

Il comitato: «Saremo sempre contrari anche a un ammordamento di Peretola. Va depotenziato»

PRATO (fg1) «Ammodernamento? Assolutamente no. Noi siamo e saremo sempre contrari ad ogni lavoro su Peretola che non sia finalizzato ad un suo depotenziamento, proporzionandone la sua funzione alla delicata posizione che occupa. Già il traffico aereo attuale a nostro avviso deve ridursi, perchè ancora oggi non sono rispettate le prescrizioni del "Via" del 2003. E notiamo con rammarico che purtroppo, la tragedia avvenuta nel 1997, che avrebbe potuto avere impatti persino più tragici, non ha insegnato nulla». La posizione del Comitato No Aeroporto non sembra lasciare alcuno spazio ai dubbi e alle possibilità. I sindaci ricorrenti, uniti con il Comitato in questa battaglia, nella soddisfazione per il verdetto emesso del Consiglio di Stato avevano aperto comunque uno spiraglio ad un'opera di modernizzazione dell'aeroporto di Firenze, optando per un prolungamento della pista attuale e tenendo ovviamente conto del contesto (il presidente della provincia **Francesco Puggelli** e il sindaco di Sesto Fiorentino **Lorenzo Falchi**, dalle nostre colonne, avevano anzi auspicato un'operazione che partisse dal Via del 2003). Il presidente **Paolo Paoli** e i membri del gruppo tuttavia, non la pensano allo stesso modo. E non hanno usato mezzi termini per ribadire la loro idea. Ma qual è l'incidente a cui fanno riferimento, innanzitutto? Era il 30 luglio 1997 quando l'Atr 42 della compagnia francese "Air Littoral" (che arriva da Nizza con a bordo poco più di una dozzina di passeggeri e tre membri dell'equipaggio) finì in fase di atterraggio sulla Firenze-Mare. Uno schianto che costò la vita al comandante del velivolo, Remy Cuculiere, deceduto il successivo 3 agosto per le lesioni riportate dopo essere rimasto incastrato nella carlinga insieme al copilota Alain Blayes che

in quel momento era seduto nella postazione di sinistra, ai comandi, mentre il comandante lo istruiva. Una strage sfiorata, con l'aereo che invase l'A11 senza colpire però nessuna vettura. Secondo il tribunale di Firenze, con una sentenza di primo grado del novembre 2003, alla causa vi fu l'imprudenza di Cuculiere. Furono assolti, invece, il copilota e due manager di Air Littoral. Secondo il tribunale l'aereo concluse la propria corsa fuori pista perché Blayes, che si stava addestrando ai comandi, su istruzione del comandante aveva assunto angoli di picchiata e di velocità elevati sulla direttrice più difficile da Monte Morello all'autostrada. Scattò il sistema automatico di allarme che prevede l'obbligo di riprendere quota. Ma il copilota eseguì l'ordine di Cuculiere e proseguì nella manovra finendo sulla strada. Un ricordo che deve far riflettere, secondo il Comitato. E proprio in quest'ottica, dopo aver ottenuto il conforto della magistratura, Paoli e soci hanno intenzione di non fermarsi e di procedere verso il secondo obiettivo: la messa in sicurezza della zona in cui sorge l'"Amerigo Vespucci", rispettando le prescrizioni del documento di diciassette anni fa. Quali? "L'interramento autostrada, gli interventi di mitigazione acustica e la dislocazione abitazioni più vicine - spiega l'avvocato **Guido Giovannelli**, dello Studio Legale Giovannelli - perchè l'allora gestore, Aeroporti Firenze, prese la parte positiva del decreto 676/2003, che permetteva di sviluppare l'aeroporto, senza tuttavia ottemperare alle prescrizioni. Fu proprio Aeroporti di Firenze ad impugnare il decreto di fronte al capo dello Stato limitatamente alle prescrizioni, perdendo il confronto. Nonostante tutto, queste operazioni non sono mai state realizzate". Ecco perchè fra le ipotesi sul tavolo, il Comitato sta valutando la possibilità di

impugnare il Via del 2003 per influire sul rispetto di ogni prescrizione redatta allora, ma sulla struttura odierna. «Vedremo se ce ne saranno le condizioni - ha concluso Giovannelli -» Per lo stesso motivo, **Gianfranco Ciulli**, del Comitato, ha incontrato nei giorni scorsi il prefetto di Firenze, Laura Lega. «E avremo a breve un altro incontro - ha preannunciato - valuteremo come agire, ma lo scopo è chiaro: bisogna finalmente far rispettare un atto pubblicato oltre un quindicennio fa. E' necessario innanzitutto per tutelare l'incolumità dei residenti di Quaracchi e di Peretola, oltre a tutti gli abitanti della Piana pratese e fiorentina». Pochi giorni fa, il senatore di Italia Viva ed ex-premier **Matteo Renzi** aveva proposto l'istituzione di un commissario straordinario (sul modello di quello del Ponte Morandi o dell'Expo) per accelerare i tempi burocratici e procedere ad un nuovo piano di potenziamento dell'infrastruttura. Un'idea che non poteva non trovare il "no" compatto dei No Aeroporto. «Si possano sollevare questioni di legittimità costituzionale in quanto la legge prevede che gli aspetti ambientali e di salute prevalgano sul miglioramento infrastrutturale e di sviluppo economico - ha concluso Giovannelli - questo si aggiunge anche il rispetto delle normative comunitarie in materia di ambiente». A dir la verità, il Comitato non è contrario ad un integrazione infrastrutturale. Ma sullo scalo aeroportuale pisano, non su quello fiorentino. Il suggerimento loro resta in tal senso quello di intervenire per infittire il collegamento di treni ed autobus sulla tratta Firenze - Pisa. L'orizzonte insomma, per il momento si profila sereno e il clima lascia persino spazio ad un pizzico di goliardia. Il Comitato ha infatti organizzato una cena per festeggiare il successo in tribunale, che si terrà il prossimo 17 aprile