

Firenze dopo Firenze andrà a Roma, Milano, Venezia ma non a Pisa. La soluzione per mantenere distinti i ruoli incrementando l'utenza deve prevedere un potenziamento ma non un sovrappotenziamento di Firenze ed un potenziamento di Pisa con una pista con caratteristiche idonee a ricevere velivoli quali AB380 e B747.

Per il potenziamento di Peretola come già accennato in precedenza in relazione al decreto di VIA del 2003 ed agli incidenti occorsi nel 1997 e nel 2001 la soluzione non può essere che quella del massimo prolungamento della pista con sotterramento del raccordo autostradale come dal decreto di VIA e dal lato Montemorello con l'utilizzo di tutto lo spazio tra Canale di Cinta e ferrovia. In questa ipotesi si potrebbe ottenere una pista di circa 2100 metri con le fasce di sicurezza di fine pista di 240 metri. Per l'atterraggio non potendo arretrare l'attuale punto di contatto la pista disponibile sarebbe di circa 1800 più 240 metri di fascia di sicurezza. Per il decollo, potendo, in base ad una circolare di ENAC, utilizzare 180 metri della fascia di sicurezza, la pista disponibile sarebbe di quasi 2300 metri.

Il livello di inquinamento acustico su Peretola e Quaracchi per i velivoli in arrivo sarebbe invariato mentre potrebbe diminuire per i velivoli in decollo.

Mantenendo la larghezza di pista di 30 metri i lavori di potenziamento sarebbero all'esterno dell'attuale sedime e l'operatività potrebbe essere garantita fino al breve periodo di raccordo tra il vecchio ed il nuovo.

Naturalmente dovrà essere costruita anche una via di rullaggio.

Per Pisa, il progetto è nel cassetto da anni, si tratterebbe di costruire una pista orientata verso Coltano / colline livornesi per evitare il sorvolo della città, superando alcuni limiti per vento dell'attuale pista ma soprattutto con l'intenzione di attrarre traffico intercontinentale di wide bodies provenienti dall'estremo oriente. Il sedime da utilizzare è quasi tutto all'esterno della recinzione aeroportuale, l'aeronautica militare non subirebbe alcuna limitazione potendo le due piste essere utilizzate contemporaneamente ma anzi ne trarrebbe vantaggio. Nelle due ipotesi presentate Firenze manterrebbe la caratteristica di aeroporto vocato business e se per caso, l'AB321, come qualcuno ipotizzava senza dimostrarlo, dovesse in certi casi operare con qualche limitazione si ricorda che l'AB319 ha un raggio d'azione di 1000 km superiore all'AB321 e 700km superiore all'AB320 mentre Pisa potrebbe pescare in un bacino di utenza molto più vasto dell'attuale.

Fi 28-9-16

Gen. Luciano Battisti

Tel. 360481274



Ele-co Allegretti  
c/a