

Ecco le caratteristiche della soluzione approvata a Roma Parallela convergente salverà dal rumore ma taglia il Parco

ERNESTO FERRARA

PARALLELA convergente. O, se preferite il linguaggio dei radaristi, "12/30". Ruotata rispetto a quella attuale, né parallela né obliqua rispetto all'autostrada, come per anni si è immaginato. E' la nuova pista dell'aeroporto di Peretola a cui punta l'Enac. Il compromesso tecnico individuato dall'ente nazionale per l'aviazione civile che ora, salvo colpi di scena, dovrà tradursi in atti da parte della Regione. Risolvendo un dibattito che va avanti da trenta anni e finora non ha portato a nulla.

Più sicura, più redditizia, meno impattante, ha sempre detto Adf, la società che gestisce lo scalo e che, per la soluzione progettuale 12/30, si è detta pronta a investire fino a 100 milioni di euro. Solleverebbe dal rumore Brozzi e Quaracchi senza colpire Prato, eviterebbe i dirottamenti per il vento oggi frequenti ed essendo più lunga sarebbe anche più funzionale, spiegano i sostenitori di questa tesi. I suoi detrattori (cioè la Piana, Comune di Sesto in testa) però contestano che andrebbe a mangiarsi un'ampia fetta del parco della Piana previsto nell'area. Che andrebbe a conficcarsi come un dardo nell'unico polmone verde previsto nella Piana dei capannoni e dello smog. Il dibattito in Consiglio regionale, anche per questi motivi, si annuncia infuocato.

Ma come sarà la nuova pista, se mai si farà? Sarà ruotata rispetto all'attuale pista. Non correrà lungo l'A11 però. Sarà inclinata di circa 14 gradi rispetto all'autostrada: non obliqua né parallela tout court. Più parallela che obliqua però. E tale da mettere insieme svariati vantaggi, ha sempre sostenuto il cda di Adf: evitare il rumore su tutti i centri abitati, non solo quelli attualmente penalizzati ma anche Prato, che invece sarebbe stato sfiorato da una pista parallela. La 12/30 manterrebbe il cono di volo pressoché prossimo al corridoio autostradale. E, rivendicano i sostenitori di questa ipotesi, andrebbe ad integrarsi in maniera coerente con l'area del parco previsto nella piana tra Firenze e Sesto Fiorentino e che circonda lo scalo su tre lati (sul quarto lato, a sud, l'area aeroportuale confinerà con l'autostrada e poi con aree industriali). La nuova pista ipotizzata avrà una lunghezza di 2.000 metri utilizzabili e sarà dotata di bretella di rullaggio. Lunga 2 chilometri: quindi oltre 500 metri in più rispetto all'attuale, che non raggiunge i 1.500 metri. Inallungabile, soprattutto, dal momento che, essendo convergente rispetto all'A11, andrebbe a sbattergli contro con la testa. Quindi l'ipotesi 12/30 è tale da non nuocere, in futuro, al traffico di Pisa allungandosi fino a 3 mila metri per acciuffare i voli internazionali. Per l'orientamento e la diversa esposizione ai venti inoltre la 12/30 sarebbe più sicura, hanno sempre sostenuto in Adf: annullerebbe del tutto i dirottamenti per vento in coda che tormentano la pista attuale. Senza andare a impattare né con il boschetto che dovrebbe nascere intorno al futuro inceneritore di Case Passerini né con il Palagiustizia di Novoli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA