

L'incontro

Il presidente dell'Ente per l'aviazione civile ieri ha visto Lupi e Erasmo D'Angelis

Enac non cede: “Volete lo sviluppo? Allora la lunghezza deve essere quella”

SE MAI fosse sembrato che Vito Riggio tentennasse tra la pista a Peretola lunga 2.400 metri annunciata dai tecnici Enac e il limite dei 2.000 metri imposto dal Pit, era una falsa impressione. Il presidente dell'Enac lo aveva preannunciato martedì scorso. Ma ieri lo ha ufficialmente comunicato al ministro alle infrastrutture Maurizio Lupi e al fiorentino sottosegretario, Erasmo D'Angelis: «La pista, se Peretola vuole svilupparsi, è quella. Le posizioni di Enac sono univoche e inequivocabili: la pista è di 2.400 metri. Le norme di operatività, sicurezza e anche ambientali sono quelle, non si tratta di scegliere o decidere a piacere». Riggio spiega che se si vogliono collegamenti a medio raggio e dunque volare con Airbus 320 e 321 senza limitazioni di peso o altro, la lunghezza necessaria è quella. Conclude: «Se poi il territorio vuole che l'aeroporto resti in pratica com'è ora, un aeroporto marginale che non cresce, ce lo dica e autorizziamo i duemila metri».

Il ministero accoglie le considerazioni di Riggio. «Alle istituzioni le scelte strategiche, a Enac la regolazione e le prescrizioni tecniche. Solo così si può procedere con la riqualificazione degli aeroporti toscani. Comunque resta centrale il ruolo internazionale dello scalo di Pisa e il ruolo complementare dell'aeroporto di Firenze», dice D'Angelis che esorta a smettere con «la logica dei campanili». Su una cosa è deciso: «Non possiamo permetterci, e il governo non lo può consentire, l'immobilismo. C'è bisogno di attrarre, portare turisti, creare lavoro e far competere i territori con un piano nazionale degli aeroporti che presenteremo a fine novembre e che definirà il quadro di sviluppo italiano». In questo piano la Toscana ha un gran compito: «Tramite il progetto di sistema aeroportuale con Pisa è oggi un modello per tutta l'Italia. Ha così scalato la serie A per tutti e due gli aeroporti, evitando il rischio del declassamento di Pisa e Firenze a scali marginali». Eppure si parla adesso, di fronte alla pista allungata, di non fare più la holding. «E' anacronistico - reagisce D'Angelis discutere come se fossimo nel medioevo tra città in guerra e dentro le mura».

D'altra parte il ministero giudica inevitabile che se gli aeroporti di Firenze e Pisa restassero separati uscirebbero dai 43 scali elencati dal piano nazionale come strategici. Lo dimostra il fatto, si sottolinea, che detto piano parla già dei due scali come un tutto unico, Firenze il city airport e Pisa l'aeroporto internazionale, ognuno con la propria specificità. Peretola, insiste Riggio, è «uno scalo a medio raggio con il vincolo della pista monodirezionale che non consente il superamento di un determinato volume di voli e di passeggeri». Secondo il ministero basta questo a garantire Pisa: da Firenze, assicura, non partiranno mai gli aerei di grande potenza per voli intercontinentali a lungo raggio. Tutto ok, dunque. Unico rilievo: «Sarebbe stato meglio aver chiarito tutte le questioni tecniche nel corso della discussione sul Pit». (i.c.)