



Enac verso il ricorso al Tar. Rossi: pronti a difenderci

# Peretola, l'ultimo duello (sui metri della pista)

## Il caffè di Giuliano



Neanche il tempo di metabolizzare il via libera alla nuova pista di Peretola che da Roma rimbalza in Regione la notizia: Enac è pronta a impugnare il Piano, perché fissa i duemila metri per la pista, cosa che compete all'Ente per l'aviazione. Rossi: siamo pronti a difenderci.

A PAGINA 9 **Fatucchi**

**Peretola** Verso l'impugnazione del piano approvato dalla Regione con l'indicazione di 2 mila metri

# Nuova pista, Enac fa obiezione «Decidiamo noi la lunghezza»

Rossi: ricorso? Ci difenderemo, com'è successo con Pisa



La lunga, lunghissima strada verso lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze, che solo giovedì aveva visto una svolta con l'approvazione del Piano di indirizzo che prevede la nuova pista, rischia di dover attraversare anche il deserto delle carte bollate. La Regione, inserendo nel Pit l'indicazione della pista «corta», duemila metri, avrebbe infatti invaso la sfera delle competenze di Enac, e l'Ente nazionale dell'aviazione civile annuncia il ricorso al Tar. Non si tratta di una totale sorpresa, ma è comunque un passaggio — delicato — che potrebbe rallentare la realizzazione del Vespucci del futuro.

L'indicazione di una misura precisa, di due chilometri, per la futura pista parallela di Peretola, indicata nel testo della variante al Piano di indirizzo territoriale approvata dal Consiglio regionale — ha fatto in passato storcere il naso al presidente di Enac Vito Riggio. Perché solo all'ente da lui guidato competono le valutazioni su funzionalità e sicurezza degli scali italiani, nessun altro ente o istituzione può prevaricare questo potere.

La notizia, che per tutto il giorno passa di bocca nei corridoi della Regione, riceve una conferma non ufficiale da Roma. Viene descritto come un «passo obbligato». La struttura tecnico-giuridica di Enac vede in quei 2.000 metri una violazione di competenza e di conseguenza non può non portare al Tar il Piano di indirizzo territoriale, per evitare che quell'atto, in assenza di una opposizione formale, si «crystalizzi», assumendo un valore maggiore.

Riggio ufficialmente si barrica dietro un «no comment» ma pare che la scelta di ricorrere al Tar (per

competenza dovrebbe trattarsi di quello del Lazio) sia già nelle mani dell'Avvocatura dell'Enac che, una volta pubblicato l'atto sul Bollettino ufficiale della Regione (una sorta di Gazzetta ufficiale toscana), agirà immediatamente per impugnare l'atto. E, anche se viene presentata come una scelta «tecnica», la lettura politica che ne

danno i sostenitori della pista «lunga» dell'aeroporto di Firenze è però scontata: è stato un errore provare a mettere paletti alla nuova pista parallela, i 2.000 metri del Pit sono solo una mistificazione

politica per tenere buoni Comune e soci pubblici dell'aeroporto di Pisa.

Enac da Roma ha anche ufficialmente provato a calmare le acque, spiegando «ancora una volta di non aver espresso la propria valutazione in merito alla lunghezza della pista dell'Aeroporto di Firenze». La valutazione insomma arriverà solo in un secondo momento: «Le strutture tecniche stanno ancora valutando le caratteristiche dell'infrastruttura di volo — si legge nella nota diffusa da Enac — che dovrà tenere conto della si-

curezza operativa dell'aeroporto, come delle prerogative di tutela ambientale del territorio e di sviluppo, in accordo con le indicazioni contenute nel Piano nazionale degli aeroporti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti». Ma il ricorso al Tar? Enac non lo nomina neanche: «Altre valutazioni e azioni dovranno necessariamente essere oggetto di apposite deliberazioni da assumersi in sede di Consiglio di amministrazione dell'Ente».

Il presidente della Regione Enrico Rossi, che solo 24 ore prima aveva incassato il sì del Consiglio regionale al Pit, prende la cosa con filosofia ma non fa un passo indietro: «Se Enac farà ricorso ci difenderemo, come ci siamo difesi dal Comune di Pisa; passeremo la pratica all'Avvocatura della Regione. Noi comunque preferiamo discutere, trovare soluzioni e evitare i tribunali. Come sempre». Sulla nuova pista possibile grazie al Piano di indirizzo della Piana, intervengono Cna e Confcommercio.

Gli artigiani spingono per correre con i lavori ed arrivare già nel 2017, per il G7, pronti con la nuova pista parallela (un traguardo che il governatore Rossi ha già definito però irraggiungibile). Con-

fcommercio invece chiede esplicitamente che si costruisca la pista lunga, quella da 2.400.

L'unica certezza, al momento, è che Enac ha consegnato ieri i Master plan aeroportuali di tutta Italia confermando che il futuro di Peretola costerà (solo di opere aeroportuali) almeno 95 milioni di euro.

**Marzio Fatucchi**  
marzio.fatucchi@rcs.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA







L'attuale pista di Peretola. A destra, Vito Riggio (Enac), in alto il governatore Enrico Rossi

