



20 sì alla pista “parallela”

Di fronte ai continui tentativi di screditare la pista parallela, volti a mantenere lo scalo fiorentino nelle peggiori condizioni strutturali ed operative, l'Associazione V. Giannotti ribadisce come tale pista sia invece la soluzione migliore e l'unica in grado di assicurare la riqualificazione funzionale ed ambientale del “Vespucci”, come già indicato da anni dai tecnici di ADF e confermato da ENAC.

La nuova pista con tracciato al fianco dell'autostrada A11 (convergente 12/30) infatti è l'unica che consente di risolvere i problemi operativi del “Vespucci” e contemporaneamente di eliminare l'impatto dello scalo sugli abitati e garantire il migliore inserimento della struttura nella piana e la sua integrazione con le altre funzioni previste a cominciare dal parco. Tale pista è sempre risultata la migliore soluzione in tutti gli studi sull'assetto dell'aeroporto di Peretola condotti dalla fine della seconda guerra mondiale ad oggi.

Entrando nel merito della questione, sono innumerevoli le ragioni tecniche, operative, ambientali e urbanistiche per dire sì alla pista “parallela”:

- 1 - Permette un orientamento rispetto ai venti che garantisce un coefficiente di utilizzo del 97,5% con le traiettorie di volo principali sulla parte libera della piana (rispetto ad un coefficiente minimo del 95% indicato dall'ICAO per una funzionalità accettabile di una pista e a fronte di un 90,2% della pista attuale).
- 2 - Permette di abbattere drasticamente il numero dei dirottamenti dei voli (da 185 a 19 secondo le stime di AdF) e quindi i gravi disservizi che oggi gravano sul traffico aereo di Firenze.
- 3 - Garantisce distanze di pista effettivamente utilizzabili di 2.000 metri, necessari per accogliere in modo funzionale i velivoli di riferimento con atterraggi e decolli sulle direttrici principali di volo dalla parte della piana.
- 4 - Garantisce spazi liberi su entrambe le testate della pista per installare strumentazioni e impianti luci più completi e sofisticati che incrementano l'operatività dello scalo e per garantire ampie aree di sicurezza libere da ostacoli.
- 5 - Rispetta i piani di rischio previsti sui due prolungamenti della pista (ostacoli e uso del suolo).
- 6 - Libera le traiettorie di volo dalla presenza dei rilievi montuosi a nord.
- 7 - Libera le traiettorie di volo dalla presenza del corso del fiume Arno sull'asse pista a sud (causa di fenomeni meteorologici che incidono sull'operatività della pista attuale).
- 8 - Sposta le principali traiettorie di volo sulla parte libera della piana con i tratti finali e iniziali di discesa e allontanamento dalla pista pressoché liberi da edificati e quindi su zone industriali fino a raggiungere le prime aree residenziali a quote che non comportano più disturbo.
- 9 - Consente il mantenimento delle impronte del rumore ben distanti dalle aree abitate, sia per l'isofona dei 65 decibel, sia per quella dei 60 decibel.
- 10 - Consente miglioramenti ambientali dal punto di vista delle emissioni atmosferiche come diretta conseguenza della riduzione o eliminazione delle disfunzioni nei voli (ritardi, riattacate, dirottamenti, ecc.).
- 11 - Si integra con la funzione del parco della piana riducendo al minimo l'incidenza sulla sua estensione e compensando in parte i terreni occupati con la cessione dell'area nord dell'attuale sedime.
- 12 - Permette la connessione fisica tra le aree a parco sul lato di Sesto Fiorentino e di Castello.
- 13 - Permette un migliore assetto dei collegamenti attraverso la piana tra Firenze e Sesto Fiorentino (tramvia, piste ciclabili, strade) grazie all'eliminazione della barriera trasversale costituita oggi dalla pista esistente.
- 14 - Non interferisce fisicamente con la zona di Castello, svincolandosi dalle complesse vicende che interessano l'area.



15 - È stata confermata come soluzione preferibile per il rapporto con l'assetto urbanistico ed il parco dallo studio dell'Università di Firenze promosso nel 2009 dalla Regione Toscana e dalla Provincia di Firenze.

16 - Permette la piena valorizzazione delle prestazioni dei velivoli di riferimento consentendo l'apertura di voli per destinazioni più distanti nel continente europeo e nel bacino del Mediterraneo e l'accoglienza di importanti vettori finora tenuti lontani dallo stato della pista.

17 - Permette una normale evoluzione di voli e compagnie aeree come avviene in qualunque scalo del mondo, evoluzione oggi a Firenze impossibile per l'attuale situazione del "Vespucchi".

18 - È la soluzione in grado di assicurare le ricadute positive in termini economici ed occupazionali confermate negli studi IRPET.

19 - È la soluzione che vede il consenso delle autorità aeronautiche nazionali (ENAC) e necessaria per mantenere il "Vespucchi" tra gli scali strategici nazionali.

20 - Interferisce in maniera minima con l'attuale pista, quindi garantisce la maggiore continuità operatività dello scalo nella fase di cantiere.

Gli argomenti contrari alla pista "parallela" appaiono del tutto pretestuosi. Sono aspetti già valutati dai tecnici di ADF e riguardano problematiche presenti in misura molto maggiore se lo scalo rimanesse nell'attuale situazione e che sarebbero confermate ed acuite nell'ipotesi di pista obliqua. Il no alla pista "parallela" rappresenta in realtà l'ennesimo no politico all'aeroporto di Firenze e ai collegamenti aerei dell'area fiorentina. Una simile decisione rischia di ripetere per la seconda volta e distanza di quasi 40 anni il grave errore fatto negli anni settanta con la cancellazione dell'aeroporto di S. Giorgio a Colonica. Errore che ha determinato in negativo il futuro dell'intera regione, limitandone lo sviluppo economico e sociale con conseguenze enormi che ancora oggi pesano sull'economia e sui lavoratori della Toscana.

Firenze, 29 novembre 2011