

# ip4. mensile di **Aeronautica e Spazio**

**Primo A350-1000  
a Qatar Airways**

**Da Meridiana  
ad Air Italy**



ENGLISH SUMMARY INSIDE

## **AERONAUTICA MILITARE**



**INTERVISTA AL CSM  
DELL'AERONAUTICA**

## **SALONI**



**HELI-EXPO 2018  
A LAS VEGAS**

## **FORZE AEREE**



**I MIG-29 DELLA FORZA  
AEREA POLACCA**

## **SPAZIO**



**SUCCESSO DEL  
FALCON HEAVY**



## Via libera al masterplan dell'aeroporto di Firenze

SERGIO IAROSSI

Con l'ottenimento del via libera ambientale (decreto VIA del 28/12/2017) ha fatto un importante passo avanti la procedura del masterplan 2014-2029 del "Vespucci" di Firenze, piano incentrato sul progetto della nuova pista di volo entro un riassetto generale dello scalo e del contesto territoriale in cui è inserito l'aeroporto. La nuova pista 12/30 di 2.400x45 metri sostituirà l'attuale pista 05/23 di 1.560x30 metri (su un nastro di asfalto di circa 1.800 m con distanze massime di 1.455 m per l'atterraggio e 1.674 m per la corsa di decollo).

Una pista, quella attuale, corta, penalizzata da ostacoli naturali e artificiali e da varie situazioni ambientali e territoriali al suo intorno, dall'incidenza dei venti in coda agli aerei che nell'attuale contesto operativo rendono spesso problematici atterraggi o decolli (con alto numero di dirottamenti) e con procedure di volo che interessano

aree abitate a ridosso di entrambe le testate (zone di Firenze e Sesto Fiorentino).

La nuova pista 12/30 sarà riorientata nel senso naturale della vallata, svincolata dagli ostacoli naturali e artificiali; avrà spazi liberi sulle testate ed abitati distanti dallo scalo e non impattati da procedure di volo a bassa quota. Sep-

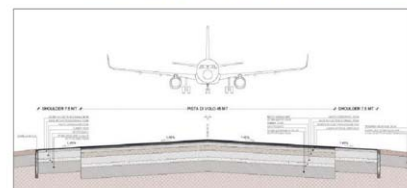
pur ad uso monodirezionale per mantenere i voli sulla parte libera della piana (atterraggi 12, decolli 30), sarà garantita una normale operatività dello scalo per la diversa incidenza dei venti sulla nuova direttrice di atterraggio e decollo. La giacitura della nuova pista corrisponde a quella indicata come migliore in precedenti studi e pro-

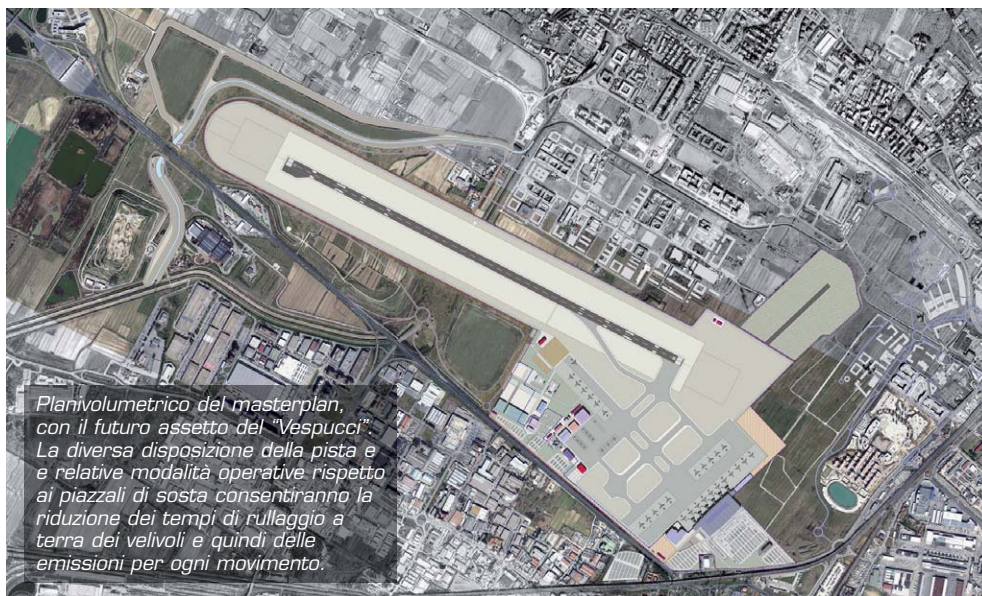
*In apertura: vista dalle colline a nord dello scalo della piana tra Firenze e Sesto Fiorentino: a sinistra l'attuale pista del "Vespucci", posta tra gli abitati di Peretola e Quaracchi, l'autostrada A11 e il monte Morello. La nuova pista si svilupperà dall'attuale pista verso destra, nella parte libera della piana.*



Pista	THR	QFU	TORA	TODA	ASDA	LDA	CWY	RESA	STRIP	Largh.	THR EL	Portanza
1	RWY 12	117°	2400	2460	2400	2400	150x60	240x210	2460x300	45	35,50	PCN90
	RWY 30	297°	2400	2460	2400	2100	150x60	240x210	2460x300	45	39,15	PCN90

*Caratteristiche della nuova pista 12/30. L'uso sarà monodirezionale, con procedure di volo dalla parte libera della piana (atterraggi 12, decolli 30).*





*Planivolumetrico del masterplan, con il futuro assetto del "Vespucci". La diversa disposizione della pista e le relative modalità operative rispetto ai piazzali di sosta consentiranno la riduzione dei tempi di rullaggio a terra dei velivoli e quindi delle emissioni per ogni movimento.*

getti di nuova pista per lo scalo di Peretola fin dagli anni '40 del secolo scorso (era stata anche la prima direttrice di volo utilizzata sull'originario "campo di volo" inaugurato nel 1931) e l'orientamento 12/30 era sostanzialmente quello previsto per la pista del nuovo aeroporto di Firenze San Giorgio a Colonica che doveva essere costruito tra Firenze e Prato nei primi anni '70. La realizzazione della nuova pista per il "Vespucci" è inserita come opera di interesse nazionale nella programmazione infrastrutturale del governo e nel Piano Nazionale Aeroporti ed è condizione necessaria per mantenere il sistema aeroportuale toscano (Pisa e Firenze) tra gli aeroporti strategici italiani.

Oltre al riorientamento della pista, come ricordato, il masterplan 2014-2029 (circa 350 milioni di investimenti) comprende un riassetto generale, con la realizzazione di un nuovo terminal da 48.300 mq (rispetto a quello esistente di circa 18.000 mq, risultato di successive ristrutturazioni e ampliamenti di vecchie strutture), l'ampliamento dei piazzali aeromobili per l'aviazione commerciale e generale (44 piazzole rispetto alle attuali 17), la creazione di un'area merci, un terminal per l'aviazione generale, una nuova sede per l'Aero Club di Firenze, la nuova caserma dei Vigili del Fuoco e altre strutture di servizio (compreso un albergo da 60 camere), la ridefinizione delle viabilità e l'ampliamento dei parcheggi (3.597 posti auto rispetto ai circa 1.550 attuali), l'integrazione del terminal con la tranvia in arrivo dalla stazione

di Firenze (collegamento che intanto entrerà in servizio nel 2018). Il masterplan è dimensionato su un obiettivo di traffico di 48.430 movimenti e 4,5 milioni di passeggeri al 2029 (nel 2017 il "Vespucci" ha registrato 35.490 movimenti e 2,65 milioni di passeggeri). Le infrastrutture, a cominciare dalla pista, sono state progettate considerando come velivoli di riferimento la famiglia Airbus A320 e la possibilità di far operare a pieno carico su destinazioni di cortomedio raggio A320 e A321, così come i modelli più capienti della famiglia Boeing 737 (attualmente i velivoli di maggiore dimensione impiegati nei voli di linea sono l'A319 e i 737-300, 400 e 500), ma il miglioramento operativo atteso

riguarderà ogni tipologia di velivoli e voli, oggi tutti soggetti in varia misura alle criticità della pista esistente.

La realizzazione della nuova pista e delle altre opere aeroportuali comporta una modifica del sedime, con l'acquisizione di 145 ettari e la dismissione di circa 20 ettari della porzione che ospita l'attuale pista. Nel complesso lo scalo si estenderà per 245 ettari (rispetto ai circa 120 attuali) inseriti in un territorio che vedrà, nell'ambito dello stesso masterplan, importanti opere di mitigazione e compensazione ambientale e paesaggistica e di riassetto idraulico. Saranno realizzate nuove aree naturali per circa 100 ettari (circa il doppio di quelle interferite dal

progetto), un nuovo parco di 200 ettari tra l'aeroporto e l'area urbana di Sesto Fiorentino, con aree boscate per 36 ettari, inserito nel progetto di "Parco metropolitano" promosso dalla Regione Toscana e dai comuni della zona (esteso su 7.000 ettari tra Firenze e Prato). Nuove piste ciclabili per circa 18 km saranno integrate con la rete ciclabile esistente o già prevista nelle pianificazioni locali.

L'attuazione del masterplan sarà accompagnata da una lunga serie di verifiche e monitoraggi di tutte le componenti ambientali coinvolte, con un bilancio che comunque porterà un miglioramento dell'impatto dell'attività aerea sul territorio. Il miglioramento sarà netto per la componente rumore, effetto dell'eliminazione totale degli attuali sorvoli a bassa quota su zone residenziali (nessun abitato sarà raggiunto dall'isofona dei 60 decibel).

L'incidenza sulla componente atmosfera si manterrà poco significativa per la bassa incidenza delle emissioni generate dall'aeroporto rispetto al contesto urbano e territoriale. A livello di emissioni, con il nuovo assetto dello scalo l'incremento di traffico aereo sarà anche compensato dalla riduzione dei tempi di movimentazione a terra dei velivoli per la diversa disposizione della pista e delle direttrici di volo rispetto all'area terminale e dall'abbattimento degli impatti oggi dovuti alle frequenti riattaccate, alle attese degli aerei in volo e a terra, a procedure ripetute e dirottamenti. ■



*Il parco di 200 ettari previsto nel masterplan tra l'aeroporto e l'area urbana di Sesto Fiorentino. Tra le compensazioni ambientali saranno realizzate anche aree naturali per circa 100 ettari nei comuni di Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Signa.*