





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

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









In una questione aeroporto sempre uguale a se stessa, tra soliti discorsi, discussioni, polemiche e iter fatti e rifatti, questo numero del notiziario non può che essere dedicato alla manifestazione dello scorso 14 ottobre promossa dai **cittadini di Peretola, Quaracchi e**

Brozzi in collaborazione con l'**Associazione In Pista** per dire "sì alla nuova pi-

sta" del "Vespucci" (e "basta no"). Iniziativa del tutto inedita nella storia antica di questa vicenda, perché i cittadini più impattati dai sorvoli dell'attuale pista finora (fin dagli anni '80) sono stati più che altro usati e strumentalizzati, in primis dai "no nuova pista" per alimentare il "no aeroporto" dell'area fiorentina in un mix devastante di disinformazioni, allarmismi e cortocircuiti intellettivi di chi si spaccia difensore dei sorvolati e poi si batte perché i sorvoli rimangano dove e come sono (con l'attuale pista) contestando l'unica soluzione risolutiva delle criticità esistenti.

Voci favorevoli alla nuova pista in realtà sono sempre emerse dai cittadini correttamente informati sui progetti, nelle interviste, negli incontri che nel tempo si sono tenuti nel quartiere e poi, in epoca di internet e di social, moltiplicate con continuità su blog e pagine Facebook. Così come manifestazioni per la nuova pista si sono già tenute, ma in altri ambiti cittadini e su iniziative di altri soggetti (associazioni, categorie, sindacati, forze politiche).

Non era invece mai successo che i cittadini del quartiere scendessero direttamente nelle proprie strade e piazze, per ribadire con forza la richiesta di attuazione del riassetto dello scalo con la nuova pista. Richiesta per se stessi, ma consapevoli di un progetto che annulla gli impatti finora subiti senza spostarli su nessuna altra area abitata della piana (come già poteva e doveva essere con la pista 12/30 e come sarà con la 11/29 del nuovo masterplan) e consapevoli dell'importanza strategica di un aeroporto adequato per la città, l'area metropolitana e il sistema aeroportuale toscano. Obiettivi comuni peraltro di un progetto attento all'inserimento nel territorio, con le opere connesse: le compensazioni per le aree naturali (migliorate in quantità e qualità) entro il parco della piana; gli interventi sul sistema delle acque (con consistente innalzamento della sicurezza idraulica di quest'ambito di piana); l'integrazione nel sistema viario, su ferro e di mobilità elementare (adeguato e svilup-

La richiesta ribadita da Quaracchi, Peretola e Brozzi si è levata a fronte delle troppe promesse politico-istituzionali inattuate, per tutto ciò che è stato fatto accadere attorno al progetto anche solo negli ultimi anni, e in risposta alla presa di giro del solito circo "no aeroporto" che due settimane prima aveva

sfilato per le stesse strade chiamando a raccolta da ogni dove le più disparate sigle del "no" a tutto o di tutt'altri temi (dalla NATO al keu) che poco o nulla avevano a che fare con questo quartiere e men che meno avevano idea, nei loro striscioni e slogan, del merito

della questione oggetto di contestazione (offrendo pure spiacevoli episodi di intolleranza verso i cittadini rei di non pensarla come loro e disagi culminati anche nella temporanea chiusura dell'autostrada A11).

Una manifestazione inedita da ricordare in questa storia infinita quindi, quella per il "sì" dello scorso 14 ottobre. Anche perché, se è facile e alla moda chiamare a raccolta una piazza "contro", molto più difficile è mobilitare persone, non inquadrate in movimenti organizzati e abituati alla piazza, a favore di un progetto. E perché in realtà associazioni, comitati e manifestazioni "per" non dovrebbero nemmeno avere motivo di esistere se le istituzioni avessero già fatto (da tanto tempo) il proprio dovere per progetti d'interesse pubblico generale qual è un aeroporto per qualunque città e territorio e nello specifico un progetto tanto necessario come la nuova pista del "Vespucci" anche a fini di risanamento di criticità ambientali per quest'ambito cit-

Certo, disagi simili a quelli patiti qui al passaggio di un aereo a bassa quota (difficoltà di conversazione ed ascolto di radio e tv, di vivibilità a finestre aperte, di uso di terrazzi e balconi) colpiscono molte zone vittime di altre fonti emissive, a cominciare dalle migliaia di abitazioni affacciate a piani bassi su strade trafficate senza soluzione di continuità e senza prospettiva di soluzione o di interventi di insonorizzazione e climatizzazione (salvo pagarseli da sé). Così come disagi simili sono patiti da chi abita lungo linee ferroviarie che attraversano per chilometri aree abitate, a Firenze come in ogni città. E da chi abita nei pressi di piste di volo in altre realtà con scali anche molto più grandi (anche a capacità intercontinentale) ma "cittadini" come e anche più di Firenze (Pisa e Bologna per citare due esempi).

Ma ciò che rende la situazione indotta dall'attuale pista aeroportuale fiorentina sui cittadini di Peretola, Quaracchi e Brozzi (e in misura meno frequente su Sesto Fiorentino) un caso unico nella sua assurdità - si è scritto tante volte ma è sempre da ribadire - è l'inutilità di questi impatti che non avrebbero avuto motivo di sussistere (e non sussisterebbero) con un'infrastruttura adequata e normalmente operativa che oggi (da tempo...) poteva e doveva essere in funzione, con tutto ciò che era (ed è) previsto nell'ambito del masterplan del "Vespucci" (il precedente come l'attuale) ma che finora è stato impedito.







2 / Aeroporto Ottobre - Dicembre 2023

Ri-Procedura (preliminare) in corso

Dopo la fase di "verifica amministrativa" avviata il 9 giugno presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, il 5 settembre è formalmente iniziata una prima fase preliminare di consultazione per il nuovo masterplan del "Vespucci" cui seguirà, nei prossimi mesi, la vera e propria procedura integrata VIA-VAS, in un complesso iter mai applicato ad altro masterplan aeroportuale italiano.

Come da storica tradizione in tutto ciò che accade attorno alla vicenda aeroportuale fiorentina dal secolo scorso agli inviluppi degli ultimi anni, anche la ripresa delle procedure valutative sul nuovo masterplan del "Vespucci" non poteva che essere un nuovo caso unico. Unico, questa volta, per una procedura integrata tra VAS e VIA applicata per la prima volta in Italia ad un masterplan aeroportuale, con una formulazione ad hoc di complessi passaggi, atti e documenti che intrecciano le due procedure, a differenza di ogni altro aeroporto che ha sempre seguito (e continuerà a seguire, come viene specificato nelle spiegazioni) la normale ordinaria procedura VIA (come quella che il "Vespucci" aveva percorso tra il 2015 e il 2019 ottenendo tutte le necessarie approvazioni degli enti responsabili e competenti).

Ma tant'è, questo è quanto è stato reimbastito e così si è ripatiti, dopo il Dibattito Pubblico sulla riformulazione del piano ("Proposta di project review del Piano di sviluppo Aeroportuale") svolto e concluso in tutti i suoi adempimenti tra novembre 2022 e febbraio 2023; la conseguente messa a punto della proposta di nuovo masterplan da parte di Toscana Aeroporti; l'approvazione tecnica di tale proposta da parte di ENAC, nel maggio 2023 (non riportata sul precedente notiziario perché ENAC non ne aveva dato notizia ufficiale con comunicato stampa, come avviene solitamente).

Prima fase (preliminare)

Con la project review del piano tecnicamente approvata e la redazione di una prima mole di documentazioni, ENAC ha quindi proceduto con la richiesta di attiva-

Ministero delle infrastrutture dei trasporti MINISTERO DELLA CULTURA REGIONE TOSCANA CITTÀ METROPOLITANA SIGNA COMUNE DI PRATO helde all add ARPAT

zione della prima fase della nuova procedura di valutazione ambientale presso il MASE (Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica), il 9 giugno 2023, avviata con la fase di verifica amministrativa su quanto presentato; auindi, il 5 settembre, è arrivato il vero e proprio avvio della procedura con la pubblicazione della documentazione (71 elaborati) relativa alla prima fase preliminare di consultazione ("scoping") di 30 gorni dei "Soggetti Competenti in materia Ambientale" (SCA) prevista in tale fase (12 i soggetti che hanno inviato pareri al 13 ottobre, rappresentati nell'immagine qui accanto), volta a raccoaliere pareri e richieste per l'elaborazione delle documentazioni di quelle che saranno le successive fasi della "Procedura ambientale integrata VIA-VAS".

In sostanza, al momento, per la fase preliminare in corso, oltre alle documentazioni elaborate per il Dibattito Pubblico, annesse e leggibili anche nell'attuale procedura, sono stati prodotti e messi a disposizione dei soggetti interessati gli elaborati progettuali atti ad introdurre e illustrare i contenuti tecnici della project review (con relazioni tecniche generali, dossier illustrativi e descrittivi, quadro economico generale, elaborati di inquadramento urbanistico con individuazione delle UMI - Unità Minime di Intervento -, elaborati di progetto, elaborati generali di supporto, schede di approfondimento progettuale) ed il SAPI, set documentale di carattere ambientale connesso alla VAS (Valutazione Ambientale Strategica), articolato in SAPI parte 1 con l'introduzione alla project review del piano di sviluppo aeroportuale al 2035 e al relativo provvedimento ambientale integrato VIA-VAS (con le spiegazioni del percorso intrapre-

Al momento di chiudere questo notiziario (fine Pareri preliminari

ottobre) sono dodici i soggetti (rappresentati nell'immagine sopra) che hanno inviato pareri al MASE per la fase preliminare dell'iter in corso sul nuovo masterplan del "Vespucci". Il Ministero delle Infrastrutture ha espresso giudizio positivo sulla completezza di quanto delineato per il proseguo dell'iter, senza apportare ulteriori richieste. Gli altri soggetti hanno inviato, in varia misura, richieste di attenzioni e approfondimenti, in parte aggiuntivi, in parte già previsti nelle successive fasi procedurali e in alcuni casi per la verità già presenti nella documentazione disponibile. Particolarmente pesante il parere di ARPAT, ripreso anche dal NURV della Regione, per "mole" di richieste (di nuovo un po' da "accanimento valutativo"), comprese alcune piuttosto disarmanti perché relative a questioni che dovrebbero essere abbondantemente superate (chiarite tante volte), quali l'opzione zero, ossia mantenere la pista attuale, o gli effetti di eventuali voli lato Firenze (in riattaccata o meno) e di (inesistenti) voli a bassa guota sulle aree di Prato e Calenzano. Il Consorzio di Bonifica chiede di riprendere in considerazione la deviazione del Fosso Reale con nuovo sottopasso autostradale, intervento complesso per la neces-

sità di rialzare le corsie dell'A11 che era stato superato nel precedente masterplan con la riconnessione del canale al sottopasso esistente. Ci sono poi i pareri scontati dei comuni di Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino e Prato che ribadiscono la totale contrarietà al progetto, reiterando il solito rifiuto preventivo per contenuti e spiegazioni del piano, ignorati o non creduti, come fin dall'inizio delle procedure del precedente masterplan.

Al tutto sarà ridata risposta nell'ambito del SAI (Studio Ambientale Integrato) ma di certo, nel complesso, dalla lettura di questi pareri e più in generale dalla scorsa di tutto il materiale fin qui rielaborato, si conferma tutto lo sconcerto degli ultimi anni di fronte alla procedure surreali che si stavano delineando, con la riproposizione degli stessi copioni su questioni già trattate e valutate in ogni modo possibile e immaginabile. Sconcerto che resterà, per il tempo e le risorse che ha assorbito, anche se tutto questo dovesse essere davvero superato entro il 2024.

Ottobre - Dicembre 2023 Aeroporto / 3

-Ri-Procedura (preliminare) in corso

so), SAPI parte 2 con il RAP (Rapporto Ambientale Preliminare), il SAPI parte 3 con lo SPA (Studio Preliminare Ambientale), SAPI parte 4 con il piano di lavoro per la redazione del SAI (Studio Ambientale Integrato che sarà base documentale per la VIA-VAS integrata) e supportati dallo Studio di incidenza ambientale-Fase di screening e da elaborati e allegati di quadro conoscitivo.

Seconda fase (VIA-VAS)

Dopo questa fase preliminare, in corso al momento della chiusura di questo notiziario e che dovrà concludersi con un parere della CTVA (Commissione Tecnica Valutazioni Ambientali) del MASE, dovrà essere quindi elaborato il citato SAI (Studio Ambientale Integrato), in base alle risultanze della consultazione preliminare e del parere della CTVA, con la documentazione per la seconda fase della valutazione integrata VIA-VAS e che sarà articolato in 4 Quadri (Quadro Strategi-

co di formazione della revisione progettuale, Quadro programmatico, Quadro progettuale, Quadro ambientale).

Documentazione che sarà inviata con relativa nuova istanza di avvio procedura al MASE, che procederà alla verifica delle documentazioni (entro 8 giorni, più eventuali 15 giorni per perfezionamenti e 8 giorni per relative nuove verifiche), pubblicazione delle documentazioni sul sito del MASE con avvio del periodo di osservazioni (30 giorni), controdeduzioni alle osservazioni (8 giorni), eventuali richieste di integrazioni (10 giorni), trasmissioni delle integrazioni (20 giorni, prorogabili a 120), pubblicazione delle integrazioni per relative osservazioni (15 giorni), valutazione complessiva da parte della CTVA che emanerà il parere conclusivo col quadro prescrittivo (30 giorni) e quindi il provvedimento finale (questa volta provvedimento unico VIA-VAS) a firma dei due ministeri dell'Ambiente e della Cultura (30 giorni), con una tempistica complessiva oscillante tra i 6 ed i 9 mesi. Ed a questo punto saremo ritornati alla casella che era stata raggiunta nel dicembre 2017 (con il primo Decreto VIA del precedente masterplan).

Conformità urbanistica

Emanato il decreto ambientale VIA-VAS, seguirà l'attivazione della procedura autorizzativa di accertamento della conformità urbanistica presso il Ministero delle Infrastrutture, con la convocazione e svolgimento della Conferenza dei Servizi con il ricoinvolgimento degli enti statali e locali interessati e che, una volta conclusa, ci riporterà alla casella del febbraio 2019. Quindi sarà emanato il decreto definitivo del Ministero delle Infrastrutture sull'intesa Stato-Regione e saremo quindi così ritornati (entro il 2024?) alla casella più avanzata nel percorso verso la nuova pista che era stata raggiunta nell'aprile 2019 e saremo, si spera, di nuovo in vista dei cantieri.

CITTADINI!

Un aeroporto moderno ed efficiente per Firenze, Prato e tutta la Toscana orientale, è indispensabile e indilazionabile.

Oggi, nessuna città può vivere di industrie, commerci e turismo se sprovvista di efficaci collegamenti aerei.

L'aeroporto di Peretola è ormai inadeguato anche per il terzo livello.

Deve essere urgentemente aggiornato con una nuova pista.

L'aereo non è un privilegio ma l'indispensabile mezzo per collegamenti rapidi.

Senza di esso oggi non si lavora. Senza aeroporto oggi non si sopravvive economicamente. I 100.000 passeggeri transitati in un anno da Peretola lo dimostrano.

L'artigianato, il commercio, l'industria, il turismo; lavoratori e imprenditori, cittadini tutti rifiutano l'attuale condizione di inferiorità derivante da un aeroporto incompleto e

vogliono a Peretola un efficiente e valido aeroporto con nuova pista, attrezzature, impianti degni di Firenze e Prato per dare ossigeno all'economia.

Sono più di trenta anni che la città e la provincia attendono: amministratori e politici non devono perdere altro tempo!!

TROGRAFIA-LITOGRAFIA SLANCANI - FIRENC VIA DEI BARDHAL, 34 8 - TELEFONO 35 RG. A cura del Comitato per l'Aeroporto di Firenze - Prato

Cittadini... 35 anni fa

Nel 1988 per le strade di Firenze questo manifesto esprimeva la richiesta e il sostegno per la nuova pista "parallela" all'autostrada A11 (anche allora nella versione 12/30) e per uno scalo efficiente per l'area metropolitana fiorentina e la Toscana orientale che accomunava cittadini, imprese e realtà fiorentine e pratesi rappresentate nel Comitato per l'Aeroporto di Firenze-Prato, attivo tra il 1982 ed il 1994, creato dall'ingegner Giorgio Bonsi, pilota ed ingegnere aeronautico, che già 40 anni prima, nel 1949, aveva proposto al sindaco di Firenze Mario Fabiani un'ipotesi di pista "parallela all'autostrada" di 2.150 metri, adeguata ai velivoli plurimotori ad elica che allora stavano per entrare in servizio.



Anno 27 - Numero 4 N° progressivo 105 - Ottobre-Dicembre 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

4 / Aeroporto Ottobre - Dicembre 2023