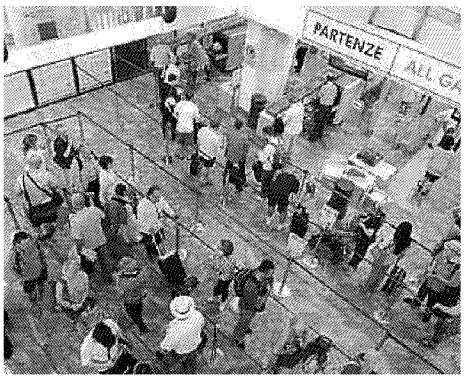
E L'ENAC RICORRE AL TAR PRO-FIRENZE

Nencini, l'affondo: l'aeroporto di Pisa non può crescere

BONUCCELLI A PAG. 10



L'interno del Galilei di Pisa

IL TIRRENO
«Porto franco a Livorno»
Ecstasy nello zaino, patteggia

Firenze. Fuoc al Tar contro la Regione: vuole 2.400 metri
RICICLARE I RIFIUTI DI IMBALLAGGIO È UN DOVERE. ALCUNI QUALCUNO CHE LO FA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL TIRRENO

Firenze, Enac al Tar contro la Regione: vuole 2.400 metri

E il viceministro Nencini sminuisce Pisa: «La carenza di spazi impedisce l'adeguata crescita del traffico civile commerciale»

di Ilaria Bonuccelli

FIRENZE

La pista di 2000 metri non va bene: per Peretola serve di 2400. Come anticipato, Enac notifica alla Regione il ricorso contro il Pit, il piano di insediamento territoriale che riserva una porzione di Toscana al nuovo aeroporto del capoluogo. Da parte dell'Ente nazionale dell'aviazione civile, non sarebbe una dichiarazione di guerra contro la Regione, ma una specie di "assicurazione". Nel caso non tutto filasse liscio a Roma, con la Conferenza dei servizi che il ministero delle Infrastrutture dovrà convocare per autorizzare la nuova pista da 2400 metri. Necessaria a superare quelle che il viceministro ai Trasporti, Riccardo Nencini, definisce le «limitazioni operative» dell'aeroporto di Pisa che da solo non avrebbe prospettive di crescita.

Il ricorso è stato protocollato l'11 novembre. La Regione ha approvato uno strumento urbanistico che prevede la pista fiorentina di 2000 metri; l'Enac approva, invece, un "master plan" con una pista di 2400 metri «per motivi di sicurezza» di atterraggio e decolli. E siccome ritiene di essere l'unico soggetto titolato a deliberare in materia, chiede al Tar del Lazio di annullare ogni decisione della Toscana al riguardo. La Regione evidenzia di non aver mai approvato progetti di piste, ma di aver solo deliberato una previsione urbanistica con prescrizioni e norme di salvaguardia proporzionali al tipo di intervento possibile in un ambiente già molto delicato.

Una schermaglia che entrambi gli enti sanno si deciderà (si è già decisa) altrove. Approvando il master plan, la conferenza dei servizi convocata dal ministero supererà tutti i limiti imposti dalla Regione. Per quelli di natura ambientale, ci penserà il ministero competente rilasciando la Via, la Valutazione di impatto ambientale. La procedura per questa autorizzazione non è stata avviata perché il progetto della nuova pista a Roma ancora non è arrivato. Infatti - conferma Adf , società di gestione di Peretola - il progetto esecutivo non è stato inoltrato. «Abbiamo commissionato un parere ambientale a una società di Massa che verrà allegato alla documentazione da fornire al ministero dell'Ambiente e alla Conferenza dei servizi». Con i disegni della pista «con uso monodirezionale». Al contrario di quella di Pisa che è bidirezionale. Non sufficiente, però, per restare l'unica in Toscana.

Il piano nazionale degli aeroporti nel centro Italia prevede due scali: quello di Bologna e quello di Firenze-Pisa «in previsione del raddoppio del traffico passeggeri previsto in Italia entro il 2030». Eppure in un'interrogazione la senatrice Maria Grazia Gatti si domanda se sia meglio realizzare una nuova pista a Peretola, o, piuttosto, collegare il capoluogo toscano a Roma Fiumicino con l'Alta velocità ferroviaria. Di sicuro, la pista fiorentina attuale non potrebbe restare in attività: finora ha ottenuto le autorizzazioni grazie a deroghe, ma senza lavori strutturali lo scalo deve chiudere.

La risposta di Nencini è netta: il traffico atteso al 2030 fra gli aeroporti di Pisa e Firenze al 2030 è di circa 10 milioni di passeggeri. Questi scali sono da considerare una realtà strategica «purché fra i due aeroporti si realizzi la piena integrazione societaria e industriale. A fronte della previsione di crescita a 10 milioni di passeggeri, giova ricordare che Pisa rappresenta lo status di aeroporto militare aperto al traffico civile, con evidenti limitazioni al traffico commerciale, ivi inclusa una scarsa disponibilità di spazi a servizio del trasporto aereo passeggeri, come quelli destinati a parcheggio degli aeromobili. La carenza di spazi presso tale aeroporto, nonché le limitazioni operative, non consentono di prevederne un potenziamento adeguato alla prevista crescita di traffico civile commerciale». Di qui - prosegue Nencini - l'esigenza di intervenire «sullo scalo di Firenze per superare le attuali criticità infrastrutturali dovute al posizionamento della pista esistente, che non consente l'utilizzo di aeromobili di maggiori dimensioni verso cui si sta orientando la maggior parte delle compagnie aeree. La realizzazione di una pista utilizzabile da tali aeromobili è la condizione necessaria per supportare le prospettive di crescita del traffico aereo nel bacino di riferimento».

«Gli aerei voleranno sopra la città»

«La pista non è monodirezionale: quindi gli aerei passeranno sul centro di Firenze spesso. Inoltre, Peretola sarà un aeroporto intercontinentale 4D e non un "city airport" 3C». Il Coordinamento dei comitati all'attacco della Regione. Basta con le bugie, dicono. E chiedono al governatore di bloccare l'opera che il governo non solo sponsorizza ma già ha finanziato (in parte) con il decreto Sblocca Italia.

In effetti - come si legge anche nel Pit - la pista può essere bidirezionale, ma per prescrizione di Enac sarà solo "monodirezionale": si potrà decollare e atterrare in una sola direzione proprio per evitare il centro storico; vera, invece, è la classificazione 4D. Che, però, non consentirà l'atterraggio degli aerei "wide": quelli con doppio corridoio che, invece, possono atterrare (a pieno carico, con i passeggeri) a Pisa.

Di fatto, con la nuova pista a 2400 metri - e non a 2000 - a Peretola potranno atterrare gli aeromobili che già arrivano a Firenze solo che potranno trasportare il carico massimo di passeggeri. Quanto ai cosiddetti voli intercontinentali, Adf assicura che vuole fare di Firenze il collegamento con gli aeroporti europei internazionali. E basta.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL TIRRENO

L'aeroporto di Peretola (foto Claudio Batavia)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.