



Pista “obliqua”: perché no

La pista “obliqua”, con tracciato tra la parte nord dell’area di Castello e l’Osmannoro, è la soluzione più sbagliata per la soluzione delle criticità funzionali e ambientali dell’aeroporto di Firenze e non proponibile per la collocazione territoriale.

- Mantiene un’**operatività insufficiente** sulle principali direttrici di volo per l’incidenza del vento in coda ai velivoli, sostanzialmente senza risolvere il problema dei dirottamenti.
- Mantiene **problemi operativi** anche con un suo uso bidirezionale perché le procedure dalla parte delle montagne sarebbero comunque penalizzate.
- Mantiene la pista incastrata tra **ostacoli** su entrambi i lati, con terrapieni, strade, ferrovie ed edifici a ridosso del confine aeroportuale, comportando limitazioni alle distanze operative effettivamente utilizzabili per atterraggi e decolli.
- Riduce o annulla gli **spazi liberi** sulle testate della pista rendendo problematica l’installazione di strumentazioni e impianti luminosi.
- Confligge con i previsti **piani di rischio** che regolano la presenza di insediamenti e le destinazioni d’uso del territorio sui prolungamenti degli assi pista.
- Mantiene la presenza delle **colline** sull’asse pista verso nord-est, con conseguenti penalizzazioni operative.
- Comporta un **assetto del sedime** che, a fronte di una grande estensione per il mantenimento di due piste, non consente sufficienti spazi per l’adeguamento dell’area terminale (piazze, aerostazione).
- Mantiene **criticità operative** che frenano lo sbarco a Firenze di importanti vettori e l’apertura di nuove rotte di breve-medio raggio confermando il “Vespucci” come unico scalo a livello nazionale e internazionale che non può gestire la normale evoluzione di collegamenti e vettori.
- Si sovrappone all’attuale pista, quindi comporta in fase realizzativa una lunga **chiusura dello scalo** (stimata da ADF in circa sei mesi).
- Mantiene le traiettorie di **volo a bassa quota su aree abitate** lato Campi Bisenzio e Firenze, con le procedure verso nord che sorvolano anche l’area ospedaliera di Careggi.
- 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).
- Mantiene un assetto pista-terminal che conferma la necessità di **lunghi rullaggi** per raggiungere il punto di decollo dal piazzale o il piazzale dopo la corsa di atterraggio, raddoppiando gli spostamenti a terra dei velivoli con le conseguenti maggiori emissioni.
- Comporta la maggiore **occupazione di territorio** e la maggiore **incidenza sul parco** della piana, che verrebbe interessato senza cessione di aree in compensazione (anche per questo era risultata la soluzione meno adeguata nello studio condotto dall’Università di Firenze nel 2009 per conto della Regione Toscana e dalla Provincia di Firenze).
- Avvicina la pista alle **aree abitate** ed al polo universitario di Sesto Fiorentino.
- Porta la pista a ridosso dell’**insediamento industriale** della Sun Chemical e della nuova Scuola Marescialli dei Carabinieri.
- Si troverebbe il previsto nuovo **termovalorizzatore** sul prolungamento dell’asse pista interessato dalle principali traiettorie di volo.
- Mantiene la **barriera della pista** trasversale alla piana, quindi impedisce la connessione ambientale tra le aree a parco dalla parte di Sesto Fiorentino e di Castello e rende problematici i collegamenti tra Firenze e Sesto Fiorentino (tranvia, piste ciclabili, viabilità) per la mancanza di corridoi liberi per il passaggio dei relativi tracciati.
- Interessa fisicamente l’area di **Castello** entrando in diretto conflitto con gli insediamenti previsti in tale zona, richiedendo l’esproprio di terreni edificabili e legando le sorti dello scalo alla conclusione delle vicende giudiziarie dell’inchiesta Castello ancora aperta.

