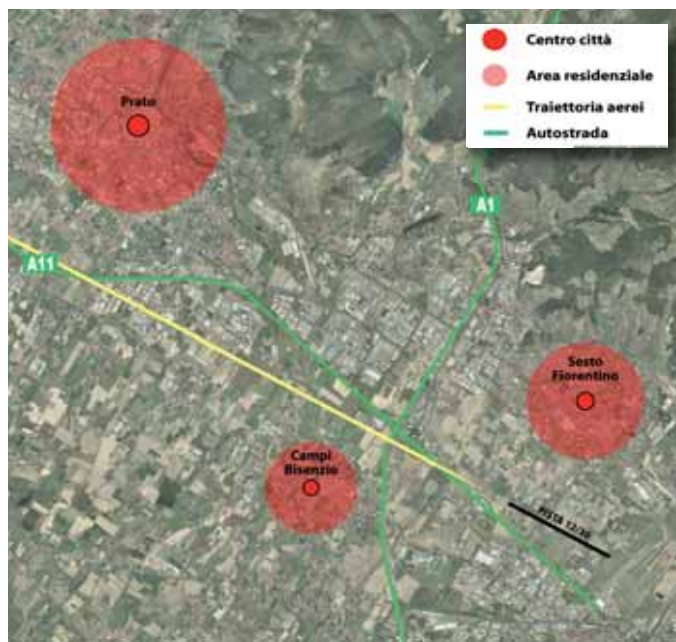


Firenze, Pisa e l'ENAC

Dura polemica tra la SAT di Pisa e l'ENAC in merito al futuro del sistema aeroportuale toscano. L'escalation di schermaglie si è innescata quando l'ente, rispondendo ad una serie di polemiche di stampa che ai primi di dicembre l'avevano chiamata in causa, ha precisato, per bocca del suo presidente Vito Riggio, che il sistema aeroportuale toscano, per funzionare, deve contare su due aeroporti efficienti e per questo a Firenze deve essere realizzata la nuova pista. In assenza di questo presupposto, ha spiegato, non sarà solo lo scalo di Firenze ad essere declassato ed a rimetterci, ma anche quello di Pisa che da solo, con la sua capacità massima stimata in 6,6 milioni di passeggeri annui, non potrà mai far fronte a tutto il traffico generato dalla regione, anche per la sua caratteristica di base militare e gli scarsi spazi a disposizione per ulteriori sostanziali ampliamenti.

Il livello della polemica si è via via innalzato, con una prima nota stampa della SAT di Pisa, che il 9 dicembre contestava le dichiarazioni di Riggio e che ha spinto ENAC ad emettere il 12 dicembre un comunicato stampa in cui si ribadivano questi concetti. Il giorno seguente la SAT ha replicato con una lunga e particolarmente polemica seconda nota stampa del consiglio di amministrazione nella quale, ribadendo le proprie ragioni ed i piani di sviluppo in essere, specificava di non poter accettare «minacce ed eventuali ripensamenti da parte di ENAC o dei suoi rappresentanti», di voler dare avvio ad iniziative affinché le attività di ENAC si svolgano nel pieno rispetto di una società quotata in Borsa e di rifiutare qualsiasi ipotesi di declassamento del proprio scalo per carenze di un'altra struttura.

Nel suo lungo comunicato, la SAT precisa che se il Piano Nazionale degli aeroporti assegna al "Galilei", in base al vigente masterplan, una capacità massima di 6,6 milioni di passeggeri annui, lo scalo si potrà in re-



La giacitura della nuova pista 12/30 proposta per l'aeroporto di Firenze, le cui traiettorie di volo (unidirezionali) andrebbero ad interessare aree disabitate in prossimità della pista e zone prevalentemente industriali successivamente, evitando i centri abitati di Prato (a dieci km), Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e tutti quelli attualmente interessati dai sorvoli legati al traffico dell'attuale pista 05/23 (in basso a destra nell'immagine).

altà sviluppare fino ad otto e che, «se il Galilei dovesse essere l'unico punto di accesso via area della Toscana», si dovrà prendere in considerazione l'ampliamento dell'attuale sede aeroportuale pisano e la costruzione di una terza pista di volo. Nella stessa giornata ENAC ha quindi replicato con un ulteriore comunicato stampa nel quale Riggio dichiarava tra l'altro: «Non è la prima volta e non sarà l'ultima che un regolatore istituzionale viene contestato da un proprio regolato, secondo uno schema che attenta al ruolo di garanzia e sicurezza svolto dall'autorità per l'aviazione civile» ed esprimendo «la speranza che si voglia assumere un atteggiamento più civile e riguroso nei confronti di atti, documenti e proposte che sono facilmente consultabili da tutti».

Ancora qualche giorno ed il 19 dicembre altro comunicato stampa

ENAC che, ancora in relazione alla nota stampa SAT e alle «dichiarazioni aspramente critiche» attribuite dalla stampa all'amministratore delegato Gina Gianni, ha convocato la stessa a Roma il 9 gennaio «al fine di chiedere chiarimenti sulle posizioni assunte e sulle affermazioni rilasciate».

Intanto a Firenze...

Nel frattempo le polemiche infuriavano anche a Firenze su quale nuova pista realizzare al "Vespucci". Dopo decenni di studi, che hanno avuto tutti la stessa conclusione favorevole ad una pista in posizione pressappoco parallela all'autostrada A11, ed il parere favorevole già espresso in tal senso dall'ENAC, la Regione Toscana ha voluto presentare una nuova soluzione con una giacitura obliqua (pista 09/27), fatta realizzare a propri

consulenti e presentata all'ENAC. Una soluzione "politica" che evita grane con alcuni sindaci della piana fiorentina (contrari alla pista parallela), che evita sconquassi all'interno della coalizione di maggioranza (spaccata sul futuro dell'aeroporto) e, infine, che risponde alle pressioni delle istituzioni pisane che premono perché a Firenze venga realizzata una pista "incastrata" tra ostacoli (quella obliqua) così da evitare ipotetici futuri ulteriori allungamenti rispetto ai 2.000 metri previsti. In realtà tale soluzione è stata già analizzata (nell'orientamento 08/26) e scartata dagli studi precedenti.

Il 15 dicembre la ADF di Firenze ha finalmente rotto il silenzio, comunicando che l'unica pista fattibile per la società di gestione, e l'unica sulla quale sarà fatto un investimento (si parla di 100 milioni di euro), è la parallela convergente 12/30, inclinata di 14° rispetto all'autostrada e lunga 2.000 metri. La scelta di realizzare una pista lunga solo 2.000 metri è in realtà già un compromesso politico, dato che lo spazio a disposizione nella piana sulla direttrice in questione prima di incontrare un vero ostacolo è di quasi quattro km, ma si è scelto di non superare i 2.000 metri per rispetto al ruolo di maggiore scalo regionale assegnato dalla Regione Toscana a Pisa.

ENAC ha comunque recepito tutte le proposte presentate ed ha annunciato una decisione entro febbraio. In merito alle polemiche sulla scelta della pista, lo stesso ente, in un secondo comunicato del 19 dicembre spiega che «Al termine dell'analisi delle proposte ricevute, verrà redatto un documento finale che riporterà le varie opzioni prese in considerazione, con le relative valutazioni tecniche e finanziarie, e che conterrà, soprattutto, la soluzione che l'ENAC riterrà migliore per lo sviluppo in sicurezza dell'aeroporto di Firenze». La Regione Toscana ha infine replicato che la scelta finale spetterà al consiglio regionale. ■