

# **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