



*Associazione degli Amici di Pisa
fondata nel 1959*

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

- il **COMITATO DEI PICCOLI AZIONISTI S.A.T. c/o Associazione degli "Amici di Pisa"**

(c/o Associazione degli Amici di Pisa – 56125-Pisa- Via P. Gori, 17)

- l' **Associazione Culturale "Compagnia di Calci"**



Dal 1313 a difesa di Calci e della Repubblica Pisana

Sito web: <http://lacompaniadicalci.blogspot.it/>

Tel. del Magistrato, Alessandro Ercolini:

Email: compagniadicalci@libero.it

SCRIVONO CONGIUNTAMENTE AI:

Preg.mi Onorevoli e Senatori della Repubblica Italiana

Pisa, lunedì 24 Novembre 2014 -2015 in stile pisano

OGGETTO: Fermare la costruzione di un doppione aeroportuale in Toscana

Gentili Autorità,

in Toscana stiamo per assistere alla costruzione di un inutile doppione aeroportuale che ribalta i consolidati traffici aerei, aumenta grandemente il rischio idraulico sulla Piana di Sesto Fiorentino (nei comuni di Prato, Sesto, Calenzano, Poggio a Caiano), aumenta l'inquinamento acustico ed atmosferico in un'area che è già la più inquinata della Toscana, ubicando la nuova pista di Peretola in una zona le cui caratteristiche orografiche e morfologiche sono classificate, secondo il Regolamento ENAC di costruzione ed esercizio degli aeroporti: "PERICOLO PER LA NAVIGAZIONE AEREA", come documentato negli esposti presentati alle Procure.

Ancora un volta, nostro malgrado, siamo costretti a manifestare le nostre più convinte e forti contrarietà alla nuova superpista di Peretola di cui riassumiamo i concetti ostativi:

Firenze ha già un aeroporto funzionale, il “Vespucci”, con pista lunga 1750 metri, che movimentava 2 milioni di passeggeri l’anno, trasportandoli in 22 aeroporti nazionali e internazionali, tra cui 2 hub intercontinentali che permettono ai cittadini di Firenze e dintorni di arrivare in ogni angolo della Terra. **L’attuale pista peretolina può essere messa definitivamente in sicurezza secondo le normative ICAO, allungandola a nord ed a sud**, interrando una piccola porzione del raccordo autostradale A11, e ottenendo così circa 2200 m. disponibili per i decolli dei velivoli di Cat. 3C. L’attuale struttura aeroportuale fiorentina **dista in linea d’aria solo 70 km dal “Galilei” di Pisa e 85 km dal “Marconi” di Bologna: fin troppo ovvia l’inutilità di costruire di sana pianta, ex novo, un nuovo aeroporto, conflittuale col GALILEI di Pisa.**

Inoltre, Joaquín Almunia, *Commissario Europeo per la concorrenza*, ha emesso una direttiva che vieta la costruzione di aeroporti a meno di 100 Km dal BACINO DI TRAFFICO (non dalla pista) di altri aeroporti.

Sono in arrivo, attraverso la Regione Toscana, ***finanziamenti per acquistare nuovo materiale rotabile utile a rinnovare la linea ferroviaria Firenze-Pisa-Livorno, per ridurre i tempi di percorrenza da 1 ora a 35-40 minuti.***

Precisiamo che, in materia di intermodalità e di integrazione Aereo-Treno, il Governo ha inserito nel Decreto Sblocca Italia il progetto del collegamento, con i treni ad alta velocità, con gli aeroporti di: FIUMICINO, MALPENSA, VENEZIA, per un accordo raggiunto con Etihad, nelle trattative di salvataggio di Alitalia. Tale progetto sarà finanziato con 3 MILIARDI di soldi pubblici e cambierà la filosofia del trasporto in Italia, facendo stringere accordi di collaborazione tra FFSS ed NTV e Compagnie Aeree, come già avviene in Europa e nel resto del mondo. **Sarà così possibile in un’ora e venti raggiungere da Firenze i 2 Hub italiani con la loro variegata offerta di voli internazionali ed intercontinentali. Inoltre Firenze è già collegata in TAV con Bologna Centrale con un tempo di percorrenza di 35 minuti e sarà pronto a breve anche il People Mover per l’aeroporto “Marconi”. Quindi Firenze non ha certo bisogno di una nuova pista aeroportuale da 2400 metri, né da 2000, poiché ampiamente ben collegata a vicinissimi aeroporti (Bologna e Pisa) e con 2 Hub intercontinentali in 1 ora e 20 !**

Ha solo bisogno di mettere in sicurezza l’attuale pista, allungandola.

Nonostante questa ovvia logica di cose, come dicevamo, a **Firenze è stato elaborato un progetto per realizzare un aeroporto del tutto nuovo, praticamente in città come l’attuale, un vero e proprio doppione a soli 70 km dal “Galilei” di Pisa, (aeroporto già dotato di due piste intercontinentali e che movimentava 4,5 milioni di passeggeri).**

Per giustificare tale doppione è stata elaborata dall’Istat regionale una ipotesi di sviluppo del traffico aereo futuro (**datato prima della crisi attuale, quindi già vecchissimo in termini economici e sociali**) secondo il quale **nel 2030 i passeggeri dei due aeroporti saranno 12 milioni**, dando per scontata una crescita costante e quasi infinita del traffico passeggeri, mentre il Viceministro Nencini in questi giorni, ha già ridotto a 10 milioni tali previsioni.

Ci preme sottolineare che, come regola generale, un aeroporto per sostenersi ha bisogno di un bacino di utenza di circa 4 milioni di abitanti. La Toscana ha 3,7 milioni di residenti, per cui difficilmente possono sopravvivere 2 aeroporti. ***L’Emilia - Romagna***, con 4,5 milioni abitanti, ***ha infatti un solo aeroporto***, Bologna Borgo Panigale (Il Marconi). ***La Lombardia*** ha 10 milioni di abitanti e ha un aeroporto centrale -“Malpensa”- e 2 complementari, “Linate” e “Orio al Serio”. L’ubicazione del previsto nuovo aeroporto di Firenze sarebbe per l’80% ricadente nel territorio comunale di Sesto Fiorentino, comune adiacente al capoluogo regionale e con pista parallela al braccio autostradale che dalla A11 entra in città.

Il costo dell'operazione -pista di 2400 metri e aerostazione per 4,5 milioni di passeggeri- si aggira sui 300 milioni di euro, di cui 150 coperti da aiuti di Stato, non consentiti dalle Direttive UE, soprattutto perché ADF, la società di gestione dell'aeroporto è stata completamente privatizzata e quindi incamererà completamente gli utili di gestione di tale investimento pubblico.

Si presume che la somma finale comunque non sia sufficiente, basta fare un confronto con i progetti di altri lavori aeroportuali e non solo, in Italia.

Non vorremmo rivedere un film già più volte visto in Italia, della serie: "...intanto cominciamo l'opera, poi se mancano i soldi provvederà lo Stato....".

C'è il fondato rischio che verranno spese somme ingenti, fra l'altro pubbliche, solo per spostare e trasferire a tavolino, milioni di passeggeri e centinaia di voli da Pisa a Firenze (ogni milione di passeggeri persi comporta una perdita di 1200 posti lavoro per l'indotto aeroportuale), senza aumentare all'atto pratico i posti di lavoro, ma relegando Pisa a vera e propria cattedrale nel deserto.

Si fa presente che la Piana di Sesto Fiorentino è formata da terra argillosa che impedisce l'assorbimento dell'acqua piovana, è geologicamente "mobile" e quindi "sensibile" alla stessa pressione strutturale della pista e a quella degli aeromobili in fase di atterraggio: E' un territorio con un fitto reticolo idraulico per la presenza dell'Appennino (Monte Morello), vicinissimo al nuovo aeroporto, con numerosi corsi d'acqua che acquisiscono forte velocità nel caso di abbondanti precipitazioni.

E' presente poi un fitto reticolo stradale per collegare i vari paesi della zona. Il progetto prevede un nastro di asfalto lungo 2400 metri più altri 480 di sicurezza sulle due testate pista, rialzato di parecchi metri (con effetto diga per le acque piovane) che correrà parallelo e vicinissimo all'autostrada, al Polo SCIENTIFICO ed alle case dell'abitato di Sesto Fiorentino. Sono previsti lo spostamento e la sopraelevazione degli argini del Fosso Reale (di ben 6 metri) e di tracciati stradali. E' in ogni caso c'è da considerare la vicinanza della Scuola Marescialli dei Carabinieri e di altre realtà economiche fiorentine.

E' un'opera che taglia trasversalmente tutti i corsi d'acqua che scendono dal vicinissimo appennino creando una barriera per il deflusso delle acque, situazione pericolosissima soprattutto in questi tempi di meteorologia "pazza" e di "bombe d'acqua".

Nella Piana di Sesto vi era il progetto da parte dei comuni della zona di realizzare un Parco Naturale, cosiddetto della Piana, con rimboschimento per controbilanciare la fortissima antropizzazione ed industrializzazione della suddetta zona (ricordiamo che siamo alle porte di Firenze): *la Regione Toscana* per poter realizzare il suddetto aeroporto internazionale con la nuova pista 12/30 di Peretola, ha inserito una variante al piano integrato territoriale, il P.I.T. di salvaguardia del Parco della Piana, vincolando a terreno incolto più di mille ettari del comune di Prato, città industriale e dinamica in continuo divenire , bloccando così i progetti relativi allo sviluppo e alle esigenze della stessa comunità.

Vogliamo pertanto mettervi a conoscenza di questo insopportabile torto, sopruso ai danni non solo di Prato, della Piana, di Pisa e della stessa Firenze, ma dei sentimenti di ragione, di buon senso amministrativo e di gestione delle risorse, di uno sviluppo integrato.

Perciò Vi chiediamo:

- di fermare il disastroso progetto della nuova stazione aeroportuale e della nuova pista 12/30 di Firenze-Peretola;

- di condividere la messa in sicurezza e lo sviluppo del Vespucci con l' allungamento a 2000 metri della pista attuale;

- di migliorare i collegamenti ferroviari Firenze-Pisa-Livorno, con tempi di esercizio veramente europei .

Alleghiamo anche del materiale utile ad un primo Vostro approfondimento: mappe, grafici e ricorsi alla Magistratura effettuati in merito, dichiarandoci disponibili a confronti ed approfondimenti sull'argomento.

Nella speranza di trovare effettivo sostegno alle richieste sopraesposte e che anche Voi riusciate a far trionfare il buon senso e la ragione, Vi salutiamo porgendovi i nostri più

cordiali saluti.

Associazione degli Amici di Pisa
Presidente Franco Ferraro

Comitato piccoli azionisti SAT
Presidente Gianni Conzadori

Compagnia di Calci
Magistrato A. Ercolini

Allegati:

- *Esposto alle Procure di PI/FI/PO/TO*
- *Esporto alla Procura di Pisa*
- *Mappe della Piana di Sesto e Peretola*

Allegato n. 1:

“ ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA “

“ COMITATO PICCOLI AZIONISTI SAT “

Alla Procura della Repubblica di Pisa
Via Beccaria - PISA-

Pisa, 7 Aprile 2014

Noi sottoscritti, dottor **Franco Ferraro**, in qualità di presidente dell' "Associazione degli Amici di Pisa" (associazione fondata nel 1959 e iscritta dal 10.12.2003- n. 5159/5085 - nel Registro Regionale delle Associazioni di promozione Sociale), nonché azionista della S.A.T. S.p.a. e dottor in Scienze Aeronautiche **Gianni Conzadori**, ex comandante pilota dell' AMI, ATI e Alitalia, nonché azionista delle Società di gestione dell' Aeroporto Galilei di Pisa, SAT, e dell' Aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze, ADF, esponiamo quanto di seguito riportato affinché l'**Autorità competente, approfondisca le problematiche segnalate, i singoli comportamenti, le dichiarazioni pubbliche, influenzanti le valutazioni azionarie delle Società SAT ed ADF,**

quotate in Borsa e valutati i fatti, prenda i provvedimenti e le iniziative che riterrà opportune. Da molti anni periodicamente si ripropone la questione dell' aeroporto di Firenze, scalo problematico sotto vari profili, principalmente sotto quello ambientale e della sicurezza del volo. Con la Deliberazione n. 74 del 24 luglio 2013, fortemente voluta dal governatore Enrico Rossi, il Consiglio Regionale Toscano, ha adottato l'integrazione al piano di indirizzo territoriale PIT (Piano di indirizzo territoriale) per la definizione del **Parco agricolo della Piana, quale Progetto di territorio di rilevanza regionale, prevedendo interventi di ripristino ambientale e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze, secondo le procedure previste dall'articolo 17 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (Norme per il governo del territorio)**, inserendo la proposta fatta da ADF, della costruzione di una nuova pista da 2000m, con orientamento 120/300, nonostante le osservazioni critiche sollevate dall'Università di Firenze, la pericolosità di tale orientamento segnalata dai piloti e da qualificati esperti nazionali ed internazionali di Sicurezza Volo (vedi alleg. **A.R. indirizzate a: ADF, Cons.Com.FI, Cons.e Giunta Reg.Tosc., Pres.Reg.Tosc. Rossi Enrico, ENAC, ANSV**), il ricorso al TAR, inoltrato da Prato, quello del Gruppo Consiliare PDL del Comune di Pisa alle Commissioni europee alla Concorrenza e Trasporti e le veementi e ripetute proteste degli abitanti dei territori interessati ,già fortemente antropizzati (Prato, Sesto Fiorentino, Quaracchi ,Signa, Calenzano,ecc.).

Nel gennaio 2014 è iniziato l'iter di approvazione del Piano Nazionale Aeroporti, che suddivide il Territorio Nazionale in **10 Bacini** di traffico, avente ognuno un **Aeroporto Strategico**, con l'unica eccezione del Bacino CentroNord, avente **2 Aeroporti Strategici (BOLOGNA e PISA/FIRENZE, purché i 2 aeroporti toscani realizzassero la piena integrazione societaria ed industriale, nonostante Pisa da sola fosse già il 9° scalo italiano per n. pax.)**. La strategia comporterà la possibilità di accedere a fondi pubblici per interventi di ammodernamento ed opere infrastrutturali, proprio ciò di cui necessita ADF, mentre SAT ha già presentato il suo Master Plan prevedendone lo sviluppo, fino al 2025 in **autofinanziamento**, come sempre avvenuto. Nello stesso mese il CDA di ADF, ha approvato il Master Plan 14-19, inviandolo ad Enac, con la previsione della costruzione di una nuova pista di volo da **2.400 m**, *«così da permettere l'operatività in sicurezza e senza limitazioni presso lo scalo di Firenze di aeromobili di classe c secondo le indicazioni tecniche di Enac»*, ed in subordine, di una pista da **2.000 m**. così come deliberato dalla Regione Toscana. A questa ultima, ADF, ha però ambiguamente inviato solo l'ipotesi della pista da **2000 m**. sollevando le ire del Governatore Rossi, che ha pubblicamente annunciato che la pista di 2400m non si farà **mai**. Anzi, che l'iter dell'approvazione della variante al PIT, dovrà fermarsi poiché quella di **2000m. era già stata deliberata in quanto prevedeva la piena e sicura operabilità di velivoli di classe C (sul corto-medio raggio) su Peretola ed i 2000m. costituivano il paletto insormontabile degli accordi preliminari stipulati per l'integrazione societaria ed industriale con SAT, onde evitare effetti distorsivi della concorrenza, avendo SAT già realizzato da tempo le infrastrutture di volo per il mercato del medio-lungo raggio per SAT.**

L'ambiguità di tali comportamenti, le irresponsabili ed interessate dichiarazioni di politici fiorentini, le ripetute e contraddittorie dichiarazioni stampa di ENAC (es. Vito Riggio del 3/12/11 ,in cui palesava il **declassamento del "Galilei "**, in assenza di decisioni urgenti sul **potenziamento di Peretola**), hanno fortemente influenzato le valutazioni in Borsa delle due Società, con la contraddizione che oggi il titolo SAT da sempre superiore a quello ADF, viene valutato meno di quello di ADF, società da sempre meno capitalizzata e che si dovrà **fortemente indebitare per la nuova pista**. A meno che paghi sempre il solito e dissanguato contribuente italiano per effimeri interessi locali, che si possono invece differentemente soddisfare in sicurezza ed economia, come suggerito dal **Generale S.A. Luciano Battisti (ex Ispettore capo della Sicurezza Volo dell' Aeronautica Militare, che col suo Piano decennale di Prevenzione di**

Incidenti Aerei, li ha abbattuti del 60%, già Membro del Consiglio Direttivo dell'Agencia Sicurezza Volo Nazionale, presso ENAC, nonché unico rappresentante italiano dell'Aviazione Civile, inviato dal Ministero dei Trasporti alle riunioni ICAO, per la revisione degli Annessi inerenti la Sicurezza Volo, recepiti poi nei documenti ENAC, per la stesura dei Regolamenti Nazionali ed infine incaricato come Consulente Aeronautico dalla Regione Toscana, per l'elaborazione del Master Plan di tutti gli aeroporti regionali, compresi Peretola e Pisa) e dall'ex Comandante Pilota Gianni Conzadori (Laureato in scienze Aeronautiche, ex Comandante Pilota dell'AMI, ATI, Alitalia), che da sempre hanno affermato, in pubbliche conferenze, su articoli giornalistici e nella corrispondenza con gli Enti interessati, *l'incongruenza della scelta della costosa e pericolosa pista orientata 120°/300°, sia da 2000m che soprattutto da 2400m, rispetto alla soluzione più economica e sicura di potenziare Peretola (vedi alleg. A.R. Gen. S.A. Battisti ed articoli stampa) con l'allungamento dell'attuale pista.*

Per meglio esplicitare questo concetto, occorre richiamare e sintetizzare alcuni dati tecnici.

Pisa ha due piste, con orientamento 040°/220°: la Principale di 2993m x 46m, con due RESA (Area di sicurezza oltre la fine pista) di 90m, la Secondaria misura 2736m x 45m, con 2 RESA di 145m e 200m, Peretola ha una sola pista con orientamento 050°/230°, di circa 1700m, larga 30m, con 2 RESA di 90m, senza il raccordo di rullaggio.

Per la messa in sicurezza e sviluppo di Peretola, gli **studi fatti da ADF, su cui l'Università di Firenze aveva già sollevato osservazioni critiche, mai approfondite, si erano basati solo sull'analisi delle seguenti cinque ipotesi:**

1^) Adeguamento delle 2 RESA dell' attuale pista allo standard di 240m (*proposta con solo queste specifiche, proprio per essere scartata, perché riduceva di fatto la pista ora disponibile, non prevedendo il suo contestuale allungamento a sud, con l'interramento dell' A 11*);

2^) Costruzione di una nuova pista diagonale, con orientamento 080/260, (*scartata per problemi di vento al traverso, ridotta disponibilità della Pista 26=1300 m e per le interferenze con le apparecchiature del CNR*);

3^)4^)5^) Costruzione di una nuova pista parallela- convergente al raccordo autostradale All, con orientamenti: 300/120, 310/130, 320/140. Di tali ipotesi, la Regione Toscana ha scelto acriticamente ed inserito nel PIT la 300/120, *senza approfondire le osservazioni dell'Università ed alcuni importanti aspetti inerenti la Sicurezza del Volo quali:* **a)** la presenza del raccordo autostradale rettilineo, con fonti luminose, che potrebbe indurre in errore gli equipaggi, in caso di nebbia (in Italia si contano già tre incidenti mortali di velivoli commerciali che hanno scambiato strade illuminate per piste) ed il "**Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti**", al **Cap.6:"Aiuti visivi luminosi"**, **par.I, sottopar 1, pag 1, evidenza tale pericolo;** **b)** l'elevata probabilità d'avere emergenze in decollo ed atterraggio per l'impatto con volatili, abbondanti nella vicina discarica e nelle zone umide intorno alla pista 30/12, (la cui costruzione dovrebbe addirittura attraversare il cosiddetto Lago di Peretola), uccelli che la pianificata deviazione del Fosso Reale, incrementerà. **Il Cap. 4, par. 12, pag. 29, del citato Regolamento, menziona come "PERICOLO per la Navigazione Aerea", proprio la presenza di avifauna stanziale.** L'ingestione di uccelli di grosse dimensioni, quali: aironi, anatre, cavalieri d'Italia, gabbiani, può provocare la perdita di potenza od incendio dei motori, con conseguente caduta del velivolo(**USA 2009- Fiume Hudson**); **c)** la pericolosa preannunciata sopraelevazione del raccordo All, per 1000 m. oltre alla convergente sopraelevazione degli argini del Fosso Reale deviato, costituirebbero un pericolosissimo ostacolo, in caso di: atterraggio corto (**recente incidente di San**

Francisco) o fuoriuscita di pista in decollo (**Ottobre 2001- Linate**); **d)** i preoccupanti sorvoli a circa: **55m. del Casello Autostradale,300m della città di Firenze** (il cui **centro storico è dal 1982 Patrimonio Unesco**), in quanto per pista 12 sono ipotizzabili 1000 decolli annui e 1000 atterraggi, con circling approach sulla città, per pista 30; **60m del progettato Stadio Arena/Cittadella dello Sport** (circa 40.000 spettatori, 4000 posti auto) e **57 m (dal suolo e non dal tetto) della Scuola Marescialli**, poiché la teorica monodirezionalità sulla Piana non potrà essere rispettata, perché l'aereo decolla e atterra contro vento ed in presenza di particolari fenomeni meteorologici (ad esempio il windshear) che spingono l'aereo verso gli ostacoli sottostanti, tali **separazioni potrebbero risultare insufficienti**; **e)** le eventuali interferenze tra il sistema d'atterraggio di precisione, il traffico autostradale e le emissioni delle apparecchiature del CNR; **f)** prevedibili tamponamenti in Al e All, causati dalla distrazione indotta dagli aerei (si verificano già in All, a Tassignano, durante i lanci paracadutisti); **g)** la presenza di **fattori di rischio che possono creare pericolo d'incendio o amplificazione del danno ad attività ad elevato affollamento (stadi, cinema, alberghi, autostrade, stazioni di servizio, centri commerciali e congressuali, ristoranti, ecc.) incompatibili con la costruzione della nuova Pista 12/30**. Il Cap. 9 del citato Regolamento Enac obbliga i Comuni a determinare le zone di rischio aeroportuale, nelle quali **non si possono edificare tali strutture ,in quanto incompatibili col Piano di rischio aeroportuale, che obbligatoriamente condiziona la pianificazione urbanistica**; **h)** la devastazione del sistema idrogeologico della zona, per la deviazione del Fosso Reale e l'attraversamento della nuova pista del cosiddetto Lago di Peretola, da bonificare. Risulterebbe inoltre che al tempo della realizzazione del Polo Tecnologico, il Consorzio di Bonifica avesse prescritto la realizzazione di una cassa di espansione, non realizzata, proprio nell'area interessata dalla progettata pista 12/30, per mettere in sicurezza dal rischio idrogeologico l'intera zona, che verrebbe, pertanto, esposta a maggior rischio da tale bonifica e dalla funzione diga della pista 12/30. *Queste problematiche create al contesto artistico, ambientale, sanitario, acustico e soprattutto alle persone trasportate e sorvolate, verrebbero ulteriormente aggravate, per l'abbassamento ulteriore delle traiettorie di volo sulle zone sorvolate, dall'allungamento a 2400 m , più 480m delle due RESA, per un totale di 2880 m, di cui 2580m sfruttabili per il decollo, che, alcune simulazioni di volo dimostrerebbero performanti per voli a pieno carico di voli intercontinentali.*

E' **inspiegabile** come di fronte a problemi inerenti la Sicurezza Idrogeologica e dei Voli ed il mancato rispetto delle normative Enac dei Cap: 4,5,6,9 del Regolamento di Costruzione ed Esercizio degli Aeroporti, non sia stata studiata da ADF e dalla Regione **la 6° ipotesi della messa a norma dell'attuale Pista di Peretola, prolungandola a Nord di 350m, sino a via Fanfani ed a Sud di 150m, interrando il raccordo autostradale ed utilizzando tutti gli spazi fino a Via della Cupola. Si potrebbe così disporre per pista 05 di circa: 2200 m, per il decollo e 1800 m, per l'atterraggio, lasciando inalterato l'attuale inquinamento acustico sulla città. Tale ipotesi, classificherebbe Peretola in categoria 3C, permettendo normali decolli ed atterraggi ai velivoli A319-A320-B737, con l'autonomia richiesta dal PIT regionale, per lo sviluppo di Peretola, sul corto medio raggio. Tale soluzione non provocherebbe tra l'altro la lunga interruzione dell' attività aeroportuale (con danni per l'intera Holding), prevedibile per l'esecuzione sul sedime aeroportuale dei lavori necessari per la realizzazione della pista 12-30: **bonifica bellica del terreno, a causa dei bombardamenti documentati dagli archivi storici statunitensi, suo consolidamento e palificazione, per permettere la successiva costruzione della pista. Mentre i lavori di prolungamento dell'attuale pista 05-23, si svolgerebbero all'esterno del sedime aeroportuale, e garantirebbero la prosecuzione dei voli. Tale soluzione sarebbe la più sicura per i sorvoli, la più****

economica (1/10° dei costi previsti per la 12-30), la meno invasiva dell'ambiente (40 ettari, contro 210 della 12-30), la meno rumorosa per la città, la più rispettosa dell'attuale sistema idrogeologico della Piana, la meno conflittuale fra i due aeroporti della Holding (Galilei e Vespucci), in quanto assegnerebbe definitivamente la categoria: 3C a Peretola (corto-medio raggio); 4D (medio-lungo raggio) a Pisa. Infatti, il citato Regolamento, permette a piste di lunghezza superiore a 1800 m, con larghezza di 45m(risulterebbe che il Patto di Controllo dei Soci Pubblici di SAT abbia accettato, per lo sviluppo di PRT, il solo paletto, imposto dalla Regione, della lunghezza di 2000 m e non l'ampliamento a 45m della larghezza) di poter farvi operare velivoli di cat.4D. Sottacendo od ignorando volutamente questo concetto (mantenimento dell'attuale larghezza di 30m), si permetterebbe la concorrenza sleale fra i soci, nella costituenda Holding, col danno di perdita di passeggeri per il *Galilei* e conseguentemente, di posti di lavoro alla popolazione pisana, livornese, lucchese e carrarese, impiegata in tale indotto aeroportuale. **Ogni milione di passeggeri persi provoca 1200 disoccupati al territorio.** Tutto ciò si eviterebbe adottando la più economica e sicura 6° ipotesi sopra prospettata.

In conclusione, la costruzione della pista 12/30" NON DAREBBE TUTTE LE GARANZIE" offerte da quest'ultima "IPOTESI" -mai analizzata- prevedendo l'interramento dell'All, ma certamente la più "SICURA" e più "CONVENIENTE", soprattutto in un momento in cui i soldi pubblici devono essere spesi con estrema oculatezza. Soluzioni poco chiare nasconderebbero solo interessi di parte, a danno del tartassato e sfiduciato cittadino italiano. Proprio per questo è preoccupante e sicuramente di parte, l'attuale fervore di politici e potentato economico fiorentino, che sollecita scorciatoie burocratiche, tramite: **Conferenze di servizio, Leggi o Decreti ad hoc**, per una veloce assegnazione e diretta gestione di cospicui fondi pubblici all'Organizzazione del G8 fiorentino, da parte della Presidenza del Consiglio (Repubblica e Corriere della Sera del 25 e 26 Marzo 2014). Tra le opere infrastrutturali perorate per la realizzazione del G8, verrebbe inserita anche la costruzione della pista da 2400m., millantando il perseguimento dell'interesse nazionale, nel dotare Firenze di una pista intercontinentale, idonea a far atterrare in sicurezza l'Air Force One, sottacendo invece che tale enorme spreco di denaro pubblico, realizzerebbe una pista intercontinentale, gestita per moltissimi anni da ADF, completamente privatizzata, a chiusura dell'attuale OPA obbligatoria di Corporation America, felicissima di incamerare guadagni non previsti negli accordi del PIT regionale ed in quelli dell'integrazione societaria col Galilei, con notevoli danni però per gli azionisti SAT, il suo indotto occupazionale e soprattutto per il contribuente italiano. **Giova a questo punto ricordare che gli orientamenti UE sugli aiuti di Stato agli Aeroporti ed alle Compagnie Aeree, pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea, del 4.04.2014 - C 99/3, (p. 12e 86) oltre a definire le caratteristiche di Bacino di Utenza: "DELIMITAZIONE di MERCATO GEOGRAFICA" di un aeroporto, stabilisce in 100 km, la distanza minima da rispettare, per la costruzione di nuove Piste, da altri bacini di utenza già esistenti (la pista di Peretola dista in linea d'area: 85 km dall'Aeroporto Marconi di Bologna e 70 dal Galilei, e quindi molto meno dai rispettivi Bacini di Utenza).** Ed allorquando vengono rispettate queste prescrizioni, **per l'utilizzo di denaro pubblico, impongono la notifica individuale del finanziamento alla Commissione Europea, proprio a causa del rischio elevato di distorsione della concorrenza.**

Contraddittoria si rivelerebbe anche la ventilata esigenza di sicurezza, nel far atterrare i leader mondiali direttamente a Firenze, non solo per i motivi già esposti, ma per il fatto che le Agenzie addette alla loro sicurezza eccepirebbero che i loro aerei sarebbero costretti a sorvolare a bassissima quota gli ostacoli già segnalati, ma soprattutto il **Casello Autostradale, la stessa Autostrada A11,**

per atterrare quasi parallelamente ad essa, alla portata quindi di qualsiasi moderno sistema d'arma, anche montato su incontrollabili mezzi in movimento sull'Autostrada. Analoghe problematiche si creerebbero, in caso di vento, per la procedura di Circling Approach d'atterraggio per pista 30, per cui un aereo grosso come un campo di calcio e quindi vulnerabile, sarebbe costretto a sorvolare rumorosamente a bassa quota la città, compreso il suo centro storico. Per non parlare poi della facilità di progettazione di attentati alle visibilissime rampe di parcheggio degli aeromobili.

Tutto questo voluto sperpero di denaro pubblico, avverrebbe a danno della collaudatissima soluzione a costo ZERO, da sempre utilizzata per i VIP, perché più sicura: "Farli transitare su Pisa", come sempre avvenuto, anche in occasione dello svolgimento del G7, del 1995, in quanto l'Aeroporto possiede già due piste adeguate, un organizzato Scalo Militare che ospita sul suo sedime un efficiente ed integrato Sistema di Protezione Multiforze: Aeronautica Militare, Carabinieri, Esercito, Finanza, con Nuclei elicotteri ed unità cinofile antiattentati. Inoltre le sue rampe di parcheggio sono invisibili dall'esterno e permettono di far defluire in sicurezza le auto dei VIP, con relative scorte, da uno dei sei varchi di uscita, scegliendolo in segretezza all'ultimo momento, in base alle situazioni contingenti, che potrebbero anche far decidere di trasportarli con elicotteri ed in segretezza, direttamente alla Fortezza da Basso, sede del G8, favorendo la visione dall'alto delle bellezze artistiche e paesaggistiche sorvolate, con un indiretto ritorno promozionale per il turismo toscano.

Alla luce di quanto sino ad ora argomentato, si chiede pertanto a Codesta Autorità di procedere agli approfondimenti ed accertamenti che riterrà più opportuni, sospendendo nel frattempo l'esecutività di tutti i provvedimenti collegati alla problematica resa nota, al fine di salvaguardare i diritti della salute e della sicurezza degli abitanti della Piana, la sicurezza dei cittadini sorvolati e trasportati, gli interessi del contribuente italiano e degli investitori che nel Parco agricolo della Piana hanno creduto e già investito, quale rilevante progetto per il ripristino ambientale regionale, così come deliberato nell'integrazione al relativo PIT e che vedrebbero il loro territorio devastato, inquinato e cementificato per oltre 3 km, in piena contraddizione con la delibera Regionale sulla cementificazione ZERO della Toscana, nonché quello degli azionisti SAT, che hanno creduto ed investito in una Società salita nella TOP TEN degli aeroporti italiani, esclusivamente contando sulla propria forza e serietà e sull'autofinanziamento dei soci e che sta tuttora autofinanziando grandi lavori di ammodernamento, così come dovrebbe fare, anche ADF, ormai privatizzata, se perseverasse nei suoi ambigui piani.

Considerando alla fine prioritario il valore della vita dei cittadini trasportati e sorvolati, Voglia in particolare verificare se, nella gestione delle problematiche segnalateLe, abbiano prevalso interessi personali, di qualsiasi natura, omissione di atti d'ufficio, trasgressione di Leggi e Regolamenti internazionali e nazionali, sulla Salute, Sicurezza, Trasporti, Concorrenza e correlate tutele e se i competenti uffici tecnici comunali abbiano elaborato ed adeguato i Regolamenti Urbanistici ai previsti Piani di Rischio aeronautico ed idrogeologico, in conformità: alla prevista costruzione della Pista 12/30, sia da 2000m, che da 2400m, alla deliberata Cittadella dello Sport e del relativo ARENA Stadium, da circa 40000 spettatori e 4000 posti auto, alla prevista Ciminiera dell'inceneritore di Case Passerini alta circa 70m ed agli insediamenti esistenti: autostrade A11, A1, caselli autostradali, IKEA, cinema, alberghi,

Scuola dei Marescialli CC, Stazioni sia di rifornimento, che del progettato prolungamento della Tranvia della Linea 2. Tutti insediamenti ad elevato affollamento, suscettibili di amplificazione d'incendi e danni a cose e persone in caso d'incidente aereo, nelle fasi di decollo ed atterraggio (50% di incidenza statistica su tutti gli incidenti aerei), che il solo buon senso del cittadino medio, senza scomodare leggi e regolamenti ,considererebbe ad **altissimo fattore di rischio e quindi incompatibili con la costruzione della pista 12/30.**

Si fa infine presente che l'esposto sarà presentato anche alle Procure di Firenze, di Prato e di Torino, per competenza per i problemi ambientali e di sicurezza dei passeggeri nazionali trasportati.

In fede: Franco Ferraro, Gianni Conzadori

Allegato n. 2:

ALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA DI PISA

Via Beccaria - PISA -

Pisa, 28 Luglio 2014

I sottoscritti:

- dottor **Franco Ferraro**, in qualità di presidente dell' "Associazione degli Amici di Pisa" (associazione fondata nel 1959 e iscritta dal 10.12.2003- n. 5159/5085 - nel Registro Regionale delle Associazioni di promozione Sociale), nonché azionista della S.A.T. S.p.a. personalmente e come presidente del suddetto sodalizio;
- dottor in Scienze Aeronautiche **Gianni Conzadori**, presidente del “ Comitato piccoli azionisti S.A.T. S.p.a.”, ex comandante pilota dell' AMI, ATI e Alitalia, nonché azionista delle Società di gestione dell' Aeroporto Galilei di Pisa, SAT, e dell' Aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze, ADF,

espongono quanto segue in merito alla vicenda aeroportuale toscana. Il 16 luglio 2014 il Consiglio Regionale Toscano ha approvato con una propria deliberazione il “ Piano Territoriale della Piana Fiorentina (PIT) “, già adottato con la deliberazione n 74 del 24 luglio 2013, con l'integrazione urbanistica della costruzione della nuova pista 12/30 di 2000m, parallela convergente all'Autostrada A11, a Peretola.

Per la prima volta, in Italia, in campo aeronautico, sembrerebbe concludersi con le sole convulse valutazioni politiche, da campagna elettorale, una vicenda spacciata per guerra di campanili, che tale non è, in quanto interessante complicate scelte esclusivamente tecniche, sino ad ora sottovalutate ed inerenti l'ubicazione della nuova pista 12/30 nel Parco della Piana pratese, comportanti serie conseguenze per la salute e la sicurezza della popolazione interessata. Al riguardo la Comunità Europea prescrive precise Direttive, sino ad ora ignorate. Ma anche le Leggi ed i Regolamenti Regionali e Nazionali inducono a concludere che la costruzione di tale pista, soprattutto da 2400 m, sollecitata dai poteri forti fiorentini, è **sbagliata**, in quanto incompatibile, per i **rischi connessi**, con gli attuali e progettati insediamenti urbanistici. Infatti, analizzando le varie fonti normative, si evincono varie incongruenze rispetto a:

1.- Il ***Programma Regionale di Sviluppo 2011-2015 (PRS 2011-2015)***, approvato con Risoluzione del C.R. n. 49 del 29 giugno 2011, prevede la pianificazione integrata di attività e servizi e relativo sviluppo e specializzazione delle funzioni di aeroporto di rilevanza internazionale, per Pisa e di **City Airport**, per **Firenze**. Peretola già soddisfa commercialmente tale requisito, ma potrebbe sviluppare in sicurezza ulteriormente il traffico businnes, prolungando l'attuale pista a Nord ed a Sud, interrando il raccordo autostradale A 11 ed adeguando anche le aree di sicurezza di fine pista (RESA) allo standard di 240m. Spacciare le due ipotesi di Pista previste dal Master PLAN di ADF (Aeroporto di Firenze): internazionale da 2000m + 480 m delle 2 RESA o intercontinentale da 2400m + 480m di RESA, per City Airport, significa voler ignorare il PRS 2011-2015.

2.- ***L'integrazione al PIT*** per la definizione del Parco Agricolo dalla Piana e per la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze, adottato con deliberazione del C.R. n 74 del 24 luglio 2013, già aveva evidenziato i pericoli creati alla sicurezza idrogeologica e di volo, dall'ubicazione della pista 12/30 da 2000m e soprattutto da 2400m, parallela - convergente all'A11, problematiche già a suo tempo sollevate dall'Università di Firenze negli studi Bentivegna del 2009 ed emerse anche durante il Convegno sul Sistema Aeroportuale Toscano, svoltosi a Prato il 2 luglio 2014, durante il quale il Presidente della Provincia di Prato Gestri ha dichiarato di aver ripetutamente, ma inutilmente, richiesto al Governatore Rossi di assumere decisioni, solo dopo i pareri tecnici di un ente tecnico pubblico qualificato come il CNR, che li avrebbe dovuti emettere su incarico delle stessa Regione, che però non li ha mai richiesti, pur essendo l'organo decisionale territoriale competente in materia. Conseguentemente alla privatizzazione in corso, tali pareri, seppur di competenza pubblica, per i connessi rischi alla popolazione, verranno forniti invece dal gestore privato.

3.- La scelta della pista 12/30 contraddice anche le prescrizioni degli **Allegati programmatici** al **PIT** n.:

.-5 “ **Integrazioni alla Disciplina Piano del Master Plan del PIT**” che **limitano**:

- la funzione di Peretola a **City Airport**;
- l'utilizzo della Pista 12/30 esclusivamente **monodirezionale**, che invece di garantire la tutela degli insediamenti dall'inquinamento acustico ed atmosferico, lo andrà ad aggravare, aggiungendolo a quello del traffico autostradale, già presente. I **ritardi provocati dalla monodirezionalità e dall'assenza di un raccordo di rullaggio**, causeranno agli aerei prolungate attese in volo ed a terra per l'occupazione prolungata dell'unica pista, per rullaggi e back track in pista.

. -7 “**Allegato Programmatico** che individua azioni integrative d'interesse anche della Direzione Generale Mobilità Infrastrutture” quali:

- il **potenziamento dei Collegamenti Ferroviari** con l'inserimento di coppie di treni veloci tra i principali capoluoghi;
 - il **potenziamento dei Collegamenti tra gli Aeroporti Firenze Pisa.**

L'unica ipotesi per ora ventilata è però l'**istituzione del pedaggio sulla Superstrada FI-PI-LI**, che non ageverà certamente i passeggeri dei due aeroporti.

4.- Il **Piano Nazionale degli Aeroporti** previsto dall'articolo 698 del Codice della Navigazione, d'intesa con la Conferenza Stato Regioni, ha iniziato il suo iter di adozione con l'informativa del Ministro per le Infrastrutture e Trasporti Lupi che l'ha presentato al Consiglio dei Ministri, il 17 gennaio 2014. Tale Piano prevede la suddivisione del territorio italiano in 10 Bacini di traffico, individuando un solo Aeroporto Strategico per ognuno di essi. L'unica eccezione è prevista per il Bacino Centro - Nord, che avrebbe 2 Aeroporti Strategici: **Bologna – Pisa/Firenze**, a condizione della realizzazione della piena integrazione societaria ed industriale dei due aeroporti Toscani. A monte della successive considerazioni, occorre sottolineare però che la strategicità del **Galilei** è già conclamata dalle scelte di mercato attuate dalle compagnie aeree mondiali che lo hanno individuato, da sempre, come alternato degli aeroporti intercontinentali di Fiumicino e Malpensa, in caso di condizione meteorologiche avverse. Inoltre il **9°** posto ricoperto nel 2012 ed il **10°** nel 2013, (causa il fallimento di una compagnia low cost) nella **classifica aeroportuale nazionale**, per il numero di passeggeri trasportati, lo rendono già di fatto strategico. La strategicità di un aeroporto gli permette di accedere, per la realizzazione di interventi infrastrutturali e di ammodernamento, a fondi pubblici, ed è

proprio ciò di cui necessita la Società di Gestione del Vespucci di Firenze (ADF), ora fra l'altro privatizzata, che ha richiesto nel suo Master Plan, presentato ad ENAC e alla Regione Toscana, con due diverse previsioni di lunghezza di pista: 2400m e 2000m, il 50 % di contributi statali.

La Società Aeroporti Toscana (SAT), che gestisce il Galilei di Pisa, ha invece presentato ad ENAC, che l'ha approvato ad aprile 2014, un Master PLAN per la realizzazione, fino al 2028 ,di infrastrutture aeroportuali, previste, come sempre, in autofinanziamento.

5.- *La Comunicazione della Commissione UE n 2014/C 99/03, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale UE del 04.04.2014, stabilisce gli Orientamenti sugli Aiuti di Stato agli Aeroporti* e le prescrizioni da seguire per l'utilizzazione di **denaro pubblico**. Esse impongono l'obbligo di notifica individuale del finanziamento alla Commissione Europea, proprio per evitare il rischio di distorsione della concorrenza sul libero mercato. Nello specifico è utile evidenziare le definizioni ed limiti imposti dalla **Normativa Europea**:

- **2.2.12 “Il Bacino di Utenza di un aeroporto consiste in una delimitazione di mercato geografica stabilita di norma a circa 100 km...da esso. Da ciò si deduce che il Vespucci, a circa 70 km dal Galilei, rientrerebbe nel suo bacino d'utenza e paradossalmente anche in quello del Marconi di Bologna a soli 85 km.**
- **5.1.2 “Aiuti al funzionamento a favore di aeroporti”:**
 - f) “Prevenzione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi.
 - Art. 13 e 136. **Nel valutare la compatibilità degli aiuti al funzionamento degli aeroporti la Commissione UE terrà conto delle distorsioni della concorrenza e degli effetti sugli scambi.**
“Quando un aeroporto si trova sullo stesso bacino di utenza di un altro aeroporto con capacità disponibile, il piano industriale, basato su corrette previsione di traffico di merci e passeggeri, deve individuare l'effetto probabile sul traffico negli altri aeroporti situati nello stesso bacino di utenza” e gli Stati hanno l'obbligo individuale di notifica alla Commissione Europea e sottostare alle sue valutazioni.

Paradossalmente mentre il Vespucci verrebbe penalizzato dai regolamenti UE ,in quanto interferente col bacino di utenza del Marconi e del Galilei, quest'ultimo non lo è con Bologna, per cui sarebbe legittimo, considerata la naturale strategicità, chiedere contributi pubblici per un suo ulteriore sviluppo infrastrutturale, oltre quello attualmente previsto. Anziché realizzare una pista problematica ed insicura a Peretola, perchè non si

dovrebbe considerare d'interesse regionale e nazionale la realizzazione di un'opera sicura e produttiva come la 3^a pista a Pisa, con orientamento Est Ovest, che ridurrebbe i dirottamenti per vento o nebbia, liberando fra l'altro dall'impatto ambientale la città?

6.- Le **Direttive UE 2011/92 L26/01 e 2014/52 L124/01**, pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale UE 28/01/2012 e 25/04/2014 disciplinano l'iter di **Valutazione dell'Impatto Ambientale** dei **progetti pubblici e privati**, quali gli **Aeroporti**, determinando il percorso informativo, partecipativo e decisionale, coinvolgente il **pubblico interessato** dalla realizzazione del progetto. **Tali Direttive sono state ignorate da ADF, Consiglio e Giunta Regionale, prima di assumere decisioni.**

7.- La **Delibera di Giunta Regionale n 434** del 26/05/2014: "**Integrazione del Sistema Aeroportuale Toscano ai fini della qualificazione e sviluppo degli aeroporti di Pisa e Firenze**", rielaborata frettolosamente varie volte e dichiarata palesemente illegittima dalla **DIFFIDA** delle **Associazioni della Piana**, perchè **viziata da eccesso di potere** ed in **contrasto** col principio di sussidiarietà e **precedenti atti regionali**, appare strumentale solo alla successiva delibera n.486 del 12/06/2014, anch'essa funzionale all'accelerazione impressa dalla Regione alla decisione pilatesca di cessione delle sue quote azionarie pubbliche in SAT ed ADF, per così delegare al privato subentrato, anche decisioni di natura territoriale, laddove i tecnici invece suggerivano di riflettere ed approfondire le notevoli problematiche create alla collettività dalla costruzione della Pista 12/30. Nessuna audizione o parere propedeutico risulterebbe richiesto o concesso da ENAC ed ADF, prima della Delibera Regionale assunta, nonostante le sollecitazioni in merito. Avendo tale Delibera provocato di fatto la rottura del Patto di Sindacato sottoscritto il 23 07 2013 dai soci SAT, è oggetto di ricorsi legali ed indagini della Corte dei Conti.

8.- La **Delibera del Consiglio Regionale n..... del 16 luglio 2014**, è stata anch'essa emessa senza parere o audizione di ENAC ed ADF, nonostante le ripetute A.R. (ultima del 9 Giugno 2014), inviate al Governatore Rossi ed a tutti i gruppi consiliari, da uno dei massimi esperti di Sicurezza Volo nazionale ed internazionale, **nonché ex Consulente della Regione Toscana, Gen. S.A. Luciano Battisti**, che avvertiva della **pericolosità della pista 12/30, acriticamente scelta.**

9.- Il **Regolamento ENAC per la Costruzione ed Esercizio degli Aeroporti** è la fonte normativa che impone le regole da rispettare per garantire la Sicurezza delle infrastrutture e dei Voli e quindi il progetto aeroportuale di Peretola deve soddisfare tutti i requisiti da esso richiesti. E' utile richiamare all'uopo le criticità della pista 12/30.

Per la messa in sicurezza e sviluppo di Peretola, gli *studi fatti da ADF, su cui l'Università di Firenze aveva già sollevato osservazioni critiche, mai approfondite, ma ribadite anche nel Convegno tecnico di Prato del 2 Luglio 2014, si sono basati solo sull'analisi delle seguenti cinque ipotesi:*

1^) Adeguamento delle 2 RESA dell' attuale pista allo standard di 240m (*ipotesi che sembra proposta con solo queste specifiche, proprio per essere scartata, perchè ridurrebbe di fatto la pista ora disponibile, non prevedendo il suo contestuale allungamento a sud, con l'interramento dell 'A 11*);

2^) Costruzione di una nuova pista diagonale, con orientamento 080/260, (*scartata per problemi di vento al traverso, ridotta disponibilità della Pista 26=1300 m e per le interferenze con le apparecchiature del CNR*);

3^)4^)5^) Costruzione di una nuova pista parallela- convergente al raccordo autostradale All, con orientamenti: 300/120, 310/130, 320/140.

Di tali ipotesi, la Regione Toscana ha scelto acriticamente ed adottato nel PIT la 300/120, senza approfondire le osservazioni dell'Università ed alcuni importanti aspetti inerenti la Sicurezza del Volo quali:

a) la presenza del raccordo autostradale rettilineo, con fonti luminose, che potrebbe indurre in errore gli equipaggi, in caso di nebbia (in Italia si contano già tre incidenti mortali di velivoli commerciali che hanno scambiato strade illuminate per piste) ed il "**Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti**", al **Cap.6:"Aiuti visivi luminosi"**, par.I, sottopar.1, pag.1 **evidenzia tale PERICOLO;**

b) l'elevata probabilità d'avere emergenze in decollo ed atterraggio per l'impatto con volatili, abbondanti nella vicina discarica e nelle zone umide intorno alla pista 30/12, (la cui costruzione dovrebbe addirittura attraversare il cosiddetto Lago di Peretola), uccelli che la pianificata deviazione del Fosso Reale, incrementerà. **Il Cap. 4, par. 12,pag. 29, del citato Regolamento, menziona come "PERICOLO per la Navigazione Aerea", proprio la presenza di avifauna stanziale.** L'ingestione di uccelli di grosse dimensioni, quali aironi, anatre, cavalieri d'Italia, gabbiani, può provocare la perdita di potenza od incendio dei motori, con conseguente caduta del velivolo (**USA 2009- Fiume Hudson**);

c) la pericolosa preannunciata sopraelevazione del raccordo All, per 1000 m. oltre alla convergente sopraelevazione degli argini del Fosso Reale deviato, costituirebbero un pericolosissimo ostacolo, in caso di atterraggio corto (**recente incidente di San Francisco**) o fuoriuscita di pista in decollo (**Ottobre 2001- Linate**);

d) i preoccupanti sorvoli a circa 55m. **del Casello Autostradale, a 300m della città di Firenze** (il cui **centro storico è dal 1982 Patrimonio Unesco** e la monodirezionalità per pista 12 sarà solo teorica in quanto condizioni metereologiche avverse: vento, nebbia e precipitazioni, costringeranno gli equipaggi a riattaccare sulla città, incontrando seri ostacoli, sorvolando a circa **60m dal suolo il progettato nuovo Stadio/Cittadella dello Sport** (circa **40.000 spettatori, 4000 posti auto**) e a circa **55 m (dal suolo e non dal tetto) la Scuola Marescialli.** E nel caso di particolari fenomeni meteorologici (ad esempio il windshear), che spingono l'aereo verso gli ostacoli sottostanti, tali **separazioni potrebbero risultare insufficienti. Né risultano agli atti, documenti sottoscritti da ADF, Regione, Enac o Ministero di Trasporti che vietino tassativamente alle compagnie aeree, di riattaccare, per condizioni meteorologiche od operative su Firenze, in quanto se ciò fosse, operativamente e commercialmente le compagnie aeree avrebbero seri problemi ad operare su tale aeroporto;**

e) le eventuali **interferenze** tra il sistema d'atterraggio di precisione, il traffico autostradale e le emissioni delle apparecchiature del CNR (Cap.4 par. 12.2 pag. 29)

f) prevedibili **tamponamenti** in Al e All, causati dalla distrazione indotta dagli aerei (si verificano già in All, a Tassignano, durante i lanci paracadutisti);

g) la presenza di **fattori di rischio che possono creare pericolo d'incendio o amplificazione del danno ad attività ad elevato affollamento (stadi, cinema, alberghi, autostrade, stazioni di servizio, centri commerciali e congressuali, ristoranti, ecc.) incompatibili con la costruzione della nuova Pista 12/30.** Il Cap. 9 del citato Regolamento Enac obbliga i Comuni a determinare le zone di rischio aeroportuale, nelle quali **non si possono edificare tali strutture, in quanto incompatibili col Piano di rischio stesso, che obbligatoriamente condiziona la pianificazione urbanistica;**

h) la **devastazione del sistema idrogeologico** della zona, per la deviazione del Fosso Reale e l'attraversamento della nuova pista del cosiddetto Lago di Peretola, da bonificare.

Risulterebbe inoltre che al tempo della realizzazione del Polo Tecnologico, il Consorzio di Bonifica avesse prescritto la realizzazione di una cassa di espansione, non realizzata, proprio nell'area interessata dalla progettata pista 12/30, per mettere in sicurezza dal rischio idrogeologico l'intera zona, che verrebbe, pertanto, esposta a maggior rischio dalla bonifica di tale lago e dalla funzione di diga della pista 12/30 al deflusso delle acque piovane dai monti.

Queste problematiche create al contesto artistico, ambientale, sanitario, acustico e soprattutto alle persone trasportate e sorvolate, verrebbero ulteriormente aggravate, per l'abbassamento ulteriore delle traiettorie di volo sulle zone sorvolate, dall'allungamento a 2400 m , più 480m delle due RESA, per complessivi 2880 m, di cui 2580m sfruttabili per il decollo, che, alcune simulazioni di volo dimostrerebbero performanti per voli a pieno carico di voli intercontinentali.

E' **inspiegabile** come di fronte a problemi inerenti la Sicurezza Idrogeologica e dei Voli ed il mancato rispetto delle normative Enac dei Cap: 4,5,6,9 del Regolamento di Costruzione ed Esercizio degli Aeroporti, non sia stata studiata da ADF e dalla Regione *la 6° ipotesi della messa a norma dell'attuale Pista di Peretola, prolungandola a Nord di 350m, sino a via Fanfani ed a Sud di 150m, interrando il raccordo autostradale A11 ed utilizzando tutti gli spazi fino a Via della Cupola. Si potrebbe così disporre per pista 05 di circa: 2200 m, per il decollo (comprensivi di 180 m di resa, autorizzati dalla normativa Enac) e 1800 m, per l'atterraggio, lasciando inalterato l'attuale inquinamento acustico sulla città. Inoltre con procedure asservite a sistemi satellitari potrebbe esserne implementata l'utilizzazione da Nord e studiata la fattibilità di allungamento dell'attuale raccordo Nord, garantendo così ulteriore sviluppo al Vespucci.*

Tale soluzione, classificherebbe Peretola in categoria 3C, permettendo normali decolli ed atterraggi ai velivoli A319-A320/1-B737, con l'autonomia richiesta dal PIT regionale, per lo sviluppo di Peretola, sul corto medio raggio. Inoltre non provocherebbe la lunga interruzione dell'attività aeroportuale (con danni per l'intera Holding), prevedibile per l'esecuzione sul sedime aeroportuale dei lavori necessari per la realizzazione della pista 12-30, la necessaria bonifica bellica del terreno, a causa dei bombardamenti documentati dagli archivi storici statunitensi, il consolidamento e palificazione delle zone paludose e del lago bonificato, per permettere la successiva costruzione della pista. Infatti i lavori di prolungamento dell'attuale pista 05-23, si svolgerebbero all'esterno del sedime aeroportuale, e garantirebbero la prosecuzione dei voli.

Tale soluzione sarebbe quindi la più sicura per i sorvoli, la più economica (risulterebbe costare 1/10° della 12-30), la meno invasiva dell'ambiente (40 ettari, contro 210 della 12-30), la meno rumorosa per la città, la più rispettosa dell'attuale sistema idrogeologico della Piana, la meno conflittuale fra i due aeroporti della Holding (Galilei e Vespucci), in quanto assegnerebbe definitivamente la categoria: 3C a Peretola (corto-medio raggio); 4D (medio-lungo raggio) a Pisa. Alla luce poi delle dichiarazioni pubblicate dal Corriere della Sera dell'11 maggio 2014, del Presidente Vito Riggio, che, escludendo le valutazioni degli enti territoriali, avoca a sé le decisioni in merito, assicurando di voler decidere solo "ai fini esclusivi della SICUREZZA DEL VOLO",

tale soluzione sarà la migliore, in quanto la 12/30 intacca le normative prescritte proprio da ENAC nei Cap.4,5,6,9 del suo "Regolamento di Costruzione ed Esercizio degli Aeroporti", ed il suo Presidente non potrà smentire se stesso .

Alla luce delle predette normative, appare inspiegabile come il 14 Luglio 2014 la Famiglia della Valle abbia ufficializzato, con il manifesto ed entusiastico appoggio del Sindaco Nardella, il progetto di realizzazione, nell'area pubblica MERCAFIR (zona interdotta dal Piano di rischio aeronautico), dell'Arena Stadium da 40.000 posti e 4000 parcheggi e delle annesse attività commerciali, proprio contando sull'iter urbanistico accelerato previsto dall'art.1, comma 3041. 147/2013, il cosiddetto comma Nardella della nuova legge sugli Stadi, inserito come emendamento nella finanziaria 2013, proprio dall'attuale Sindaco, allora Deputato. Fra le opere accessorie della Cittadella Viola figurano: Hotel, negozi, Outlet di grandi marchi, la cui redditività sarebbe garantita dalla facilità di collegamento città/aeroporto della costruenda linea tranviaria n.2 e dal previsto raddoppio di passeggeri del Vespucci. Stupisce che tale progetto sia stato presentato col favore del Comune, in quanto un mese prima il Gen. Battisti aveva inviato una A.R. (All...) al Sindaco Nardella, ai Della Valle ed al Pres. Cons. Com. Monaci, con preghiera di estensione a tutti i gruppi consiliari, per informarli che il progetto risultava incompatibile con il Piano di rischio aeronautico che il Comune avrebbe già dovuto redigere, in funzione del PIT adottato e della prevista Pista 12/30. Tale Piano di rischio è un atto amministrativo imposto da leggi di Stato ed in particolare dal Cap. 9 del Regolamento di Costruzione ed esercizio degli aeroporti e deve essere redatto e recepito come variante parziale al Regolamento Urbanistico Comunale e pertanto deve obbligatoriamente seguire le fasi di adozione, pubblicazione, esame, osservazioni e definitiva approvazione, ai sensi della legge regionale 1/2005, che si chiede di verificare. Stante tutto quanto sopra e rilevata l'assoluta carenza d'informazioni e /o relazioni tecniche che possano fugare la serie di rischi sopra descritti e che provengano da competenti soggetti pubblici e non da soggetti privati, i Sottoscritti rivolgono rispettosa istanza affinché Codesta Procura approfondisca le tematiche ed i comportamenti esposti, valutando sia l'eventuale illegittimità delle decisioni amministrative assunte da parte della Regione Toscana ed altri Enti Pubblici che si sono espressi con determinazioni formali su queste tematiche, sia le conseguenze che appaiono altamente probabili a danno della salute e dell'incolumità della popolazione e degli utenti del servizio aereo, nonché le conseguenze che potrebbero derivare, dall'attuazione del progetto, alla sicurezza idrogeologica della Piana agricola pratese.

Chiedono perciò che Codesta Procura proceda per quanto ravvisabile penalmente rilevante, da quanto sopra esposto e comunque per ogni ipotesi di reato che sarà rilevata nel corso dell'istruttoria; chiedono altresì di essere avvisati in caso di archiviazione.

Si fa infine presente che l'esposto sarà presentato anche alle Procure di Firenze, Prato e di Torino per competenza per i problemi ambientali e di sicurezza dei passeggeri nazionali trasportati.

In fede:

Franco Ferraro

Gianni Conzadori
