



Studio di valutazione di ipotesi alternative di pista volte al miglioramento dell'operatività e dell'impatto ambientale dell'Aeroporto A. Vespucci

Commissione di Valutazione

12 Dicembre 2008

Rev 3



2004: Situazione infrastrutturale e principali criticità

- ❑ La situazione infrastrutturale all'inizio del 2004 è caratterizzata da una mancanza di capacità in particolare nell'area land side mentre nell'area airside in particolare la pista di volo vede per il primo anno l'utilizzo dell'A319 che nel biennio 2004/2005 diventerà poi la macchina di riferimento sullo scalo.
- ❑ Il lungo iter di approvazione della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del master plan 2000-2010 presentato nel 2000 si conclude solo nel novembre 2003 avendo fino ad allora determinato la impossibilità per 4 anni a realizzare gli interventi necessari e programmati per l'adeguamento delle infrastrutture alla crescente domanda di capacità sullo scalo.
- ❑ Di seguito sono indicate le principali criticità rilevate:
 - ❑ Scarsa regolarità operativa dovuta a condizioni di operatività della pista e della strumentazione di assistenza alla navigazione aerea in condizioni meteo avverse;
 - ❑ Inadeguatezza delle fondazioni di pista in relazione ai fenomeni di fatica indotti dal crescente traffico e dall'utilizzo estensivo dell'A319 in presenza di critiche condizioni idrogeologiche del terreno;
 - ❑ Insufficiente nr delle piazzole per A319.

Conformità con il master plan 2000-2010: pista e raccordi



□ Per quanto riguarda la pista di volo ad oggi sono stati realizzati tutti gli interventi di adeguamento della infrastruttura e delle aree di sicurezza che prevedeva il master plan ed in aggiunta anche gli adeguamenti previsti da normative e regolamenti intervenuti successivamente alla redazione del piano. E' stato inoltre realizzato il loop in testata pista 23 che, come è possibile vedere dalle rappresentazioni sopra riportate, era previsto anche nel master plan. Non è stata realizzata la via di rullaggio a causa della prescrizione di VIA di interrimento dell'autostrada tecnicamente non realizzabile. A tale proposito è stato fatto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica ed il procedimento è ancora in corso.

□ Il piazzale est è stato ampliato proprio in linea con quanto previsto dal master plan. Per quanto riguarda il piazzale ovest l'ampliamento previsto nel master plan è dimensionalmente identico a quello proposto di raddoppio dell'attuale piazzale ovest che sarà realizzato in funzione dello sviluppo del traffico secondo necessità.



Le criticità dopo gli interventi effettuati

Da quanto precedentemente descritto, tenuto conto degli attuali spazi a disposizione, è possibile affermare che relativamente alle infrastrutture di volo e quelle ad esse asservite:

- ❑ Sono stati effettuati tutti gli interventi tecnicamente fattibili ed autorizzati nell'ambito della procedura VIA del master plan 2000-2010;
- ❑ Sono state risolte con gli interventi effettuati tutte le criticità direttamente correlabili a carenze delle infrastrutture stesse (resta solo da realizzare l'ampliamento del piazzale ovest in relazione all'andamento del traffico ma il progetto è stato già predisposto);

Permangono a questo punto delle criticità di tipo strutturale legate all'assetto dell'infrastruttura operativa; in particolare:

- ❑ **Impatto ambientale:** risulta significativo l'impatto acustico sugli abitati vicino all'aeroporto (peretola, brozzi e quaracchi);
- ❑ **Scarsa regolarità operativa:** gli aeromobili commerciali con un vento in coda pari a circa 10 knt gli amm sono costretti a dirottamenti su altri aeroporti con conseguenti necessità di cancellazioni, riprotezioni ecc. Ciò anche in relazione alla impossibilità di utilizzazione della pista 23 per gli atterraggi vista la limitata distanza utile all'atterraggio.
- ❑ **Conformità Regolamentare:** sebbene l'aeroporto operi in piena conformità con tutti gli standard di sicurezza previsti (ed è quindi formalmente certificato da ENAC) le distanze di sicurezza operative si posizionano al minimo previsto dalla normativa.
- ❑ **Sviluppo:** le limitate distanze operative, la monodirezionalità della pista di volo, la scarsa regolarità operativa della pista stessa, la assenza di una pista di rullaggio non consentono una corretta pianificazione da parte dei vettori dello sfruttamento su rotte di interesse commerciale.