



## CHIARIMENTI SULLA PISTA

L'Associazione V. Giannotti, in relazione alle polemiche tra gli enti locali circa il tracciato della nuova pista da realizzare all'aeroporto "Vespucci" ed alla confusione che ancora continua ad essere fatta tra le varie soluzioni, invita a fare chiarezza sull'orientamento di pista a cui si sta lavorando e cosa si intenda con tracciato obliquo.

Se con pista obliqua ci si riferisce al tracciato obliquo valutato nelle cinque ipotesi studiate da ADF e già scartato dalla stessa società proponente, dai tecnici e da ENAC (la pista 08/26 o similare), ha perfettamente ragione il sindaco di Firenze Matteo Renzi nel definirla "una soluzione che non esiste". Infatti tale pista obliqua, con tracciato tra l'area nord di Castello e l'Osmannoro, non risolverebbe i problemi operativi dello scalo e presenterebbe numerose altre problematiche tecniche, urbanistiche ed ambientali tali da rendere l'opera inutile e non realizzabile.

Se con pista obliqua si intende invece la pista non esattamente parallela all'autostrada A11 ma **convergente** rispetto ad essa, si starebbe lavorando effettivamente alla **soluzione giusta**, cioè la **pista 12/30**. Tale soluzione infatti, collocata e dimensionata come prevista negli studi presentati da ADF agli enti locali:

- garantisce il miglioramento funzionale dello scalo, con un coefficiente di utilizzo superiore al 95%, minimo previsto dall'ICAO per assicurare l'efficienza dell'infrastruttura di volo;
- garantisce la completa operatività ai velivoli di riferimento del "Vespucci" per il ruolo che lo scalo fiorentino deve svolgere (famiglie Airbus A320 e Boeing 737, jet regionali Embraer e Bombardier);
- garantisce il migliore inserimento ambientale nella piana evitando il sorvolo a bassa quota di tutti i centri abitati con le principali direttrici di atterraggio e decollo e quindi livelli di rumore nelle aree residenziali molto inferiori ai limiti di legge;
- sposta la direttrice principale di atterraggio verso l'area industriale del Macrolotto allontanandola il più possibile dall'area centrale di Prato, che risulta comunque a notevole distanza dalla pista stessa e molto lontano dalle impronte di rumore non compatibili con la residenza;
- permette un assetto aeroportuale che garantisce ampie aree libere sulle due testate della pista necessarie per creare adeguate fasce di sicurezza e installare strumentazioni di assistenza al volo complete;
- interferisce in misura minore con il parco della piana (rispetto alle altre soluzioni di nuova pista), con l'area verde che mantiene nel territorio un'estensione vasta e preponderante, anche nel Comune di Sesto Fiorentino, e circonda la pista su tre lati isolandola da tutti gli insediamenti (sul quarto lato il sedime aeroportuale confina con l'autostrada);
- permette la creazione di un vero sistema aeroportuale toscano che sarebbe impossibile mantenendo lo scalo fiorentino con una pista limitata e inefficiente.

L'Associazione V. Giannotti ribadisce quindi l'invito a chiarire verso quale soluzione ci si sta realmente orientando per porre fine alla quotidiana ridda di indiscrezioni e polemiche che alimentano il caos in una vicenda che è invece di per sé chiara e definita se affrontata dal punto di vista tecnico e operativo.

Giorgio Morales  
Presidente Associazione V. Giannotti  
per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze

Firenze, 29 settembre 2011

