

[Elenco Titoli](#)[Stampa questo articolo](#)**VENERDÌ, 18 NOVEMBRE 2011***Pagina VII - Firenze*

Rossi vuole la pista buona con ogni vento

La sua ipotesi: una struttura semi-obliqua che finisce sui terreni di Ligresti

Quella attuale diventerebbe la bretella di rullaggio Gli aerei sopra Campi Bisenzio

ILARIA CIUTI

LA partenza dalla parte dell'autostrada, in uno spazio a metà tra l'inceneritore e il Novotel. L'arrivo sui terreni di Ligresti a Castello in direzione del corridoio aperto che si forma tra il declivio di Monte Morello e prima che le colline verso Firenze salgano. Una valle che non costituirebbe ostacolo sia per gli aerei in partenza che per quelli in atterraggio a Peretola. La bidirezionalità, ossia la possibilità di essere usata in ambedue i sensi, è la novità della nuova pista obliqua, studiata, per conto del presidente della Toscana Enrico Rossi, dall'ingegner Achille Granozio prima dell'approvazione del Pit regionale. Qualcosa a metà tra la pista parallela e quella del tutto obliqua. La parallela, auspicata da Adf (la società dello scalo) ma invisa ai sindaci della Piana e poco amata da Pisa nel timore che possa allungarsi in futuro fino a accogliere ogni tipo di traffico aereo e fare la parte del leone nel costruendo sistema aeroportuale toscano. E l'obliqua, già presentata nelle cinque ipotesi di Adf, ma sconsigliata dai tecnici perché incapace di risolvere il problema cocente dell'attuale pista: i troppi dirottamenti per vento in coda agli aerei. Difetto che si risolve solo tramite diversa inclinazione.

La nuova pista obliqua supererebbe l'handicap con la bidirezionalità: se tira vento venendo dal mare, gli aerei potrebbero scendere da nord senza sorvolare il centro di Firenze. Semmai una parte, non molto abitata ma comunque costruita, di Campi. Pare anche che l'ingegner Granozio abbia previsto ostacoli grossi come il Palagiustizia e la scuola carabinieri per i piloti che in casi eccezionali dovessero atterrare dalla parte di Firenze sulla parallela. Una pista altrimenti unidirezionale e dunque da imboccarsi solo dalla parte del mare, tranne in emergenza. Per il resto, la pista semi obliqua prevede duemila metri operativi di lunghezza, più le fasce di garanzia. La pista attuale diventerebbe invece la bretella di rullaggio degli aerei e il terminal non andrebbe spostato. Resterebbero i problemi di Campi e dell'esproprio di una frazione di terreno di Ligresti a Castello. Quanto a Adf, nega di conoscere il progetto. Dice l'ad Biagio Marinò: «Noi non vogliamo mettere bocca finché non sappiamo che area ci assegna il Pit regionale. Quello di cui abbiamo bisogno è una pista che ci assicuri la continuità operativa e la possibilità di volo per gli aerei di medie dimensioni che ormai tutte le compagnie usano». Lo studio è invece stato mostrato da Rossi mercoledì scorso a Renzi che, convinto della bontà della pista parallela, non lo ha gradito per niente e pare abbia escluso il suo assenso.