



COMUNICATO STAMPA

L'ALLUNGAMENTO DELLA PISTA ATTUALE NON E' UNA SOLUZIONE

L'Associazione Valentino Giannotti per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze, in merito alla questione del potenziamento dello scalo fiorentino con le due soluzioni presentate dagli enti locali come alternative, intende evidenziare come in realtà l'allungamento della pista attuale non sia una soluzione valida.

Per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze volta a dotare lo scalo di un'infrastruttura di volo realmente efficiente gli effetti ottenibili intervenendo sulla pista esistente non sono paragonabili con i benefici funzionali ed ambientali garantiti dalla soluzione della nuova pista con tracciato a fianco dell'autostrada A11 (orientamento 12/30 convergente). Ciò non scaturisce da opinioni o pareri soggettivi ma da dati oggettivi confermati dagli studi tecnici e dall'ENAC, massima autorità aeronautica nazionale. L'allungamento della pista attuale, infatti, a fronte di importanti e costosi interventi, non risolve le criticità dello scalo fiorentino:

- Mantiene l'incidenza del vento in coda sulle principali direttrici di volo, con un coefficiente di utilizzo della pista inferiore rispetto al livello minimo del 95% per una funzionalità accettabile della pista indicato dall'ICAO, massimo organismo mondiale dell'aviazione.
- Mantiene il problema dei dirottamenti causati dalle penalizzazioni della pista attuale in presenza di ogni minimo fenomeno meteorologico.
- Mantiene il problema causato dalla presenza del fiume Arno sotto il tratto finale di avvicinamento all'attuale pista, con fenomeni localizzati di condensa e foschia tipici sugli specchi d'acqua che bloccano spesso l'attività del "Vespucci" anche in presenza di buone condizioni meteorologiche generali.
- Mantiene la pista incastrata tra ostacoli su entrambi i lati, con terrapieni, strade e ferrovie a ridosso del nuovo confine aeroportuale.
- Diminuisce lo spazio per la realizzazione della pista che non raggiungerà i 2.000 metri della pista parallela all'autostrada ed avrà inferiori distanze operative in quanto la situazione degli ostacoli mantiene spostate le soglie pista (punti nei quali gli aerei possono toccare la pista nella manovra di atterraggio).
- Riduce o annulla gli spazi liberi sulle testate della pista rendendo più problematica l'istallazione di strumentazioni e impianti luminosi.
- Mantiene le criticità operative per molti velivoli di riferimento per il ruolo riconosciuto allo scalo fiorentino e quindi frena lo sbarco a Firenze di importanti vettori e l'apertura di nuove rotte di breve-medio raggio.
- Comporta l'interramento del tratto finale dell'autostrada A11 in corrispondenza dell'area aeroportuale, intervento complesso e difficilmente compatibile con la sistemazione del nodo autostradale di Peretola.
- Mantiene i tratti più bassi e impattanti delle principali traiettorie di volo sulle aree abitate lato Peretola, Brozzi e Quaracchi e la rotta secondaria di decollo su Sesto Fiorentino.
- Avvicina la pista agli abitati di Castello, Quinto e Peretola.
- Mantiene la presenza delle colline sull'asse pista verso nord e quindi sulla direttrice principale di atterraggio e sulle direttrici di volo secondarie.
- Conferma i carichi ambientali inutili in termini di emissioni atmosferiche causati dalla scarsa operatività dello scalo (ritardi, procedure ripetute, attese a terra e in volo, dirottamenti, lunghi trasferimenti in pullman).



- Mantiene un assetto pista-terminal che comporta la necessità del “contropista” o del rullaggio sulla bretella per raggiungere il punto di decollo dal piazzale o il piazzale dopo la corsa di atterraggio raddoppiando gli spostamenti a terra dei velivoli, fase della movimentazione aerea più impattante per le emissioni atmosferiche perché i motori girano a basso regime.
- Mantiene la barriera della pista trasversale alla piana impedendo la connessione tra le aree a parco dalla parte di Sesto Fiorentino e di Castello e rendendo problematici i collegamenti tra Firenze e Sesto Fiorentino per la mancanza di corridoi liberi per il passaggio dei relativi tracciati (tramvia, piste ciclabili, viabilità).
- Interessa fisicamente l’area di Castello entrando in conflitto con la possibilità di prevedere un diverso assetto della parte nord della zona, compresa la possibile collocazione in tale area del nuovo stadio inserito nel nuovo Piano Strutturale di Firenze e che con l’attuale assetto di pista verrebbe impedita da ENAC.
- Crea problemi all’adeguamento dei piazzali e dell’aerostazione in quanto l’area aeroportuale prevista nel PIT con l’attuale direttrice di pista non consente sviluppi dell’area terminale.
- Impedisce gran parte delle ricadute positive previste dal recente studio IRPET in termini di impatto economico e occupazionale.
- Impedisce la creazione di un vero sistema aeroportuale toscano in quanto, tenendo lo scalo fiorentino in condizioni operative critiche, viene meno uno dei due perni fondamentali del sistema stesso e si blocca il recupero del grave gap di capacità delle infrastrutture aeroportuali della regione, non sostituibili in alcun modo da diversi assetti gestionali delle strutture esistenti, sinergie e integrazioni.

Le criticità dello scalo fiorentino mantenute con l’allungamento della pista esistente e in gran parte non considerate nei documenti della variante al PIT adottata dalla Giunta Regionale, verrebbero invece superate dalla nuova pista “parallela” all’autostrada, nella versione con orientamento convergente 12/30 preferibile da tutti i punti di vista. Se l’obiettivo dell’iter politico-burocratico in corso è davvero quello dichiarato della qualificazione ambientale e funzionale dello scalo in un sistema aeroportuale toscano efficiente, prendere in considerazione una soluzione come l’allungamento della pista attuale significa pregiudicare in partenza tali finalità e indicare un intervento che probabilmente in realtà non verrebbe mai realizzato.

Giorgio Morales

Presidente Associazione V. Giannotti
per lo sviluppo dell’aeroporto di Firenze

Firenze 26 febbraio 2011