



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

E. prot DVA - 2015 - 0027652 del 04/11/2015

**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL
TERRITORIO E DEL MARE**

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali

Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale

Via Cristoforo Colombo 44

00147 ROMA

Invio tramite Posta Certificata PEC

DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it



Oggetto: "Aeroporto di Firenze - Master plan aeroportuale 2014-2029".

OSSERVAZIONI ai sensi dell'art. 26, comma 3-bis, d.lgs. 152/2006.

IL SOTTOSCRITTO Giorgio Pizziolo, in qualità di Professore Ordinario a riposo presso la facoltà di architettura dell'università di Firenze,

formula le seguenti OSSERVAZIONI in merito alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale sul progetto "Aeroporto di Firenze - Master plan 2014-2029", ai sensi dell'art. 26, comma 3bis, d.lgs 152/2006.

Premesso che, in data 24 marzo 2015, è stato avviato il procedimento per la Valutazione d'Impatto Ambientale dell'opera di cui al progetto denominato "Aeroporto di Firenze - Master Plan aeroportuale 2014-2029", avente per oggetto la riqualificazione dell'aeroporto di Firenze 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 dei terminal di aviazione generale.

Lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) presentato dal proponente è stato oggetto di numerose e cospicue osservazioni, ai sensi dell'art. 24, comma 4, del d.lgs 152/2006.

In data 17 luglio 2015, la Commissione Tecnica di Valutazione dell'Impatto Ambientale VIA/VAS (CTVA) ha richiesto al proponente ingenti e sostanziali integrazioni al progetto

presentato; in particolare, tra le integrazioni di primaria importanza, di controdedurre puntualmente a tutte le osservazioni di cui sopra.

In data 3 settembre 2015, il proponente ha inteso ottemperare alle richieste della CTVA pubblicando della documentazione integrativa.

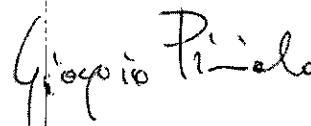
Lo scrivente ravvisa che ...

Per le valutazioni specifiche in ordine alle componenti ambientali e urbanistiche esaminate, si rimanda alla relazione allegata, che costituisce parte integrante della presente osservazione.

In ogni caso, lo scrivente ribadisce **l'assoluta incompatibilità ambientale e urbanistica della progettata infrastruttura**, auspicando che **codesto Ministero voglia concludere il procedimento citato con un provvedimento negativo**, stante l'incompatibilità dell'opera con il territorio a essa destinato dalla variante al Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana, approvata con delibera del Consiglio Regionale n. 51 del 16 luglio 2014, e attualmente sottoposta al vaglio di legittimità del TAR Toscana, dinanzi al quale sono stati proposti numerosi ricorsi.

Firenze, 3 novembre 2015.

Prof. Arch. Giorgio Pizziolo



Allegato:

- Relazione.

Relazione alle osservazioni presentate ai sensi dell'art. 26, comma 3-bis, d.lgs. 152/2006.

A cura di prof. Giorgio Pizziolo con elaborazioni grafiche del dott. arch. Antonio Fiorentino

Il Progetto del nuovo Aeroporto e sue conseguenze per il "sistema" della Piana

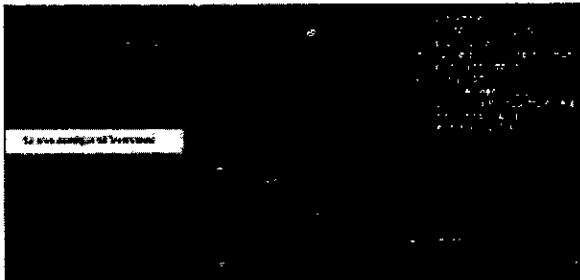
Con la costruzione dell'aeroporto e del contiguo inceneritore, localizzati nell'area metropolitana di Firenze, da Firenze est (Rovezzano) a Firenze ovest (Chiesa dell'Autostrada) si verrebbe a costituire un unico insediamento ininterrotto: la saldatura è prodotta proprio dalla costruzione del nucleo dell'aeroporto, dell'inceneritore e di tutte le nuove opere a corredo dei due "mostri".

La logica sistemica

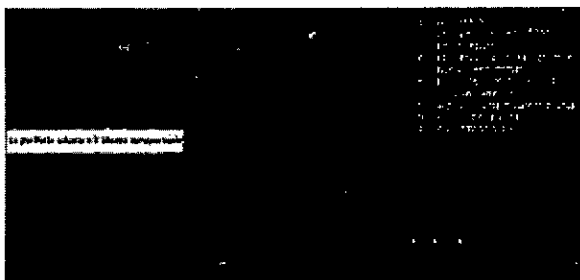
Assumiamo la definizione classica di ecosistema e "sistema" come «insieme di elementi in interazione gli uni con gli altri, che formano per questo fatto un insieme coerente» (Dajoz 1977). In ecologia, l'ecosistema è l'unità funzionale di base poiché esso include allo stesso tempo gli esseri viventi, l'ambiente nel quale vivono e tutte le interazioni tra ambiente e organismi.

È indispensabile prendere in considerazione questi concetti sistemici anche nel caso della costruzione dell'aeroporto e del contiguo inceneritore, localizzati nell'area metropolitana di Firenze. La lettura sistemica dovrebbe estendersi a tutti gli aspetti, a cominciare da quello sanitario, a quello delle sicurezze vitali e dei rischi del territorio, elementi che saranno tutti fortemente alterati dalle opere previste nel Masterplan.

Questa impostazione ci porta di conseguenza ad assumere una Procedura ed una Valutazione di tipo RELAZIONALE nei confronti delle implicazioni e dei coinvolgimenti che l'Aeroporto provoca "a onda" sulle zone contermini, fino al centro di Firenze e a quello di Prato.

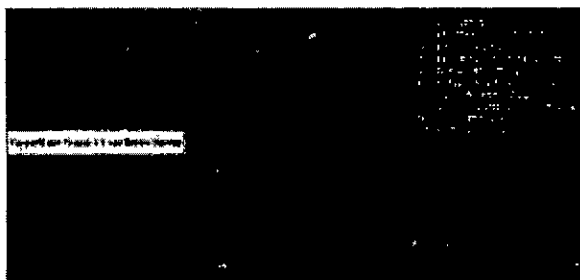


1) **Ambito relazionale di primo contatto** – Le prime relazioni provocano un effetto di "compattamento" di alcune aree immediatamente limitrofe (Inceneritore, Osmannoro, Università, Carabinieri) che vengono come riassorbiti, fino a formare un nodo, un grumo, un aggregato compatto, un vero e proprio "blocco territoriale consolidato" che al suo interno riconduce cose e fenomeni anche diversi tra loro in un'unica saturazione implosiva (fig. 1).



2) **Ambito relazionale di seconda influenza** – Il blocco del primo ambito relazionale, che abbiamo sopra evidenziato, attrae a sé i centri periferici di Sesto, Campi, Novoli/Peretola, coinvolgendoli in una aggregazione, di carattere opposto alla prima (che era tutta centripeta) ed invece questa seconda è tutta centrifuga, penalizzante le parti esterne che vengono gerarchizzati e ricacciati nella condizione di periferie subalterne -condizione dalla quale negli ultimi anni avevano cercato di riscattarsi con una visione di città integrata – ma

che ora l'aeroporto verrebbe a negare rigettandoli in una condizione di periferie inquinate, congestionate, frammentate e irrecuperabili (fig. 2).



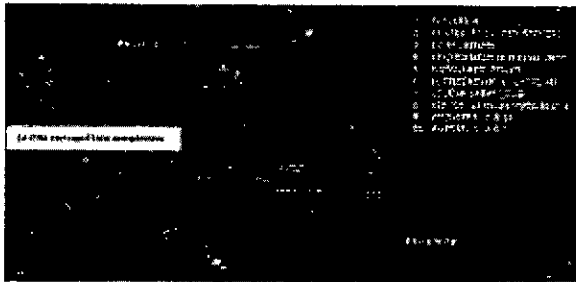
3) **Ambito relazionale dell'intera città metropolitana** – Le conseguenze più drammatiche si hanno quando le relazioni 1) e 2) vengono coinvolte nelle relazioni del nuovo ambito che si riferisce all'intera città di Firenze. Dal momento che l'aeroporto si è saldato con le zone e le periferie limitrofe ciò porta alla conseguenza che l'intero mosaico insediativo occupa ora tutta la pianura disponibile e **nasce una nuova configurazione imprevista una Mega/Città tutta edificata**, da Rovezzano alla Chiesa dell'autostrada, e quindi dai Gigli a

Prato (fig. 3).

Questa Mega/Città, ha due caratteristiche pesantissime:

La prima è la dimensione stessa di questo insediamento e la sua caoticità interna, che si esaspera ulteriormente per la sua mancanza di riferimento ad una dimensione ambientale indispensabile ed invece del tutto assente generando così; un macchia d'olio informe che ha invaso la pianura e si è separata dal suo ambiente naturale.

La seconda caratteristica è che la qualità di questa nuova metropoli è bassissima e che anzi si profila un **ribaltamento dei suoi valori interni**, poiché il vero centro di questa metropoli è l'asse Novoli/Aeroporto (con tutte le aggiunte allo studio, a cominciare dallo Stadio e il Mercato alimentare generale) mentre **il Centro Storico è spinto e destinato a divenire sempre più macchina di profitti**, caricatura di se stesso, travolto da un turismo insostenibile.



Queste le conseguenze dell'inserimento di un elemento, l'Aeroporto (e l'Inceneritore contenitore) in un tessuto metropolitano già in difficoltà, che così è travolto da una **catena di conseguenze e di relazioni imprevedibili**, che, se attuate, risulterebbero anche **irreversibili**. E questa è il vero **impatto ambientale** poiché questa è la vera Città Metropolitana (fig. 4).

Giorgio Pizzolo

Prof. Arch. Giorgio Pizzolo

Pec Direzione

Da: giorgio.pizzio@pcert.it
Inviato: mercoledì 4 novembre 2015 10:24
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: OSSERVAZIONE AL PROGETTO AEROPORTO DI FIRENZE
Allegati: osservazione nuovo AEROPORTO di Firenze PIZZIOLO 3 nov 2015.pdf; RELAZIONE Osservazione PIZZIOLO 3 NOV 2015.pdf

Buongiorno, invio in allegato quanto in oggetto.

Cordiali Saluti
Arch. Giorgio
Pizzio