



COMITATO

“PRATO E PROVINCIA DICONO NO ALLA PISTA PARALLELA ALL’ A11 PER LA TUTELA E RINASCITA DELLA PIANA METROPOLITANA”.

IN BREVE “ NO AEROPORTO”

Osservazioni inerenti le motivazioni oggettive perorare per la costruzione del Nuovo Aeroporto Amerigo Vespucci. (Tavolo 5)

- La mancata sicurezza atterraggi, gli sbarchi a terra di passeggeri e bagagli;
- la mancata ottimizzazione dei voli.

a) L’attuale pista di Firenze è sicura come confermato da ENAC (<http://webtv.camera.it/evento/8090>)

Il Presidente Riggio e Vergari confermano in audizione alla Commissione Trasporti Camera che l’aeroporto di Firenze è **SICURO**, a denti stretti pure “ che questo è UN NUOVO AEROPORTO” come abbiamo sempre dichiarato;

l’attuale pista crea problemi operativi, sbarco passeggeri ?? Non è vero, o perlomeno questa casistica rientra nella “normalità”, infatti se così fosse, non ci sarebbero i record di passeggeri, le compagnie fuggirebbero visto i maggiori costi per il trasferimento dei passeggeri, riprotezione su altri voli, consegna bagagli a domicilio ecc.....

b) Nella Variante al PIT, Documento ENAC 3.1 qui allegato si attesta in termini di regolarità operativa (mantenimento delle frequenze decollo/atterraggio secondo gli slots assegnati ai vettori) sussistono delle limitazioni dovute all’orientamento della pista (05/23 appunto) e riconducibili a due fattori correlati, ovvero:

1. coefficiente di utilizzazione (C.U.), il cui valore sulla base delle verifiche anemometriche risulta non superiore al 90,20 %, rispetto al valore minimo del 95% fissato dall’ICAO;

Ma oggi in base agli elaborati Assaeroporti il C.U. e non potrebbe essere altrimenti visto i record passeggeri, **è del 96% quindi rispetta i limiti prefissati, con i 450 dirottamenti che rientrano in una NORMALE OPERATIVITA’ AEROPORTUALE.**

2. coefficiente di riempimento (C.R.):

Anno 2014 – 33976 Movimenti - 26934 Commerciali 7042 Aviazione Generale ovvero il 21% circa su base Movimenti Totali - 2.240.000. Passeggeri Commerciali Coefficiente Riempimento C.R. 83/Volo;

Anno 2015 – (Al 31/8/15) 19135 Movimenti Aviazione Commerciale con 1.656.240 Passeggeri Commerciali C.R. 86,5/Volo - sta a voi fare i calcoli per tutto il 2015 anche se Noi li sappiamo già (www.assoaeroporti.it)

Da notare che nell'allegato SIA Relazione Tecnica 01 si attesta che nel 2012 il C.R. (media annuale) era del 70,2% del 2012 e del 72,4% nel 2013, mentre oggi siamoben oltre, con la stessa tipologia aeromobili, quindi possiamo dichiarare che gli aerei partono ed arrivano.....sempre pieni.!

Allora ci domandiamo se queste motivazioni per giustificare la realizzazione del nuovo aeroporto non siano precostituite ad arte, senza alcun fondamento e validità tecnico scientifica.

Nei documenti sottoposti a valutazione VIA (SIA-SNT-00-REL-001, 3.6.1.1.) si attesta da parte del proponente che la Pista Attuale 05/23 è performante per **15** movimenti ora (**media**), contro gli ipotetici 22 della nuova pista (**massima**).

Facendo un rapido calcolo, considerando che il proponente dichiara che la tempistica di apertura dell'aeroporto 6/22 è di **16** ore giornaliere, la media oraria dei movimenti COMMERCIALI effettuati oggi dall'aeroporto di Firenze risulta essere: (dati Assaeroporti)
26934/2014 ovvero 26934/365/16 pari a **5** movimenti ora
18135/2015 ovvero (18135/8 mesi*12) 27202/365/16 pari a **5** movimenti ora,

Si evince

che l'attuale pista è **NOTEVOLMENTE SOTTO UTILIZZATA nella sua capacità operativa**, sia come valutazione **media**, che come potenziale valutazione **massima**, perciò le motivazioni di problemi tecnico operativi, visti i record raggiunti, sono meramente preconcepite, faziose e **tecnicamente insostenibili**; ma addirittura a nostro avviso **spudoratamente faziosa** (SIA-AMB-04-REL-002 Capitolo 6 Pagina 45) quando si attesta che la **nuova pista** avrà punte di 165/movimenti giorno e medie da 130/movimenti giorno ovvero **8** movimenti ora. Perciò si evidenzia come in questo contesto ci sia in una errata valutazione di una nuova **pista inutile** ulteriormente e **pesantemente sotto utilizzata** visto che il primo gradino di "**classificazione pista Light**" perciò traffico leggero, indica appunto una media di **15** movimenti ora, esattamente quelli massimi che oggi Firenze potrebbe sopportare, **mentre è utilizzata solo al 33,33%. della sua potenzialità.**

Tutto questo al netto delle problematiche ambientali di Risanamento acustico (dovreste prendere atto del documento UE 2462/2009 per capire) e delle problematiche acustiche circa il Polo, La Scuola Marescialli e la Nuova Viabilità di Via dell'Osmannoro, **volutamente da nessuno mai analizzate.!**

Dalla lettera UE 2462 del 2009 a firma del Commissario Tajani risulta lo stanziamento di circa 3 milioni di euro per il "risanamento acustico", della zona limitrofa all'aeroporto, soldi che il Comune di Firenze ha a disposizione da almeno sei anni, ma che non ha mai investito; per giustificare la realizzazione del nuovo aeroporto il Sindaco di Firenze si trincerava dietro alla necessità di migliorare lo stato di vivibilità delle zone di Brozzi, Quaracchi e Peretola, omettendo che in realtà le possibilità ed i fondi per intervenire su quelle zone ci sono da tempo ma restano inutilizzati, così come il fatto che con l'avvio della pista parallela ci saranno due piste attive fino al 2023, quindi in realtà la condizione di quegli abitanti cambierà in peggio per il maggiore traffico aereo, che prevede proprio sulle loro teste lo scarico del carburante incombusto.. Con la nuova pista, ENAC è costretta ad ammettere un certo numero di **sorvoli su Firenze, circa 9000 sorvoli annui**, (Variante al Pit, rapporto ambientale Allegato C pag.237), ma di questi sorvoli non viene minimamente calcolato l'impatto ambientale, l'inquinamento

atmosferico ed acustico; non considera l'elevatissimo rischio per chi studia e lavora nel Polo scientifico dell'Università: la legge vieta di costruire scuole, università, ospedali o altri edifici con alta densità di popolazione nei pressi di un aeroporto, ma secondo ENAC si potrebbe fare il contrario, ossia costruire una pista accanto ad un così detto "obiettivo sensibile".

Si sottolinea pertanto, ancora una volta, come nelle integrazioni al SIA la pista venga definita perentoriamente come monodirezionale ma poi, nel progetto definitivo, sia formalmente prevista come pista bidirezionale".

Si evidenzia inoltre che "la nuova pista di Firenze sarebbe davvero l'unica al mondo ad essere costruita e disposta in posizione perpendicolare rispetto ai venti prevalenti, un'assurdità oltre che una patente violazione delle raccomandazioni dell'ICAO (Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile)".

I dati forniti dall'Università di Firenze nel procedimento di VIA ed inviati al Ministero mostrano inequivocabilmente come l'intero progetto sia stato costruito in modo a dir poco "scorretto" e dal punto di vista tecnico infondato".

Infatti tutto ruota attorno ad un piccolo numero, il CU, ossia il coefficiente di utilizzazione della pista, che si calcola appunto in base ai venti. E' questo il numero che viene portato per giustificare, dal punto di vista tecnico, la costruzione della nuova pista, ma l'Università dimostra, dati alla mano, che il CU è stato calcolato in modo del tutto errato. Come se non bastasse, ENAC non esplicita quali dati sui venti e quale metodo di calcolo del CU abbia utilizzato, visto che ammette di non aver utilizzato la metodologia standard dell'ICAO, in uso in tutto il mondo. **Insomma l'unico numero portato per giustificare la nuova pista è errato ed è stato calcolato da ENAC in modo misterioso, su dati misteriosi, e poi utilizzato per fare il contrario di ciò che raccomanda l'ICAO.**

E' di oggi la notizia che il Governatore Rossi, nel suo incontro al Ministero dell'Ambiente, abbia volutamente "accelerato" la procedura decisionale, annunciando addirittura che la VIA avrà parere favorevole e che sarà chiusa entro un mese e mezzo. Ebbene denunciemo quale comportamento "scorretto" quello di un Presidente di Regione, la cui carica dovrebbe porlo al di sopra delle parti a tutela dei cittadini che rappresenta, confermando ancora una volta ciò che in questi anni è stato, assumendo di volta in volta decisioni contrastanti e contraddittorie, con minacce rivolte al suo stesso Consiglio ed in "spregio" alle valutazioni degli stessi uffici regionali (NURV).

Un Presidente di Regione che, a mitigazione, vuole piantare 250000 alberi intorno l'area aeroportuale dimostra di non sapere di cosa parla, perché questi alberi fra 10/15 anni raggiungeranno l'altezza di 20 mt ed occuperanno uno spazio di circa 900 ettari, spazio che non c'è, e a quell'altezza cosa mitigheranno? Non certo l'inquinamento acustico. Ma i boschi intorno ad un aeroporto li ha mai visti qualcuno? Inoltre se non ricordiamo male, non è stata ADF a suo tempo a presentare un ricorso contro il "bosco mitigatore" previsto per l'inceneritore di Case Passerini, perché di ostacolo alla nuova pista?

Questi untimi avvenimenti dimostrano che i nostri Amministratori regionali e nazionali "pretendono" la realizzazione del nuovo aeroporto di Firenze a tutti i costi, a tutela dell'interesse di pochi.

Prato, 31 Marzo 2016

Comitato no aeroporto
Il Presidente
Paoli Paolo