

# L'AEROPORTO DI FIRENZE Maxi pista a Peretola cade il njet regionale Ceccarelli: parliamone

L'assessore ai trasporti apre all'ipotesi dei 2.400 metri anziché 2.000  
Lavori a primavera, a rischio i 150 milioni promessi dal governo

**di Samuele Bartolini**  
► FIRENZE

Prove tecniche di disgelo tra Regione Toscana ed Enac sulla lunghezza della nuova pista di Peretola. Al centro della scena ci sono l'assessore regionale ai trasporti Vincenzo Ceccarelli e il presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile Vito Riggio. A vederli a sedere uno accanto all'altro durante la tavola rotonda di Toscana Aeroporti in piazza Repubblica, sembrano lontane anni luce le dichiarazioni incrociate al veleno tra Rossi e Riggio sulla pista parallela convergente. Ma con Ceccarelli niente sguardi in cagnesco, ci scappa pure qualche battuta amichevole.

I tempi sono cambiati? Di sicuro ora i tanto vituperati 2.400 metri della nuova pista elaborata da Enac non fanno più storcere il naso alla Regione. O perlomeno c'è un'apertura da parte di Ceccarelli a rivedere il Piano di indirizzo territoriale (Pit) che impone a tutt'oggi la realizzazione di una nuova pista di non più di 2mila metri. «Se la

necessità è quella dei 2.400 metri, è chiaro che la Regione dovrà riaffrontare il problema e vedere come risolverlo per poter andare avanti» dice l'assessore. Una strada, dunque, per venire incontro alle inderogabili esigenze tecniche di Enac si può trovare. La palla semmai dovrà passare «al consiglio regionale o a chi di competenza, che potrà eventualmente affrontare questo tema». Chi non si muove invece dalla sua posizione è Vito Riggio che non vuole litigare con il presidente Rossi e dice: «Sappiamo tutti che la posizione della Regione è diversa da quella dell'Enac. Sappiamo anche che l'Enac ritiene che questa funzione stia nelle sue competenze, col massimo rispetto per le posizioni del presidente della Regione. Però la nostra posizione è quella di un ente tecnico a cui a livello internazionale sono affidate delle funzioni, e non possiamo che esercitarle. Ovviamente anche noi possiamo sbagliare ma la nostra posizione, dopo molte riflessioni, è quella lì e tale è rimasta». Dunque, 2.400 metri sono e 2.400

metri rimangono. E le spiegazioni tecniche sono chiare: «D'estate il caldo incide molto sullo scalo di Peretola e una pista da 2mila metri rende difficile il decollo di un aereo con il carico pieno di benzina e di passeggeri. Non solo. La pista corta comporta una forzatura dei motori e un aumento dei rumori dell'aereo. Meglio, dunque, la pista da 2.400 metri».

I lavori per il potenziamento dell'aeroporto di Firenze potrebbero cominciare nella primavera del 2016 e finire nell'autunno del 2017. Questo è l'augurio di Marco Carrai, presidente di Toscana Aeroporti. C'è però da superare la procedura al ministero dell'Ambiente per la Via, dopodiché ci sarà la conferenza dei servizi. Altro nodo non risolto è dove trovare i soldi per far partire i lavori. Carrai parla di un investimento complessivo di 300 milioni e richiama il governo all'impegno di un co-finanziamento statale da 150 milioni, come assicurato nel febbraio scorso dall'ex ministro alle Infrastrutture Lupi. Ma il presidente di Enac frena gli

entusiasmi e parla di «un impegno formale che è stato assunto dal ministro precedente, in parte trasfuso nel decreto legge per 50 milioni più un nostro avanzo di amministrazione». Cinquanta milioni peraltro legati alla partenza dei lavori entro il 31 dicembre. Al momento manca, però, la proroga del governo: potrebbero andare in fumo.





**I relatori della tavola rotonda che si è svolta nel tendone di piazza della Repubblica a Firenze**



**Il plastico del progetto della nuova pista di Peretola**