LA NAZIONE

07-GEN-2019
da pag. 21
foglio 1

Dir. Resp.: Francesco Carrassi

www.datastampa.it

Tiratura: 101119 - Diffusione: 75309 - Lettori: 712000: da enti certificatori o autocertificati

Superficie: 18 %

AEROPORTI IL PARERE DEL GENERALE LUCIANO BATTISTI

«Pista Peretola, serve un piano B»

Egregio Direttore,
negli avvisi di Toscana Aeroporti pubblicati dal Suo giornale, vengo fatto apparire, con tanto di nome, cognome e grado, come uno spacciatore seriale di «fake news» e un incompetente in campo aviatorio commerciale. Non è nel mio Dna produrre «fake news», ma sono più noto come persona che dice in faccia anche verità molto scomode. Per quel che riguarda le mie competenze in campo aviatorio in senso lato e con particolare riferimento alla sicurezza del volo, Toscana Aeroporti è in possesso di due miei curriculum che forse non ha letto. Toscana Aeroporti meglio avrebbe fatto, a rileggere accuratamente i documenti prodotti nel tempo da Enac, Enav, AdF, Regione Toscana Arpat e Gruppo di lavoro Unifi (studio del 2009) e scoprire che negli stessi vi sono più elementi a sfavore del progetto della nuova pista di Firenze Peretola con utilizzo monodirezionale che elementi a favore. In tal senso è emblematico il documento «Integrazione al PIT della Regione Toscana» del 2013 che contiene lo studio Enac per la valutazione delle ipotesi di pista 09/27 e 12/30. Il documento è corposo e pare che i tifosi non abbiano continuato la lettura perché a pagina 290 lo Studio Transtech conclude, nell'ipotesi di pista monodirezionale che «lascia quindi ipotizzare la possibilità di mantenere l'attuale capacità aeroportuale (sic)». A pagina 825 Arpat stima che l'8% degli atterraggi ed il 7% dei decolli debbano avvenire con il sorvolo di Firenze. Alle pagine 872/873 Enac ed AdF in due tabelle prevedono che un certo numero di atterraggi e di decolli avvenga con il sorvolo di Firenze e, passando dai numeri alle percentuali si scopre che il 20% degli atterraggi ed il 16% dei decolli dovrebbero avvenire con il sorvolo di Firenze. A meno che quanto sopra non venga documentalmente sconfessato in toto, al dichiarato obiettivo di 48430 movimenti per il 2029 verrebbero a mancare per Arpat 1937 arrivi e 1695 partenze e per AdF ed Enac 4843 arrivi e 3874 partenze e questo solo per limitazioni per vento in coda. Da rilevare che sugli attuali 32000 movimenti/anno mille dirottamenti sono solo il 6.4% di cui solo una parte per vento in coda. E' molto più «fake» dire che il prolungamento dell'attuale pista non migliorerebbe la sicurezza del volo e l'operatività, mentre dall'altro lato volere una pista di 2400 metri anziche di 2000 per una maggior sicurezza del volo. Nel dichiararmi pronto a qualsivoglia confronto documenti alla mano, suggerirei di avere pronto un piano B: quello del massimo prolungamento possibile dell'attuale pista, lasciando invariato l'attuale punto di atterraggio e completando la via di rullaggio

Gen. Luciano Battisti

Toscana Notizie