



## Pista “parallela”: perché si

**La pista “parallela”, con tracciato posto al fianco dell’autostrada A11 (pista “convergente” 12/30) è l’unica in grado di assicurare un vera riqualificazione funzionale ed ambientale dell’aeroporto di Firenze ed un migliore inserimento territoriale dello scalo.**

- 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).
- 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.
- 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.
- 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.
- Rispetta i piani di rischio previsti sui due prolungamenti della pista (ostacoli e uso del suolo).
- Libera le traiettorie di volo dalla presenza dei rilievi montuosi a nord e del fiume Arno sull’asse pista a sud (causa di fenomeni meteorologici che incidono sull’operatività della pista attuale).
- 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.
- 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 “Vespucci”.
- Interferisce in maniera minima con l’attuale pista, quindi garantisce la maggiore continuità operatività dello scalo nella fase di cantiere.
- 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.
- 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.
- 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.).
- 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.
- Permette la connessione fisica tra le aree a parco sul lato di Sesto Fiorentino e di Castello.
- 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.
- Non interferisce fisicamente con la zona di Castello, svincolandosi dalle complesse vicende che interessano l’area.
- 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.
- È la soluzione che vede il consenso delle autorità aeronautiche nazionali (ENAC) e necessaria per mantenere il “Vespucci” tra gli scali strategici nazionali e costruire un vero sistema aeroportuale toscano.

