

Pista lunga, la svolta della Regione

L'assessore Ceccarelli: «Ci sono le condizioni». Nardella: «Non permetterò che si torni indietro»

«Non esiste una alternativa alla nuova pista di Peretola, se non il rapido sprofondare nella crisi per Firenze e l'intera area metropolitana». «Se dopo la Valutazione di impatto sanitario, che ha dato esito positivo, la Valutazione di impatto ambientale del ministero sarà positiva, come ci auguriamo, ci sono tutte le condizioni perché il Consiglio regionale riveda la decisione sulla lunghezza della pista, fissata da noi in 2.000 metri». Il sindaco Dario Nardella e l'assessore regionale ai trasporti, Vincenzo Ceccarelli, non hanno usato il politichese nella tavola rotonda sullo sviluppo dello scalo Vespucci, moderata dal direttore del *Corriere Fiorentino*, Paolo Ermini.

Hanno delineato gli scenari futuri, a breve e lungo termine — assieme al presidente di Toscana Aeroporti, Marco Carrai, presidente di Enac, Vito Riggio, il vice presidente di Confindu-

Come sarà

Il plastico della nuova pista con le rotte (in verde il decollo, in azzurro l'atterraggio) Sotto la tavola rotonda di ieri in Piazza della Repubblica



stria Firenze, Luigi Salvadori, la segretario della Camera di Commercio, Paola Galgani — nella tenda informativa allestita dalla spa in piazza della Repubblica dalla spa che gestisce Vespucci e Galilei, affollata anche ieri per il confronto, compresi alcuni No-pista che hanno chiesto chiarimenti su soldi pubblici ed aspetti ambientali. Riggio, presidente dell'ente statale che sovrintende alla costruzione, ampliamento e gestione degli aeroporti, ha spiegato che ci sono i tempi tecnici per inaugurare la nuova pista da 2.400 metri entro il G7 di fine 2017 e che la pista più lunga significa meno rumore, meno smog e più sicurezza ed operatività, che non si

passerà coi voli su Prato «se non ad altezza oltre i 1.000 metri e che anche i voli che per motivi di sicurezza, una percentuale minima, dovranno passare sul Campo di Marte a Firenze lo faranno ad altezze notevoli». «Il ministero dell'ambiente ha 60 giorni per dare il parere dai primi giorni di novembre e spero che arrivi entro l'anno — ha aggiunto il manager di Stato — A quel punto si passa subito alla conferenza dei servizi e tra primavera e giugno è ragionevole che l'iter autorizzativo sia finito e poi ci sono i tempi per realizzare la pista entro il G7 di fine 2017». «I tempi ci sono — ha aggiunto Marco Carrai — anche se il tempo limite per non per-

dere l'opportunità del G7 è che in primavera sia chiuso l'iter. Se non ce la faremo non dipenderà da noi: siamo pronti e abbiamo dato tutte le integrazioni agli aspetti ambientali chiesti dal ministero». Sul fronte finanziamenti statali il presidente della società ha smorzato gli allarmi: «C'è l'impegno dello Stato per 150 milioni di euro, noi auspichiamo che queste risorse arri-

Le prossime tappe

A primavera da Roma arriverà l'ok definitivo Poi il via ai cantieri Carrai: pronti per il G7



vino e siamo fiduciosi. In tutto il mondo tali finanziamenti non arrivano nè tutti subito, nè tutti insieme». «Il piano di sviluppo è finanziabile da Stato ed Unione Europea — ha ribadito Riggio — perché lo scalo ha meno di 3 milioni di passeggeri». Salvadori per Confindustria ha sottolineato «l'aeroporto è una precondizione competitiva per il nostro territorio» e chiesto al Comune di agire sulla mobilità ed i collegamenti — «La nuova pista e la nuova aerostazione sono inutili se non liberiamo l'aeroporto dalla morsa del traffico che lo tiene in ostaggio durante tutta la giornata» — mentre Galgani ha chiesto garanzie su impatti ambientali, sul polo scientifico dell'Ateneo a Sesto e sulla «buona qualità e la stabilità della occupazione che si creerà (2.200 posti diretti e 7.000 di indotto, ndr)».

Nardella ha difeso la crescita dell'aeroporto: «Era nel mio programma, votato dal 60% dei fiorentini, migliorerà la situazione di Peretola, Brozzi e Quarcacchi. E non si avranno più i danni, anche di immagine, per i voli dirottati, anche io mi sono ritrovato a Genova per questo... Confido in un esito positivo della Valutazione di impatto ambientale, che tenga conto anche del Polo Scientifico che del resto già oggi è accanto ad un aeroporto. E una volta rispettate le regole le opere vanno fatte». Cosa accadrebbe se la nuova pista non si facesse? ha chiesto Ermini a Nardella e Ceccarelli. «Verrebbe meno un tassello fondamentale del recupero del ritardo infrastrutturale della Toscana», ha detto l'assessore; «Significherebbe avvitare tutto il territorio, l'economia, il turismo, in una spirale negativa: questo non lo permetterò mai», ha sottolineato il sindaco. Infine, rispondendo alla domanda di un cittadino, Carrai ha spiegato che è allo studio un nuovo tracciato del Fosso Reale, che va spostato per realizzare la pista, che non richieda la sopraelevazione dell'A11 come nel progetto attuale.

Mauro Bonciani

© RIPRODUZIONE RISERVATA