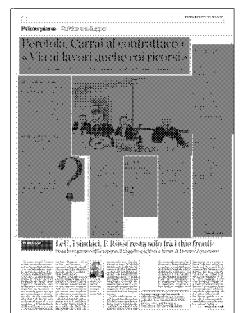


LA GUERRA DELL'AEROPORTO

Peretola, Carrai tira dritto «Lavori anche coi ricorsi»

a pagina 2 **Bonci**



Peretola, Carrai al contrattacco «Via ai lavori anche coi ricorsi»

Il presidente di Toscana Aeroporti: basta notizie false, da certi Comuni proteste surreali

Toscana Aeroporti resta a Firenze e Pisa, i cantieri per la nuova pista di Peretola partiranno senza attendere il giudizio del tribunale amministrativo. La società che gestisce gli scali toscani risponde così ai sette Comuni (più Unipol) che hanno fatto ricorso al Tar per fermare lo sviluppo del Vespucci. «La posa della prima pietra può avvenire in autunno, appena avremo in mano le autorizzazioni al termine della conferenza dei servizi. E la nuova pista sarà realizzata in 18 mesi — spiega il presidente di Toscana Aeroporti Marco Carrai — Se i ricorsi saranno ancora pendenti noi inizieremo, se ci sarà già stato un parere e sarà stato positivo, come confidiamo visto il grande lavoro fatto, inizieremo; se il parere sarà negativo, faremo ricorso».

Toscana Aeroporti, il cui azionista di maggioranza è l'argentina Corporacion America, colosso mondiale del settore aeroportuale, ieri ha voluto incontrare i giornalisti

per fare il punto in mezzo alle polemiche. «Diciamo basta alle false notizie, basta alle minchiate, a chi chiede cose irrealizzabili. In questa vicenda ci sono verità oggettive — ha affermato Carrai — Va ribadito che l'aeroporto di Peretola è dello Stato, noi lo gestiamo solamente; che assieme a quello di Pisa è stato dichiarato di interesse strategico nazionale; che il via libera al potenziamento è arrivato dallo Stato. E che le opere sono ambientalmente compatibili: non si discute più se farle. I ricorsi, seppur legittimi, di Comuni non interessati dalle opere o dai sorvoli, sono surreali. A Prato gli aerei passano più alti su Buckingham Palace a Londra». Non è uno sviluppo «contro», insomma. «Ci domandiamo il perché di certi ricorsi... Questa infrastruttura non è contro l'ambiente. Anzi, spenderemo 60 milioni per le compensazioni ambientali. È grazie al Vespucci che verrà finalmente fatto il Parco della

Piana, che oggi è solo una discarica; è grazie all'aeroporto che verranno realizzate opere di compensazione idraulica che diminuiranno i rischi, e che gli abitanti di Brozzi, Peretola, Quaracchi non avranno più gli aerei sopra le teste. La popolazione esposta al rumore con la nuova pista diminuirà del 90%», scandisce Carrai. Il presidente ha escluso anche timori per l'eventuale taglio dei finanziamenti statali (150 milioni) con il cambiamento del governo: «Non credo proprio. L'aeroporto di Firenze non è di qualcuno, è dello Stato: non dimentichiamo che il richiedente del master plan in nome e per conto dello Stato è l'Ente nazionale dell'aviazione civile».

Anche Roberto Naldi, che rappresenta Corporacion America nel Cda di Toscana Aeroporti, rassicura: «Non ci siamo pentiti di aver investito tanti milioni: qui siamo e qui rimarremo, come a Pisa. Non solo non abbiamo licenziato, ma abbiamo assunto. Siamo fieri di avere realizzato lo scalo delle Galapagos, che è il

Corporacion America
Naldi: «Non ci siamo pentiti di aver investito, resteremo in Toscana»
E su Bologna glissa

primo aeroporto con la certificazione verde. Ed è bene precisare che lo scalo pisano, pur essendo in crescita, non potrà mai diventare l'unico aeroporto della Toscana». Sulle voci di un interesse per Bologna ha tagliato corto — «Vedo scali ogni giorno, in tutta Europa, ricevo tante proposte e molte le scarto» — mentre non ha commentato il rapporto con Unipol per l'acquisto dei terreni di Castello dopo che il colosso assicurativo ha presentato ricorso contro la Via. Vittorio Fanti, consigliere delegato al master plan del Vespucci, ha concluso: «Il progetto della nuova pista è frutto di studi tecnici e scientifici che hanno visto coinvolte anche 5 università, per la prima volta è stata fatta una valutazione di impatto sanitario. È frutto di un processo rigoroso, come mai è successo in Italia e come dimostrato dalla positiva conclusione della procedura di Via».

Mauro Bonciani
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Domande & risposte

L'Osservatorio ambientale, chi c'è e chi l'ha deciso?

Il decreto di Via ha previsto la costituzione di un Osservatorio ambientale per vigilare sulle 62 prescrizioni e sui lavori, ma anche sulla gestione dello scalo ad opere concluse. Il sindaco di Prato ha motivato il suo ricorso al Tar con l'esclusione dell'Osservatorio, la cui composizione è stata decisa dal governo: ci sono due rappresentanti del ministero dell'Ambiente, due dei Beni culturali e uno dei Trasporti; un rappresentante della Regione, uno dell'Arpat, uno del Comune di Firenze, uno della Città metropolitana e uno di Enac. Non ne fa parte Toscana Aeroporti, che è il soggetto «controllato».

I cantieri possono partire nonostante i ricorsi al Tar?

Toscana Aeroporti ha affermato che i lavori partiranno senza attendere l'esito dei ricorsi al Tar, cosa possibile dal momento che nessuno dei Comuni ricorrenti ha richiesto una sospensiva che bloccherebbe l'autorizzazione al master plan del Vespucci ed i cantieri. La società quindi ha bisogno solo dell'ok della conferenza dei servizi, che deve essere convocata e che per legge non può durare più di 90 giorni, per partire in autunno. Se nel frattempo il Tar decidesse nel merito dando ragione ad uno dei ricorrenti la società si riserverà di valutare un ricorso al Consiglio di Stato.

Quali alternative ci sono alla nuova pista?

La società ha sottolineato che non ci sono i margini per altre soluzioni. Non si può allungare la pista attuale interrando l'autostrada un treno veloce Firenze-Pisa costerebbe troppo — «meglio un treno ogni 30 minuti» — e comunque il Galilei non potrà avere più di 7 milioni di passeggeri e non può essere l'unico aeroporto della Toscana. Non si può fare il check in alla stazione di Santa Maria Novella come in passato, per motivi di sicurezza. La nuova pista del Vespucci sarà solo monodirezionale e non ci potranno atterrare voli transoceanici perché servirebbe una pista di 3.000 metri e non di 2.400 come quella che sarà costruita.





Da sinistra: Lorenzo Tenerani, Vittorio Fanti, Marco Carrai, Roberto Naldi

370

Milioni di investimenti da parte di Toscana Aeroporti per lo sviluppo dell'aeroporto Vespucci da oggi al 2029, la durata del master plan per cui a dicembre è stata concessa la Via

62

Le prescrizioni contenute nella Valutazione di impatto ambientale dei ministeri dell'Ambiente e dei Beni culturali. Per realizzarle la società che gestisce lo scalo di Peretola investirà 60 milioni
