

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il Sottoscritto Tiziano Carducci, presidente FIAB Firenze Ciclabile APS

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
- Progetto, sotto indicato

(Barrare la casella di interesse)

ID: 9900 Aeroporto di Firenze. Project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035

*(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA e **obbligatoriamente il codice identificativo ID: xxxx del procedimento**)*

N.B.: eventuali file allegati al presente modulo devono essere unicamente in formato PDF e NON dovranno essere compressi (es. ZIP, RAR) e NON dovranno superare la dimensione di 30 MB. Diversamente NON potranno essere pubblicati.

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro (*specificare*) Viabilità

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)

- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (*specificare*) _____

La rotazione della pista dell'aeroporto di Firenze ha fra le sue conseguenze la interruzione di via dell'Osmannoro e della pista ciclabile lungo la direttrice di Via Dei Giunchi e il sovrappasso dell'Autostrada A11 tra Sesto Fiorentino e il Polo Scientifico, verso il centro di Firenze attraverso le Cascine e verso Campi Bisenzio. Questa ultima costituisce l'unico e più importante collegamento ciclabile tra i 3 centri urbani.

Le soluzioni indicate nella procedura per ricollegare queste importanti vie di comunicazione comportano allungamenti di percorso sostanziali, che obbligano nel caso dei mezzi a motore ad un maggiore uso di energia o carburante con le ovvie conseguenze ambientali provocate dalle maggiori emissioni dirette e indirette di inquinanti e polveri sottili. Il nuovo tracciato è lungo circa 1300 m. rispetto agli 800 originari.

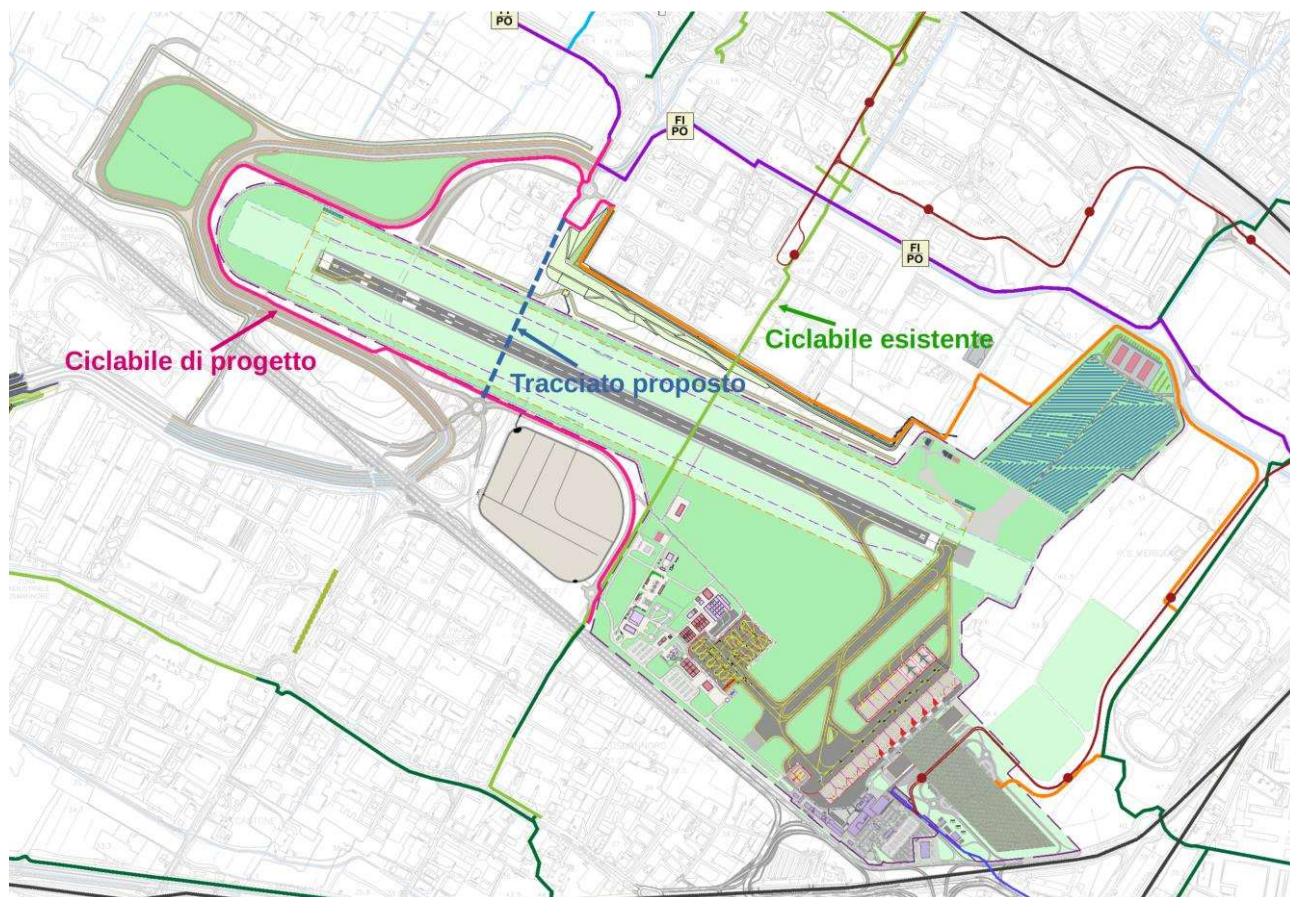
Nel caso della mobilità ciclabile, la situazione è molto peggiore in quanto il percorso alternativo previsto è lungo circa 4200 m, contro i 1300 m di quello attuale, una distanza addirittura incompatibile con un utilizzo di questi mezzi a impatto nullo sull'ambiente che ne scoraggerà l'uso per gli spostamenti casa-lavoro nelle direttrici interessate. Ciò contribuirà pertanto all'aumento ulteriore dell'inquinamento ambientale, contro tutte le buone pratiche indicate verso l'incentivazione di modalità di spostamenti sostenibili.

Il collegamento ciclabile permette di raggiungere in meno di 30 minuti dai lungarni di Firenze il campus universitario e l'Area di ricerca CNR del Polo Scientifico e da qui, attraverso una rete di percorsi già esistenti, tra cui la Superciclabile Firenze-Prato in avanzato stato di realizzazione, il centro di Sesto Fiorentino, la parte Nord-Ovest di Firenze, Prato. Da notare nelle aree servite anche la presenza delle stazioni ferroviarie di Firenze Rifredi, Castello e Zambra, ulteriori centri di intermodalità da sviluppare per ridurre ulteriormente il traffico su strada.

Pur apprezzando la creazione dell'asse ciclabile sul lato Est che darebbe finalmente un accesso sicuro alla struttura aeroportuale anche in bicicletta, come abbiamo suggerito in osservazioni presentate per le precedenti versioni del progetto, rimaniamo determinati a chiedere la modifica del progetto come indicato nella pianta seguente, ricavata elaborando il documento FLR-MPL-PSA-GEN3-016-RC-PL_Ret Cic SistMob.

In pratica proponiamo di rendere più rettilineo il sottoattraversamento automobilistico, affiancando ad esso percorsi ciclabili e pedonali in sede propria in posizione rialzata rispetto alla carreggiata per i mezzi a motore.

Un esempio, seppure più corto, di realizzazioni di questo tipo, è stato realizzato nel sottoattraversamento ferroviario in via Mariti a Firenze. Questo tipo di realizzazione permetterebbe di ridurre i dislivelli di raccordo da affrontare per ciclisti e pedoni, oltre ad aumentare la distanza fra traffico motorizzato e pedoni e ciclisti, senza peraltro la necessità di modificare in modo sostanziale il progetto, a parte la larghezza totale della struttura, rispetto alla soluzione per il solo traffico automobilistico. Ovviamente, data la lunghezza del sottopassaggio, sarebbero necessarie adeguate misure per migliorare la sicurezza e anche il senso di protezione di chi utilizza tale percorso.



Questo percorso sarebbe lungo circa 2500 m rispetto al tracciato previsto attualmente (e comunque più lungo di quello attuale di circa 1200 m per i soli ciclisti) e darebbe qualche possibilità di mantenere fruibile questo asse di trasferimento, altrimenti destinato ad essere di fatto interrotto per la lunghezza eccessiva del periplo attorno all'aeroporto, contro cui ci eravamo già espressi in precedenza.

La fattibilità di sotto-atteveramento di questo tipo è ovviamente da valutare anche nel caso del percorso automobilistico del progetto attuale, pur rimanendo in questo caso l'osservazione che il percorso si allungherebbe in modo eccessivo per i ciclisti, seppure più corto della soluzione di superficie ora indicata nel piano di sviluppo.

Concludiamo sottolineando che, qualunque sarà l'opzione adottata, almeno il collegamento ciclistico alternativo orientale dovrà essere aperto alla circolazione prima che gli attuali percorsi vengano chiusi per l'apertura dei cantieri aeroportuali.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.