



Firenze, 22 maggio 2015

Spett.le
Ministero dell'Ambiente
e della tutela del territorio e del mare
pec: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

(C.A. Responsabile del Procedimento:
Dott. Antonio Venditti)

Aeroporto di Firenze "Amerigo Vespucci" - Master Plan aeroportuale 2014-2019
Proponente: ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
Valutazione di impatto ambientale



OSSERVAZIONI
ex art. 24, comma 4, D. Lgs. n. 152/2006

La scrivente **Aquila Energie S.p.a.**, con sede in Firenze, Piazza Vittorio Veneto n. 1, in persona del legale rappresentante *pro-tempore*, Dott. Marco Cecchi, iscrizione al registro delle Imprese di Firenze, partita IVA e codice fiscale n. 03033790480,

presa visione

del progetto denominato "Aeroporto di Firenze - Master Plan aeroportuale 2014-2019" proposto da Enac con istanza per l'avvio della procedura di impatto ambientale presentata in data 24.3.2015 e pubblicato sul sito web del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare,

premesse

- che la scrivente Società dispone dell'impianto di distribuzione carburanti sito in Via dell'Osmannoro a Sesto Fiorentino (FI), in direzione uscita da Sesto Fiorentino, sul terreno meglio rappresentato al Catasto Terreni di detto Comune al foglio di mappa 48, particelle 473 e 474, ed è titolare della relativa autorizzazione unica, rilasciata dallo SUAP del medesimo Comune, abilitante all'esercizio di detta attività;
- che il terreno su cui insiste detto impianto di distribuzione carburanti appare interessato dal progetto in oggetto, come risulta dai relativi elaborati, in quanto interno all'area di intervento su cui sorgerà il nuovo aeroporto o comunque immediatamente limitrofo ad essa;

tutto ciò visto e premesso, formula le seguenti

OSSERVAZIONI

1. Il Master Plan in oggetto prevede, tra l'altro, la modifica della viabilità ordinaria intorno allo scalo aeroportuale e, in particolare, per quanto di interesse della scrivente Società, la modifica dello svincolo autostradale di Sesto Fiorentino e della viabilità che conduce a Sesto Fiorentino.



Attualmente, infatti, via dell'Osmannoro, lungo la quale si trova l'impianto della scrivente Società, consente di collegare Sesto Fiorentino e l'Osmannoro al raccordo autostradale A11, garantendo altresì il collegamento tra lo stesso centro abitato di Sesto Fiorentino e la zona a sud/est dell'autostrada.

Nello scenario ipotizzato nel Master Plan, viceversa, per effetto del posizionamento parallelo all'Autostrada A11 della nuova pista dell'aeroporto, non solo verrebbe modificato lo svincolo autostradale di Sesto Fiorentino, ma sarebbe altresì prevista l'interruzione dell'attuale tracciato di via dell'Osmannoro, che verrebbe sostituita da una "circonvallazione" che da sud a nord, in direzione ovest, andrebbe ad intercettare e riconnettere i percorsi viari, sull'asse sud-ovest nord-est (Osmannoro- Sesto Fiorentino) tagliati dalla nuova pista.

In particolare, il nuovo assetto viario correrebbe parallelo all'Autostrada A11 per poi procedere lungo il perimetro dell'area aeroportuale interessata dalla nuova pista, girare intorno alla sua estremità e quindi tornare indietro, formando una sorta di U, in direzione del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino (cfr. Quadro di riferimento Programmatico – Relazione, p. 174, e Studio Trasportistico, pp. 5 e 52).

Tale nuovo assetto viario, secondo quanto indicato nello Studio Trasportistico allegato al Master Plan, avrebbe l'effetto di far diminuire il tasso di congestione su via dell'Osmannoro (p. 52), che attualmente costituisce un punto critico della viabilità limitrofa all'aeroporto (p. 49).

2. La soluzione viaria prevista nel Master Plan appare tuttavia assolutamente illogica e fonte di un appesantimento del traffico, contrariamente a quanto ipotizzato dal proponente, che peraltro non pare tenere conto delle ricadute in termini di traffico e inquinamento sulle altre limitrofe.

Il collegamento Sesto Fiorentino - Osmannoro – A11, attualmente garantito da una strada diritta e lineare, finirebbe infatti per essere assicurato da un percorso a forma di U, molto più lungo e contorto, con tutto ciò che ne consegue sotto il profilo del traffico, dei disagi agli abitanti della zona e dell'inquinamento atmosferico ed acustico.

Del resto, già nel Rapporto ex art. 16, comma 3, ed ex art. 20, comma 2, L.R.T. n. 1/2005 sulle attività di informazione, ascolto e comunicazione promosse dal Garante della Comunicazione per il Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana (aggiornamento del 6 giugno 2014), in relazione alle varie ipotesi di qualificazione aeroportuale si afferma che la soluzione progettuale della pista parallela all'Autostrada, comportando appunto la necessità di "spostare" verso ovest il tracciato di via dell'Osmannoro, risulterebbe, sotto il profilo paesaggistico, la soluzione *"più nociva rispetto alla frammentazione dell'area"*, in quanto comporterebbe l'occlusione *"della residua area agricola a sud di Sesto Fiorentino"* (p. 32). Essa, inoltre, risulterebbe la soluzione *"più nociva anche rispetto alle connessioni ecologiche collina – Arno"*, in quanto la nuova area di sedime dell'aeroporto *"costituirebbe una grossa barriera per le connessioni ecologiche di collegamento tra i sistemi collinari e quelli della Piana"* (p. 34).

3. Quanto poi alle interferenze dirette con l'impianto di distribuzione carburanti della scrivente Società, risulta evidente che, laddove il terreno su cui esso insiste attualmente non fosse oggetto di espropriazione (in quanto esterno al perimetro del nuovo aeroporto), ciononostante l'impianto dovrebbe essere dismesso sia per ragioni commerciali, giacché si troverebbe in un tratto di via dell'Osmannoro destinato a rimanere senza sfondo, sia, con ogni probabilità, in ragione della necessità di rispettare i vincoli urbanistici ed edilizi derivanti dalla realizzazione della nuova pista aeroportuale a pochissima distanza.

Il che comporterebbe ingenti danni alla scrivente Società non solo in punto di lucro cessante, ma anche in punto di danno emergente, attesi gli elevati costi che si renderebbero necessari per l'eventuale smantellamento dell'impianto e l'eventuale bonifica del terreno.



Aggiungasi anche che la scrivente società ha dovuto sospendere un oneroso progetto, in fase già avanzata, di potenziamento ed ampliamento dell'impianto con l'aggiunta dell'erogazione del metano e l'installazione dei pannelli fotovoltaici.

Costi e mancati guadagni, di cui, evidentemente dovrebbe in ogni caso prevedere di farsi carico il proponente.

4. Viceversa, tutte le conseguenze negative sopra descritte, sia in punto di impatto ambientale e paesaggistico, sia in punto di impatto sul traffico e sulla viabilità ordinaria della zona, sia in punto di danni all'impianto della scrivente Società, sarebbero agevolmente evitate qualora venisse prescelta una soluzione viaria, per quanto riguarda via dell'Osmannoro, che preveda non già la circumnavigazione della nuova pista aeroportuale, bensì il suo **sottoattraversamento**, con un sottopassaggio, già previsto anche dal PIT, che consentirebbe di mantenere inalterato (seppur in parte sottoterra) l'attuale tracciato viario.

5. Conseguentemente, si chiede:

A) che il progetto in oggetto, e in particolare la soluzione viaria prescelta sopra descritta (interruzione di via dell'Osmannoro e sua sostituzione con un by-pass che circumnaviga l'area aeroportuale), siano sottoposti ad un'attenta verifica sia sotto il profilo dell'impatto ambientale e paesaggistico, sia sotto il profilo dell'impatto sul traffico veicolare ordinario, e

B) che sia valutata e **preferita** ogni possibile soluzione alternativa dell'assetto viario in questione (quale è, in particolare, quella consistente nella realizzazione, per quanto riguarda via dell'Osmannoro, di un **sottopassaggio** della nuova pista, già previsto anche dal PIT, al posto della descritta circumnavigazione dell'aeroporto), così che, da un lato, siano soddisfatti in maniera migliore e più efficiente gli interessi ambientali, paesaggistici e di viabilità coinvolti e, dall'altro lato, sia garantita la continuità di esercizio dell'impianto della scrivente Società.

Salvo ed impregiudicato ogni diritto, anche indennitario e/o risarcitorio.

Cordiali saluti

Aquila Energie S.p.a.

Il legale rappresentante

Dott. Marco Cecchi

Pec Direzione

Da: Pec Aquila Energie <aquilaenergie@pec.it>
Inviato: venerdì 22 maggio 2015 15:06
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: Aeroporto di Firenze "Amerigo Vespucci" - Master Plan aeroportuale 2014-2019
Allegati: Osservazioni Master Plan aeroportuale 2014-2019.pdf

In allegato trasmettiamo Osservazioni relative alla Valutazione di impatto ambientale per l'Aeroporto di Firenze "Amerigo Vespucci" – Master Plan aeroportuale 2014-2019.

Distinti saluti.

Aquila Energie SpA
P.zza Vittorio Veneto, 1
50123 FIRENZE FI