

# Roma allunga la pista, Peretola rischia

Enac, a sorpresa, chiede 400 metri in più. Alla vigilia della holding e del voto decisivo

Le «osservazioni» di Enac al Piano di indirizzo territoriale della Piana hanno fatto ripartire la guerra alla nuova pista di Peretola. A sorpresa — e smentendo il suo stesso documento allegato al Pit — Enac chiede attraverso il direttore centrale delle infrastrutture e degli aeroporti, Alessandro Cardi, che la pista sia lunga 2.400 metri e non 2.000, parla di uso di Airbus 320/321 e di possibile altre infrastrutture (la pista di rullaggio?) e invita a non indicare nel Pit la lunghezza della pista. L'osservazione di Enac ha fatto infuriare il governatore Rossi e non solo, rilanciando il «fronte del no» che si prepara a presentare entro il 28, ultimo giorno utile, le proprie osservazioni, un vero contro-Pit.

La nuova polemica è stata innescata dal documento firmato da Cardi e già venerdì sera da Roma, era arrivata la correzione diretta di Vito Riggio, commissario straordinario di Enac: «Sentito il direttore generale (non quindi Cardi, ndr) preciso che per la pista possono essere sufficienti i 2 chilometri previsti». Ieri dalla capitale ha chiesto chiarimenti all'ente che sovrintende gli scali il sottosegretario alle infrastrutture Erasmo D'Angelis: «Dopo circa 20 anni, sarebbe paradossale perdere altro tempo e occasioni. Per questo — dice D'Angelis — ho convocato Enac al ministero per chiarire, senza equivoci, quali sono le prescrizioni tecniche e gli standard per la sicurezza e l'adeguatezza dello scalo nella nuova collocazione strategica, e per superare tutti i suoi limiti strutturali. Occorre procedere con determinazione e certezze nei tempi previsti per aprire il cantiere della riqualificazione del nostro sistema aeroportuale regionale con la costituzione della Holding Pisa-Firenze, fatti che hanno permesso di evitare il declassamento di Firenze a scalo regionale».

Un secco no alla richiesta di Enac è arrivato dal presidente della Regione: «Il Pit si fa con la pista di due km e senza pista di rullaggio o non si fa Decidiamo noi», ha detto Enrico Rossi. Una linea che trova d'accordo Prato (Pd come Pdl) e Pisa: «È un documento indecente — dice Lamberto Gestri, presidente della Provincia di Prato — Non si può parlare di pista di 2.400 metri, che con le aree di sicurezza in testa e coda arriverebbe a 2.800 metri e che avrebbe un impatto diretto su Prato. E farlo tra l'adozione del Pit e la sua approvazione in Consiglio regionale». «La lettera di Enac è assolutamente inaccettabile — sottolinea Paolo Pieroni, presidente della Provincia di Pisa — Enac entra a gamba tesa e manda all'aria il soddisfacente lavoro fatto sul Pit e la holding tra le società che gestiscono Vespucci e Galilei, perchè con 2.400 metri di pista e gli airbus 320 non si può parlare di city airport». Gli enti locali pisani non presenteranno osservazioni, mentre lo faranno in modo coordinato la Provincia di Firenze e di Prato ed i Comuni della Piana, e lunedì i tecnici del Cnr e dell'ordine degli ingegneri, incaricati di redigere il documento, si vedranno per mettere a punto il testo. Nel mirino l'impatto acustico, la tutela delle zone umide e del reticolo idraulico, la galleria di 800 metri che dovrebbe passare sotto l'A11 e la nuova pista.

«Ci rimettiamo alle decisioni degli Enti competenti che sono, ognuno per le proprie responsabilità, Regione e Enac, e le applichiamo — afferma il presidente della spa, Marco Carrai — Noi, nel masterplan che abbiamo l'obbligo di presentare prima dell'approvazione definitiva del Pit, ci limiteremo a definire il piano di sviluppo aeroportuale. Non voglio trascinare un'azienda così strategica per Firenze e la Toscana in polemiche che non ci competono. Ricordo però che aziende e settori come i nostri hanno necessità di certezze di tempi e che queste certezze si fondino su analisi e studi seri, ufficiali e qualificati».

Mauro Bonciani  
RIPRODUZIONE RISERVATA