



MINISTERO  
DELLE  
INFRASTRUTTURE



MINISTERO  
DEI  
TRASPORTI

E.N.A.C.

ENTE NAZIONALE per L'AVIAZIONE CIVILE

Committente Principale



Opera

PROGETTO DEFINITIVO

NUOVA PISTA DI VOLO 12-30, TAXIWAYS E APRONS

Titolo tavola

RELAZIONE FASI REALIZZATIVE E RELATIVE  
CONFIGURAZIONI OPERATIVE D'AEROPORTO

CODICE COMMESSA	FASE	REV.	DATA 1^ EMISSIONE	SCALA	N° RELAZIONE
000 00 00	PD	0.0	Agosto 2015	----	1.07

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

COMMITTENTE PRINCIPALE:



ACCOUNTABLE MANAGER

Dott. Vittorio Fanti

POST HOLDER PROGETTAZIONE

Ing. Veronica Ingrid D'Arienzo

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Ing. Vincenzo Capalbo

GRUPPO DI PROGETTAZIONE:



DIRETTORE TECNICO

Ing. Roberto Naldi

PROJECT MANAGER

Ing. Vincenzo Capalbo



Arch. Gerardo Pucciarello

Ing. Gustavo Favaron

PROGETTAZIONE SPECIALISTICA:

## INDICE

---

<b>INDICE .....</b>	<b>I</b>
<b>INDICE DELLE FIGURE .....</b>	<b>II</b>
<b>PREMESSA .....</b>	<b>1</b>
<b>1. FASI DI INTERVENTO .....</b>	<b>2</b>
1.1. FASE 1 .....	2
1.2. FASE 2 .....	4
1.3. FASE 3 .....	5
1.4. FASE 4 .....	6
<b>ALLEGATI .....</b>	<b>7</b>
<b>A. CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI .....</b>	<b>8</b>

## INDICE DELLE FIGURE

---

Figura 1 Fase1.....	3
Figura 2 Fase 2 .....	4
Figura 3 Fase 3.....	5
Figura 4 Fase 4 .....	6

## PREMESSA

---

Il presente documento fornisce una analisi descrittiva delle attività previste per la realizzazione della "Nuova pista di volo 12-30, taxiways e aprons" come previsto dal Master Plan dell'Aeroporto Internazionale "Amerigo Vespucci" di Firenze.

In questo contesto è possibile definire le fasi di intervento seguendo gli orizzonti temporali di breve, medio e lungo termine, proiettando fino al 2019 la configurazione operativa dello scalo fiorentino.

Per ogni fase saranno descritti gli interventi specifici e le possibili interferenze con l'operatività dello scalo, con particolare attenzione allo scenario di passaggio tra la pista esistente e la pista di volo nuova.

Le varie aree interessate dalle fasi saranno individuate nell'elaborato 10.01 FE-AS-PL001 cui si rimanda per una corretta individuazione, mentre all'allegato A del presente documento è possibile visionare il cronoprogramma di massima ai vari orizzonti temporali.

Si riporta quindi di seguito sia una descrizione delle attività che saranno affrontate nelle varie fasi che gli scenari operativi che si proporranno nei tempi di attuazione del Master Plan.

## 1. FASI DI INTERVENTO

---

La realizzazione della nuova pista si può suddividere in 4 fasi in successione temporale:

<b>FASE 1</b>	<b>orizzonte 2018 - Breve Termine</b>
<b>FASE 2</b>	<b>orizzonte 2018 - Breve Termine</b>
<b>FASE 3</b>	<b>orizzonte 2023 - Medio Termine</b>
<b>FASE 4</b>	<b>orizzonte 2029 - Lungo termine</b>

Nel primo orizzonte temporale (Orizzonte 2018) sono previsti tutti gli interventi volti alla realizzazione e attivazione della nuova pista, l'ampliamento di parte dei piazzali e dei nuovi raccordi, per un generale miglioramento e potenziamento della infrastruttura di volo, suddivisi in opere da eseguirsi in Fase 1 e successiva Fase 2.

Nel successivo orizzonte temporale (Orizzonte 2023) sono previsti gli interventi di dismissione della pista attuale, da realizzare in aree temporanee di lavoro e con interventi analoghi per non influire sull'operatività dell'aeroporto.

Nell'ultimo orizzonte temporale (Orizzonte 2029) sono previsti gli interventi di completamento raccordi, piazzali e infrastrutture in area Est e completamento dismissione della vecchia pista in maniera da portare a compimento le previsioni del presente piano di sviluppo.

---

2

### 1.1. Fase 1

Durata temporale stimata: 14 mesi

L'attività di costruzione della nuova pista è strettamente legata alla risoluzione delle interferenze sia con l'attuale regimazione delle acque alte (Fosso Reale) e basse (canale di gronda), sia con l'asse viario che dall'Osmannoro porta a Sesto sia con i sotto-servizi attualmente esistenti (metanodotti, opere idrauliche).

Al fine di non interferire con l'attuale viabilità per Sesto Fiorentino, fino a quando non sarà necessario, in questa fase la cantierizzazione avverrà in due macro-aree distinte, separate dal collegamento stradale esistente.

Particolare rilevanza in questa fase sarà data alle opere idrauliche, necessarie per la corretta regolazione del sistema di acque presente nelle aree che accoglieranno la nuova pista.

Inizialmente avranno luogo le preventive operazioni di bonifica da ordigni bellici (BOB) delle aree interessate, con precedenza alla parte che interesserà la realizzazione degli interventi di deviazione del Fosso Reale.

Qui avranno inizio le attività preliminari di idraulica che permetteranno di confluire le acque del Fosso Reale verso ovest, comprese le necessarie opere di sotto-attraversamento delle acque della linea autostradale A11.

Sempre in questa fase, si rendono necessarie le operazioni per la delocalizzazione dei bacini idrici e naturalistici nonché l'adeguamento delle aree da adibirsi a casse di espansione al fine di migliorare la sicurezza idraulica in caso di eventi estremi. Saranno inoltre convogliate le acque provenienti dal Polo Universitario di Sesto Fiorentino previo tombamento del canale al fine di mantenere il deflusso delle acque nelle aree interessate dall'area di manovra.

Parallelamente alle opere idrauliche saranno avviate le non meno importanti opere civili di realizzazione della viabilità alternativa per Sesto Fiorentino, che correrà in parallelo al profilo della recinzione aeroportuale.

Ad ultimazione delle preliminari operazioni di bonifica da ordigni bellici, saranno avviate le opere civili di realizzazione della nuova pista di volo 12-30 comprese le aree di sicurezza.

All'interno dell'attuale sedime aeroportuale invece si prevede l'ultimazione dell'ampliamento del piazzale Ovest, al fine di ampliare le aree adiacenti all'Apron 200 per poter accogliere aviazione commerciale o cargo.

3

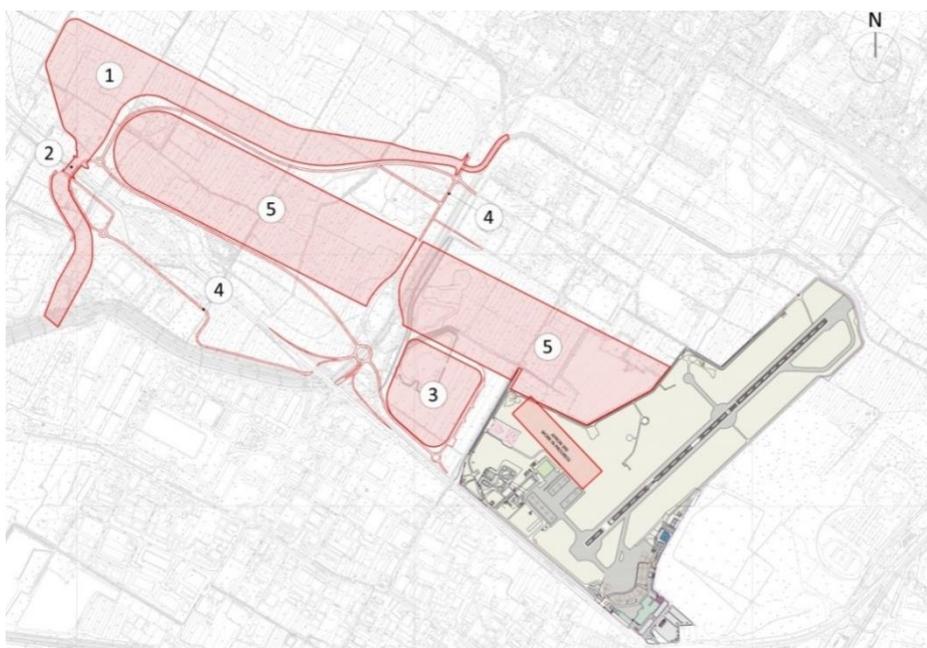


Figura 1 Fase1

Sarà realizzata infine la viabilità di servizio e la recinzione della nuova area air side, parte degli edifici a servizio dell'area ovest compreso l'edificio "bilanciamento" dei VV.FF., delle centrali tecnologiche e delle reti necessarie alla messa in esercizio della futura nuova pista.

## 1.2. Fase 2

Durata temporale stimata: 3 mesi

In questa fase, essendo state ultimate tutte le lavorazioni propedeutiche, sarà resa operativa la viabilità alternativa per Sesto Fiorentino.

Questo permetterà di occupare anche la parte centrale interessata dall'originaria viabilità, in modo da operare la cucitura tra le due parti del corpo pista avviate nella fase precedente.



Figura 2 Fase 2

L'obiettivo di questa fase è di procedere all'attivazione della nuova pista ed all'avvio della dismissione dell'infrastruttura attuale a fine 2017.

In questo contesto rientrano pertanto anche tutte le attività all'interno dell'attuale sedime aeroportuale, andando ad interferire con le aree della pista di volo in uso 05-23 senza tuttavia comprometterne l'operatività.

Tali attività consisteranno nel completamento della testata 30, dei raccordi tra la nuova pista ed i piazzali, unitamente alla realizzazione della RESA in testata 30. Il collegamento con il piazzale Ovest sarà garantito dal nuovo sistema di raccordi realizzato, con il piazzale Est invece sarà riconfigurata allo scopo il tratto più a Sud della pista dismessa.

Al fine di garantire l'operatività dello scalo, tali operazioni saranno da prevedersi in notturna, nell'arco temporale di chiusura dell'aeroporto.

Relativamente alle interferenze con l'operatività della pista attuale, si rimanda all'approfondimento nell'elaborato 10.02 FE-AS-PL002.

### 1.3. Fase 3

Durata temporale stimata: 5 anni

Con la nuova pista in funzione, saranno realizzati gli interventi a "Medio Termine" (orizzonte temporale 2018 – 2023), che vedranno impegnato tutto il sedime della pista 05-23 oggetto di interventi di riqualificazione.

Sarà, in questo arco temporale, riqualificato il piazzale Est con ampliamento verso nord e con il completamento dei nuovi raccordi ad est della vecchia pista.

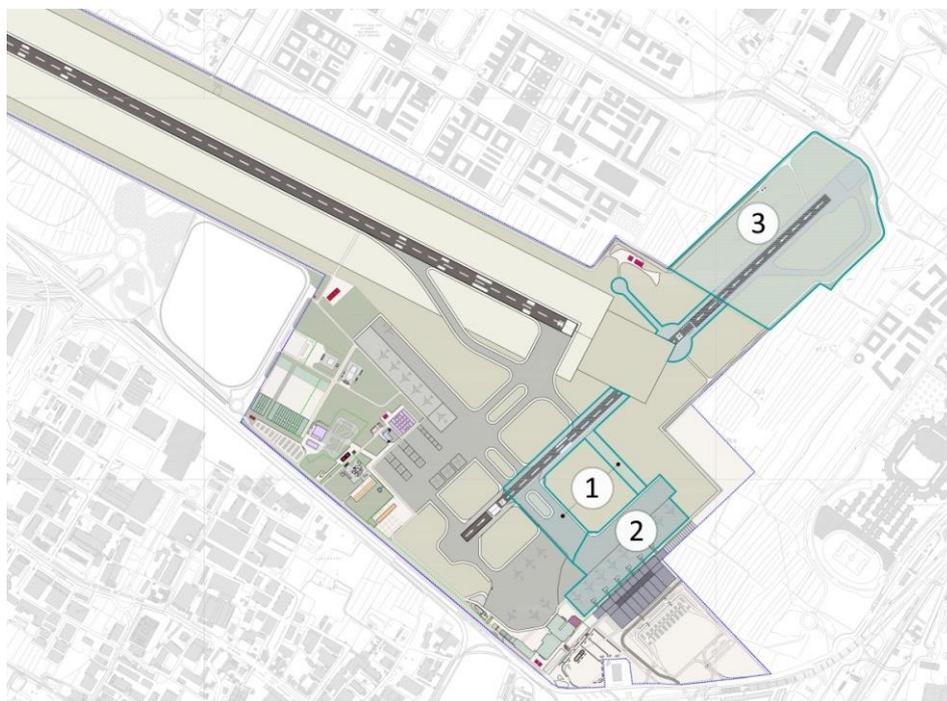


Figura 3 Fase 3

Avranno luogo tutte le opere di dismissione della porzione più a nord del vecchio corpo pista, per lasciar posto ad una nuova area verde che sarà destinata a parco ludico-ricreativo; queste attività proseguiranno con la sistemazione delle aree verdi e la rinaturalizzazione delle aree dismesse.

Le attività da svolgersi in prossimità o all'interno delle aree di sicurezza della testata 30 della nuova pista saranno da svolgersi in notturna.

Proseguiranno le operazioni accessorie di realizzazione ed adeguamento degli impianti tecnologici a servizio della nuova infrastruttura.

All'esterno della nuova area aeroportuale, saranno svolte le opere accessorie di collegamento della viabilità alternativa attivata con il nuovo svincolo autostradale.

## 1.4. Fase 4

Durata temporale stimata: 7 anni

Proseguiranno in questi anni le opere di miglioramento delle aree dismesse del vecchio corpo pista, e sarà ampliato nella configurazione di massima capacità il piazzale Apron 100.

In questo arco temporale saranno ultimate le operazioni accessorie di realizzazione ed adeguamento degli impianti tecnologici a servizio della nuova infrastruttura.

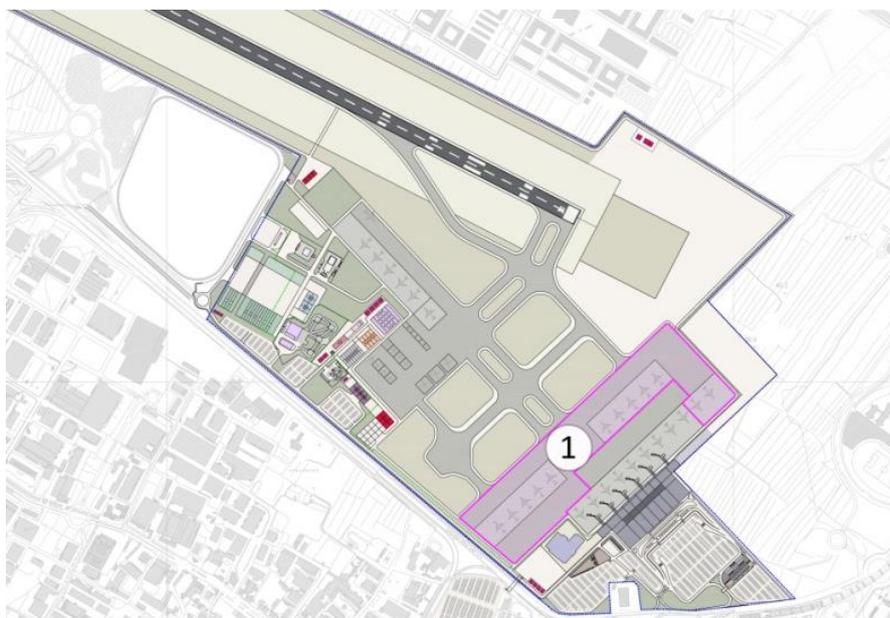


Figura 4 Fase 4

## ALLEGATI

---

## A. CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI

Quanto descritto nei due precedenti paragrafi è stato riportato graficamente all'interno di un cronoprogramma che descrive come si articolano nell'arco temporale di Master Plan gli interventi.

All'orizzonte 2018 (interventi a breve termine) la quantificazione è stimata in mesi, mentre all'orizzonte 2023 e 2029 (medio e lungo termine) la quantificazione è stimata in anni.

AREA PISTA	2016 - 2017																	ORIZZONTE 2018			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17				
Fase 1																					
Fase 2																					
Fase 3																					
Fase 4																					

**Tabella 1. Cronoprogramma Area Nuova Pista (periodo 2016-2017)**

Nel corso del 2017, nel passaggio tra la fase 2 e 3, si prevede l'attivazione della nuova pista di volo RWY 12-30.

AREA PISTA	2018	2019	2020	2021	2022	ORIZZONTE 2023	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	ORIZZONTE 2029
	Fase 1													
Fase 2														
Fase 3														
Fase 4														

**Tabella 2. Cronoprogramma Area Nuova Pista (orizzonte 2018 e 2029)**