

**Peretola: una trappola da Roma**

**Enac vuole a sorpresa la nuova pista più lunga. Ma così ora rischia di saltare**

Una lettera di Enac riapre a sorpresa la partita della nuova pista dell'aeroporto fiorentino e riporta sulle barricate il fronte del no della Piana e di Prato. L'ente statale che sovrintende gli scali nelle «osservazioni» al Pit (che vanno presentate entro il 28) ha scritto che la lunghezza della nuova pista deve essere non di 2.000 metri ma di 2.400 metri. Secco il no di Rossi — «o 2 km, o nulla» — di Prato e di Pisa. Mentre Marco Carrai, presidente di Adf, la spa che gestisce il Vespucci, chiede chiarezza e tempi certi.

Perché, ormai è un dato acclarato fin dal 2011, lo sviluppo di Pisa e Firenze è uno sviluppo gemello. O si integrano e si differenziano, puntando in alto, o resteranno a terra, chi più chi meno. C'era scritto nel documento tecnico di One Works per il piano aeroportuale del 2011, è stato ribadito quando si parlò di un possibile declassamento durante il governo Monti, nel 2012. È stato confermato quando il declassamento, lo scorso 6 settembre, scomparve, grazie proprio alle assicurazioni sull'approvazione della variante al Pit e alla futura holding tra le società dei due scali, Sat e Adf: la prossima settimana verrà scelto l'advisor che deciderà i «pesi» delle due spa nella futura holding.

È per questo motivo che la lettera del direttore centrale Enac appare ancora più come un fulmine a ciel sereno. Dire che la lunghezza ottimale della pista è di 2.400 metri, e che nel Pit non ci si deve addentrare nella scelta tecnica del «dato numerico relativo alla lunghezza» della pista suona come un controsenso. Non solo rispetto alla «precisazione» del presidente Vito Riggio, che con il direttore generale (diverso da quello centrale) ha subito ribadito che sono «sufficienti i 2 chilometri previsti dal piano di sviluppo dell'aeroporto stesso» (non nel Pit: in quello di Adf). Ma soprattutto rispetto al documento ufficiale che lo stesso Enac ha fatto allegare al Pit. Nel quale si sceglie la pista parallela convergente 12/30 «che rispetta il limite imposto nel Pit», si legge, come si legge che questa pista «non necessita di via di rullaggio», come invece lascia intendere la lettera delle polemiche, di due giorni fa.

Le parole sono importanti, lo sono di più gli atti ufficiali. E quello del direttore centrale è ora agli atti del Consiglio regionale, ritrasformando di nuovo la vicenda di Peretola in una contrapposizione che il presidente Enrico Rossi dava per superata. E Rossi, comunque, ha ribadito che più di 2.000 metri, la pista, non sarà: «O così, o pòmi», vecchia pubblicità che indica un aut aut. Adf si chiama fuori: non sono loro a decidere quanto è lunga la pista, afferma il presidente Marco Carrai, loro vogliono solo certezze sui tempi.

Al di là della contraddizione (Enac che dice vanno bene 2.000 metri e poi parla di .2400) per avere a Peretola i velivoli a «medio raggio» (tipo Airbus 320-321) è necessario che l'Enac «certifichi» la sicurezza degli stessi. Nasce da questo motivo la lettera? Una precauzione in vista di possibili limitazioni per i velivoli futuri, che magari dovranno dotarsi di un «Florence kit» (motori potenziati, software che controlla la frenata, limitazioni al peso) necessario per volare su Peretola adesso? Un modo per il «certificatore» per mettere la mani avanti?

C'è chi però vede nella «trappola» romana un riflesso della perenne battaglia su Peretola. Un ultimo tentativo per far saltare il tavolo. Possibile che, con un premier di Pisa ed essendo lo sviluppo dei due scali collegato, tutto questo possa avvenire senza che il governo batta un colpo? Altra ipotesi, altro scenario: nella guerra tra i «pesi» dei due aeroporti, con alle porte la scelta dell'advisor per definire le quote di Adf e Sat nella futura holding, c'è qualcuno che ha interesse a sventolare questo documento per far capire che Firenze potrebbe essere ben più grande di quanto prospettato finora?

Scenari solo ipotetici, persino surreali nel clima di accordo che ha accompagnato la presentazione finale del Pit, che però rimbalzano da cellulare a cellulare, da politico a politico. Domande senza risposte. Non solo dai diretti interessati, che anche dall'Enac. Che anche ieri si è limitata a confermare le parole del giorno prima: quei «2.000 metri» sono «sufficienti». Non ottimali, non adatti, non perfetti. Sufficienti.

Troppi dubbi. Con una certezza. Nelle prossime settimane, il Pit arriverà in aula. Lì si capirà se questa nuova lettera obbligherà a nuovi approfondimenti, dibattiti, confronti, studi, analisi. Tutte legittimi, per fare la scelta migliore. Ma i tempi dimostreranno se la lettera è (volontariamente o meno) una trappola. Che invece di portare 400 metri in più alla pista, comporterà giorni in più per il sì definitivo allo sviluppo di Peretola.

Sperando non siano 400 anche questi.

Marzio Fatucchi  
marzio.fatucchi@rcs.it

@marziofatucchi

RIPRODUZIONE RISERVATA