

ALLEGATO H. ~~F~~ a



Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti

Class. 2610/CIC

Oggetto: Interrogazione n. 5-03715 presentata dal Deputato Artini e altri.

Con riferimento ai quesiti posti dagli Onorevoli Interroganti circa la realizzazione di una nuova pista di volo nello scalo aereo di Firenze, sono stati chiesti elementi informativi all'Ente Nazione Aviazione Civile (ENAC).

Il 3 novembre 2014 ENAC ha approvato il *master plan* dell'aeroporto di Firenze-Peretola con orizzonte temporale 2029, che prevede, tra l'altro, una nuova pista di volo avente una giacitura 12/30, coerente con gli studi condotti sul tema dallo stesso ente e già recepiti negli strumenti di pianificazione strategica a scala territoriale. L'approfondimento delle caratteristiche operative da attribuire alla nuova pista di volo ha permesso di contemperare i vari interessi: tra questi è essenziale citare lo sviluppo dello scalo di Firenze in accordo agli *standard* di sicurezza prescritti nonché la tutela dell'ambiente e del paesaggio circostante.

Dunque ENAC evidenzia che la soluzione proposta dal *master plan* rappresenta, in tale ottica, la migliore delle soluzioni secondo i criteri di analisi costi/benefici adottati.

In effetti, l'attuale pista di volo non permette di sfruttare adeguatamente la capacità dello scalo, che risulta ridotta a causa delle caratteristiche morfologiche del territorio e che impatta, dal punto di vista ambientale, sul territorio circostante. La scelta dell'ENAC è quindi ricaduta sull'orientamento 12/30, con pista ubicata sul lato

o/o

nord dell'autostrada A11 e quasi parallela alla stessa, soluzione con aspetti positivi sia di carattere tecnico (aeronautico e territoriale) che economico.

Non vi è dubbio che l'operatività della nuova pista di volo è prevalentemente di tipo unidirezionale: le manovre di decollo, infatti, avvengono esclusivamente da Firenze verso Prato, mentre quelle di atterraggio avvengono tutte da Prato verso Firenze.

In virtù di ciò, la pista non è dotata di una via di rullaggio e si prevede una piazzola di inversione *back-track* in corrispondenza del fine pista lato Prato, necessaria per riportare l'aeromobile sul piazzale in caso di un decollo abortito o di un atterraggio di emergenza¹² per cause tecniche.

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.

Per completezza d'informazione, ENAC segnala che l'esecutività del nuovo *master plan*, recentemente approvato in linea tecnica, è successiva ai pareri di compatibilità ambientale e urbanistica, in base alla vigente normativa di settore.

Pertanto ENAC avvierà le successive fasi procedurali, ossia la valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e presso il Ministero dei beni e delle attività culturali, e quindi la procedura di conformità urbanistica.

Tali fasi prevedono il coinvolgimento degli Enti territoriali, che potranno esprimere, per i diversi aspetti, le proprie osservazioni/valutazioni relativamente alla realizzazione delle opere previste nel *master plan*.