



Associazione degli Amici di Pisa
fondata nel 1959

Viva il popolo di Pisa
A la vita ed a la morte!
Su, su, popolo di Pisa
Cavalieri e buona gente!
G. Carducci

*Spett. li Redazioni Locali, della Toscana e dell'Emilia, Nazionali
Preg. me Autorità Locali, regionali, Nazionali*

COMUNICATO STAMPA

**“SUPERPERETOLA, CUI PRODEST ?
PISA E BOLOGNA NON POSSONO FARE LE VITTIME SACRIFICALI AL NEO
FIORENTINOCENTRISMO.**

**LA PIANA DI SESTO, TROPPO ANTROPIZZATA, E' A RISCHIO AMBIENTALE, IDRAULICO E
GEOLOGICO. CON SOLO NUOVO MATERIALE ROTABILE SULLA LINEA LI-PI-FI SI OTTENGONO
MAGGIORI RISULTATI CON MENO SPESE. PERCHE' CONTINUARE COSI'?**

Pisa, martedì 4 marzo 2014 -2014 in stile pisano

“L’immaturità mediatica, progettuale, politico-amministrativa con la quale viene affrontato un progetto così invasivo e pesante per il territorio toscano -quello della nuova pista di Peretola da 2000 metri-
ridotto a bega di campanile tra stereotipi dozzinali, ci impone un nuovo, ennesimo, intervento pubblico. Il 27 u.s. durante i lavori del Consiglio Comunale di Pisa ha approvato a larga maggioranza un Ordine del Giorno nel quale si afferma che: “...la posizione espressa da AdF (Peretola) appare segnata da una **AMBIGUITA'** evidente là dove ha espresso in un unico Piano di Sviluppo Aeroportuale due diverse previsioni per la nuova pista, una di 2000 m., correttamente corrispondente alla variante al PIT, e un'altra di 2400 m...”. Quindi, a livello politico pisano, ***l'attuale posizione di AdF viene definita ambigua*** rispetto agli accordi già pattuiti e ratificati nell' "Accordo per la ricognizione delle linee guida" promosso dalla Regione Toscana in cui una commissione tecnica composta dai pisani Gina Giani, Pier Paolo Tognocchi e Barachini come valutatori circa la possibilità di costituire una Holding di gestione tra Pisa e Firenze. Sempre che siano ancora efficaci i dati Istat di sviluppo aereo al 2020, beninteso, di sviluppi aeroportuali iperbolici. Nella stessa seduta consiliare la dott.ssa ***Gina Giani, a.d. della SAT “Galilei di Pisa”*** ha ribadito che: “..il mercato ha già stabilito i ruoli, Firenze ha la media delle tariffe hub più alte d'Italia ed effettua voli ad alto rendimento sulle capitali europee; Pisa è leader del low cost e per i voli internazionali e puntiamo sull'Oriente; gli intendimenti di Adf sono di essere presente là dove SAT punta o è già fornitore..”. Sempre nella stessa seduta, il ***Sindaco di Pisa Marco Filippeschi*** dichiara: “...Pisa è già a tutti gli effetti anche aeroporto di Firenze. Ci opponiamo alla concorrenzialità, per noi l'integrazione è importante, ci sconcerta l'atteggiamento contraddittorio di AdF..”. Lo stesso giorno, il consigliere regionale ***Pier Paolo Tognocchi*** afferma: “..dal master plan di AdF si evince chiaramente che la società non è in grado di autofinanziare la pista, e che quindi avrà bisogno di un cospicuo finanziamento pubblico, si parla di oltre 100 milioni. Se il governo fosse davvero in grado di mettere tale cifra a disposizione della Toscana, sarebbe di gran lunga più logico finanziare un piano di messa in sicurezza del nostro territorio ferito e devastato, ormai in ogni sua parte, da frane, alluvioni e terremoti..”.

All'unisono trattasi ***di affermazioni che contestano l'atteggiamento di AdF***, di tutti coloro che inopinatamente spingono per la costruzione di una pista parallela/convergente all'autostrada A11: chi ci guadagnerebbe da tutto ciò? Non sicuramente i toscani, né la loro economia, né tantomeno i viaggiatori, né Bologna: ***ci sarebbe soltanto un trasferimento di passeggeri da Pisa a Firenze e da Bologna a Firenze, tutto certificato da un malinteso senso di promozione economica***. I cui costi enormi, al 70% a carico della collettività, vanno in barba a quelli già spesi in autofinanziamento dalla SAT di Pisa ed al cittadino, turlupinato e rapinato ancora una volta.

Evidenziamo che, in questo progetto di super Peretola, sia stata ignorata l'indicazione della UE che non desidera nuove piste aeroportuali nel raggio di 100 km (e ce ne sono già tre: Pisa, Peretola e Bologna) tenendo conto anche del bacino di utenza di 4 milioni di abitanti ad aeroporto.

Evidenziamo che il rilanciato aeroporto di Milano Linate, grazie agli investitori arabi, sarà collegato -ci vorranno solo 2 anni- alla ferrovia che dista solo 1200 metri e, così, in 1 ora di TAV assorbiranno il territorio padano fino a Bologna.

Evidenziamo come l'a.d. di Trenitalia Mauro Moretti sia ben disposto, con poca spesa, a collegare Peretola all'Aeroporto di Fiumicino.

Evidenziamo, noi, come sul finire degli anni '60, grazie al treno veloce "Sputnik" sulla linea Pisa-Firenze fosse già possibile collegare i due capoluoghi in 40 minuti seppur con la vecchia linea tra Montelupo e Lastra a Signa.

Ricordiamo poi **l'illuminante l'intervento del Generale A.M.I. Luciano Battisti** –già comandante della 46ma Brigata Aerea e già consulente dell'Assessore Regionale Anna Marson- che indicando precise videoproiezioni durante il convegno del 22 u.s., dopo una dettagliata analisi dello stato attuale della pista di Peretola e una descrizione di ciò che deriverebbe dalla costruzione della nuova pista da 2400 metri, ha dichiarato:

"..con la previsione della pista 12-30 bidirezionale si è deciso di ignorare una serie di situazioni di rischio (tra le principali la presenza di stagni che attirano volatili dal peso di oltre 2 Kg e del Fosso Reale, estrema vicinanza con l'autostrada, sorvolo della Scuola Marescialli da parte degli aeromobili a 50/60m dal suolo) che nel PIT presentato ad ENAC non vengono nemmeno menzionate. Eppure i dati parlano di un 50% di casistiche di incidenti aerei che avvengono in prossimità delle piste! Stranamente poi non è mai stata valutata l'ipotesi per l'attuale pista per la quale andrebbero sfruttati gli spazi disponibili a nord e sud della stessa: con costi molto più ridotti si garantirebbe una maggiore sicurezza per decolli e atterraggi, permettere decolli a pieno carico di velivoli come gli Airbus 319 e Boeing 737 e ottenere margini di riduzione del rumore, oltre ad altri vantaggi. Ho segnalato questa ipotesi di pista come la più raccomandabile anche ad ENAC e al governatore Rossi più volte, anche con spunti e suggerimenti da me elaborati, ma ad oggi non ho mai ricevuto nessuna risposta. E' invece possibile interrare una parte dell'A-11 aggiungendo metri all'attuale pista di Peretola dandole maggior raggio d'azione secondo le prescrizioni dell'Enac..".

E' poi emerso, inoltre, che Peretola sia una zona troppo antropizzata e ciò deve esserne tenuto di debito conto in fase di progettazione. Al contrario Pisa, ha un suo spazio ben dedicato nel mare per assolvere a questi tipi di straordinarie necessità, peraltro programmabili per proteggere l'incolumità dei passeggeri e della popolazione. Non ultimo aspetto l'impossibilità a Peretola di far svuotare i serbatoi in caso di voli in emergenza: a Pisa c'è uno spazio aereo precisamente indicato nel vicino mare."

Concludiamo che, come già da accordi presi con i comitati costituitisi nel pratese, siamo **intenzionati a fare ricorso alla magistratura per far valere i sacrosanti diritti dei cittadini della Piana**; infine confermiamo la nostra intenzione di appoggiare il progetto avanzato da esperti di costruzioni aeroportuali che ipotizzano, per mettere in sicurezza l'attuale pista di Peretola, **la possibilità di allungare l'attuale pista in modo da metterla in sicurezza e consentire l'atterraggio di aerei più capienti, quindi con raggio d'azione fino agli Emirati Arabi e tutta l'Europa."**

IL PRESIDENTE
(DR. FRANCO FERRARO)

Associazione degli Amici di Pisa

Via Pietro Gori, 17 San Martino in Kinzica 56125 Pisa

Tel. 050.49905 info@associazioneamicidipisa.it www.associazioneamicidipisa.it