

MOVIMENTO DI LOTTA PER LA SALUTE ONLUS



**Medicina  
Democratica**

Via dei Carracci, 2 - Tel. 02 4984678 - 20149 MILANO

[www.medicinademocratica.org](http://www.medicinademocratica.org)

[segreteria@medicinademocratica.org](mailto:segreteria@medicinademocratica.org)

21.06.2024

Al Ministero dell'Ambiente  
E della Sicurezza Energetica  
va@pec.mite.gov.it .

**Oggetto : istanza per l'avvio della Fase di consultazione VAS ai sensi dell'art.13 comma 5 e art.14 e procedimento di VIA ai sensi dell'art.23 del D.Lgs. 152/2006, così come previsto per il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale integrata dalla Valutazione Ambientale Strategica ai sensi dell'art.6 comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006 per la "Project Review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 dell'aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze.**

Le note che seguono costituiscono osservazioni nell'ambito delle procedure di cui all'oggetto, formulate a nome e per conto di Medicina Democratica E.T.S. Nazionale tenendo conto della documentazione presentata ed in particolare del quadro progettuale e delle alternative.

Per le motivazioni che verranno presentate ci si limiterà ad alcuni aspetti di carattere generale riferite all'approccio con cui viene presentato il progetto e le soluzioni progettuali.

La procedura viene riferita ad un contesto "obbligato" e non discutibile ove si possono prendere in considerazione esclusivamente varianti ma non l'insieme dell'opera e i suoi obiettivi.

*Come noto, il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) rappresenta attualmente in Italia l'unico strumento di previsione, pianificazione, programmazione e definizione progettuale degli interventi di sviluppo riferiti ad un qualsivoglia scalo aeroportuale di proprietà dello Stato, riconosciuto dalla normativa vigente in materia, propedeutico alla realizzazione degli interventi all'interno del relativo sedime aeroportuale (esistente ovvero in ampliamento).*

*La redazione del PSA costituisce, inoltre, per la Società di gestione aeroportuale (nella fattispecie, Toscana Aeroporti) un obbligo insito nell'atto convenzionale attraverso il quale lo Stato, per il tramite di ENAC, ha affidato a detto soggetto la gestione totale dell'aeroporto (la proprietà dell'aeroporto resta, comunque, in capo allo Stato, e il sedime aeroportuale afferisce al Demanio Statale – Settore aereo). In particolare, il PSA diviene lo strumento attraverso il quale, da un lato, ENAC attua il proprio compito di garantire lo sviluppo del settore del trasporto aereo nel rispetto dei livelli di sicurezza stabiliti dalle norme internazionali che regolamentano il settore e, dall'altro, la Società di gestione ottempera ai propri obblighi concessionari in attuazione del programma generale di intervento posto alla base dell'atto di concessione della gestione totale dell'aeroporto. In tal senso, il PSA diviene lo strumento tecnico con il quale si progetta e si gestisce un aeroporto, nonché il mezzo con il quale si regola la concessione che ENAC affida alla Società di gestione.*

Quindi, propedeutico alla proposta progettuale riferita al sedime aeroportuale e alle infrastrutture connesse da modificare e/o realizzare vi è quello che prima viene definito “sviluppo” e poi esplicitamente crescita quantitativa del traffico aeroportuale primariamente riferito a quello dei passeggeri rispetto al “polo turistico” di Firenze e aree limitrofe.

*In particolare, lo Scenario 2027 definisce la configurazione del sedime aeroportuale e, più in generale, del territorio ad esso circostante, al momento di entrata in esercizio dei due principali interventi previsti dalla revisione progettuale del Masterplan, identificati nella nuova pista di volo e nel nuovo terminal passeggeri (in puntuale recepimento di quanto indicato dalla Tabella III.5.4 dell'Allegato Infrastrutture al DEF2022 che, infatti, all'identificativo n.3 riporta l'intervento “Sviluppo aeroportuale di Firenze airside and landside”, fornendone la seguente descrizione: “Nuova pista di volo con giacitura alternativa a quella attuale capace di superare i limiti operativi attuali e di migliorare le performance ambientali. Nuovo terminal passeggeri”). (...)*

*... la programmazione temporale degli interventi viene prevista in modo da risultare, nel tempo, coerente rispetto alla progressione dei volumi di traffico aereo e alla necessità di dotare l'infrastruttura di adeguati spazi, equipaggiamenti e strutture atti a garantire buoni livelli di servizio ai passeggeri e agli utenti.*

Non solo, ma il proponente ha ben presente che rendere l'infrastruttura più “capiente” la fa divenire più attrattiva :

*Sulla base delle previsioni di traffico, inoltre, risulta evidente che l'entrata in esercizio della nuova infrastruttura di volo avrà un contestuale effetto “volano” in termini di attrattività, rendendo di fatto più accessibile alla rete del trasporto aereo lo scalo fiorentino e, conseguentemente, la città di Firenze e l'intera Regione. Al fine di poter disporre, per tale periodo, di adeguati spazi e livelli di servizio ai passeggeri, in modo da poter adeguatamente gestire anche i contributi addizionali di traffico rispetto allo stato attuale, si prevede la contestuale realizzazione del nuovo Terminal passeggeri giacché quello esistente risulta già oggi insufficiente a garantire i minimi livelli di servizio, ancor più a seguito dell'emergenza pandemica e delle rinnovate abitudini comportamentali del passeggero all'interno dell'aerostazione.*

Quindi il progetto non può limitarsi a una “ristrutturazione” per traslazione della pista di atterraggio ma determina un effetto ulteriormente espansivo oltre il dato dell'incremento del numero di aeromobili “gestibili” dall'impianto. Effetto che viene però quasi subito indicato come ridotto.

***A seguito dell'entrata in esercizio delle nuove opere e dei conseguenti benefici ambientali, sociali ed economici, le previsioni di traffico stimano un progressivo (ma contenuto) incremento annuo dei livelli di traffico, con correlati (limitati) incrementi dei movimenti aerei e dei passeggeri trasportati.***

Qui si incontra, a nostro avviso, il vero “scoglio”. Contrariamente a quanto dichiarato nel passaggio appena riportato, in particolare nel quadro progettuale ove si continua a rimandare alle decisioni ministeriali e al riferimento temporale del 2035 ai fini del traffico da garantire presso l'aeroporto, solo a p. 123 del quadro progettuale si parla chiaramente di quale traffico, inizialmente indicato come “un progressivo (ma contenuto) incremento annuo dei livelli di traffico, con correlati (limitati) incrementi dei movimenti aerei e dei passeggeri trasportati.”

Più avanti si precisa tale indicazione affermando di voler “Fare dell'aeroporto di Firenze un'infrastruttura affidabile, efficiente e in grado di assorbire con continuità operativa la prevista domanda di traffico aereo (scenario 2035: 5,8 milioni di passeggeri)” a fronte dei 3.077.920 passeggeri del 2023 e di quelli massimi che si ritengono gestibili dalle strutture esistenti, senza alcuna modifica, pari a 3.400.000 passeggeri/anno.

**Un dato che dovrebbe campeggiare a grandi lettere ed essere ricordato esplicitamente anziché rimandare allo scenario 2035 : il raddoppio sostanziale dei passeggeri nei prossimi 10 anni.**

Anche nel documento di sintesi questo dato viene presentato ma non immediatamente (a p. 53) e richiamato una volta sola nel testo (di 277 pagine).

Sembra che si dia per “metabolizzato” tale dato e sia dato per acquisito come unico riferimento progettuale (provenendo dal Ministero) ma se fosse così andrebbe approfondito quale è la funzione della VIA e della VAS : se discorrere su questioni correlate (come infatti si sviluppa quasi tutta la documentazione) per definire qualche “particolare” effetto di tale scelta a priori e indiscutibile oppure valutare se l’impatto dell’opera è effettivamente compatibile oppure no ovvero se l’opera va modificata.

La presentazione, nello SIA, viene indirizzata sul *“fornire le linee guida del futuro sviluppo dell’aeroporto e di declinarle a livello progettuale, in modo che detto sviluppo risulti tale da soddisfare la domanda di trasporto in misura finanziariamente sostenibile e, al tempo stesso, da coniugare le problematiche aeronautiche ed operative con quelle ambientali e socio-economiche che esistono in una comunità.”*

L’obiettivo quindi è come far quadrare il cerchio, o mostrare che è possibile una quadratura, soprattutto tra la sottrazione di aree oggi libere e aventi comunque un ruolo ambientale che viene prima ridefinito al ribasso. “rurale” alla loro perdita definitiva (*“La nuova pista di volo, infatti, interesserà una porzione di territorio che, seppur a prevalente uso e destinazione rurale, risulta tuttavia interessata dalla presenza di elementi naturali, semi-naturali e/o artificiali interferenti con la prevista dislocazione e giacitura dell’infrastruttura”*).

La quadratura avviene tramite la proposta di una serie di compensazioni costituite principalmente dalla traslazione di habitat esistenti (come il lago Peretola) e il miglioramento qualitativo delle aree in particolare del “corridoio est” della Piana .

*Ovviamente la nuova giacitura della pista richiede opportune ed adeguate azioni di inserimento territoriale, volte non solo al superamento delle interferenze sussistenti tra la nuova opera ed il contesto naturalistico viabilistico ed idrografico della porzione di Piana interessata, ma anche alla propedeutica attuazione delle previste azioni/opere di mitigazione e compensazione paesaggistica, ecologica ed ambientale*

In sostanza il proponente si candida a realizzare anche opere di valorizzazione e miglioramento degli habitat della “Piana” che gli enti preposti non hanno ad oggi realizzato e neppure messo in progetto. La proposta risolverebbe in un colpo solo le esigenze trasportistiche (non discutibili secondo i proponenti) e quelle urbanistico-ambientali di contorno.

A tale proposito il documento progettuale introduce la proposta nell’ambito di quella che viene presentata come una VAS con un esercizio retorico alquanto fine e suggestivo : *L’obiettivo generale di riconciliazione ambientale dell’esistente infrastruttura aeroportuale trova una parte fondamentale della propria declinazione nelle modalità attraverso le quali il nuovo scalo si prefigge di dialogare col contesto territoriale ed infrastrutturale entro il quale si pone.*

*Un contesto che la revisione progettuale non assume a quinta scenica davanti alla quale calare l’azione delle opere di Masterplan, ma un contesto attivo e fortemente interagente con le opere di Masterplan, dal quale esse stesse prendono forma e si sostanziano, grazie al quale ogni opera trova la propria valorizzazione e col quale tutte sinergicamente dialogano funzionalmente*

Risulta palese però che il messaggio (e l’approccio) sotteso a questa indicazione e che viene reso concreto dalle proposte progettuali “ambientali” è che tutto può essere compensato (e/o mitigato) e quindi reso “compatibile”. Il risultato finale è un territorio che viene reso compatibile ai fini dell’opera e non viceversa. Più precisamente non vengono messi in risalto i limiti intrinseci del territorio (land use) rispetto alla “invasione” che rappresenta una opera, tanto più delle dimensioni

di quella proposta. Si sposta il “gioco” sulla “trasformazione” del territorio (land side) in funzione dell’opera, occultando le criticità ambientali “a priori” da un lato con esigenze “superiori” (lo “sviluppo” aeronautico nazionale e locale).

Non è, o non dovrebbe essere questo, il compito di una procedura di VIA, piuttosto quello di porre all’attenzione delle autorità preposto come della popolazione esposta agli effetti dell’opera, informazioni atte a individuare, in primis, le criticità della proposta progettuale nonché ben definire e mettere a disposizione le alternative.

Ulteriore elemento di suggestione del proponente, oltre a quello di proporsi come risolutore dell’inadeguato intervento pubblico di valorizzazione ambientale della “Piana” è il “superamento delle attuali e diffuse condizioni di disturbo acustico arrecato alla popolazione residente e generato dall’esercizio aeroportuale detta e delinea i livelli di priorità nell’attuazione degli interventi che, pertanto, vedono nella realizzazione della nuova pista di volo la prima significativa azione di trasformazione.

*Ovviamente la nuova giacitura della pista richiede opportune ed adeguate azioni di inserimento territoriale, volte non solo al superamento delle interferenze sussistenti tra la nuova opera ed il contesto naturalistico viabilistico ed idrografico della porzione di Piana interessata, ma anche alla propedeutica attuazione delle previste azioni/opere di mitigazione e compensazione paesaggistica, ecologica ed ambientale.*

*È apparso, infatti, evidente come il perseguimento della sostenibilità ambientale e sociale dell’infrastruttura non possa che passare attraverso un diverso esercizio aeronautico, caratterizzato da nuove procedure di decollo e atterraggio, non impattanti su ambiti urbani densamente popolati (quali sono, invece, quelli attualmente sorvolati dagli aeromobili), giacché ogni eventuale differente intervento risulterebbe non idoneo e risolutivo rispetto agli obiettivi di significativa riduzione (fino all’annullamento) della popolazione esposta al rumore aeroportuale e, al contempo, di adeguato accompagnamento della domanda di traffico e di attuazione del previsto programma di sviluppo e valorizzazione dell’intero Sistema Aeroportuale Toscano.*

Una particolare sottolineatura è quella che il proponente indica come “*Nel corso del Dibattito Pubblico si è ampiamente discusso il tema della mobilità ciclo-pedonale e della necessità di rendere l’aeroporto accessibile a coloro che intendano raggiungerlo a piedi o in bicicletta, in modo da integrare la mobilità dolce nella viabilità dei quartieri in prossimità dello snodo di Peretola. Le argomentazioni addotte sono stata considerate di assoluto interesse e pienamente condivisibili, in quanto idonee a migliorare l’originaria revisione progettuale del Masterplan posta alla base del Dibattito Pubblico, recependo una sentita istanza del territorio che -evidentemente- non era stata prima percepita correttamente. La revisione progettuale del Masterplan prevede, pertanto, la realizzazione di nuovi percorsi ciclabili.*”

Raggiungere un aeroporto da parte di un passeggero a piedi o in bicicletta appare una palese travisamento di una necessità locale finora insoddisfatta di “mobilità dolce” nei pressi dell’aeroporto, anche in questo caso siamo in presenza di una necessità non considerata dagli enti locali e di cui si “appropria” il proponente per “declinarla” come un “ascolto del territorio” e una proposta compensativa di peso insignificante rispetto agli impatti del progetto ma certamente utile per distrarre da questi.

Anche l’enfasi posta al ruolo del campo fotovoltaico da realizzare su parte della pista esistente appare fuori luogo. Se è plausibile che *L’esercizio dell’impianto consentirà di evitare l’emissione annua di 4.978 ton/anno di CO<sub>2</sub>, di 12,8 ton/anno di CH<sub>4</sub>, di 20,4 ton/anno di N<sub>2</sub>O, di 3,7 ton/anno*

di NOx, di 44,9 kg/anno di PM10 anche se non si chiariscono i riferimenti di tali calcoli (in particolare non è chiaro a quali emissioni di metano risparmiate si faccia riferimento) appare infondato la dichiarazione che *“Detta previsione risulta di significativa utilità ed interesse non solo per lo scalo aeroportuale e per il relativo processo di decarbonizzazione, ma anche per l’intera collettività che potrà beneficiarne sotto gli aspetti sociali, ambientali ed economici.”* Sfugge infatti a quale *“processo di decarbonizzazione”* si faccia riferimento in una prospettiva di raddoppio dei passeggeri e quindi un incremento importante di aeromobili con le relative emissioni come pure quale sia il beneficio della collettività di tale impianto che coprirà una parte (non quantificata) dei consumi di energia elettrica delle, più consistente, strutture aeroportuali.

L’estensione e l’entità degli impatti sono raffigurati e immediatamente percepibili dalla evoluzione del sedime aeroportuale come riportato nelle figure contenute nello SIA.



Il proponente ci ricorda infatti che *“Si deve, infatti, considerare che le attuali condizioni al contorno sussistenti in corrispondenza delle aree di trasformazione rendono inevitabile l’obliterazione del lago di Peretola, la trasformazione delle afferenti aree contigue e la sottrazione diretta di habitat di interesse comunitario (non prioritari) interni alla ZSC-ZPS “Stagni della piana fiorentina e pratese”. Corre, pertanto, l’obbligo di integrare e supportare la progettazione tecnico-ingegneristica delle opere infrastrutturali con adeguate misure di mitigazione e compensazione paesaggistica e ambientale, recependo e confermando tutte le indicazioni ... suggerimenti, osservazioni già precedentemente espresse dagli Enti competenti nell’ambito dei formali pareri di competenza resi. In tal senso, la Project Review del Piano di Sviluppo Aeroportuale conferma l’importanza delle seguenti opere:*

- *duna di protezione del Polo Scientifico, comprensiva degli accorgimenti di inserimento paesaggistico per una più efficace percezione del fronte nord del manufatto, richiesti dagli Enti competenti;*
- *intervento di compensazione “Mollaia”;*
- *intervento di compensazione “Santa Croce”;*
- *interventi di compensazione “Prataccio”;*
- *intervento di compensazione “Il Piano di Signa”.*

Non riteniamo che la compensazione faccia la compatibilità di un'opera.

Va anche considerato che, al di là di considerazioni sui differenti livelli di tutela esistenti (in particolare “corridoio ovest” e “corridoio est”) la conformazione del nuovo sedime oltre alla occupazione di ulteriore territorio determina una frammentazione degli habitat che viene confermata negli interventi di compensazione che appaiono rappresentare o traslazioni di habitat esistenti che verranno distrutti o trasformazioni di zone esistenti considerate ognuna di per sé una realtà da considerare a parte più per “accontentare” i diversi ambiti amministrativi rispetto a un obiettivo – ancorchè ricostruttivo – di complessità e interscambio tra le specie tale da determinare un equilibrio non artificioso.



La frammentazione degli interventi appare visualizzabile dalla figura ripresa dallo SIA e trova uno spazio, oltrechè al ruolo “impositivo” sovraordinato (dallo “Stato”) della programmazione aeroportuale, dal mancato coordinamento degli enti locali amministrativamente interessati di definire un percorso di valorizzazione e tutela della “Piana”. Numerosi sono stati gli studi e le proposte relative a singole aree, citate e utilizzate anche dal proponente, ma risulta assente una azione collettiva per un “masterplan della Piana”, azione oggettivamente ostacolata dalla presenza stessa dell’aeroporto e dei vincoli che lo stesso determina anche all’esterno dell’attuale sedime.

L’elenco delle opere ambientali (di rinaturalizzazione, per semplificare) proposte manca, in altri termini, una chiara visione “strategica” rispetto a quella, strettamente legata alla logica “impositiva” sottesa al Master Plan, che si preoccupa principalmente di “sommare” singoli interventi, ognuno con una sua ragione (ricostruttiva in altro sito di quanto verrà distrutto o di riqualificazione di siti esistenti) ma per dare un valore quantitativo alle compensazioni che a loro volta ridurrebbero (in alcuni casi secondo il proponente, migliorerebbero) gli impatti.

*Il previsto intervento di creazione di una nuova vasta zona umida avrà, quindi, valore di opera di compensazione e di ricollocazione del lago di Peretola. In particolare, attraverso quest'opera si potranno ricreare i vari tipi di zone umide presenti nelle immediate vicinanze dell'attuale aeroporto, compendiandoli in un grande, unitario ed organico intervento, la cui superficie risulta maggiore della somma delle superfici originarie che andranno perdute*

Il giudizio nei confronti delle istituzioni locali appare in controluce in questo passaggio dello SIA che comunque indica come il destino dell'aeroporto e dell'area limitrofa (incluse quelle con tutele ambientali) devono “marciare” (trasformarsi) assieme.

*La previsione territoriale di ampliamento dello scalo aeroportuale, così come originariamente definita dalla Regione Toscana unitamente al progetto di parco agricolo della piana, in seno all'Integrazione al PIT approvata nel luglio 2014, definiva uno specifico areale di espansione aeroportuale (ambito di salvaguardia B, formalmente decaduto a seguito di sentenza TAR) che il Consiglio Regionale aveva allora ritenuta, per forma, localizzazione ed estensione, adeguato a garantire la piena e funzionale co-esistenza dei due programmi di trasformazione territoriale, nell'ambito di una sinergia tale da coniugare le esigenze di miglioramento e ottimizzazione dello scalo aeroportuale con quelle di concreta attuazione del progetto territoriale, per troppi anni rimasto disatteso e relegato a soli atti di indirizzo.*

Se la VIA viene ridotta alla revisione/conferma di compensazioni sostitutive degli interventi che, da anni, le istituzioni avrebbero dovuto compiere per la piena rinaturalizzazione dell'area della Piana, la VAS risulta avere un ruolo di comparsa analogo : *“In esito al procedimento di accertamento della conformità urbanistica e attraverso la successiva finale approvazione di ENAC, la Project Review del Piano di Sviluppo Aeroportuale avrà effetto di Variare ex-lege gli strumenti della pianificazione territoriale, urbanistica e le destinazioni d'uso delle porzioni di territorio attualmente poste al di fuori dell'esistente sedime aeroportuale e oggetto di previsione progettuale di Masterplan. “*

Il tutto ovviamente in nome del bene del Paese intero: *“Si tratta, d'altro canto, di formali interlocuzioni con Istituzioni, Amministrazioni ed Enti di livello statale, regionale e locale, riferite a previsioni di trasformazione di un'infrastruttura di interesse nazionale, proprietà dello Stato e a servizio del Paese, funzionale allo sviluppo e al miglioramento del Sistema Nazionale dei Trasporti.”*

Quindi in un rapporto con le istituzioni locali, che esclude le popolazioni esposte, queste ultime già coinvolte : *“oggetto di processo di dibattito pubblico, espletato ai sensi dell'allora vigente articolo 22 del D. Lgs n.50/2016 e del D.P.C.M. n. 76/2018. Il processo si è formalmente concluso nel febbraio 2023.”*

Il proponente invoca la L. 11.09.2020 n. 120 di semplificazione delle procedure di VIA e VAS che include la integrazione tra VIA e VAS nel caso specifico dei piani di sviluppo aeroportuale. Questa integrazione tra i due procedimenti non può, a nostro avviso, mettere da parte quella che è la funzione principale di una VAS che parte dal confronto con gli strumenti di pianificazione (tutti !) connessi con il “piano” in esame ma che costituisce un processo che entra nel merito anche del piano (aeroportuale nel nostro caso) stesso e interagisce con lo stesso fino a proporre modifiche.

Con tali premesse la dichiarazione che *“L'obiettivo generale di riconciliazione ambientale dell'esistente infrastruttura aeroportuale trova una parte fondamentale della propria declinazione nelle modalità attraverso le quali il nuovo scalo si prefigge di dialogare col contesto territoriale ed*

*infrastrutturale entro il quale si pone” si conferma come un artificio retorico ove il “dialogo” si fonda su un progetto comunque da realizzare e con le dimensioni predefinite.*

Per quanto sopra detto, sia con riferimento al contenuto del progetto, dell’aggiuntivo consumo di suolo e di distruzione di habitat – ancorchè ricostruiti altrove – e del rapporto “impositivo” (ma comunque soggetto a VAS) con la pianificazione territoriale, risulta determinante quanto il proponente (come pure gli altri soggetti chiamati a partecipare alla procedura, popolazione inclusa) riporta in merito alle alternative.

Il documento dedicato alle alternative è ampio anche se ampoloso : *“Con l’intento di rendere la trattazione quanto più possibile integrata tra le valutazioni strategiche proprie della VAS e le valutazioni più tipicamente tecnico-progettuali caratteristiche della VIA, le analisi prenderanno anzitutto in considerazione l’elemento comune di partenza per le due diverse argomentazioni, rappresentato dallo scenario alternativo di non intervento; solo dopo averne verificato l’eventuale inopportunità, infatti, può divenire ragionevole argomentare in merito alle possibili e diverse strategie di intervento, riferite sia alla specifica infrastruttura, sia all’intero sistema aeroportuale nazionale, con particolare riferimento alle Reti Territoriali aeroportuali più pertinenti e potenzialmente interessate.”*

Infatti tale alternativa *“non risulta, d’altronde, praticabile a meno di eventuali interventi di tipo e di livello normativo, peraltro mai ipotizzati per lo scalo fiorentino. In tal senso, detto scenario che mira a tradurre letteralmente una delle possibili interpretazioni dell’alternativa zero può ritenersi privo del requisito di fattibilità.” ... “In generale, quindi, lo scenario di “non intervento” così declinato risulta globalmente non coerente con le opportunità e le finalità di miglioramento operativo e ambientale dello scalo, indicate dal Piano Nazionale degli Aeroporti e dagli Allegati Infrastrutture ai vari DEF susseguitisi negli ultimi anni. Il mantenimento di tutti i punti di fragilità operativa, ambientale e infrastrutturale non rappresenta, infatti, obiettivo coerente con la pianificazione sovraordinata di settore e con gli obiettivi di progetto.*

Prima di prendere in considerazione alternative tecnologiche in sito vengono scartate quelle che comprendono la redistribuzione del traffico previsto su diversi scali (Pisa/Bologna) : *“L’esercizio di teorico indirizzamento dei passeggeri in-coming che intendono, e ancor di più intenderanno al 2035, raggiungere l’aeroporto di Firenze, la città di Firenze e la Toscana verso altri aeroporti, quali Pisa, Bologna oppure quelli minori di Parma, Forlì, Rimini, ma anche Perugia, Ancona, ecc. si scontra con logiche di trasporto, di mercato e di turismo che non consentono di gestire i passeggeri alla stregua di colli postali.”*

Abbiamo già ricordato in quale modo compare il dato di “taglia” aeroportuale, 5,8 milioni di passeggeri al 2035 quasi fosse un inciso secondario e il documento sulle alternative, dopo aver scartato l’alternativa zero perché ovviamente non permette di raggiungere un tale valore e aver scartato quelle “redistributive” in quanto non idonee alle caratteristiche principalmente di carattere turistico del traffico, allarga lo sguardo in modo economico : *“Ciononostante, sono state prese in esame 14 diverse soluzioni alternative e, per ciascuna di esse, se ne sono valutati gli elementi di forza e di debolezza.”*

Alternative già considerate nel Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali, predisposto col supporto specialistico delle Società Arthur D. Little e ARUP ed approfondite nei documenti in esame perlomeno quattro di esse, con una avvertenza del proponente : **“Pare, anzitutto, opportuno evidenziare che le alternative selezionate non risultano tra loro equivalenti e correttamente confrontabili, in quanto non tutte risultano in grado di soddisfare gli obiettivi di progetto.**



*In tal senso, l'analisi comparativa potrebbe risultare fuorviante in quanto potenzialmente volta ad attribuire minori fattori di impatto, e quindi minori penalizzazioni, a soluzioni di minor sviluppo lineare di pista (si pensi, ad esempio, alla solo conseguente minor occupazione di suolo), tuttavia non adatte al raggiungimento delle destinazioni che definiscono il futuro posizionamento di progetto dello scalo aeroportuale all'interno della rete internazionale di collegamento, o all'operatività di aeromobili di nuova generazione coerenti con la prevista flotta di progetto (fleet mix di progetto).*

Indirettamente il proponente afferma che le alternative ci sono ma non garantiscono il raggiungimento dell'obiettivo al 2035 di 5,8 milioni di passeggeri. Ma le alternative, in uno studio di VIA, non hanno esclusivamente lo scopo di modificare degli aspetti progettuali tenendo comunque fermo il risultato finale. In una procedura di VIA servono proprio per sottoporre anche l'obiettivo dichiarato a un esame serrato dal quale potrebbe scaturire una modifica del risultato finale (così come dalla VAS potrebbe emergere una diversa "declinazione" con la pianificazione territoriale).

**Pertanto, se l'approccio del proponente, è quello di alternative "a somma zero" rispetto all'obiettivo progettuale; sarà compito degli enti che partecipano al procedimento sottoporre ad esame approfondito, in primo luogo, le alternative stesse comprendendo anche una revisione dell'obiettivo finale (i 5,8 milioni di passeggeri/anno) in quanto anche ENAC; il Ministero dei Trasporti e/o il Governo sono anch'essi parte della procedura di VIA e non esistono progetti "a prescindere" dalla VIA se non snaturando il senso stesso della procedura di VIA.**

Tra le alternative considerate dovrà comunque esservi anche quelle che non pongono l'obiettivo di 5,8 milioni di passeggeri/anno come un dato immodificabile o irrinunciabile.

Da ultimo, sempre in via generale, si ritiene che la documentazione di VIA-VAS debba necessariamente e puntualmente rispondere ai rilievi che hanno determinato la sentenza, negativa per il proponente, del TAR del 27.05.2019, confermato dal Consiglio di Stato, relativo al decreto di compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente del n. 377 del 28 dicembre 2017 verificando punto punto la rispondenza tra soluzioni progettuali e le indicazioni del giudice amministrativo.

**Per i motivi sopra descritti si richiede di respingere la richiesta autorizzativa e, allo stato della documentazione ovvero dell'approccio alla procedura di VIA e di VAS di esprimere una valutazione negativa in merito alla compatibilità ambientale del progetto, in subordine di procedere alla richiesta di integrazioni rispetto ai punti qui segnalati con nuovo deposito della documentazione quale modifiche sostanziali rispetto a quella disponibile e quindi un ulteriore apertura dei termini per la presentazione di osservazioni da parte del pubblico.**

Con riserva di presentare ulteriori valutazioni a seguito dei successivi passaggi procedurali e nuove documentazioni che potranno essere presentate dal proponente.

Per ogni comunicazione in merito alle presenti note si richiede l'invio alla seguente mail :  
medicina.democratica.onlus@pec.it

Per Medicina Democratica – Movimento di Lotta per la Salute ETS  
Via dei Carracci 2 – Milano

Marco Caldiroli - firmato digitalmente