

Enac: "La 12/30 miglior pista possibile"

Il direttore: equilibrio perfetto. Rossi: lavoreremo per ricucire il Parco della Piana

ILARIA CIUTI

«QUESTA non è la pista di Rossi, ma dell'Enac, una proposta tecnica che scaturisce da una politica. La decisione tocca alla giunta e al consiglio, ma Enac afferma che la pista parallela convergente è l'unica adottabile. Salvo lasciare declassare l'aeroporto e lasciarlo ai jet privati», è deciso il presidente della Toscana Enrico Rossi presentando ieri, insieme ai direttori generale e operativo di Enac, Alessandro Cardi e Franco Conti, e al direttore di Arpat, Giovanni Barca, le 93 pagine di valutazioni di Enac sulle due ipotesi di pista: obliqua e parallela convergente. «La parallela è stata esclusa perché, nonostante Enac e Arpat assicurassero il contrario, i pratesi temevano il rumore - spiega Rossi - L'obliqua, ho chiesto io che venisse esaminata fino in fondo peritaliani ché avevo preso l'impegno con i sindaci della Piana. Ho tenuto il punto, mi sono battuto per questo. La valutazione è equa, il verdetto è chiaro, tutti possono ragionare senza strumentalizzazioni e pregiudizi».

Cardi dichiara che «raramente si trovano soluzioni che rispettino tutti i parametri come questa: sicurezza, efficienza, impatto sul territorio e sull'ambiente». L'efficienza: la regolarità dei voli sarà la sfida del futuro, spiega. Entro il 2030 i passeggeri degli aeroporti raddoppieranno fino a 300 milioni, di cui 12 o 14 toccheranno alla Toscana, 4 a Firenze. Ma via via che il traffico aumenterà Pisa e Bologna non potranno più accogliere i voli dirottati da Peretola. Questi ultimi verranno cancellati provocando «un disastroso effetto a valanga su tutti i voli» temuto dall'Europa. Bene, se l'attuale pista assicura il 92% di operatività, spiega l'ingegnere, quando l'Icao esige al minimo il 95%, l'obliqua (detta 09/27) assicura il 92,5%, la 12/30 il 98%: risolto il problema dirottamenti.

La sicurezza: l'obliqua è più a rischio dell'attuale, a causa delle «urbanizzazioni in cima a ambedue le testate». La 12/30 è sicura per via dello spazio totalmente libero di fronte alla testata verso l'autostrada, l'unico a venire usato essendo la pista monodirezionale». L'obliqua prevede un tratto rialzato di 4 o 5 metri con un movimento di terra di 2 milioni e mezzo di metri cubi e «35 chilometri di giri in aria prima di atterrare. La convergente invece farebbe risparmiare carburante e inquinamento con partenze e atterraggi diretti. Il rumore. Barca spiega che già la parallela perfetta avrebbe ridotto da 1.100 a 70 le persone molestate da un rumore oltre il limite di legge dei 60 decibel. Figuriamoci la convergente per cui si prevedono 180 disturbati, a diverso livello, dal rumore contro gli attuali 8 mila. Il costo: secondo Enac la 12/30 costerebbe addirittura meno di quanto previsto da Adf: 75 milioni e non 100. L'obliqua sarebbe più costosa. Infine l'integrazione Firenze-Pisa. Cardi la definisce assolutamente necessaria restando «Pisa l'aeroporto dell'intercontinentalità, la quantità, i low cost e Firenze un medio-piccolo aeroporto business e per le capitali europee». Rossi ricorda che la Regione è entrata in Adf e che ha commissionato alle società dei due scali il loro piano per l'integrazione. Dice di «avere un sogno», quello appunto di realizzarla entro il mandato. Quanto al Pit speriamo di approvarlo in breve, dice il presidente,

ma se sia arriverà all'autunno non sarà un dramma. Un dramma sarà non decidere. «E naturalmente non basterà. Perché poi ci sarà la progettazione vera e propria in cui dovremo pensare come ricucire e estendere il parco della Piana e come gestire mobilità, mitigazioni, compensazioni». Rossi è chiaro: «Mi aspetto che tutti guardino le carte e discutano a ragion veduta. Io non sono pericolosamente attratto né dalle grandi né dalle piccole opere. Ma è facile ragionare con una rendita

o uno stipendio fisso, quando ci sono 20 mila licenziati nell'edilizia. Non sarebbe male che la Toscana ricominciasse a muoversi, è intollerabile che altri lo facciano e noi no. Senza riammodernare le infrastrutture, la regione non sarà neanche pronta a un'eventuale ripresa. D'altra parte io non invento niente di nuovo. L'aeroporto c'era, fattura 50 milioni e ha un valore strategico per la Toscana, sarebbe sbagliato farlo declassare ».

© RIPRODUZIONE RISERVATA