

L'Ente per l'aviazione civile rivendica l'ultima parola sulla sicurezza: servono 2.400 metri

Enac impone una pista più lunga Pisa-Peretola A rischio la holding

L'ENAC, l'Ente nazionale per l'aviazione civile, rivendica di avere sull'aeroporto di Firenze l'ultima parola sul tema della sicurezza rispetto ai piani della Regione, e impone per Peretola una pista più lunga: 2.400 metri. E' un'impuntatura che spinge Pisa a ripensare la holding che dovrebbe integrare Galilei e Vespucci. Il presidente di Enac Vito Riggio andrà oggi a spiegare la posizione dell'Ente al sottosegretario alle infrastrutture Erasmo D'Angelis

Enac si impunta, nuova pista di 2.400 metri

ILARIA CIUTI

I METRI per il decollo e l'atterraggio degli aerei devono essere 2.400. Le questioni tecniche che riguardano la nuova pista di Peretola possono essere decise solo dai tecnici dell'Enac, l'ente nazionale per l'aviazione civile, e non dalla Regione che non ha titolo su questioni di operatività e sicurezza aeroportuale. Ecco i punti fermi del presidente dell'Enac, Vito Riggio. O perlomeno quello che ormai sembra certo andrà a dire stamani al ministero alle infrastrutture dove è stato convocato dal sottosegretario D'Angelis per capire come stanno le cose dopo la lettera arrivata a fine settimana scorsa al consiglio regionale. La missiva, spedita come osservazione al Pit nel momento di passaggio dalla sua adozione all'approvazione, è firmata dal direttore dell'Enac Alessandro Cardi il quale ha già spiegato di non avere lanciato un diktat ma uno stimolo alla discussione. Precisando però che se si vuole, come Adf (la società del Vespucci) ha sempre chiesto, volare a medio raggio con gli aerei di moderna generazione e dunque gli Airbus 320 e 321, 2.000 metri non bastano.

Secondo le previsioni del Pit, dettate da un sapiente e faticoso lavoro di taglia e cucì per conquistare all'obiettivo pista anche i più riottosi come la Piana e Prato o Pisa timorosa della concorrenza, il limite massimo della nuova pista sono 2.000 metri, più 480 metri di fasce di garanzia non asfaltate. La lettera dell'Enac vuole che nel Pit non si parli di metri. Quando venerdì scorso si è scatenata la bufera e è gonfiato l'allarme di Piana, Prato e Pisa oltre al no deciso del presidente della Toscana Rossi a qualsiasi modifica al Pit, Riggio si era tirato indietro: 2.000 metri possono bastare aveva detto. Che fosse soltanto un'idea dei tecnici? Che abbiano voluto scavalcare le prudenze e i silenzi dei politici e spedire la lettera a costo di rompere le uova nel paniere del Pit e non farlo più approvare, piuttosto che passare per coloro che non fanno rispettare le norme dei cieli che prevedono regole precise per ogni categoria di velivolo?

Come che siano andate le cose, che ci fosse un dissidio tecnici- Riggio o che quest'ultimo non volesse bisticciare con Rossi, ora il presidente Enac è allineato con la lettera. Oggi dirà che non ci possono essere interferenze degli enti locali nelle questioni tecniche e che la pista possibile è al minimo di 2.400 metri, più 240 in cima e 240 in fondo di fasce di sicurezza non asfaltate. Sono 400 metri in più del previsto ricavabili verso l'autostrada, spiega Cardi, dalla pista 12/30, parallela ma leggermente obliqua verso la Fi-Mare. E' l'ipotesi a cui con tutta probabilità Adf, che deve consegnare il master plan con il progetto di pista entro i primi di dicembre a Enac, sta già lavorando. E' vero che il presidente Carrai ha detto: non decidiamo noi, noi ubbidiamo a quello che ci si dice di fare. Se la vedano, in sostanza, Regione e Enac. Ma sembra altrettanto vero che in questa situazione la società del Vespucci non abbia certo voglia di progettare una pista su cui poi l'Enac, che nelle questioni dei cieli ha l'ultima parola, non darebbe l'autorizzazione a far volare il tipo di aerei per cui la medesima pista viene fatta. Per dirla tutta, appare assai possibile che Adf non intenda spendere tanti soldi in una pista che finirebbe, secondo le tesi Enac, per essere inutile.

E' dal 2008 che la società chiede di potere accogliere gli aerei più moderni, di avere collegamenti a medio raggio, ossia in tutta Europa anche nel nord, a Lisbona come a Mosca, in Medio Oriente e nel nord Africa. Il tutto senza limiti di vento, di caldo che costringe a svuotare i velivoli di bagagli e carburante, vendendo anche meno posti e senza il costoso kit Firenze con cui volano adesso a Peretola gli Airbus 319 (40 posti in meno dei 320 e meno spazio per il carburante) e che per esempio la British rifiuta di installare. Ora Enac dice che per tutto questo ci vogliono 2.400 metri di pista. Sembra strano che lo si sia scoperto all'ultimo. Comunque la bomba è scoppiata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Gli effetti

Cresce l'opposizione all'integrazione col Vespucci: "Non possiamo votare un Pit così" Pisa tentata dalla retromarcia "Ripensare la holding con Firenze"

DA QUARANT'ANNI si parla di nuova pista a Peretola. Sembrava, tramite il lavoro della Regione, di esserci arrivati. Ma ora si sfiora la possibilità di ritornare punto e a capo. Il Pit con la variante che permette la pista rischia di non venire approvato in consiglio regionale e la prevista integrazione degli scali Firenze-Pisa di saltare per aria. Non si ribellano più solo la Piana e Prato che quel Pit non hanno mai approvato, anche se adesso la loro protesta prende più vigore. Ma in questa nuova situazione minaccia di tirarsi indietro anche Pisa. Se Enac insiste a dire che la nuova pista deve essere di 2.400 metri e che il Pit deve cancellare il limite dei 2.000 metri su cui ci si era messi faticosamente d'accordo.

La notizia che Enac pensa a una pista più lunga arriva proprio mentre, in questi giorni, sta per essere nominato l'advisor incaricato di studiare i termini della holding cui i soci pubblici dei due scali hanno concordato di dare vita da subito in attesa di concludere l'integrazione degli aeroporti di Pisa e Firenze in un'unica società. Potrebbe già saltare il primo passo, la holding. «Il patto è nato sulla base della convinzione di un polo aeroportuale equilibrato che trovi la sua forza in due aeroporti con vocazione diversa, e dunque integrabili senza pericoli di concorrenza», dice Andrea Pieroni che, come presidente della provincia di Pisa è tra i soci pubblici in questione e dunque ha diritto a intervenire sulla holding. Pieroni è convinto che se vincono i 2.400 metri non se ne fa di niente: «Perché dovremmo integrare due aeroporti che si farebbero una spietata concorrenza?».

Di questo Pisa è sicura, che 2.400 metri di pista, e ancor peggio con l'aggiunta della pista di rullaggio prevista da Enac ma non dal Pit, servirebbero a Peretola a conquistare non più collegamenti a medio raggio ma a lungo raggio, come Dubai, il Cairo e magari chissà se, nel tempo, anche scali intercontinentali. I pisani prevedono che Peretola non sarebbe più il city airport su cui ci si era messi d'accordo, complementare allo scalo di Pisa più di massa. Il Vespucci diventerebbe piuttosto un aeroporto identico al Galilei, capace di arrivare a 6 o 7 milioni di passeggeri: un vero concorrente. «Perché dovremmo contribuire a mettere la pietra tombale sullo scalo pisano?», si domanda Pieroni.

Né sembra che i consiglieri pisani in Regione siano disponibili a votare il Pit se non restasse quello che è. «Le cose erano molto chiare. Il consiglio regionale ma anche Adf avevano sempre concordato di puntare a un sistema aeroportuale toscano integrato e complementare che punti alla serie A degli aeroporti italiani e a uno sviluppo controllato di Peretola», protesta uno dei consiglieri regionali pisani, Ivan Ferrucci, che è anche segretario regionale del Pd. I nuovi 2.400 metri di pista impedirebbero ai pisani di votare il Pit: «Dovremmo ridiscuterlo. La lunghezza della pista per noi pisani è dirimente», sostiene Ferrucci. A Pisa si calcola che il Galilei perderebbe le compagnie aeree a favore di Firenze, perché firmare il proprio declino?

Quanto alla sicurezza sbandierata da Enac, aggiunge Ferrucci: «La si stabilisce in funzione della dimensione della struttura e non l'inverso». Insomma no alla pista super lunga non solo da Prato e dalla Piana, ma anche da Pisa. E, nell'ultimo caso, no anche all'integrazione. Né sembra che sarebbe un deterrente la possibilità che, senza polo toscano, il governo neghi la categoria A non solo a Firenze ma anche a Pisa. La promozione servirebbe, in sostanza, solo a ottenere contributi pubblici. Ma Pisa è fiera di mantenersi da sola. «Noi ci siamo sempre autofinanziati», ha sempre detto l'ad della Sat (la società del Galilei), Gina Giani. «Il nostro master plan concordato con Enac contempla 100 milioni di investimenti, 60 già spesi e 40 che investiamo adesso: tutto nostro», dice Giani. Lo Stato ha sborsato in realtà 10 milioni per spostare le case di via Carriola che contrastavano con la ristrutturazione della pista principale, ma tanto è cosa fatta. Il people mover stazione di Pisa - aeroporto che aprirà i cantieri il 15 novembre è già finanziato, metà in project e metà dalla Ue. Pisa pensa di farcela da sola.

Così la nuova pista a Peretola e la holding rischiano. Né sembra praticabile, perché troppo incerto sarebbe il risultato, la via comunque prevista dalla norma di Stato per le opere di interesse statale, ovvero di sottoporre a Via (la valutazione di impatto ambientale) e all'approvazione nazionale la pista, anche senza la preventiva approvazione della variante al Pit regionale. La questione aeroportuale dunque rischia di avvitarsi su se stessa. (i.c.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA