

AEROPORTO DI FIRENZE “AMERIGO VESPUCCI”

**“VALUTAZIONE DELLE DUE IPOTESI CON
ORIENTAMENTO 09/27 E 12/30”**

FEBBRAIO 2012

(A1), le statali Via Pratese e Via Pistoiese e la viabilità urbana di Via Guidoni e Viale 11 Agosto.

1.2. LIMITAZIONI DERIVANTI DALLO STATO ATTUALE

ASPETTI OPERATIVI

L'operatività della pista di volo è fortemente condizionata dalle caratteristiche morfologiche del territorio nonché dalle condizioni meteo; a causa di tali condizionamenti negativi la capacità teorica dello scalo attualmente di 15 movimenti/ora si riduce drasticamente nella realtà a non più di 7/8 movimenti/ora effettivi.

A causa della presenza di ostacoli artificiali in corrispondenza delle superfici di avvicinamento e di decollo la pista, pur con lunghezza complessiva pavimentata di 1.818 mt, risulta penalizzata dal decalaggio di entrambe le soglie e più precisamente di 150 mt per la THR 05 e 697 mt per la THR 23; conseguentemente le distanze di pista disponibili per l'atterraggio assumono i seguenti valori:

- LDA RWY 05 = 1.455 mt;
- LDA RWY 23 = 977 mt.

Tali riduzioni delle lunghezze di pista, unitamente al verificarsi di fattori climatici avversi (alte temperature, forti venti, pioggia, ecc.) comportano limitazioni delle prestazioni degli aeromobili, con riduzione del carico pagante specialmente nelle tratte europee, che costituiscono l'83% circa del totale.

Inoltre la giacitura della pista, secondo la direttrice Nord- Est Sud-Ovest, risulta orientata verso Monte Morello ed i decolli per pista 05 impongono forti ratei di salita con virata a sinistra verso Nord. Questo orientamento verso i rilievi, pur nelle condizioni di sicurezza operativa delle procedure di volo adottate, in caso di volo non standard può generare difficoltà al recupero del volo normalizzato.

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:

- a) **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;**
- b) verificarsi di venti in coda (direzione 05-23) aventi velocità superiore a 10 kts, la cui frequenza è risultata dell'ordine del 6,40% sensibilmente superiore al valore convenzionale accettato (2,00 - 3,00%) per aeromobili della classe C.

Per effetto delle anzidette condizioni, ad oggi, si hanno circa 450 dirottamenti l'anno.

ASPETTI TERRITORIALI-PIANI DI RISCHIO

L'attuale pista di volo ha come unica possibilità di atterraggio degli aeromobili commerciali la direttrice ortogonale all'autostrada A11 verso Monte Morello, costringendo gli aeromobili al sorvolo a bassa quota dei centri abitati di Peretola, Brozzi e Quaracchi. Anche i decolli avvengono quasi completamente nella direzione dei centri abitati sopra citati; i decolli per