

----- Messaggio originale -----

Da: lucianobattisti@libero.it

A: direttore@lanazione.net

Data: 17 dicembre 2018 alle 22.19

Oggetto: Rilievi al contenuto degli avvisi a pagamento di Toscana Aeroporti pubblicati il 14 ed il 15 u.s.

Buon giorno Direttore sono il Gen. Luciano Battisti, individuato, negli avvisi in titolo, con tanto di nome e cognome quale produttore di fake news sull'attuale aeroporto di Peretola e sul progetto del nuovo aeroporto. A seguito dei contenuti della conferenza stampa, organizzata dal consigliere regionale Gianarelli, Toscana Aeroporti in modo frettoloso e forse poco ha reagito con una lunghissima elencazione di fake news alle quali ha contrapposto verità "rivelate". E' infatti molto comodo estrapolare una singola frase da un contesto cui contrapporre delle verità in forma generica anzichè entrare nel dettaglio con riferimenti puntuali e certi e, con ciò, producendo di fatto più fake news di quelle lamentate. All'insieme risponderò punto per punto con particolare riferimento al contenuto dei documenti prodotti da AdF/Toscana Aeroporti, ENAC, ENAV, Transtech, Arpat e Regione Toscana. Quanto sopra richiederà tempo ma credo necessario, nell'immediato, far sapere che le fake possono non essere tali così come le verità possono non essere tali. Per non occupare tutto il giornale Le commenterò la prima fake "la pista attuale non è sicura" con la verità "l'attuale pista è stata certificata da ENAC nel 2006 e nuovamente nel 2017 da ENAC su normativa europea EASA (Agenzia europea per la sicurezza del volo). L'AEROPORTO DI FIRENZE A. VESPUCCI E' SICURO E RISPETTA TUTTE LE NORMATIVE più stringenti internazionali" (ndr quindi non tutte in assoluto) Che un Aeroporto sia certificato è più che normale, Peretola ha avuto il nuovo certificato nel dicembre 2017 con sei deviazioni /deroghe agli standard. Ma la sicurezza del volo di cui sfido chiunque a dichiararmi non esperto, si basa sulla ricerca di fattori latenti di rischio e sulle risultanze delle inchieste tecniche sugli incidenti, mancati incidenti ed inconvenienti gravi. Orbene su Peretola sono avvenuti, tra il 30 luglio 1997 ed il 12 marzo 2004 tre incidenti della stessa tipologia che hanno messo in evidenza come il terrapieno del raccordo autostradale da un lato ed il canale di cinto dall'altro costituiscono fonte di grave rischio in caso di superamento del limite di pista. da questi tre incidenti non è stato tratto alcun ammaestramento. Da rilevare che a Peretola le aree di sicurezza di fine pista sono solo di 90 metri rispetto allo standard di 240 metri. Per l'incidente più grave, quello del 1997 non è Battisti ma il Presidente della commissione d'inchiesta ministeriale ad

indicare la necessità di prolungare la pista oltre le due testate.(intervista al presidente pubblicata sulla Nazione del 20 settembre 1997 pag.3 Firenze).Ciliegina sulla torta: per molti anni la pubblicazione AIP Italia di ENAV,utilizzata dai piloti per la pianificazione dei voli ha riportato per Peretola una lunghezza di pista di 1750 metri ma nel nuovo certificato d'aeroporto la lunghezza della pista è stata ridimensionata a 1560 metri.La correzione sull'AIP è avvenuta solo nell'ottobre u.s.Centonovanta metri in meno fanno una bella differenza!! Come può vedere,Direttore talvolta dietro le "verità" ci possono essere molte Fake.Nel confidare nella Sua cortesia per la pubblicazione di quanto sopra Le invio Cordiali Saluti Gen:Luciano Battisti,