

## Città &amp; Regione

Prato Confronto a Prato tra i nuovi proprietari degli scali, i sindaci e gli assessori di Prato, Pisa e Firenze. Assente Rossi

# «A ottobre la fusione Vespucci-Galilei»

## Gli argentini: via alla società unica degli aeroporti. L'altolà di Filippeschi

PRATO — Ora che si è conclusa l'Opa che ha portato Corporation America a rilevare la maggioranza degli aeroporti di Pisa e Firenze, la multinazionale vuole arrivare, entro ottobre, all'obiettivo storico di fondere i due scali in un'unica società. «Entro breve pubblicheremo un masterplan per arrivare alla società unica — ha spiegato il ceo di Corporation America Italia, Roberto Naldi — Se non sarà possibile quest'obiettivo costituiremo una holding per far sì che il Galilei e il Vespucci siano comunque gestiti come un unico soggetto». Lo ha detto ieri durante il convegno all'auditorium della Camera di Commercio di Prato sul tema «il sistema aeroportuale toscano: quale sviluppo?», organizzato dalla Federazione Regionale degli Ordini degli Ingegneri, dall'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Prato e dall'Unione Industriale Pratese. I vantaggi della società unica, secondo Naldi, sono notevoli: dall'ottimizzazione commerciale e tecnologica, al rafforzamento del sistema aeroportuale toscano. «Vogliamo sviluppare entrambi gli scali — ha

detto il Ceo — perché sposiamo questo territorio nel suo insieme. E a Bologna c'è già chi definisce micidiale, per loro, questa nostra alleanza».

La lunghezza della pista parallela, per Corporation America, non è un argomento di cui preoccuparsi. «Se ci chiedono di farla più corta, meglio, vorrà dire che spenderemo meno» ha aggiunto Naldi. A decidere saranno il Pit della Regione Toscana e le richieste di Enac, la multinazionale si preoccuperà invece di proporre un masterplan «per migliorare l'impatto sul territorio, con uno studio il più sofisticato possibile», chiamando in causa una società specializzata come l'americana Mitre. In questo, Corporation America sembra raccogliere l'invito degli industriali e degli ingegneri pratesi ad affidarsi a studi scientifici che possano allontanare i dubbi sull'impatto della nuova Peretola. Tempi? Il ceo è certo che per realizzare la pista parallela del Vespucci serviranno 18

mesi, senza bisogno di interrompere il traffico aereo. Ma vista la burocrazia e la quantità di opere accessorie, lo scalo sarà inaugurato tra il 2019 e il 2020.

Il convegno ha visto una tavola rotonda (moderata da Giorgio Bernardini, del *Corriere Fiorentino*), in cui Naldi si è confrontato col sindaco di Pisa, Marco Filippeschi, che fino all'ultimo ha cercato di mettere i bastoni tra le ruote all'Opa di Corporation America. «Per fortuna lo scenario è diverso rispetto a un po' di tempo fa» ha detto il primo cittadino, quando Naldi ha assicurato che i passeggeri di Peretola saranno 4 milioni e mezzo e non 6 come inizialmente ventilato. Ma il sindaco, dopo le rassicurazioni sugli investimenti per il Galilei, ha ancora dubbi: «Le cifre sulla crescita dei passeggeri del Galilei e del Vespucci mi sembrano molto ottimistiche — ha spiegato — se andasse così avremmo vinto tutti, ma se così non fosse ci troveremo di fronte a un problema enorme. Ci possono essere dei limiti alla crescita». Assente al dibattito, il governatore Enrico Rossi.

A fare gli onori di casa il sindaco di Prato, Matteo Biffoni: «Non voglio fare una difesa di cortile — ha spiegato — ma la tutela del benessere dei cittadini è un limite invalicabile. Per superare la logica dell'ortocello chiedo di riaprire il confronto sull'aeroporto, aperto a tutti, anche a Prato, per avere certezze sugli impatti e sulle conseguenze. Una Peretola che funziona è nell'interesse di tutti». L'assessore fiorentino al Lavoro, Federico Gianassi, ha detto invece di sì alla nuova Peretola e alla strada imboccata da Corporation America, «per il bene del lavoro e dello sviluppo». Intanto in Regione i consiglieri Pd Fabrizio Mattei e Gianfranco Venturi contestano Adf che ha disertato la commissione congiunta mobilità e ambiente. «Inopportuno partecipare, non si possono dare notizie di natura riservata perché siamo quotati in borsa» replica il presidente Adf, Marco Carrai.

Giulio Gori

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'incontro I partecipanti al convegno di ieri a Prato. Da sinistra il Ceo di Corporation America Roberto Naldi, il presidente degli industriali pratesi Andrea Cavicchi, Marco Filippeschi sindaco di Pisa e tra gli altri il sindaco di Prato Matteo Biffoni

### » Il progetto

## Un «silenziatore» per Peretola

PRATO — Ridurre l'impatto acustico del traffico aereo della nuova pista di Peretola? A pensarci sarà la Mitre, una società specializzata statunitense che ha il proprio quartier generale a Washington e che sin dalla sua fondazione, nel 1958, collabora con l'amministrazione aerea federale degli Stati Uniti (Faa). Il «Centro per lo sviluppo di un sistema aeroportuale avanzato», questo il nome per esteso, lavora fianco a fianco con la Faa con l'obiettivo dichiarato di creare «il sistema aerospaziale più sicuro e più efficiente al mondo». Tra i brevetti più celebri della Mitre, ci sono il Tcas, il dispositivo anticollisione montato sugli aerei, e l'Ads-B, il sistema di sorveglianza da terra che consente di controllare la posizione degli aerei anche in caso di scarsa visibilità.

E della società di Washington il progetto, del 2008, per la terza pista parallela di Malpensa, per rimediare ai problemi di uno scalo mal progettato e arrivato troppo presto a saturazione. Tra i punti forti della Mitre, ecco un intero settore che con un approccio multidisciplinare (e la collaborazione dei laureati nelle migliori università degli States) si occupa di compiere analisi e costruire modelli sulla gestione del traffico aereo. «Affrontiamo problemi apparentemente insormontabili», recita il sito internet della società. Nel nuovo aeroporto di Peretola, il «problema insormontabile» sarà l'impatto acustico sulla Piana e sulla città di Prato. «Le soluzioni possono essere tantissime — spiega Roberto Naldi, ceo di Cor-

poration America Italia — in alcuni casi Mitre ha indicato di far decollare e atterrare gli aerei attraverso dei corridoi posti proprio sopra l'aeroporto».

«Mitre collabora con molte società aeroportuali pubbliche — aggiunge — noi siamo l'unica società privata al mondo che si avvale delle sue consulenze». Quella di Naldi per ora è solo un'ipotesi messa sul tavolo come esempio, ma la possibilità che gli aerei di scalo a Peretola possano avvicinarsi o allontanarsi dall'aeroporto ad altitudini maggiori rispetto a quelle contemplate dagli studi che sono stati condotti finora, ridurrebbe senza dubbio l'impatto acustico per gli abitanti. Ma, spiega l'amministratore delegato di Corporation America Italia, Mitre lavorerà anche alla riduzione degli impatti ambientali del traffico aereo.

### Da Washington

Gi americani di «Mitre» studieranno come ridurre l'impatto acustico con la nuova pista

G.G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA