

AEROPORTO. LA REGIONE PERDE IL PELO MA NON IL VIZIO.

ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA
E COMITATO PICCOLI AZIONISTI TOSCANA AEROPORTI
ASSOCIAZIONE PONTE DI MEZZO IL MOVIMENTO OPI
ASSOCIAZIONE COMPAGNIA DI CALCI

A tutti i quotidiani locali e nazionali

Pisa, venerdì 21 Maggio 2021- 2022 nello stile pisano

LA REGIONE PERDE

IL PELO MA NON IL VIZIO

Si ripetono i comportamenti dei rappresentanti dell'azionariato pubblico, verificatisi già nell'Assemblea di TA, del 15 Luglio 2015, nella quale, CAI aveva richiesto ed ottenuto dal CDA di TA, l'inserimento del punto aggiuntivo, nell'ODG, Parte Straordinaria, sulla modifica dell'art.6 dello Statuto Societario, per permettere la possibilità di riduzione, al 2,5%, della partecipazione azionaria pubblica, ammontante al momento al 37%. Non perseguendo l'interesse dei soci pubblici, per l'ulteriore indebolimento della loro partecipazione azionaria, essi avrebbero dovuto opporsi compattamente, come mediaticamente chiesto dal Presidente Rossi. Invece la Regione si astenne, adducendo motivazioni tecnico-legali ed il Sindaco di Pisa, allontanatosi dall'Assemblea, non partecipò alla votazione e poi relazionò al successivo Consiglio comunale: "Il percorso che abbiamo fatto non mi sembra molto preparato anche alla luce di quel che è successo nell'assemblea di ieri. Non poteva essere preparato. Non eravamo preparati nemmeno noi che siamo andati in assemblea perché l'odg aggiuntivo (sulla riduzione al 2,5%) è arrivato all'improvviso con un procedimento di convocazione anomalo rispetto al solito..., io non ho visto il parere, non ero al corrente del parere dei soci privati; in fretta e furia

abbiamo fatto un parere nostro. Però non ci siamo arrivati. In queste condizioni io non avrei dato un parere positivo, voto positivo, nonostante avessi un parere positivo, per un problema di metodo...Se ora la soglia è del 5%.....Tutti i soci pubblici nell'insieme erano il 37% delle quote. Ossia eccedono il 33% che è la quota limite per fare operazioni straordinarie.....Il Presidente Rossi ha richiamato tutti i soci a una coesione, a mantenere la capacità di indirizzo strategico anche essendo minoranza".

Peccato però che i grandi proclami mediatici siano stati sconfessati dai comportamenti e che le giustificazioni addotte sulla mancanza del tempo necessario per documentarsi e votare consapevolmente siano state smentite dai fatti. Gli atti societari, documentano che il punto aggiuntivo all'ODG a tale Assemblea, sulla riduzione al 2,5%, sia stato presentato nei termini statutari, "un mese prima" da CAI al CDA di TA, che l'aveva giudicato legittimo, in quanto formulato in conformità alle previsioni di legge e pertanto aveva deciso di dare esecuzione all'integrazione dell'ODG Parte Straordinaria". Lo stesso Rossi ricordava che conservare percentuali azionarie superiori al 33%, dava la possibilità all'azionariato pubblico di poter sempre esercitare un ruolo determinante nelle scelte strategiche societarie e partecipare alla definizione e ripartizione degli utili, come avviene tuttora a Milano e Bologna, dove l'azionariato pubblico esercita un ruolo determinante, arricchendo le finanze pubbliche.

La recente astensione regionale è ancor più grave di quella del 2015, in cui, l'emarginazione i soci pubblici si otteneva acquistando le loro azioni, detto volgarmente, a pagamento. Ora si ottiene gratis, grazie a variazioni statutarie! Per il triennio in corso sono stati eletti 15 consiglieri: 9 spettano alla lista di maggioranza Corporacion, 5 alla seconda lista dei soci pubblici, uno al socio privato, la Sogim di Panerai, prima in cordata privata con CAI e ciò ha già fatto scendere il numero dei consiglieri pubblici da 6 a 5. Ma con la modifica statutaria introdotta, fra tre anni CAI salirebbe a 11 consiglieri su 15, perché le nuove regole prevedono 9

consiglieri fino al 55% di quote, 10 fino al 60, 11 fino al 65, aumentando i consiglieri, uno ogni cinque punti di quote in più, fino a un massimo di 13. Ma se nel frattempo si dovessero presentare nuovi soci, per sottoscrivere eventuali aumenti di capitale, per affrontare i costi di nuovi investimenti, Pisa, da padrone di casa, sarebbe relegata a bussare alla porta, per esser ricevuta. Fantascienza? Lo smentisca la Regione che ha grosse responsabilità al riguardo!!

ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA
COMITATO PICCOLI AZIONISTI TOSCANA AEROPORTI
ASSOCIAZIONE PONTE DI MEZZO IL MOVIMENTO OPI
ASSOCIAZIONE COMPAGNIA DI CALCI

Aeroporto “Galilei”. ABC della Democrazia e del Volo.

ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA
e COMITATO PICCOLI AZIONISTI TA
ASSOCIAZIONE PONTE DI MEZZO IL MOVIMENTO OPI
ASSOCIAZIONE COMPAGNIA DI CALCI
ASSOCIAZIONE DELLE COLLINE PISANE

Pisa, sabato 15 Maggio 2021, 2022 nello stile pisano

Oggetto: L’A B C della Democrazia e del volo.

L’aeroporto pisano è come gli aeroporti italiani importanti un bene pubblico, ed è stato costruito soprattutto con i soldi dei pisani, che l’hanno sempre sviluppato reinvestendone gli utili e sottoscrivendo mutui puntualmente onorati. Pisa, per dare priorità allo sviluppo aeroportuale e farne un volano economico per l’intera costa, ha rinunciato a realizzare altre

infrastrutture importanti come scuole, strade, ecc.. L'attuale aeroporto è ubicato su un sedime prevalentemente di proprietà del demanio militare, gestito dalla 46^a Brigata Aerea (Aeroporto Angelucci), mentre l'Aerostazione ed i suoi parcheggi (Scalo Galilei), insistono su terreno del demanio civile e sono concessi in gestione pluriennale a Toscana Aeroporti (TA), società che ha in portafoglio azioni pubbliche pisane: comunali, provinciali e camerali, oltre a quelle regionali.

Il Consiglio comunale di Pisa ha recentemente costituito al suo interno, una Commissione speciale, che si dovrà occupare dello sviluppo del Galilei.

L'inchiesta in corso sui terreni inquinati dai fanghi conciarari, coordinata dalla Dda di Firenze, avrebbe accertato che sotto la piazzola, ubicata a lato della pista, dell'antenna glide Path, del sistema di atterraggio strumentale, Instrument Landing System (ILS), sono stati smaltiti terreni inquinati, come quelli interrati lungo la strada 649, dove sono in corso verifiche dell'ARPAT, con profondi carotaggi.

Alla luce delle notizie pubblicate, avevamo chiesto alla Commissione comunale di sollecitare i lavori di bonifica dei terreni sottostanti la piazzola dell'ILS e di verificare se la rimozione della piazzola e dell'apparato ILS avrebbe pregiudicato la sua recente certificazione in CAT II. Sull'argomento sono state pubblicate, anche su giornali economici importanti, affermazioni fuorvianti e parziali comunicati non virgolettati e non firmati, per cui precisiamo alla Commissione consiliare che l'ILS si compone di apparati elettronici di terra e di bordo, che permettono di guidare gli aeromobili, nella fase finale di un avvicinamento strumentale di precisione fino all'atterraggio, specialmente in condizioni di ridotta visibilità orizzontale viene certificato in tre Categorie (CAT): I, II, III.

Gli apparati di terra sono costituiti da antenne radianti, denominate: Localizer, Glide Path e Markers..

Le antenne (Localizer), posizionate oltre la fine della pista,

consentono all'aereo di allinearsi sull'asse (centerline) centrale della pista.

Le antenne (glide path), ubicate su piazzole laterali alla pista, forniscono il corretto angolo di planata.

Le tre antenne (markers), poste lungo il prolungamento dell'asse pista, controllano i punti sorvolati.

Il pilota per decidere se atterrare o riattaccare e dirottare su altro aeroporto idoneo, controlla due parametri:

– la DH(Decision Height): l'altezza alla quale deve essere iniziata la procedura di riattaccata se non vengono acquisiti i riferimenti visivi per l'atterraggio;

– l'RVR(Runway Visual Range): la visibilità di pista o distanza alla quale il pilota può vedere i markings (prime luci centerline) che delineano l'asse centrale della pista, visibilità che è misurata in m (metri) o in feet (piedi).

I parametri che limitano le categorie utilizzate dagli aerei sull'aeroporto di Pisa sono due:

· CAT I: DH non inferiore a 60 m (200 ft), e portata visuale di pista (RVR) non inferiore a 550 m;

· CAT II: DH inferiore a 60 m (200 ft), ma non inferiore a 30 m (100 ft), e RV non inferiore a 300 m (certificata ad aprile, dopo un lungo periodo di controlli sull'efficienza ed affidabilità degli apparati),

Soddisfatti della recente certificazione dell'ILS nella CAT II e della possibilità di poter atterrare con soli 300 m di visibilità, superando il limite dei 600 m della CAT I, che causavano dirottamenti su altri aeroporti, avevamo chiesto alla Commissione comunale di sollecitare i lavori di bonifica, proprio per poter affrontare l'inverno con gli apparati in piena efficienza e di verificare inoltre se l'eventuale rimozione della piazzola e dell'apparato ancoratovi, avrebbe potuto pregiudicare la recente certificazione in CAT II, nel qual caso, T A avrebbe potuto subire danni per i dirottamenti del traffico commerciale (un dirottamento corrisponde ad un arrivo in meno ed alla cancellazione di un volo in partenza, e creando doppio danno a società e passeggeri). Condizione, a nostro avviso, per potersi costituire parte civile.

Le considerazioni e richieste, rivolte ai Consiglieri comunali che ci rappresentano, non "significa alimentare paure e sospetti e dire falsità che danneggiano irreversibilmente lo scalo, i suoi lavoratori ed il territorio." Lo Giudichino i Consiglieri da noi eletti. Formulare domande legittime è un diritto dei cittadini e dei soci pubblici. Rispondere educatamente è un dovere di chi gestisce beni pubblici.

Offendere comporta doverne rispondere nelle opportune sedi!

Ricordare alla Commissione comunale ed ARPAT che l'aeroporto è circondato da canali di drenaggio che confluiscono nel reticolo idraulico territoriale e chiedere di far effettuare subito controlli e la bonifica dei terreni contaminati è danneggiare il territorio? Le verifiche chieste dai cittadini e Sindaci lungo la strada 649, andranno avanti per 6-8 mesi, con carotaggi profondi fino a 15m, per appurare eventuali inquinamenti delle falde acquifere. Ai pisani sono interdette analoghe richieste? La Carta costituzionale dice no! Ci si abitui ai confronti democratici.

La Commissione chieda alla Direzione lavori, che senz'altro in buona fede ha fatto movimentare le terre, di chiarire: come, dove, a che profondità e quanto terreno inquinato è stato sotterrato. Come verrà rimossa la terra sottostante la piazzola e se necessiterà rimuovere la piattaforma in cemento e quindi l'apparato dell'ILS, ancorato su di esso. Se verrà costruita una nuova piazzola per riposizionare l'apparato. I cittadini, che sono i proprietari dell'aeroporto, hanno diritto di avere risposte certe!

Rispondere che per bonificare l'area verrà spento l'apparato, è l'avviso usato dall'ENEL quando sostituisce i pali dell'illuminazione pubblica: "E' prevista la sospensione dell'erogazione della corrente elettrica".

Il proprietario di un appartamento non ha diritto di sapere dall'inquilino se e dove ha fatto lavori nella proprietà concessa in locazione ? Perché i Pisani no?

A chi viene da lontano e non conosce la storia pisana, delle sue Associazione e degli Amici di PISA, non è consentito affermare che non hanno a cuore le sorti dello scalo pisano,

dei suoi lavoratori e della città. L'hanno sempre dimostrato, continueranno a farlo e lo dimostreranno con la tranquillità di chi ha sempre agito nell'interesse del territorio pisano e costiero.

ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA e COMITATO PICCOLI AZIONISTI
TA
ASSOCIAZIONE PONTE DI MEZZO IL MOVIMENTO OPI
ASSOCIAZIONE COMPAGNIA DI CALCI ASSOCIAZIONE DELLE COLLINE
PISANE

Amici di Pisa e Associazioni di Pisanità. Costa dimenticata nel Recovery Fund

ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA
e COMITATO PICCOLI AZIONISTI TA
ASSOCIAZIONE PONTE DI MEZZO IL MOVIMENTO OPI
ASSOCIAZIONE COMPAGNIA DI CALCI
ASSOCIAZIONE DELLE COLLINE PISANE

AGLI ORGANI DI STAMPA LOCALI E NAZIONALI

Pisa, lunedì 3 Maggio 2021

Oggetto: La costa dimenticata nel Recovery Fund.

La vergogna non ha mai fine. Avevamo alzato la voce e lo ripetiamo: **utilizzare 95 milioni del Recovery Fund per il Franchi è una vergogna, anzi una vergogna assoluta.** Subito si è sollevato lo sdegno fiorentino, reclamando che servono per recuperare un bene patrimonio nazionale. Restando in campo sportivo, perché il bene ristrutturato serve ad ospitare

partite di calcio, uno sport di professionisti strapagati e visibile oramai solo su TV a pagamento, perché allora non dare priorità all'**Olimpico di Roma**, progettato dallo stesso architetto Nervi e conosciuto da tutto il mondo, perché sede delle Olimpiadi del 1960. Ma sono queste le priorità del PNRR? Faremmo ridere chi ci presta i soldi per farci rinascere da una crisi analoga a quella del dopoguerra, per il numero di morti e per la drammatica situazione sanitaria che stiamo ancora vivendo e che nelle priorità ha imposto proprio la chiusura degli stadi. Esistono poi migliaia di siti e strutture di grande pregio nella nostra Regione che versano da decenni in peggior stato di degrado. A due passi da noi, la Stazione Marconi, abbandonata da anni, grida vendetta e ci deve far vergognare nei confronti di tutto il mondo, grato allo scienziato per l'invenzione che ha aperto l'interconnessione mondiale. Recuperarla per farne un polo scientifico internazionale, giustificherebbe sì l'utilizzo dei fondi europei. Inoltre nel caso specifico del Franchi, per evitare l'utilizzo di fondi PNRR, esisteva l'alternativa offerta dalla nuova proprietà: costruire una nuova struttura moderna, a Campi Bisenzio, in area decongestionata ed in linea con gli obiettivi della società calcistica, **investimento fatto interamente con capitali privati e non con i soldi degli europei, che direbbero che siamo i soliti spreconi. Perché la soluzione proposta dalla società è stata osteggiata e deviata forzatamente ad utilizzare soldi pubblici per un progetto di restauro che mantiene limiti e dubbi anche per la società che dovrà utilizzarlo?**

Non vorremmo che, come per lo stadio al Mercafir, ci fossero problematiche connesse alla questione del nuovo Aeroporto, per: spazi, sorvoli, zone di rischio. Ma queste supposizioni appartengono ai malpensanti.

Si smetta a privilegiare cittadini a danno di altri e di utilizzare i soldi del PNRR nell'interesse di tutti; cosa però difficile da far comprendere ai vertici regionali.

In campagna elettorale Eugenio Giani e Antonio Mazzeo avevano promesso di colmare il gap tra l'area della città

metropolitana fiorentina e il resto della Regione, ma la promessa è nuovamente svanita.

Dopo il caos creato dallo scandalo rifiuti tossici, da cui tutti si autoassolvono, le vaccinazioni in ritardo degli ultraottantenni, che ci avevano classificati ultimi in Italia e la rabbia del PD sulla gestione regionale, apprendiamo che Giani è corso a Roma per assicurarsi 135 milioni di €, per costruire il People Mover fiorentino. Pensava così di far recuperare il gap costiero? Gli ricordiamo che per il deficit del Pisamover, i pisani saranno costretti a metter mano alle proprie tasche e che per la ristrutturazione dello Stadio Arena stanno collaborando con un privato.

Ma Giani e Mazzeo queste cose le sanno?

ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA
e COMITATO PICCOLI AZIONISTI TA
ASSOCIAZIONE PONTE DI MEZZO IL MOVIMENTO OPI
ASSOCIAZIONE COMPAGNIA DI CALCI
ASSOCIAZIONE DELLE COLLINE PISANE

Recovery Fund. 95 milioni per lo Stadio di calcio “Franchi” di Firenze sono una VERGOGNA per tutti i Toscani

ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA

AGLI ORGANI DI STAMPA LOCALI E NAZIONALI

Pisa, mercoledì 28 Aprile 2021

Recovery Fund. 95 milioni per lo Stadio Franchi sono una vergogna per tutti i toscani.

Lo diciamo subito a beneficio di quanti leggendo il titolo del comunicato stampa avessero attivato il pilota automatico per accusarci di campanilismo, non discutiamo l'importanza architettonica dello stadio Franchi né mettiamo in discussione la legittima volontà della comunità e tifoseria fiorentina di avere uno stadio moderno, sicuro e funzionale, ma per noi la decisione di utilizzare 95 milioni del Recovery Fund per il Franchi è una vergogna, anzi una vergogna assoluta.

Con quale spirito e con quale logica i nostri politici hanno stabilito come prioritario questo investimento? Perché i soldi dei contribuenti devono essere utilizzati in questo progetto? Non vi erano forse altre necessità più urgenti con conseguenze e benefici maggiori per la collettività da fare?

Sarebbe facile fare demagogia su questa decisione considerando quante scuole e case popolari, o quali altre infrastrutture si potrebbero realizzare con quei soldi e quanti sarebbero i benefici sociali per l'intera comunità.

Una comunità segnata dalla più grave crisi dal dopoguerra, da una drammatica situazione sanitaria che si aggiunge alla delicata crisi economica che ha colpito milioni di famiglie; le risorse, mai sufficienti per tutto, esigono una gestione attenta e di massima efficacia nei risultati.

E' una vergogna quindi. E non ci si venga a raccontare che sono soldi a beneficio del patrimonio architettonico nazionale, ci sono centinaia anzi migliaia di siti e strutture di grande pregio nella nostra Regione che versano da decenni in grave stato di abbandono e degrado, per le quali sono urgenti investimenti reclamati da tante comunità locali fino ad oggi inascoltate.

Con quale logica e soprattutto CHI ha deciso e stabilito che il Franchi fosse "la priorità". I cittadini toscani hanno diritto a delle risposte, devono sapere quali logiche hanno spinto la classe dirigente a compierle, una risposta chiara ed esaustiva è il minimo che si possa chiedere.

Ma la cosa sorprendente quanto incredibile è che esisteva per la specifica situazione dello Stadio a Firenze una alternativa più volte dichiarata e confermata dalla nuova proprietà: la possibilità di costruire il nuovo stadio a Campi Bisenzio, in un'area fuori dal centro ma poco distante, una struttura moderna e in linea con gli obiettivi della società calcistica, investimento fatto poi interamente con capitali privati e non con i soldi pubblici cioè di tutti.

Perché questa intenzione e possibilità è stata così osteggiata e infine deviata forzatamente utilizzando soldi di tutti per un progetto di restauro che mantiene limiti e dubbi anche per la società che dovrà utilizzarlo?

Non vorremmo che anche stavolta di mezzo ci fosse la questione Aeroporto (altri soldi pubblici) come madre di ogni questione. Sarebbe grave se così fosse, eppure a pensar male...

Noi chiediamo una cosa molto semplice, non si creino cittadini più uguali degli altri, utilizziamo invece bene i soldi che sono disponibili, facciamo gestire dandoli a tutte le comunità locali della Toscana i 95 milioni previsti per il Franchi. Attiviamo un grande piano per lo sviluppo attraverso un concorso di idee per rilanciare turismo attraverso il recupero del patrimonio artistico-culturale regionale, siano così finanziati i migliori progetti. Si aiutino e rilancino tutti i territori della regione senza creare ulteriori diseguaglianze economiche e sociali.

In campagna elettorale Giani aveva promesso di colmare il gap cresciuto in questi anni tra Firenze e il resto della Regione, mantenga la promessa e si dimostri Presidente di tutti i toscani e non di una sola parte. Altrimenti: vergogna!

IL PRESIDENTE

Dr. Franco Ferraro

Peretola. Fatti, non parole. Errare è umano. E perseverare?

**ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA
E COMITATO PICCOLI AZIONISTI TOSCANA AEROPORTI
ASSOCIAZIONE PONTE DI MEZZO IL MOVIMENTO OPI
ASSOCIAZIONE COMPAGNIA DI CALCI
ASSOCIAZIONE DELLE COLLINE PISANE**

a tutti i quotidiani locali e nazionali

Pisa, martedì 20 Aprile 2021, 2022 nello stile pisano

Peretola. Fatti non opinioni- Errare è umano. Perseverare?

Spiace constatare che l'Associazione Giannotti, a cui abbiamo riconosciuto il merito di perseverare nel voler concretizzare quanto sempre perorato dal sindaco fiorentino Morales, ribatta con sue opinioni i fatti concreti da noi rammentati, qualificandoli fuorvianti e senza senso. Caduta di stile che il loro precedente Presidente Morales, avrebbe censurato.

Senza accettare provocazioni e non cadere nel solito campanilismo, chiediamo all'Associazione Giannotti, che afferma che il MP 2001/2010 è rimasto inattuato ed abbandonato da più di 15 anni e che non esistono più le prescrizioni del decreto di VIA 0676/2003, SU QUALI BASI NORMATIVE ORA OPERA PERETOLA?

Lo chiediamo anche al Direttore della Direzione Politiche Mobilità Infrastrutture e TPL della Regione Toscana, che dovrebbe essere al corrente della risposta della Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo del Ministero della Transizione Ecologica, che afferma di "non avere agli atti alcuna documentazione

legislativa-amministrativa sulla base della vigente normativa del settore con la quale il MITE sarebbe dispensato dall'esercitare quanto disposto dal Decreto Interministeriale di VIA 0676/2003".

Ne consegue che tali prescrizioni sono tuttora obbligatorie, come già in precedenza confermato dal MATTM, prescrizioni emesse per realizzare le opere del Master Plan 2001-2010 e che risulterebbero solo parzialmente attuate dal gestore. Esse prevedono anche l'interramento parziale dell'A11, che permetterebbe l'ampliamento alla misura standard della RESA, area di sicurezza in testata pista, per evitare incidenti come quello mortale del '97.

L'Associazione afferma che il Master Plan 2001-2010 non comprendeva l'allungamento della pista. Lo sappiamo. Noi abbiamo detto che l'interramento dell'A11, fino al piano di campagna, avrebbe permesso, o come detto in altre occasioni, offerto l'opportunità di allungare la RESA o come diceva Morales, la testata pista sud, alla misura standard e che per ottenere l'allungamento della pista a 1800m, necessitava anche il sovrappasso del canale a nord.

Ricordiamo che la stessa pista era dichiarata all'epoca di 1650 m., al momento della fusione di 1750m ed ora è certificata UE in 1560 mt e quantificare quindi l'eventuale suo allungamento diventa un rebus.

La cosa certa è che una circolare ENAC consente ai velivoli di classe C, d'involarsi usufruendo di parte della lunghezza della RESA (2/3 di 240m). L'Associazione Giannotti riduce la bocciatura della nuova pista a cavilli burocratici. I fatti dicono che il Master Plan con la pista 12/30, era supportato dallo Studio SIA, propedeutico alla valutazione VIA della Commissione VIA, bocciata dal Consiglio di Stato, per le motivazioni citate in sentenza alle pagg. 25-26, cioè:

"L'assenza dell'esperimento di una corretta fase istruttoria

risulterebbe dimostrata dal fatto che il decreto impugnato contiene circa 70 prescrizioni che, per le loro caratteristiche, hanno l'effetto di condizionare la valutazione di compatibilità ambientale contenuta nel provvedimento impugnato".

"Ciò posto, reputa il Collegio che come denunciato dagli originari ricorrenti la lettura congiunta delle valutazioni svolte dalla Commissione VIA unitamente al contenuto delle correlate prescrizioni denoti la manifesta irragionevolezza del giudizio positivo da questa espresso, e quindi dell'impugnato decreto che lo recepisce".

"Ciò posto, nel caso di specie, poiché il Master Plan contempla opere di considerevole impatto ambientale tra cui lo spostamento di un tratto del Fosso Reale, il sotto-atteveramento dell'Autostrada A11 e la rilocalizzazione del Lago di Peretola, l'assenza di una valutazione strategica del piano territoriale che costituisce il quadro di riferimento per la relativa approvazione (ai sensi dell'art.6 della l. n. 152 del 2016), doveva essere logicamente considerata non già un fattore neutro, come ritenuto dalla Commissione VIA, bensì un fattore obiettivamente critico, se non ostativo, ai fini della approvazione del Master Plan".

Inoltre in merito al Master Plan 2014/2029, analizzato amministrativamente soprattutto sotto il profilo ambientale, rileveremmo alcune criticità sotto il profilo tecnico per l'utilizzo monodirezionale della pista.

Vantare un coefficiente di utilizzazione del 97,5%, potrebbe fuorviare il lettore, in quanto il medesimo si riferisce unicamente alle limitazioni dovute al vento al traverso. Per una pista con utilizzo monodirezionale le maggiori limitazioni derivano dal limite di massimo 10 nodi di vento in coda, sia per decolli sia per atterraggi.

Queste basilari valutazioni tecniche, pur se segnalate ai

consiglieri regionali, prima della loro adozione della nuova pista nel 2013, non sono state considerate, ma bastava che valutassero i documenti disponibili:

- Lo studio Transtech, commissionato dal gestore, affermava che un utilizzo bidirezionale della nuova pista avrebbe aumentato "SIGNIFICATIVAMENTE" il volume di traffico;
- ARPAT stimava una perdita di traffico, causa il solo vento in coda, dell'8% per gli atterraggi e del 7% per i decolli;
- AdF nell'elaborare curve isofone stimava che il 20% degli atterraggi ed il 16% dei decolli si sarebbero persi a causa del vento in coda, vista l'impossibilità di sorvolare Firenze,
- ENAC, nell'elaborazione in proprio di analoghe curve, indicava analoghe perdite di traffico.
- Transtech, concludendo il suo studio affermava che con un utilizzo monodirezionale della nuova pista, "per il nuovo aeroporto s'ipotizza il mantenimento dell'attuale capacità aeroportuale".

I lettori giudichino se questi sono cavilli burocratici, come affermato dall'Associazione Giannotti.

Per noi sono FATTI, NON OPINIONI.

Con questa considerazione si chiude la querelle, per non alimentare dispute campanilistiche, che nascono ogni qualvolta parlano i soci pisani e costieri, come avvenuto per la proposta di Enrico Letta di treni metropolitani veloci.

COMITATO PICCOLI AZIONISTI TA ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA
ASSOCIAZIONE PONTE DI MEZZO ASSOCIAZIONE DELLE COLLINE PISANE
IL MOVIMENTO OPI ASSOCIAZIONE COMPAGNIA DI CALCI

Amici di Pisa e associazioni pisane. Inadeguatezza politica tra anti pandemia e settore aeroportuale

Pisa, venerdì 16 Aprile 2021, 2022 nello stile pisano

Inadeguatezza politica tra anti pandemia e settore aeroportuale

La conflittualità che si sta evidenziando fra direttive governative anti pandemiche e loro libera interpretazione ed attuazione regionale, trova riscontro anche nel settore aeroportuale. Infatti il Consiglio regionale toscano ha respinto una mozione presentata dalla Consigliera 5S Silvia Noferi, in merito alla richiesta di chiusura dell'Aeroporto di Firenze, per permettere di ottemperare alle prescrizioni, tuttora obbligatorie, del Decreto ministeriale 0676 del 2003, confermate anche da un Decreto Decisorio del Capo dello Stato, tenuto nel cassetto per 5 anni e che obbliga la Regione a verificarne l'attuazione.

La discussione sulla mozione ha evidenziato l'approssimazione con cui la politica affronta le problematiche dei cittadini e di ciò non sono indenni né il Giani né il Presidente del Consiglio regionale. Nel respingere la mozione si sono distinti particolarmente i Consiglieri: **Sguanci (IV)** – *“Irricevibile la proposta del Movimento 5S. Non solo abbiamo votato convintamente contro, ma siamo perfino a favore della costruzione della nuova pista e dello sviluppo di Peretola, ieri come oggi”* *“L'aeroporto è strategico e anche necessario per la mobilità, per le imprese, per il sistema regionale dei trasporti. Un Hub determinante, anche per il mantenimento di centinaia di posti di lavoro”*. Concetto ribadito da **Stella (Forza Italia)**: *“Mi auguro che si parli di Hub toscano e che*

non si ritorni indietro sulle scelte fatte”.

Poiché gli Hub sono i grandi aeroporti intercontinentali, diversi dal City Airport previsto a Firenze, tali dichiarazioni rivelano quanto realmente essi pretendono.

Altrettanto disarmanti sono le dichiarazioni degli Assessori Marras e Monni, che giustificano il mancato ottemperato delle prescrizioni del Decreto ministeriale 0676, perché troppo onerose. Ricordiamo loro che quelle del nuovo Master Plan, peraltro bocciato da TAR e Consiglio di Stato, sono più numerose e la loro realizzazione richiede 150 milioni di aiuti pubblici, senza i quali, per dichiarazione di TA: “L’opera non avrebbe avuto una motivazione economica nell’ambito della durata della concessione per la gestione dell’aeroporto e quindi non sarebbe stato possibile ammortizzarla”.

Stendendo un velo pietoso su altri interventi, constatiamo che presentare proposte sensate, addirittura condivise in passato, tocca i nervi scoperti delle vere aspettative fiorentine, come già avvenuto con la proposta Letta sui treni veloci, Firenze – Pisa, a nostro avviso da far proseguire per Livorno, per soddisfare anche le esigenze del turismo crocieristico.

Infine un consiglio doveroso riserviamo al Consigliere comunale **Maurizio Nerini**. Eviti di sbraitare per chiedere la vendita delle quote azionarie comunali, perché stanco del problema aeroporti. I cittadini l’hanno eletto per tutelare gl’interessi territoriali, quindi continui a combattere a favore delle sacrosante verità e aspettative locali come aveva fatto fino ad ora. Gli assicuriamo che, comunque, continueremo a farlo noi.

COMITATO PICCOLI AZIONISTI TA
PISA

ASSOCIAZIONE PONTE DI MEZZO
COMPAGNIA DI CALCI

ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI

IL MOVIMENTO OPI

Amici di Pisa, Piccoli Azionisti e associazioni pisane. Peretola: chi è causa del suo mal, pianga se stesso.

**ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA
e COMITATO PICCOLI AZIONISTI TA
ASSOCIAZIONE PONTE DI MEZZO IL MOVIMENTO OPI
ASSOCIAZIONE COMPAGNIA DI CALCI**

AGLI ORGANI DI STAMPA LOCALI E NAZIONALI

Pisa, sabato 10 Aprile 2021- 2022 nello stile pisano

Oggetto: Peretola. Chi è causa del suo mal, pianga se stesso.

Egregi Direttori,
abbiamo letto la lettera pubblicata dell'**Associazione "Valentino Giannotti"**, a cui riconosciamo la costante dedizione nel perorare la causa dello sviluppo dell'aeroporto di Firenze, intrapresa già dall'ex Sindaco (1990-95) Giorgio Morales, fondatore e per 24 anni Presidente dell'Associazione stessa. Proprio ricordando l'impegno civico di Morales, confermato poi nell'incarico di difensore civico regionale, le segnaliamo il suo rammarico, all'inizio degli anni 2000, per i ritardi degli enti locali nell'attuare il **Piano di sviluppo aeroportuale del 1997** ed in particolare per l'opposizione del solo assessorato comunale fiorentino, all'interramento di un tratto autostradale dell'A11, che avrebbe permesso di allungare la testata pista sud, che, col sovrappasso del canale, a nord, avrebbe permesso l'allungamento della pista ai 1.800m previsti dal Progetto originario del 1990, già

approvato dal Comune di Firenze e dal Ministero dei Trasporti. Proprio l'Associazione Giannotti documentò la fattibilità tecnica degli interventi, confermata anche da: Regione, Ministero dell'Ambiente e da AdF, che si dichiarò disponibile al finanziamento dell'opera. Se il Comune non avesse frapposto ostacoli, gli aerei, decollando verso sud, avrebbero avuto circa 2000m disponibili per l'involò, utilizzando anche parte della RESA (area di sicurezza), in base ad una circolare ENAC. L'Associazione comunica che il Master Plan (MP) 2000-2010 non è più esistente, dimenticando che è tuttora obbligatorio ottemperare alle prescrizioni del Decreto ministeriale di VIA 0676, confermato anche da un Decreto Decisorio del Presidente della Repubblica, emesso proprio su tale Master Plan, approvato e mai abrogato, poiché il successivo Master Plan è stato bocciato da TAR e Consiglio di Stato e non per cavilli procedurali.

L'ottemperamento delle prescrizioni previste dal Decreto di VIA 0676, del 2003, prevedevano proprio di interrare un tratto dell'Al1: "per evitare il ripetersi d'incidenti, come già avvenuto" e ciò avrebbe consentito di allungare la pista e le RESA, come desiderato da Giorgio Morales e dalla sua Associazione. Giriamo ai giornali il quesito ricevuto: "Se il 1° Master Plan non sarebbe più esistente ed il 2° è stato bocciato, l'unico approvato è il MP precedente al 2000 e quindi: infrastrutture, conformità e operatività aeroportuale, nonché tariffe applicate, a quale MP si riferiscono ?

ASSOCIAZIONE AMICI di PISA COMITATO PICCOLI AZIONISTI di TA IL MOVIMENTO OPI

ASSOCIAZIONE PONTE di MEZZO ASSOCIAZIONE COMPAGNIA di CALCI

Amici di Pisa, Piccoli Azionisti e Associazioni pisane: Vaccinazioni, mea culpa regionali

ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA
E COMITATO DEI PICCOLI AZIONISTI TA,
ASSOCIAZIONE PONTE DI MEZZO, MOVIMENTO OPI

COMUNICATO STAMPA

Pisa, giovedì 8 Aprile 2021, 2022 nello stile pisano

Vaccinazioni: i mea culpa regionali

A maggio scorso avevamo lodato la 46^a Brigata Area di Pisa per aver saputo allestire improvvisamente, missioni di supporto sanitario, trasportando milioni di mascherine, tamponi, materiale vario e pazienti infetti, in strutture bio-contenitive. Ciò è stato reso possibile contando sulla preparazione di personale, addestrato ed abituato a provare periodicamente procedure certe e mirate a prevenire anche emergenze improvvise. Superato quindi il periodo critico della 1^a fase del COVID 19 ed analizzati gli errori fatti, avevamo invitato la politica ad ispirarsi ai cardini su cui si basa l'organizzazione dei voli: **pianificazione, prevenzione, addestramento e rispetto di procedure conosciute e provate periodicamente, per poter affrontare meglio eventuali successive fasi pandemiche.**

E' trascorso un anno, durante il quale si è scoperto che dal 2006 il Piano pandemico nazionale non è stato più aggiornato e che le Regioni si sono ripresentate impreparate ad affrontare la 2^a fase del COVID 19, sperando che la pandemia terminasse con la scoperta dei vaccini; invece sta partendo la 3^a fase e le Regioni, pur con le prerogative attribuite loro dal titolo

5° della Costituzione, si stanno dimostrando incapaci di programmare un efficace piano vaccinale, originando dei conflitti con le direttive nazionali. Ciò crea sperequazioni fra i cittadini italiani sul diritto ad avere un'analoga ed efficace assistenza sanitaria. I responsabili, di tutto ciò, invece di chiedere scusa e recitare i mea culpa, per l'inadeguatezza dimostrata, non lesinano ad autoassolversi, anzi si irritano, si sottraggono o non rispondono alle domande dei giornalisti. Ciò dà luogo alla solita bagarre partitica dello scarica barile, con richieste a cui spesso non seguono fatti: " *Vogliamo sapere perché la Regione Toscana ha perso tre mesi di tempo nell'organizzare la vaccinazione per gli ultraottantenni. Vogliamo sapere cosa è successo. Ai cittadini non interessa lo scontro politico ma sapere perché la Regione non ha vaccinato gli ultraottantenni ma i furbetti! Ancora una volta chiediamo al Presidente Giani e l'assessore Bezzini di scusarsi*".

I cittadini toscani hanno visto in televisione questi ultimi, spesso con il Presidente Mazzeo, inaugurare centri vaccinali, senza però registrare miglioramenti. La strategia sanitaria andrebbe affidata a specialisti del settore! Loro lo sono? A giudizio dei consiglieri regionali che chiedono una commissione d'indagine, sembrerebbe di no.

Le televisioni nazionali hanno impietosamente classificato la Toscana al penultimo posto della classifica nazionale, per le vaccinazioni effettuate alle classi vulnerabili, seguita solo dalla Calabria commissariata perché caratterizzata dall'endemica influenza mafiosa sulla sanità. La Toscana non lo è, anzi la 1^ fase del COVID19 non l'aveva penalizzata così pesantemente, ma l'Espresso del 4 aprile la posticipa all'ultimo posto della graduatoria degli ultraottantenni vaccinati, con il 22%, dopo il 27,9% della Sicilia e il 26,4% calabrese. Chi sono i responsabili delle scelte sbagliate? Giani, Mazzeo e Bezzini, ne traggano le conseguenze!

Gli esposti presentati, con ipotesi di ipotesi di omicidio colposo, per la mancata vaccinazione degli ottantenni e vulnerabili, deceduti nel frattempo, proveranno a dare

risposte, ma non restituiranno chi ci ha lasciato.

COMITATO PICCOLI AZIONISTI TA ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA
ASSOCIAZIONE PONTE DI MEZZO MOVIMENTO OPI

ADP e Associazioni Pisane: Aeroporto Galilei volano dell'economia costiera

ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA
e COMITATO PICCOLI AZIONISTI TA
ASSOCIAZIONE PONTE DI MEZZO
ASSOCIAZIONE COMPAGNIA DI CALCI
IL MOVIMENTO OPI
ASSOCIAZIONE DELLE COLLINE PISANE

AGLI ORGANI DI STAMPA LOCALI E NAZIONALI

Pisa, martedì 6 Aprile 2021

Il Galilei volano dell'economia costiera

I soci pubblici di Toscana Aeroporti Spa (TA) hanno chiesto ed ottenuto di posticipare la formalizzazione dei nominativi dei candidati da inserire nella lista dell'azionariato di minoranza, per l'elezione, nell'Assemblea societaria riconvocata il 18 Maggio, del nuovo Consiglio di Amministrazione (CdA). La **Regione Toscana, detiene il 5,03% di azioni di TA e capeggerà tale lista. Chiediamo al Governatore Giani, di cui conosciamo la posizione pro Peretola, di non nominare un rappresentante del territorio metropolitano fiorentino, ma di ricordarsi che rappresenta tutti i toscani e soprattutto che l'ex Pres. Rossi ha indebolito la**

rappresentatività dell'ex SAT, nel Polo aeroportuale toscano, vendendo l'11,4% delle sue azioni. Si dimostri super-partes ed individui una persona competente ed a conoscenza delle esigenze dell'intera area vasta costiera, il cui sviluppo è legato a doppio filo a quello del Galilei.

Ricordiamo che la **Provincia di Livorno** detiene tuttora una quota azionaria di TA, per cui sarebbe utile coinvolgerla per recuperare il gap accumulato, nel quinquennio passato, dall'economia costiera, rispetto allo sviluppo dell'area fiorentina, gap coincidente con la stasi del Galilei, a fronte del costante sviluppo del Vespucci.

Nel contempo invitiamo i soci pubblici pisani: Comune (4,48 %), Camera di Commercio (CCIAA/4,17%) e Provincia (4,91%), a concordare dei nominativi, che siano fattivamente espressione del territorio pisano, per rappresentarne le esigenze territoriali. Anzi il Comune avrebbe l'occasione di esser nuovamente rappresentato nel CdA, dopo l'assenza dell'ultimo triennio e dopo la decisione unilaterale del CEO di CAI, successivamente ratificata dal CdA di TA, di interrompere i rapporti col Consiglio Comunale pisano, nominando ora un consigliere comunale, magari un membro della Commissione di Garanzia, che così non avrebbe più la necessità di convocare in audizione i soci pubblici di TA, per venire a conoscenza delle vicende aeroportuali.

Le due proposte ben si sposano con le recenti dichiarazioni rilasciate dai sindaci dell'area costiera e tradurrebbero in fatti le sinergie proclamate, per la realizzazione di un effettivo sviluppo infrastrutturale costiero e del Galilei.

ASSOCIAZIONE AMICI di PISA COMITATO PICCOLI AZIONISTI di TA IL MOVIMENTO OPI

ASSOCIAZIONE PONTE di MEZZO ASSOCIAZIONE COMPAGNIA di CALCI

ASSOCIAZIONE DELLE COLLINE PISANE

ADP e CPATA. ING. PIER GIORGIO BALLINI GIA' NEL 2005 RISPONDEVA A SALVADORI (CRF)

ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA
e COMITATO PICCOLI AZIONISTI T.A.

COMUNICATO STAMPA

Pisa, mercoledì 31 marzo 2021-2022 nello stile pisano

L'Ingegnere Ballini replica a Salvadori

L'ex AD della SAT, Pier Giorgio Ballini, già 16 anni fa aveva risposto alle dichiarazioni riportate nella recente intervista intitolata: «Tra Venezia e Pisa per fare sinergia io guardo a Bologna», di Luigi Salvadori, Presidente della Fondazione Cassa di Risparmio Firenze, nel cui CDA fa parte anche il Presidente Carrai di Toscana Aeroporti, società che ha sempre chiesto treni veloci e frequenti fra i due aeroporti toscani, chiesti ora anche da Letta. Per chiarire Salvadori dichiara: «Io sono d'accordissimo con Letta. Facciamo il treno velocissimo per Firenze ma io da industriale voglio un equilibrio economico. Se Letta, che vuole investire 5 miliardi, fa un piano industriale che sta in piedi mi va benissimo. Però il trenino Firenze-Pisa Aeroporto è stato abolito perché non reggeva economicamente». «Ricordo che Enrico Letta da presidente del Consiglio favorì l'entrata di Corporation America (CA) nell'aeroporto di Firenze. Quindi aveva tutta la volontà di svilupparlo».

Prima della lungimirante risposta dell'Ing. Ballini, ricordiamo che Letta fu silurato il 22.04.2014, da Renzi, succedutogli come Premier e che solo successivamente l'AD del Fondo F2i, Gamberale, vicino a PSI e all'ex Viceministro dei Trasporti Nencini, vendette il 33,402% delle azioni di AdF a CEDICOR, braccio operativo di C A, che permise alla Srl

italiana CAI, di lanciare l'OPA obbligatoria su AdF e poi quella facoltativa su SAT.

Sul collegamento veloce proposto da Letta FI/PI, già nel 2005 l'ex AD SAT Ballini rispondeva:

Domanda: Chi ci guadagnerebbe oggi da una integrazione fra i due scali?

Risposta: "Ci guadagnerebbero i cittadini, i passeggeri toscani e quelli europei che vengono in Toscana. Collegare i 2 aeroporti in maniera europea e non da terzo mondo, consentirebbe maggiori sinergie".

Domanda: Realtà diverse si possono integrare?

Risposta: "L'obiettivo sarebbe che il pisano godesse della connettività di Firenze, che già oggi è superiore a Pisa, e il fiorentino godesse della grande capacità (pisana) di collegamento punto-punto, che oggi raggiunge 35 destinazioni, e una dozzina in più nel 2006 (parlava nel 2005). In questo quadro manca però qualcosa: un collegamento rapido fra Galilei e Vespucci per ferrovia. Non è pensabile che per fare 80 chilometri occorra un'ora e 20 minuti. I tempi devono essere dimezzati, e non deve essere neanche troppo difficile se qualche anno fa si impiegavano 50 minuti. Basta ottimizzare le fermate, sistemare qualche curva, utilizzare materiale rotabile migliore.

Domanda: Chi lo dovrebbe fare?

Risposta: Posso dire che io sarei disposto a farlo anche come aeroporto".

Ulteriore domanda: È una provocazione?

Risposta: "Neanche per idea, in America molti aeroporti gestiscono i collegamenti. Lo so che è difficile immaginare qualcosa del genere oggi in Italia, ma si può fare. Certo, bisogna mettersi intorno a un tavolo, elaborare un progetto, un piano finanziario. Ma ne varrebbe la pena: immaginare un collegamento Pisa-Firenze in 40 minuti significa creare automaticamente la connessione. E non parlo di un sistema, che

deve sottostare a normative e richiede il rispetto di un sacco di parametri. A me piacciono le cose semplici, mettendo insieme le vocazioni di queste due strutture e delle due città e collegarle, la soluzione sarebbe automatica”.

Ricordiamo che per migliorare la connettività aerea dell'intera Toscana, la famiglia Agnelli dislocò, dalla Piaggio di Pontedera, al Galilei, l'Ingegnere Ballini, un livornese di talento, che sfruttando le sue capacità manageriali, permise, prima di morire, nel 2011, di sviluppare l'aeroporto, in autofinanziamento ed in soli 5 anni, del 118%. Riteniamo di non dover aggiungere altro alle sue dichiarazioni che, se ritenute anch'esse campanilistiche, qualificherebbero i veri nemici dello sviluppo della costa e della Toscana.

Al Premier Draghi sarebbe stato utilissimo un uomo come Ballini, che ha sempre combattuto l'inutile chiacchiericcio, con i fatti.

Per l'Associazione Amici di Pisa

Dr. Franco Ferraro

Per il Comitato Piccoli Azionisti

Dr Gianni Conzadori