

Tabella 1. Fleet mix adottato<sup>3</sup> per la costruzione delle curve isofone (tav. 13, documento ENAC<sup>2</sup>)

Tipo aereo	Movimenti/giorno in direzione Prato				Movimenti/giorno in direzione Firenze			
	app12		dep30		dep12		app30	
	Periodo diurno	Periodo notturno	Periodo diurno	Periodo notturno	Periodo diurno	Periodo notturno	Periodo diurno	Periodo notturno
737-500	2,6749	0,0464	2,8628	0,0051	0,1507	0	0,2972	0
737-700	5,3498	0,0927	5,7255	0,0101	0,3013	0	0,5944	0
737-800	11,1112	0,1926	11,8915	0,021	0,6259	0	1,2346	0
a319	10,4939	0,1819	11,2308	0,0199	0,5911	0	1,166	0
a320	10,4939	0,1819	11,2308	0,0199	0,5911	0	1,166	0
a321-23	1,2346	0,0214	1,3213	0,0023	0,0695	0	0,1372	0
bae146	1,8519	0,0321	1,9819	0,0035	0,1043	0	0,2058	0
bae300	1,8519	0,0321	1,9819	0,0035	0,1043	0	0,2058	0
cl601	2,0576	0,0642	2,0862	0,007	2,0862	0	2,0576	0
cna55b	3,4294	0,107	3,477	0,0117	3,477	0	3,4294	0
emb145	0,6173	0,0107	0,6606	0,0012	0,0348	0	0,0686	0
lear35	3,4294	0,107	3,477	0,0117	3,477	0	3,4294	0
totali	54,6	1,07	57,92	0,12	11,61	0	14	0
totali	55,67		58,04		11,61		14	

Nel fleet mix di tabella 1 viene introdotto l'utilizzo di alcuni aerei con una maggiore potenza, capaci di trasportare un maggior numero di passeggeri, rispetto agli aerei presenti nel fleet mix adottato per il calcolo delle curve isofone presentate nel Rapporto Ambientale. I movimenti aerei in tabella 1<sup>3</sup> prevedono circa il 7,5% degli aerei di linea e circa il 50% dei movimenti di aviazione generale<sup>101</sup> in direzione di Firenze. Si osserva inoltre che viene previsto un numero molto contenuto di movimenti nel periodo notturno<sup>102</sup>.

Allo scopo di verificare l'incidenza sull'impronta a terra di un differente fleet mix che comprende aerei più potenti, si è operato un confronto tra le curve isofone prodotte con le differenti impostazioni.

Gli scenari confrontati si riferiscono alle seguenti ipotesi:

- scenario A: coincide con quello presentato nell'appendice: *Pista 12/30 - Valutazione dell'impatto acustico in conseguenza dei possibili movimenti aerei che interessino la città di Firenze per effetto di particolari condizioni meteorologiche*. Si è scelto di confrontare tale scenario in quanto presenta una contenuta percentuale di movimenti in direzione di Firenze
- scenario B: le curve isofone sono state calcolate utilizzando il fleet mix fornito da AdF S.p.A. ma il numero totale di voli è stato, per ciascun aereo, riproporzionato in modo da fornire un numero totale di voli all'anno pari a circa 45.000, coincidente con il numero totale di voli/anno adottati nel calcolo delle isofone relative allo scenario A.

In tabella 2 viene riportato il fleet mix adottato per la determinazione delle curve isofone per lo scenario B. Si può osservare che il numero dei movimenti di aerei con maggiore capacità risulta complessivamente inferiore a quello adottato nel calcolo delle curve isofone riportate nel RA.

TOTALE GENERALE ANNUO PARTENZE DEC. VERSO FIRENZE ATT. CON SOVR. FIRENZE  
 TOT. ANNI 20319 21184 4237 5110  
 Tot. tabella

<sup>101</sup> Per aviazione generale si intende l'insieme dei voli civili non programmati. Rientrano in questa categoria, ad esempio, i voli privati, le scuole di volo civili, i voli turistici. Solitamente questo tipo di voli viene operato con aerei di dimensioni ridotte rispetto ai voli di linea.

20319  
 21184  
 4237  
 5110  
 50850

Tabella 2. Fleet mix adottato per la determinazione delle isofone dello scenario B.

Tipo aereo	Movimenti/giorno in direzione Prato				Movimenti/giorno in direzione Firenze			
	app12		dep30		dep12		app30	
	Periodo diurno	Periodo notturno	Periodo diurno	Periodo notturno	Periodo diurno	Periodo notturno	Periodo diurno	Periodo notturno
737-500	2,4080	0,0418	2,5771	0,0046	0,1357	0	0,2675	0
737-700	4,8160	0,0834	5,1542	0,0091	0,2712	0	0,5351	0
737-800	10,0025	0,1734	10,7049	0,0189	0,5634	0	1,1114	0
a319	9,4468	0,1637	10,1101	0,0179	0,5321	0	1,0497	0
a320	9,4468	0,1637	10,1101	0,0179	0,5321	0	1,0497	0
a321-23	1,1114	0,0193	1,1895	0,0021	0,0626	0	0,1235	0
bae146	1,6671	0,0289	1,7841	0,0032	0,0939	0	0,1853	0
bae300	1,6671	0,0289	1,7841	0,0032	0,0939	0	0,1853	0
cl601	1,8523	0,0578	1,8780	0,0063	1,8780	0	1,8523	0
cna55b	3,0872	0,0963	3,1300	0,0105	3,1300	0	3,0872	0
emb145	0,5557	0,0096	0,5947	0,0011	0,0313	0	0,0618	0
lear35	3,0872	0,0963	3,1300	0,0105	3,1300	0	3,0872	0
<b>totali</b>	<b>49,15</b>	<b>0,96</b>	<b>52,14</b>	<b>0,11</b>	<b>10,45</b>	<b>0</b>	<b>12,6</b>	<b>0</b>
<b>totali</b>	<b>50,11</b>		<b>52,25</b>		<b>10,45</b>		<b>12,6</b>	

In figura 2 vengono rappresentate le curve isofone relative al livello LVA per i due scenari. Con la linea tratteggiata sono rappresentate le isofone corrispondenti allo scenario A e con il tratto continuo sono rappresentate le isofone corrispondenti allo scenario B.

<sup>102</sup> I movimenti nel periodo notturno (dalle ore 23.00 alle 6.00) avvengono prevalentemente a causa dei voli che risultano in ritardo rispetto all'orario previsto.

Totale GENERALE  
 ↑ 18290      19074      3814      4599  
 Se Ho tabella

18520  
 19071  
 3814  
 4599  
 -----  
 46404

19