

GIOVEDÌ, 24 OTTOBRE 2013

Pagina 3 - Cronaca

## «Non più di duemila metri o niente pista a Firenze»

**La Regione avverte Enac: non consentirà che Peretola sia un doppione di Pisa  
L'ente insiste: necessari 400 metri in più. E ora l'operazione può davvero saltare**

Erasmus D'Angelis La modifica è stata proposta per ragioni di sicurezza: il Vespucci resta riservato al traffico di breve e medio raggio, per voli da Mosca e Dubai  
FaBRIZIO MATTEI Finalmente il progetto appare per quello che è: la costruzione del nuovo aeroporto toscano che ucciderà il Galilei

---

di Ilaria Bonuccelli Al direttore di Enac, Alessandro Cardi, servono 40 minuti, 50 al massimo, per assicurare il sottosegretario ai Trasporti, Erasmus D'Angelis: la nuova pista di Firenze serve di 2.400 metri soltanto per «motivi di sicurezza» e non per fare concorrenza all'aeroporto di Pisa. Al presidente della Regione, Enrico Rossi, bastano pochi secondi per chiarire un concetto altrettanto semplice: la nuova pista fiorentina resta di 2000 metri oppure non si realizza. Uno pari e palla al centro. L'Ente nazionale dell'aviazione civile, infatti, ha il potere di decidere le caratteristiche delle piste, la tipologia dei vettori, di garantire che Firenze resterà uno scalo per il traffico «continentale di breve-medio raggio». Ma la Regione può decidere se far costruire o meno la pista. Se l'opera non è dentro il Pit - il Piano di indirizzo territoriale - non esiste. Al momento è inserita, ma il piano che stabilisce lo sviluppo urbanistico della Toscana è solo "adottato": deve tornare in consiglio regionale (6 mesi, un anno?) per l'approvazione definitiva, prima di diventare efficace. Di essere legge, insomma. Se l'assemblea non conferma la previsione, la pista scompare. Ecco perché Rossi dice che la pista resta com'è ora o non si realizza affatto. Perché un intervento del genere non si prefigurerebbe più come la messa in sicurezza del Vespucci - necessario a tenere in fascia A tutto il sistema aeroportuale toscano - ma la realizzazione di un nuovo scalo. Destinato, con tutta probabilità, a diventare il nuovo aeroporto toscano e a far fuori Pisa: sul pubblico internazionale, l'appello di Firenze come scalo sarebbe maggiore. Così almeno, la vede anche Pisa che, in un tentativo di difesa, minaccia di non entrare neppure a far parte della holding degli aeroporti toscani, nel caso in cui a Peretola la pista si allunghi improvvisamente a 2.400 metri, più altri 480 metri di tracciato non asfaltato (240 metri a ogni estremità). A pensarla così non è solo Pisa. Sono anche alcuni esponenti del Pd, a cominciare da quelli che, a luglio, in sede di adozione del Pit, votarono contro la nuova pista di Peretola. Primo fra tutti l'ex sindaco di Prato, Fabrizio Mattei. Che trova, però, salutare la presentazione da parte di Enac dell'osservazione sulle dimensioni dell'infrastruttura: «Finalmente il documento chiarisce che cosa sia davvero questa pista, non la messa in sicurezza di Peretola, ma la realizzazione di un nuovo scalo che mette in discussione Pisa come aeroporto della Toscana. Un nuovo scalo previsto in una delle zone più antropizzate della regione». Questa lettura, però, viene contestata dal sottosegretario D'Angelis che ieri mattina al ministero si è incontrato con Cardi. E si è confrontato (per telefono) con il longevo presidente di Enac, Vito Riggio, "Mr. Volare" (è al terzo mandato) che fino a pochi giorni fa aveva assicurato la Regione sulla possibilità di mantenere la pista del Vespucci a 2.000 metri. Salvo poi l'osservazione "immodificabile" dei suoi tecnici. «Deve essere chiaro - esordisce D'Angelis - che le prescrizioni date da Enac non consentono la realizzazione di scali doppioni o gemelli fra il Galilei e Peretola. Firenze, anche con le nuove dimensioni, resta un "city airport" con una pista monodimensionale che impone limiti al volume di voli e di passeggeri, per quanto siano consentiti collegamenti internazionali con destinazioni come Mosca e Dubai, citate espressamente nella proposta di Enac». L'ampliamento della pista di Firenze, dunque - insiste D'Angelis - servirebbe non solo a migliorare le condizioni di sicurezza «ma anche a diminuire l'impatto ambientale. E se il risultato dell'investimento sarà un

aumento del volume degli affari, a beneficiarne non sarà Firenze, ma la holding fra i due aeroporti del sistema toscano che il governo porta a esempio a tutte le regioni». Male - ammette il sottosegretario - non avrebbe fatto chiarire la questione sulle dimensioni della pista in sede di discussione di adozione del Pit evitando «l'ennesimo dibattito sulla lunghezza che dura da 20 anni. Ma dobbiamo uscire da questo Medioevo, anche alla luce del nuovo piano nazionale sugli aeroporti che fra due mesi sarà legge e nei quali sono indicati i 43 scali strategici». Fra questi ci sono Pisa e Firenze. Ma per Mattei è impensabile che possano sopravvivere entrambi a distanza di 80 chilometri con caratteristiche identiche. Soprattutto con Bologna che incombe.