

Al
Presidente del Consiglio Regionale
Via Cavour, 2
50129 Firenze (FI)



Oggetto: Piano di Indirizzo Territoriale (PIT)
Osservazioni

La scrivente ha esaminato la documentazione afferente il Piano in epigrafe, con particolare riferimento a quanto attiene le strategie individuate per il potenziamento del settore aeroportuale regionale, apprezzando le scelte effettuate che risultano meritorie non solo dal punto di vista infrastrutturale ma soprattutto in quanto orientate allo sviluppo economico e sociale del territorio.

Le scelte strategiche effettuate risultano peraltro in piena sintonia con il Piano Nazionale degli Aeroporti in corso di definizione finale presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che vede quale elemento qualificante la partecipazione delle Regioni.

In tale ottica è opportuno rilevare la particolare attenzione posta dal Piano Nazionale degli Aeroporti verso l'area vasta della Toscana, che identifica nella sua dotazione infrastrutturale elementi di forte strategicità per la costituzione di un importante polo aeroportuale nell'ambito del sistema nazionale. Tutto ciò nella prospettiva di una stretta correlazione tra gli aeroporti di Firenze e Pisa, ove la sinergica operatività risulti coerente con il ruolo svolto nell'interesse del Paese e quindi della Regione. Risulta pertanto essenziale che lo sviluppo dei due scali sia orientato ad una integrazione dei modelli di traffico e dei *target* di mercato da soddisfare.

In tale contesto il ruolo dello scalo di Firenze risulta chiaramente orientato verso il soddisfacimento della domanda generata da una tipologia di traffico di tipo continentale di breve – medio raggio, operato da aeromobili di classe "C" come ad esempio Airbus 320/321.

Dall'esame della documentazione del PIT si evince una limitazione della lunghezza della nuova pista di volo RWY12/30, fissata in 2.000 metri, e di alcune infrastrutture di volo associate.

Per quanto riguarda il tema della lunghezza della pista di volo, si rappresenta che la definizione della stessa non può derivare da valutazioni di carattere prettamente urbanistico-territoriale ma discende da valutazioni di carattere aeronautico di competenza dell'ENAC, in quanto direttamente collegata ad aspetti relativi a livelli di operatività e sicurezza da garantire.

In via preliminare si evidenzia che la lunghezza di una pista volo necessaria per le operazioni di decollo ed atterraggio è funzione di diversi parametri in grado di influenzare le performance degli aeromobili tra cui, principalmente, la temperatura la quota altimetrica di riferimento del sito.

In tal senso si anticipa che aeromobili di classe "C" per poter operare su piste di volo, con caratteristiche operative come quelle dell'aeroporto di Firenze, richiedono una lunghezza fisica di circa 2.400 metri.

Al momento, nell'ambito del processo di elaborazione del Master Plan, sono in corso approfondimenti tecnici per la definizione di tale lunghezza sulla base di dati oggettivi e prestazionali dei vettori aerei che utilizzano tale tipologia di macchine.

Inoltre a margine di quanto sopra si evidenzia che una lunghezza di pista inferiore rispetto a quella adeguata alle capacità operative dell'aeromobile di progetto dello scalo, comporta l'aumento dei livelli dell'impatto acustico dello stesso sul territorio in quanto rende necessaria maggiore spinta dei motori in fase di decollo e l'utilizzo dei *reverse* in fase di atterraggio, senza trascurare la relativa minor quota di sorvolo del territorio a parità di fase di volo.

In merito alle altre infrastrutture di supporto si ritiene che la definizione delle stesse vada ricondotta alle valutazioni condotte nell'ambito del Master Plan, non potendo essere precluse in sedi diverse.

Al fine di agevolare l'adozione finale del PIT e la conoscenza da parte della Regione delle scelte infrastrutturali qualificanti, si ritiene che la Società ADF spa possa produrre una prima stesura del Master Plan in tempi ristretti.

Ai fini della compatibilità ambientale dell'aeroporto si ricorda che sia la Regione che gli Enti territoriali potranno esprimere le proprie valutazioni ed i propri pareri nell'ambito della procedura di V.I.A. (Valutazione di Impatto Ambientale) cui sarà sottoposto il Master Plan.

In merito a tali aspetti si tiene a precisare che il modello di sviluppo, preso a riferimento per la definizione del Master Plan dell'aeroporto di Firenze, si basa sulle considerazioni sopra riportate risultando in linea con le previsioni del redigendo Piano Nazionale degli Aeroporti soprattutto per quando attiene i principi relativi alla correlabilità di tale scalo con quello di Pisa.

In tale ottica anche il Master Plan dell'aeroporto di Pisa, attualmente in fase di istruttoria da parte dello scrivente, risulta strutturato su strategie di sviluppo coordinate e che tengono conto del futuro posizionamento dell'aeroporto di Firenze. Si ritiene che un siffatto sistema aeroportuale sia in grado di consentire il completo soddisfacimento della domanda di trasporto generata ed attratta dal bacino di utenza della Toscana, nelle sue diverse componenti di traffico.

Alla luce di quanto sopra si ritiene che nell'adozione finale del PIT siano, in via prioritaria, stralciate le previsioni del dato numerico relativo alla lunghezza di pista e

delle limitazioni previste per le infrastrutture di supporto, è inoltre opportuno che venga rafforzato il ruolo che verrà assunto dallo scalo di Firenze il che comporta implicitamente l'individuazione della categorie di aeromobili che opereranno sullo scalo.

L'Ente porrà la massima attenzione e priorità nell'elaborazione e nelle fasi approvative del nuovo Master Plan dell'aeroporto di Firenze, indicando alla società di gestione ADF s.p.a. le linee guida da seguire nella redazione di tale strumento la cui conclusione è prevista entro la fine del corrente anno.

Il Direttore Centrale
Ing. Alessandro Cardì

