

[Elenco Titoli](#)[Stampa questo articolo](#)**SABATO, 24 SETTEMBRE 2011***Pagina 5 - Toscana*

## Firenze pensa alla pista obliqua

### ***Potenziamento che non minaccia la supremazia di Pisa***

L'addio di Meridiana ha indebolito Peretola proprio mentre il Galilei viaggia a gonfie vele

---

**Pisa ride, Firenze piange. Almeno per il momento. Meridiana lascia infatti Peretola e questo secondo abbandono (in precedenza la compagnia aerea era uscita dall'azionariato) è ancora più doloroso del primo, dato che con la chiusura della base di Meridiana Fly il Vespucci perde 150 posti di lavoro, tre collegamenti nazionali (Palermo, Torino e Lamezia) e quattro internazionali (Berlino, Praga, Helsinki e Budapest). Pisa invece naviga a gonfie vele e spera quest'anno di centrare l'obiettivo dei 5 milioni di passeggeri, grazie anche a nuovi collegamenti e al traino del low cost.**

A Firenze c'è inquietudine perché la realizzazione di una nuova pista parallela all'autostrada sembra perdere costantemente quota. Anche perché mettere in campo un investimento il cui volume oscilla tra i 120 e i 200 milioni di euro con tutti gli enti locali della zona, Prato inclusa, fermamente contrari, può trasformarsi in un azzardo. Il Galilei ha invece in programma una serie imponente di investimenti, grazie anche all'apporto della Regione, tra cui la realizzazione di un people mover in grado di collegare in maniera efficace l'aeroporto alla stazione.

Insomma, stretta nell'alleanza tra Pisa, che vuole difendere il suo aeroporto, Prato, che vuol difendersi dal rumore e dallo smog derivante dalla pista parallela, e i Comuni della Piana fiorentina, il capoluogo regionale prova a indossare le vesti del brutto anatroccolo, trascurato dalla Regione-matrigna che blocca lo sviluppo del suo scalo.

Dietro al balletto delle dichiarazioni di politici, sindaci e assessori, in realtà qualcosa si sta muovendo e a breve la giunta regionale potrebbe presentare una variante al Pit, il piano di indirizzo territoriale, per mettere in campo una terza ipotesi di ampliamento del Vespucci e superare così lo stallo tra chi vorrebbe una nuova pista parallela e chi invece vorrebbe il prolungamento dell'attuale. Per uscire dal vicolo cieco che rischia di produrre uno scontro istituzionale e legale senza precedenti, la Regione sta per mettere sul tavolo un'ipotesi di pista obliqua rispetto all'autostrada Firenze-Mare. Così verrebbe tranquillizzata Pisa, dato che la pista obliqua non potrebbe essere suscettibile di ulteriori prolungamenti che metterebbero il Vespucci in rotta di collisione con il Galilei. Verrebbe tranquillizzata Prato, che non vedrebbe passare gli aerei in decollo e atterraggio a poche centinaia di metri dal Duomo, e abbastanza tranquilli sarebbero i Comuni della Piana.

Insomma, una specie di uovo di Colombo a cui si approderebbe finalmente dopo mesi di polemiche incandescenti. Ma sull'operazione pesa un'incognita importante. Per garantire che l'ampliamento del Vespucci non sia il cavallo di Troia per togliere ossigeno al Galilei, la Regione ha deliberato di entrare nel capitale di Adf, la società di gestione dell'aeroporto fiorentino.

Ma anche su questa operazione pesano delle incognite, dato che l'unico azionista che potrebbe essere interessato a vendere è la Camera di commercio di Firenze che ha il 14,4% del capitale a un prezzo medio di carico di circa 11 euro. Il titolo Adf vale 9,6 euro. Se la quotazione dovesse assestarsi su questo livello, la Camera di commercio dovrebbe rassegnarsi a contabilizzare una pesante minusvalenza. Altrimenti, sarebbe la Regione ad accollarsi un maggior onere rispetto alle quotazioni di mercato. Una scelta non facile, considerato

anche che nel 2000 la Regione era uscita da Adf vendendo il 6,43% del capitale incassando 4 milioni di euro sulla base di una valutazione di 8,1 euro ad azione.