/

LA NAZIONE
REPUBBLICA FI

Alla redazione di : CORRIERE FIORENTINO

Oggetto: Peretola – nuova pista e generali in pensione che hanno visto troppi film.

Sono il Gen. Luciano Battisti e scrivo dopo aver avuto "l'onore" di essere citato prima nel corso dell'assemblea di Toscana Aeroporti del 15 u.s. e successivamente anche sui giornali con l'etichetta del *generale in pensione che ha visto troppi film*. Sono a chiedere ospitalità per poter in qualche modo ribattere e poter dire in primis che mi sarei aspettato di vedere confutate le mie motivate perplessità sulla nuova opera e non un tentativo di delegittimazione, irridendo la persona anziché argomentare.
Riconosco che l'Ing. Naldi sia una personalità di rilievo, spessore e peso in campo aviatorio ma forse proprio per questo suo alto profilo non entra nel dettaglio dei documenti (de minimis non curat praetor), non ha tempo per vedere dei film e quindi non sa che le proiezioni sono infarcite di spot pubblicitari e che tra il primo ed il secondo tempo ti vengono propinati tg, previsioni meteo e quant'altro. Per il generale, in pensione, per l'anagrafe, ma non per il cervello, queste interruzioni sono una manna perché negli intervalli continua a coltivare i suoi interessi aviatori leggendo regolamenti e documenti con l'occhio attento di chi, sia pur con una dimestichezza minimale nel campo della Sicurezza del Volo, ha maturato l'abitudine ad individuare punti deboli.
Nello specifico ha maturato un interesse per il "Regolamento per la costruzione degli Aeroporti" ed in particolare per i capitoli 4, 5, 6 e 9 che si riferiscono rispettivamente a pericoli per la navigazione aerea, all'impatto con volatili, a luci fuorvianti e pericolose ed a zone di tutela e piani di rischio per la tutela dei terzi sorvolati. Dopo questa sana ma attenta lettura passa all' "Integrazione al P.I.T. della Toscana" senza trovare niente di specifico che richiami nel dettaglio i capitoli sopra citati. Vi sono però altri elementi interessanti e cioè

- che l'attuale pista presenta come maggior problema il vento in coda che comporta 750 dirottamenti annui (su 28.000 movimenti di cui 14.000 in arrivo la percentuale dei dirottamenti è di circa 3,1%);
- che la nuova pista sarà assolutamente monodirezionale (affermazione più volte ripetuta dall'Ing. Naldi);
- che l'orientamento della pista prescelta sarà 12/30;
- che con un utilizzo monodirezionale il coefficiente di utilizzazione sarà del 97,5%.

Il (vecchio) Generale in pensione si ricorda di aver operato per molti anni su una pista con un orientamento simile al 12/30 e di aver dovuto spesso utilizzare la pista in senso bidirezionale.
A questo punto è bastato guardare la rosa dei venti per vedere come ci siano venti di forte intensità quali scirocco, maestrale e tramontana che hanno una forte componente frontale od in coda per un orientamento 12/30. Dato che si atterra e si decolla controvento, nelle situazioni sopraindicate o si decolla e non si atterra e viceversa. Dei dubbi sul coefficiente di utilizzazione vengono espressi nello studio di Transtech inserito nella "Integrazione al P.I.T." ma per una conferma dell'impossibilità di avere un coefficiente di utilizzazione del 97,5% bisogna arrivare alle Tabelle di ENAC e di AdF rappresentate a pag- 872 ed 873 dell' "Integrazione al P.I.T.".
È su queste tabelle che secondo un vecchio modo di dire che casca l'asino (absit iniuria verbis) perché basta fare i conti della serva (o della colf) sulle percentuali di decolli verso Prato e verso Firenze e sugli atterraggi con provenienza Prato e con provenienza Firenze. Le due tabelle, finalizzate alla costruzione delle linee isofone, partendo rispettivamente da 139 e da 125 movimenti giornalieri indicano che circa il 20% degli atterraggi avverrà per pista 30 (con sorvolo di Firenze) ed il 16% dei decolli avverrà per pista 12 e cioè verso Firenze. Su 50.000 movimenti annui saranno circa 5.000 gli atterraggi per pista 30 e poco più di 4.000 i decolli in direzione di Firenze. In sintesi, il 18% dei 50.000 movimenti interesserà la città. Il giurare o spergiurare sull'assoluta monodirezionalità della nuova pista significa pianificare 5.000 dirottamenti per evitarne 450 (che su 50.000 movimenti diventerebbero 750) e rinunciare a 4.000 decolli. Che coefficiente di utilizzazione avrà la nuova pista se già in sede di pianificazione si rinuncia ad un 18% del traffico? Inoltre questo 18% deriva dai soli venti frontali ed in coda ma altre perdite di traffico si avranno per venti di forte intensità al traverso, vedi il libeccio, per neve e nebbia ad altri eventi atmosferici. Ma c'è un ma che fa ricordare i film western laddove gli indiani dicono che l'uomo bianco parla con lingua biforcuta perché c'è un uomo bianco, l'Ing. Naldi che dichiara l'assoluta monodirezionalità della nuova pista mentre a Montecitorio c'è un altro uomo bianco del Ministero dei Trasporti che in risposta all'interrogazione n. 5-03715 presentata dal deputato Artini ed altri dichiara:
"non vi è dubbio che l'operatività della nuova pista di volo è prevalentemente di tipo monodirezionale: le manovre di decollo, infatti, avvengono esclusivamente da Firenze verso Prato mentre quelle di atterraggio avvengono tutte da Prato verso Firenze". L'avverbio "prevalentemente" da l'idea della furbata politichese. Ed ancora "In merito poi all'eventuale sorvolo di Firenze, l'Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo (ENAV) informa che, in base alle proprie valutazioni tecniche, questo potrà avvenire – secondo parametri internazionalmente stabiliti – unicamente nei casi in cui l'aeromobile sia impossibilitato a portare a termine l'avvicinamento e l'atterraggio per la nuova pista 12".
Tradotto in soldoni perlomeno 5.000 volte all'anno con buona pace dei fiorentini e dell'UNESCO.
Infine una curiosità viste le richieste di approfondimento pervenute dal Ministero dell'Ambiente non è che quel ministero è pieno di pensionati che a guadagno di

tempo fanno scorpacciate di film?

Gen. Luciano Battisti
in arte Esperto Sedicente