

## Sul fronte dei contrari

# L'ultima carta M5S

## «Nuova pista sì, ma solo al Galilei»



### L'idea

**Lo scalo di Pisa si può ampliare intervenendo sulla seconda pista Per il «Vespucci» flussi inferiori a quelli ipotizzati da Toscana Aeroporti**

### Il duello con Enac

**«Interventi urgenti di messa in sicurezza del Vespucci» La replica: notizie non veritiere che potrebbero generare allarmismo**

Il M5S va alla battaglia di Peretola su due fronti. Su quello politico, sostiene il proprio ministro Danilo Toninelli e la sua scelta di rivedere il Piano nazionali aeroporti, «rallentare» il procedimento per la nuova pista e rilanciare un progetto alternativo, con la seconda pista a Pisa «aeroporto strategico per la Toscana» e con una previsione «inferiore a quanto indicato da Toscana Aeroporti» per lo sviluppo del Vespucci.

Sul fronte tecnico, schiera due ex piloti, il generale Luciano Battisti e Domenico Leggiero (ex politico di Alleanza nazionale) per sostenere che ci sono elementi «di potenziale pericolosità» per il nuovo progetto di Peretola e molte contraddizioni nelle carte, che li portano ad un «retropensiero»: cioè che, alla fine, la pista diventerà «bidirezionale», con i voli sopra il centro. Il M5S, da sempre contrario allo sviluppo di Peretola, sposa oggi in modo chiaro un progetto comprensibile, dopo alcune accelerate e cambi di marcia che hanno agitato in passato, diverse volte gli attivisti.

L'idea che ha in mente **Giulio Giannarelli**, portavoce in Regione del M5S, è la stessa di Toninelli: un nuovo Piano nazionale aeroportuale, in sostituzione di quello esistente. «Rifaremo il Piano». Ma quel-

lo attuale è vigente: quindi si può procedere con quello? «Quello esistente non funziona e lo rifaremo». E per Peretola, il cui progetto di pista parallela è ora in Conferenza di servizi, «la procedura sarà rallentata». Non solo, insiste Giannarelli: «Le normative europee mettono dei vincoli prescrittivi sulla possibilità di finanziare con soldi pubblici aeroporti molto vicini tra di loro, con la presenza o meno di treni ad Alta Velocità».

E poi Giannarelli parla di «Pisa scalo strategico della Toscana» e di terza pista al Galilei, che poi in realtà diventa la seconda, quando gli viene contestato che il terzo tracciato toccherebbe il Parco di San Rossore: «Non è vero che non si può ampliare Pisa, non se ne possono ampliare due di aeroporti e già oggi con l'utilizzo della seconda pista a Pisa, con dei piccoli interventi già autorizzati, si può ampliare di molto il traffico al Galilei in grande sicurezza, e con un collegamento ferroviario Pisa-Firenze risolveremo il problema del traffico della Piana fiorentina». Il Vespucci «ha una vocazione naturale come city airport, che significa flussi inferiori a quelli ipotizzati da Toscana Aeroporti». E dato

che «per rifare il Piano ci vuole tempo», Firenze sarà oggetto «di interventi urgenti di messa in sicurezza».

È quello che dicono i piloti no-pista parallela, che propongono invece di ripartire dal vecchio progetto, mai attuato, del 2003, con l'allungamento dell'attuale pista sia verso Brozzi, interrando l'autostrada (ipotesi a cui Autostrade spa ha già risposto picche, non voleva neanche rialzarla per fare passare il nuovo percorso del Fosso Reale), sia verso via Fanfani, a cui aggiungere una pista di rullaggio. I due ex piloti militari ripercorrono i 6 anni di critiche al progetto, con elementi già noti (ed a cui Regione, Enac e Toscana Aeroporti hanno già risposto): dai voli cancellati «che con la nuova pista aumenterebbero in percentuale» ai sorvoli in direzione Duomo «che anche se la pista è monodirezionale, sono statisticamente previsti» con gli aerei «a 130 metri dal terreno, sopra il Palagiustizia che è alto 88» ai rischi delle dune di protezione dell'università. Alla fine, però, allora perché tutti gli enti di controllo hanno detto sì alla Valutazione ambientale con prescrizioni? Hanno sbagliato? «Potrebbero essere gli enti di controllo essere stati condizionati?», domanda Leggiero.

Il retropensiero invece è di Battisti che, ripercorrendo i costi, 365 milioni di euro «al netto dell'Iva, al lordo dei ribassi d'asta, al metto del costo



delle terre di scavo» è convinto che «alla fine saliranno di almeno 2-3 volte di più»: e quando, secondo Battisti, si capirà che gli obiettivi del traffico non sono compatibili con l'investimento, per aumentare il traffico e quindi i ricavi «verrà chiesta una pista bidirezionale», con quindi i voli sul centro di Firenze. Tesi sempre tutte ufficialmente e pubblicamente smentite da Toscana Aeroporti.

A rispondere però indirettamente sia al M5S che ai due ex piloti, è la stessa Enac che con una nota ribadisce che «Le operazioni di volo dello scalo di Firenze Peretola sono svolte in sicurezza nel pieno rispetto della normativa vigente: è certificato secondo il Regolamento comunitario numero 139 del 2014, che attesta la rispondenza dell'infrastruttura, dell'organizzazione del gestore e delle sue procedure operative ai requisiti nazionali e internazionali applicabili in materia di sicurezza». Ed Enac chiede che «non vengano diramate ulteriori notizie non veritiere sulla sicurezza che potrebbero determinare allarmismi ingiustificati a scapito della tranquillità dei passeggeri che utilizzano l'infrastruttura di volo».

**M.F.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il capogruppo del Movimento Cinque Stelle in Consiglio regionale **Giacomo Giannarelli** (al centro) durante la conferenza stampa con a fianco i due ex piloti Luciano Battisti (a sinistra) e Domenico Leggiere (a destra)

