Anno 27 - Numero 3

Aeroporto

Luglio - Settembre 2023

Notiziario dell'Associazione "Valentino Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze

www.associazione-aeroporto-firenze.it - assogiannotti@gmail.com

Aspettando (prima o poi) qualcosa

Arrivati in piena estate 2023, prosegue l'attesa esasperante che si risvolga l'iter verso la nuova pista tuttora da rifare secondo il percorso più lungo e indefinibile del nuovo masterplan su cui è stata reinstradata la vicenda decidendo di ripartire da zero.

Nessuna notizia

Si sperava di poter dedicare questo numero estivo al nuovo masterplan riavviato nella VIA con relativi studi ambientali, come nell'estate 2015 lo dedicammo al precedente masterplan, ma al momento della chiusura (volutamente ritardata) continuano a non esserci novità da raccontare. A sei mesi dall'atto conclusivo del Dibattito Pubblico, lo stato dell'iter ufficializzato sul sito del Ministero dell'Ambiente è quello rappresentato qui accanto, con un cenno di verifica amministrativa per la VAS (dal 9 giugno), in attesa di pubblicazione di documentazioni. Non che ci sia da aspettare qualcosa di nuovo rispetto al quadro di fattibilità e di benefici ben noto connesso al riassetto dell'infrastruttura di volo del "Vespucci", com'era per il precedente masterplan e com'è già stato illustrato per il nuovo masterplan nella proposta di piano e nel Dibattito Pubblico, ma tali passaggi devono essere di nuovo fatti, in una nuova produzione e pubblicazione infinita di documenti, e finché non si riparte davvero non si può intravedere una nuova conclusione.

Quindi, al momento, non si può che ripetere quanto scritto sul precedente numero di "Aeroporto", per una vicenda aeroportuale che *"attende di riapprodare alle approvazioni del masterplan (ottenute dal precedente piano tra il 2014 e il 2019): l'approvazione tecnica di ENAC; l'approvazione ambientale dei ministeri competenti nella procedura VIA-VAS; la conformità urbanistica in Conferenza dei Servizi; l'ok finale del Ministero delle Infrastrutture alla conseguente intesa Stato-Regione; l'ottemperanza delle prescrizioni nell'ambito dei lavori dell'Osservatorio ambientale, che presumibilmente sarà ricostituito. Si attende che si ricompia, quando sarà riavviata la VIA, il passaggio del piano presso gli enti locali coinvolti (uffici tecnici, commissioni, sedute di giunte e di consigli), a cominciare dalla Regione Toscana, attore primario nella procedura (quella svolta e la prossima) assieme ai ministeri dell'Ambiente e dei Beni Culturali e nell'elaborazione delle prescrizioni, annesse a qualunque approvazione di piano (sperando questa volta che dalla Regione non nascano di nuovo "pasdaran" dell'anti-aeroportismo di Firenze). Ad oggi si attende quindi di vedere come e quando si ripartirà con questi passaggi procedurali."*

Masterplan in attesa di iter

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI: VAS - VIA - AIA

Sei in:Home /Ricerca /Info /

Aeroporto di Firenze. Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035

Informazioni generali

Piano: Aeroporto di Firenze. Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035

Proponente: ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Settore di pianificazione: Trasporti

Territori ed aree marine

Regioni: Toscana

Province: Firenze

Comuni: Sesto Fiorentino, Signa, Firenze

Aree marine: Nessuna area marina

Procedura	Codice procedura	Data avvio	Stato procedura
Valutazione Ambientale Strategica	9900	09/06/2023	Verifica amministrativa

Codice procedura (ID_VIPVID_MATTM)	9900
Oggetto:	Aeroporto di Firenze. Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035
Data richiesta avvio procedura di VAS:	09/06/2023
Responsabile del procedimento:	Claudia Fieri
Stato procedura:	Verifica amministrativa

Documentazione non disponibile per la procedura selezionata

TOSCANA AEROPORTI

Cittadini "usa e getta"

Nell'attesa perenne di qualcosa di concreto, l'unica certezza è il permanere della situazione attuale di disfunzioni operative e impatti inutili per il mancato riassetto della pista che devono continuare a subire i cittadini, in tutte le vesti (utenti, passeggeri, residenti, sorvolati veri, lavoratori aeroportuali e non), strumentalizzati, sbeffeggiati e doppiamente vittime.

Cittadini vittime prima di tutto delle prese di giro del solito circo anti-aeroporto (falsi ambientalisti e soggetti "contro" a prescindere, politici e non) che ostacola la nuova pista (naturale, unica e definitiva soluzione dei problemi) per mantenere tutto com'è e poter continuare ad alimentare la contestazione verso lo scalo fiorentino, sognandone il ridimensionamento o vaneggiandone la chiusura, come dagli anni '70 del secolo scorso. Il tutto accompagnato dalla solita sagra di assurdità che si è di nuovo svolta in quest'estate, anche in sedi istituzionali: sistematico rifiuto di ogni conoscenza per la realtà della situazione, di contenuti ed effetti dei progetti, di documenti e spiegazioni ufficiali, del significato di sistema aeroportuale; soliti falsi allarmismi reiterati da una decina di anni; citazioni a vanvera di esempi italiani ed esteri senza la minima consapevolezza di ciò che viene detto; abissali strabismi e doppiopesismi in ogni atteggiamento anti-aeroporto, applicato sempre e solo a Firenze.

Paradossale la questione degli sforamenti notturni dei voli e dei relativi effetti sui sorvolati veri riesplosa nel nuovo picco di polemiche di fine luglio, dimostrazione esemplare delle prodezze attuate da chi impedisce o ritarda la nuova pista: da una parte mantenere i sorvoli più impattanti sugli abitati (di giorno e di notte), dall'altra mantenere la causa "fiorentina" degli sforamenti notturni dei voli. Se è vero infatti che in parte il ritardo dei voli è un problema generale per l'intenso traffico e le congestioni aeroportuali a livello internazionale, il

Masterplan accantonato

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI: VAS - VIA - AIA

Sei in:Home /Ricerca /Info /

Aeroporto di Firenze - Master Plan aeroportuale 2014-2029

Informazioni generali

Opera: Aeroporto di Firenze "Amerigo Vespucci"

Progetto: Aeroporto di Firenze - Master Plan aeroportuale 2014-2029

Descrizione: Il Master plan prevede la riqualificazione dell'aeroporto mediante la realizzazione della nuova pista di volo, dei piazzali aeromobili, del nuovo Terminal Passeggeri, della viabilità di accesso e dei parcheggi, dell'area Cargo e del Terminal di aviazione generale.

Proponente: ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Tipologia di opera: Aeroporti

Sito Web di interesse: Osservatorio Ambientale dell'Aeroporto di Firenze

Altri progetti per la stessa opera: Mostra / Nascondi

Territori ed aree marine

Regioni: Toscana

Province: Firenze

Comuni: Sesto Fiorentino, Firenze

Aree marine: Nessuna area marina

Codice procedura (ID_VIP/ID_MATTM)	2980
Procedura integrata VIA-Valutazione di incidenza:	si
Data presentazione istanza:	24/03/2016
Data pubblicazione avviso sui quotidiani:	24/03/2016
Termine presentazione Osservazioni del Pubblico:	23/05/2016
Data avvio istruttoria tecnica:	01/04/2016
Data richiesta integrazioni:	21/07/2016
Data ricezione integrazioni:	08/09/2016
Data ripubblicazione avviso sui quotidiani:	05/09/2016
Termine presentazione Osservazioni del Pubblico su ripubblicazione :	04/11/2016
Oggetto ripubblicazione:	Documentazione integrativa
Data ricezione integrazioni relative al progetto ripubblicato:	11/03/2016
Data 2° ricezione integrazioni relative al progetto ripubblicato:	10/10/2017
Data Parere CTVIA:	02/12/2016
N. Parere CTVIA:	2235
Esito Parere CTVIA:	Positivo con prescrizioni
Data Parere MiC:	11/04/2016
N. Parere MiC:	DVA-2016-0009637
Esito Parere MiC:	Positivo con prescrizioni
Data Decreto VIA:	28/12/2017
N. Decreto VIA:	DM-0000377
Esito Decreto VIA:	Positivo con prescrizioni
Note:	Il Parere CTVIA n.2570 del 08/12/2017 conferma il quadro prescrittivo del Parere CTVIA n. 2235 del 02/12/2016. In data 19 settembre 2017, ENAC ha chiesto l'applicazione al procedimento in corso della disciplina ai sensi dell'art. 23, c. 2 del D.Lgs. 104/2017.
Responsabile del procedimento:	Antonio Vendittti
Stato procedura:	Concluso

TOSCANA AEROPORTI

La scelta politico-istituzionale di accantonare il masterplan 2014-2029 (anziché recuperarlo e riportarlo verso l'attuazione), oltre ad aver generato gli allungamenti indefiniti dei tempi indotti dal ripartire da zero col nuovo piano, ha contribuito ad alimentare la nomea di un masterplan sbagliato. Una falsità su cui continuano a giocare in molti per un piano che in realtà (come ben sa chi ne conosce davvero progetti, studi, iter svolti e sentenze su aspetti della VIA) era del tutto valido a livello tecnico, ambientale e urbanistico, approvato da ogni ente responsabile e dalla maggioranza delle istituzioni coinvolte fino alla conclusione positiva della Conferenza dei Servizi e successivo decreto ministeriale (come ogni altro masterplan aeroportuale italiano attuato, in attuazione o in iter). E così quindi è stato accantonato e messo in archivio nella storia di questa vicenda, come riportato anche nei siti del Ministero dell'Ambiente (sezione VIA-VAS, rappresentata nell'immagine sopra, e Osservatori Ambientali) e di ENAC (sezione masterplan e citazioni varie). Una verità da ricordare sempre anche per rispetto delle centinaia di tecnici ed esperti dei più disparati settori di decine di enti che vi avevano lavorato per anni, continuamente offesi da chi dipinge quel piano come carta straccia, ma soprattutto per i "contro" che usano la falsità del piano sbagliato per contestare a prescindere anche il nuovo, che per forza di cose ha un'impostazione similare (chi volesse ridare un'occhiata a cosa oggi poteva essere già realizzato o in realizzazione per lo scalo e il territorio può riguardare lo **speciale estratto da "Aeroporto 92"** che dedicammo al masterplan 2014-2029 nell'estate 2020).

"Vespucci" ha la larga quota tutta sua di cause indotte dalle arcinote disfunzioni dell'attuale pista, con effetti di ritardi e dirottamenti che si ripercuotono su tutto l'operativo, soprattutto dei vettori "di casa", che iniziano la sequenza di voli la mattina per rientrare la sera. Impedire a questi aerei di atterrare non è certo una soluzione, perché significa iniziare subito la giornata successiva con nuove disfunzioni che poi si traducono in nuovi sfioramenti serali in un loop senza fine e perché anche i passeggeri sono cittadini con diritto di spostarsi come necessario, di avere servizi regolari e di essere portati a destinazione e non di finire in piena notte in altre regioni o essere tenuti bloccati nell'aeroporto di partenza fino al giorno dopo (con tutta la casistica di conseguenze connesse). Cavalcare i disagi dei sorvolati (veri), diurni e notturni, e poi far di tutto perché nulla cambi nelle cause "facilmente" risolvibili (che dovevano e potevano essere risolte da tempo attuando i progetti attesi) è appunto la più grande presa di giro verso i cittadini.

Cittadini che però sono vittime anche di politica e istituzioni che dicono di voler fare ma non sembrano proprio smaniare per arrivare all'obiettivo, tra timidi "auspici" di nuova pista (non si capisce rivolti a chi), assopimenti sulle lungaggini del percorso da rifare (peraltro volute), silenzi assordanti di fronte alle follie anti-aeroporto che vengono riproposte anche da propri rappresentanti istituzionali e di partito e politiche "di basso profilo" (di antica memoria in questa vicenda) per un argomento che qui (sempre solo qui, unico caso al mondo) continua ad essere tanto temuto e rifuggito. Atteggiamenti ben diversi dagli impegni e slanci che vediamo ogni giorno per altre opere discusse (TAV, tram, stadio, rigassificatore, ecc.) anche più complesse, costose, impattanti, divisive o non proprio altrettanto prioritarie o urgenti quanto è l'aeroporto (da oltre mezzo secolo), per cittadini, ambiente, occupazione, territorio e per la regione.

Aspettando (prima o poi) qualcosa

ARCHIVIO IAROSSI

Con poco o nulla da raccontare e sempre i soliti discorsi sulle solite polemiche, questo numero di "Aeroporto" si ferma qui, numero speciale in versione ridotta, dimezzato nelle pagine, in attesa di notizie concrete sul nuovo masterplan al 2035 e sul percorso da rifare verso la nuova pista 11/29.

Aeroporto

Anno 27 - Numero 3
N° progressivo 104 - Luglio-Settembre 2023

Notiziario trimestrale dell'Associazione "Valentino Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze

Direttore responsabile: Marco Iarossi
Redazione: Marco Iarossi, Sergio Iarossi

Autorizzazione del Tribunale di Firenze
n° 4710 del 24/7/1997

Associazione "Valentino Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze

www.associazione-aeroporto-firenze.it
Email assogiannotti@gmail.com