in tempi brevi e costo-

se. «La Via arriverà ad anno nuovo e sarà positiva, altrimenti non sarebbe stato dato parere favorevole — sottolinea Roberto Naldi, vicepresidente della spa che gestisce il fiorentino Vespucci e il Galilei di Pisa — con prescrizioni che più e meno sono prevedibile e rientrano nella cornice del nostro masterplan. Contiamo di far

## Criticità

Le questioni centrali sono spostare il Fosso Reale e il suo passaggio sotto l'A11

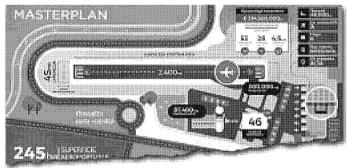
partire i lavori nell'estate 2018 e la nuova pista a fine 2019 o inizio 2020. Nel frattempo non stiamo fermi e anzi su Firenze abbiamo investito già 6 milioni; a metà dicembre inaugureremo nuovi spazi e nuovi flussi per i passeggeri. E con altri 4 milioni nell'estate 2018 apriremo 3 nuovi gate e gli uffici, che saranno tolti dagli spazi che occupano adesso, liberandoli per il futuro terminal». Lavori in corso per Toscana Aeroporti anche a Pisa — dove si sta potenziando il terminal e arriveranno nuovi spazi arrivi e partenze per i passeggeri non Schengen — mentre il piano di Firenze prevede, oltre alla

nuova pista di 2.400 metri parallela convergente verso l'autostrada, la demolizione della vecchia pista per unire il verde di Castello con il Parco della Piana.

Resta il nodo delle prescrizioni contenute nel parere tecnico, unico documento prodotto per la Via. Molte superabili, altre più ma costose. Il vero problema è lo spostamento del Fosso Reale che chiede anche una deroga al Regolamento Sarno per le dimensioni del passaggio sotto il raccordo autostradale o l'innalzamento del raccordo stesso. La seconda scelta sarebbe molto più costosa e soprattutto complicata da gestire per i riflessi del traffico in ingresso ed uscita dalla città. Il progetto proposto prevede un passaggio del Fosso in una nuova posizione, più a nord-ovest, ma anche la creazione di un canale che porti parte dell'acqua, lungo l'autostrada, nel vecchio «sbocco», più a sud.

M.B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il masterplan sullo sviluppo di Peretola

