

PROPONENTE



MASTER PLAN 2014-2029

AEROPORTO  
AMERIGO VESPUCCI  
FIRENZE

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE



**sede di CARRARA**  
Via Frassina, 21  
54033 CARRARA (MS)  
Tel. 0585.855624  
Fax 0585.855617

**sede di FIRENZE**  
Via di Soffiano, 15  
50143 FIRENZE (FI)  
Tel. 055.7399056  
Fax 055.713444

RESPONSABILE PROGETTO E COORDINATORE TECNICO:  
Ing. Lorenzo TENERANI

NOME ELABORATO

Quadro di riferimento Ambientale - Componente Paesaggio

CODICE ELABORATO

SIA-AMB-06-REL-001

Codice elaborato		SIA-AMB-06-REL-001				Scala		
Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato / Data
A	Emissione per VIA	M. Equizi	Feb 2015	M. Equizi	Feb 2015	L.Tenerani	Feb 2015	Adf - V. D'arienzo

## INDICE

1.	LA STRUTTURA DEL PAESAGGIO .....	2
1.1	I CARATTERI DEL PAESAGGIO .....	2
1.2	LE UNITÀ DI PAESAGGIO .....	6
1.2.1	<i>Unità di paesaggio del corridoio lineare pedecollinare.....</i>	6
1.2.2	<i>Unità di paesaggio di versante.....</i>	7
1.2.3	<i>Unità di paesaggio della periferia metropolitana.....</i>	8
1.2.4	<i>Unità di paesaggio della pianura rurale .....</i>	9
1.2.5	<i>Unità del corridoio insediativo del Bisenzio .....</i>	10
1.3	IL PROCESSO DI ANTROPIZZAZIONE IN UN “AMBITO RISTRETTO DI ANALISI” .....	11
1.3.1	<i>I caratteri strutturali del paesaggio .....</i>	11
1.3.2	<i>Il sistema idrografico naturale e artificiale .....</i>	11
1.3.3	<i>Il sistema delle aree umide .....</i>	12
1.3.4	<i>Il paesaggio agrario .....</i>	14
1.3.5	<i>Le aree boscate .....</i>	16
1.3.6	<i>I sistemi insediativi.....</i>	17
1.3.7	<i>Il sistema infrastrutturale.....</i>	18
2.	INQUADRAMENTO DELL’ASSETTO VINCOLISTICO E INDIVIDUAZIONE DEI VALORI E DELLE EMERGENZE.....	20
2.1	IL VINCOLO PAESAGGISTICO .....	20
2.2	I BENI ARCHITETTONICI.....	25
2.3	I S.I.C. E Z.P.S.....	27
2.4	AREE NATURALI PROTETTE DI INTERESSE LOCALE .....	28
2.5	SITO UNESCO .....	28
3.	SINTESI DEGLI IMPATTI.....	30
4.	MITIGAZIONE.....	34

## 1. LA STRUTTURA DEL PAESAGGIO

### 1.1 I CARATTERI DEL PAESAGGIO

Gli elementi che costituiscono il paesaggio sono sia di *matrice naturale* che *antropica*.

*Naturali* sono i crinali, i versanti, la piana, il reticolo idrografico, tutte componenti della morfologia del territorio, e le caratteristiche della vegetazione spontanea.

I segni *antropici* sono i sistemi di relazione, le reti infrastrutturali, gli insediamenti, a carattere rurale e urbano e gli usi produttivi del suolo, quali le aree agricole e quelle industriali-produttive.

L'area della piana fiorentina è caratterizzata anche dalla presenza di cava di inerti poi abbandonate senza opere di ripristino o recupero. Aree quindi di matrice antropica degradate che, nel tempo, sono state colonizzate dalla vegetazione spontanea. Questo processo di degrado ha portato al consolidamento di un sistema di aree umide, divenute oggetto di tutela specifica per il loro elevato valore faunistico.

L'ubicazione appare casuale e i perimetri non hanno particolari relazioni con le geometrie del paesaggio rurale della piana in cui sono semplicemente inserite. L'origine è legata a logiche di tipo produttivo e nella scelta dei siti non si è tenuto conto delle emergenze del paesaggio rurale. La relazione con la maglia della centuriazione romana ne è esempio.

La caratteristica principale di queste aree umide è la natura relittuale ed artificiale. Agli specchi d'acqua e ai canneti si accompagna la presenza di prati acquitrinosi e di aree incolte, il tutto inserito in un contesto fortemente antropizzato, con un peso insediativo medio-alto.

Paesaggisticamente risulta interessante il rapporto tra queste aree e quelle limitrofe destinate a prato, sia asciutto che umido. Infatti proprio il prato umido, soggetto alle piene stagionali, diventa un elemento di transizione importante caratterizzato dalla presenza lungo i limiti di essenze tipiche della vegetazione ripariale.

Oltre allo Stagno di Peretola, che è interessato nella totalità della sua estensione dal progetto di riqualificazione dello scalo aeroportuale, a ovest del perimetro di intervento si trovano le aree tutelate del Parco della Piana e del Lago Padule e, oltre il tracciato dell'autostrada, le zone umide degli Stagni di Focognano.

I confini delle aree umide sono costituiti da percorsi di modeste dimensioni, sia asfaltati che a fondo naturale, e dai fossi di regimentazione delle acque, spesso ricoperti da una folta vegetazione arbustiva e arborea di modeste dimensioni.

Questo schermo vegetazionale non permette la percezione delle aree dall'esterno, definendo in tal modo delle isole paesaggistiche, avulse dal contesto.

La posizione di queste aree si sovrappone alle linee di strutturazione del paesaggio rurale e appare casuale mancando una relazione di sistema tra le stesse capace di costituire un sistema sinergico attraverso collegamenti fisici e corridoi ecologici.

La rete del bacino idrografico ha avuto un ruolo importante nella definizione del paesaggio. L'andamento dell'Arno, non baricentrico nella piana, ha determinato una diversa evoluzione antropica dei territori posti sulle sponde opposte. Se il Fiume è l'elemento più significativo nella definizione del paesaggio, la rete dei suo affluenti detta il ritmo dei paesaggi che si succedono.

Il Torrente Rimaggio e, successivamente, il Torrente Bisenzio, con gli affluenti Garille e Marina, entrambi in riva destra, dividono trasversalmente la piana con i loro percorsi risultato di una antica modellazione delle sponde da



*Gli argini antropizzati del Fosso Reale*

parte dell'uomo, che ha sovrapposto alla caratteristica di corsi d'acqua naturali, quella di segno antropico. Tale opera è la testimonianza di un secolare lavoro di bonifica e sfruttamento delle risorse idriche e il loro attuale assetto è uno degli elementi identificativi del paesaggio agrario.

Anche la rete minuta dei canali di irrigazione riveste un ruolo molto significativo nella preservazione e sfruttamento del paesaggio agricolo, così come la rete infrastrutturale delle strade poderali. Ma le dimensioni, per larghezza e altezza degli argini non rilevante sulla quota di campagna, non ne fanno un elemento di struttura nella percezione a larga scala del paesaggio.

Nella percezione del paesaggio, in una visione generale, si evidenziano quali segni lineari di scansione quelli antropici: la rete infrastrutturale, in particolare quella autostradale e quella ferroviaria, e l'andamento artificiale del reticolo idrografico che definisce l'impianto rurale.

Il tracciato dell'autostrada è un segno antropico lineare molto forte, avulso dagli elementi morfologici, che si sovrappone al territorio con una propria geometria, lo attraversa ad una quota diversa creando, con il rilevato o il viadotto, una barriera fisica e percettiva. Il rapporto tracciato autostradale-paesaggio è unidirezionale. Non costruisce una relazione diretta con il contesto urbano o rurale circostante, anzi per i tessuti costituisce una grave frattura, l'interruzione fisica del complesso sistema di relazioni che governa il paesaggio con importanti conseguenze sullo sviluppo e sull'assetto non risolvibili.

Il sistema di relazioni storiche che si diparte dalla città di Firenze è di tipo radiale. Tali direttrici hanno generato un tessuto edilizio continuo lungo i percorsi strutturando e supportando, con la funzione fruitiva, l'evoluzione insediativa del territorio.

A vasta scala, nel paesaggio la percezione dell'asse stradale è sostituita da quella della fascia insediativa. Ciò è la conseguenza del grande valore relazionale con tutti gli elementi del paesaggio, sia naturale che antropico, che questo livello di infrastrutturazione ha avuto all'impianto e conserva ad oggi.

La fitta rete della viabilità poderale ha la funzione di accesso ai coltivi e di collegamento fra la scala dell'economia agricola e quella della distribuzione.

Questo sistema è distinguibile solo in una visione di dettaglio sia per il fondo naturale dei percorsi sia per la progressiva perdita dei filari alberati e delle siepi che ne segnalavano il tracciato. La trasformazione estensiva delle coltivazioni ha comportato anche un ridimensionamento della viabilità minuta.

Attualmente zone estese della piana fiorentina sono occupate da insediamenti industriali ed artigianali di grandi dimensioni, le cui volumetrie risultano fuori scala rispetto alla preesistente matrice rurale.

In queste porzioni di territorio gli equilibri del paesaggio vengono stravolti a diversi livelli. Oltre alla diversa incidenza e concentrazione delle volumetrie, l'abbandono dei lavori agricoli e l'insediarsi delle attività produttive di tipo industriale hanno comportato una trasformazione della viabilità connessa prima all'economia agricola e oggi di accesso alle nuove attività produttive.

L'occupazione del suolo planimetricamente molto estesa, esige una più agevole accessibilità per l'autotrasporto e più ampi spazi per la sosta veicolare, con conseguente creazione di superfici artificiali che riducono la permeabilità del suolo.

Storicamente la centuriazione romana ha dettato l'evoluzione della maglia di appoderamento, e delle canalizzazioni di bonifica, determinando la direzione della viabilità, e condizionando lo sviluppo di molti insediamenti. Nella piana in riva destra del fiume Arno, la maglia costituita da linee verticali, cardini, e linee orizzontali, decumani, definisce forme quadrangolari di circa 710 metri di lato. A nord dell'Arno i canali agricoli seguono la direzione dei cardini, mentre a sud quella dei decumani. Ciò consentiva un più rapido smaltimento delle acque piovane assecondando la direzione della corrente del fiume. Questi segni hanno guidato nei secoli l'antropizzazione del territorio della piana fiorentina.

Ancora oggi, da cartografia o foto aerea, è possibile leggere, in molte aree, i relitti e i condizionamenti della maglia centuriale, in particolare a ovest di Firenze, fra Castello e Prato.

Anche nell'area in cui si articola il progetto si può individuare la trama del tessuto agrario e della centuriazione romana grazie alla conservazione dell'assetto per la presenza dello scalo aeroportuale. E' riconoscibile l'asse

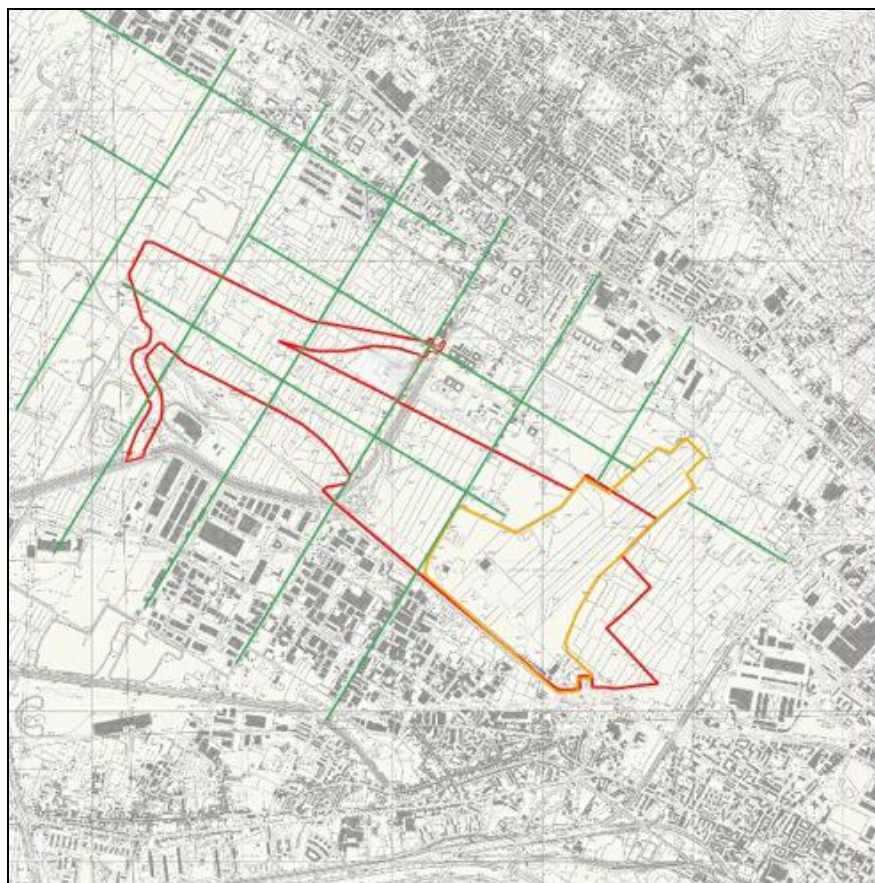


“decumano” che passa: per il Fosso della Lupaia; per Via della Madonna del Piano e via della Lastruccia e per i confini della maglia catastale; per via Scardassieri, via del Soderello, via Sarri e via degli Olmi.

Sono riconoscibili anche alcuni tracciati riconducibili alla posizione dei “cardini”: sull’asse di via dei Frilli; sull’asse di via dei Giunchi, via Ponte Giogoli e via del Ponte di Quaracchi; sull’asse di via Rimaggio, via dell’Osmannoro e via del Cantone; su via Gavine e via del ponte all’Asse; su l’inizio di via vicinale casa Nuova e di fosso di bonifica con strada poderale a lato dell’argine, per poi seguire il percorso di via Pantano a sud del tracciato autostradale; su fosso di bonifica con strada poderale a lato dell’argine a partire dall’incrocio con via dell’Olmo a nord fino ad incontrare via Mollaia e seguire il suo tracciato fino al confine con i terrapieni dell’autostrada.

La percezione di questa maglia generatrice non è distinguibile dalla quota di fruizione della piana o da quella rialzata dei rilevati stradali, ma solamente da quote altimetriche superiori come quelle delle colline circostanti. Parimenti, anche eventuali interclusioni o sovrapposizioni possono essere percepite solo da cartografia o vista aerea.

La caratteristica precipua di questa zona di paesaggio agrario, definito da una struttura di segni, ha perso parte della propria identità in seguito alle trasformazioni avvenute negli ultimi decenni, spesso rapide e di un certo impatto, che hanno generato un tipo di paesaggio dal carattere anonimo condizionato non dalle peculiarità del luogo, bensì dalle necessità delle nuove attività insediate.



*Figura 1. Sono evidenziati alcuni allineamenti ancora riconoscibili della centuriazione romana (con linee verdi), l’occupazione attuale dello scalo aeroportuale (con linea gialla) e quella di progetto (con linea rossa).*

Si è oggettivata una semplificazione della struttura di paesaggio agrario a seguito della scomparsa delle relazioni organizzative e degli elementi appartenenti ad una scala economica minuta, quella dell’uomo, della coltivazione diretta della terra e dell’allevamento degli animali, sostituiti da fattori che appartengono ad una scala più grande, quella della macchina e della produzione e distribuzione industriale.

La tessitura paesistica del territorio rurale corrisponde alla trama di appoderamento, quindi non è altro che la materializzazione visiva del particellare catastale messo in evidenza dall’ordinamento colturale, cioè il modo di disporre le coltivazioni, che genera i segni della maglia minuta.

Dimensione, orientamento e forma del campo derivano dai principi della produzione ma il disegno interno è dettato dalle linee dell'ordinamento culturale.

Il paesaggio agrario a campi chiusi trova storicamente nell'alberatura del podere, non solo la risposta a esigenze pratiche legate all'attività agricola e di allevamento, ma anche una soluzione alla necessità di delimitare le proprietà e segnalare le opere di arginatura e i percorsi.



*Figura 2. L'assetto estensivo di una parte rilevante dei coltivi*

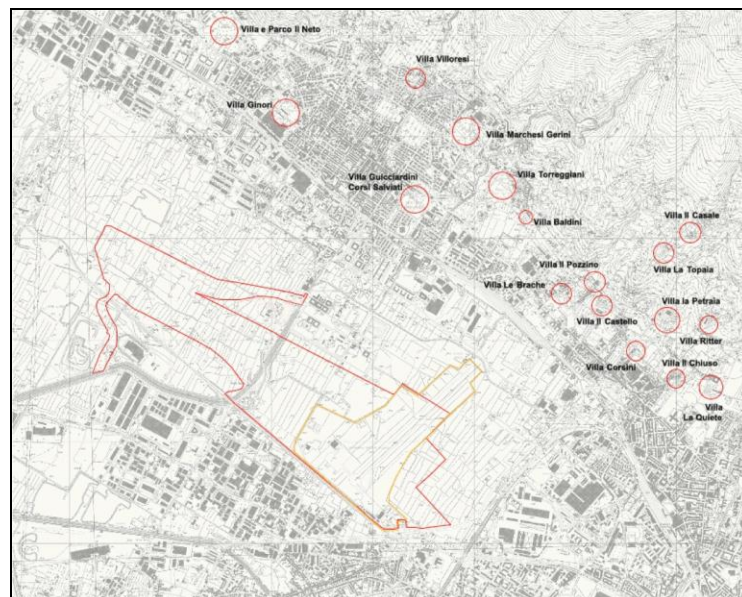
Di notevole valore storico-paesaggistico sono gli appezzamenti coltivati o pascolati che ospitano ancora filari arborei di acero ed olmo campestre, testimoni degli scomparsi filari di vite maritata: una coltivazione tipica in cui la vite veniva supportata dagli esemplari arborei.

Pochi vigneti sopravvivono all'interno di alcuni campi della piana e i loro allineamenti tendono ad assumere un ruolo veramente marginale nella tessitura paesistica mentre i filari di vite nelle aree collinari continuano a essere, un segno distintivo del paesaggio.

L'area di sviluppo del progetto, è soggetta ad una dinamica di degrado paesaggistico, già evidenziata come fenomeno generale della piana. L'assetto agricolo dei coltivi passa da organizzazione a campi chiusi ad una di tipo estensivo comportando, inevitabilmente, la cancellazione di gran parte dei segni formali del paesaggio rurale fiorentino.

Il paesaggio collinare alle spalle della piana venne ad assumere forme plastiche ordinate e persistenti a seguito della trasformazione dei versanti in terrazze, attraverso la realizzazione di opere di contenimento del terreno, di drenaggio e di scolo di acque piovane, con lo scopo di attuare la coltivazione dell'olivo, della vite e degli agrumi.

In tale contesto, a partire dal XV secolo, il paesaggio fu caratterizzato, oltre che da un nuovo assetto delle colture, dalla diffusione di una tipologia di edificio: la villa rinascimentale suburbana con giardino, residenza di campagna della nuova aristocrazia.



*Figura 3. Stralcio cartografico con individuazione della posizione di alcune ville storiche con giardino (cerchi in colore rosso) con indicazione in giallo dell'area dell'aeroporto esistente e in rosso di quella in progetto.*



Il giardino è concepito come la proiezione verso l'esterno dell'impianto formale dell'edificio, in un complesso architettonico paesistico, unitario e coordinato, in cui realizzare il collegamento tra il volume della villa e l'ambiente che lo circonda. E' di fondamentale importanza la visuale panoramica che si percepisce dall'edificio, poiché costituisce lo sfondo su cui insistono le linee e le forme del giardino storico.

Il "sistema" della villa con giardino si individua e si riconosce nel paesaggio collinare connotandosi come un elemento emergente, e assume un ruolo nella visione a scala panoramica per la capacità di orientare e scandire la percezione.

Dal punto di vista paesaggistico non costituisce interferenza nella visione, da e verso le sopradescritte emergenze, la realizzazione del progetto, date le caratteristiche tipologiche dello stesso e la diversa quota altimetrica.

## 1.2 LE UNITÀ DI PAESAGGIO

L'analisi degli elementi del paesaggio porta alla definizione di una struttura formata da un insieme di mosaici ambientali collocati secondo una precisa gerarchia territoriale.

L'insieme degli elementi puntuali, lineari e delle maglie paesistiche alle varie scale, definisce tessuti paesaggistici caratterizzati da una stessa matrice territoriale.

La definizione delle sottozone che costituiscono la struttura del paesaggio avviene attraverso la lettura degli elementi fisici, ambientali e antropici e la sintesi delle dinamiche funzionali in atto sul territorio.

Le tipologie individuate degli elementi del mosaico paesaggistico sono distinguibili in **unità paesistiche areali complesse**, caratterizzate da una matrice estesa e connessa con i "patches" adiacenti e, in **unità paesistiche di corridoio**, definite al contorno di un elemento lineare, che svolge la funzione di matrice dello sviluppo paesistico e funzionale e di asse portante dell'espansione antropica.

Il corridoio infatti esemplifica l'antropizzazione di un'area lungo un elemento di matrice paesistica capace, ancora oggi, di innescare dinamiche di trasformazione del territorio, della tipologia di fruizione dello stesso e conseguentemente dell'assetto paesaggistico della fasce di influenza.

Alcuni elementi lineari, segni importanti del territorio, non riescono ad elevarsi a matrici evolutive del paesaggio, al pari di altri, nonostante la visibilità e la riconoscibilità paesistica del ruolo che comunque ricoprono nell'ambiente della piana fiorentina.

E' evidente quanta importanza assumano tutti i processi di frantumazione del paesaggio, a causa dell'interruzione e della modifica delle relazioni territoriali, che portano ad una graduale formazione di tessuti isolati, in genere poco strutturati e sempre più poveri di identità storica per poter assicurare una gradualità dei segni sufficiente a garantire la continuità della lettura del patrimonio paesaggistico storico.

### 1.2.1 Unità di paesaggio del corridoio lineare pedecollinare

Il territorio pedecollinare, compreso tra la collina e la piana, è il risultato di un tessuto storicamente sviluppatosi lungo la viabilità di collegamento tra i centri di Firenze, Sesto Fiorentino e Prato. E' il peso insediativo del centro abitato di Sesto Fiorentino, che lungo l'asse "matrice", ha saturato gli spazi tra i centri urbani principali.

L'intera unità di paesaggio si configura come il **corridoio urbano metropolitano della piana fiorentina con una forte connotazione antropica**. In questo contesto paesaggistico, il tracciato della ferrovia assume un ruolo importante, divenendo il segno lineare di maggior impatto visivo.

Se a nord della ferrovia prevale un tessuto di carattere residenziale con tipologie edilizie dal peso insediativo contenuto, a sud della ferrovia prevale un tessuto più recente, con un grado di frammentazione paesistica elevato ed un uso del territorio maggiormente legato ad infrastrutture di natura produttiva.

La sottrazione di suolo all'attività agricola a favore dell'espansione insediativa di matrice produttiva o terziaria, come nel caso del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino, ha spostato i confini del "patch".

Questa tipologia di tessuto è in continua espansione, a discapito delle aree agricole, con un ritmo dato dalla velocità di occupazione dei suoli con migliori possibilità di collegamento.



*Figura 4. Fotografia aerea del corridoio paesistico pedecollinare*

Sotto il profilo della percezione visiva questo contesto urbanizzato appare caratterizzato da una forte discontinuità in virtù di più aspetti, come la presenza della linea ferroviaria e dei volumi dei comparti produttivi, che fungono da barriere alla percezione, e l'articolazione volumetrica del tessuto, che consente solo visuali limitate a “coni prospettici”, definite dai fronti edilizi.

### 1.2.2 Unità di paesaggio di versante

L'unità di paesaggio di versante *è costituita dall'area collinare, contraddistinta da un insediamento sparso e dalla presenza di un'attività agricola di tipo tradizionale, legata principalmente alla coltura dell'olivo*. La struttura dei versanti appare, a volte, rimodellata artificialmente con la creazione di larghi terrazzamenti su cui sono posizionati i filari delle colture.

I pendii terrazzati e le orditure colturali dei filari di olivi, con il loro segno caratteristico lineare e continuo, si alternano a fitti boschi dalle masse sempreverdi, e a grandi aree organizzate e recintate, i giardini che circondano le ville signorili, in cui è evidente la trama della modellazione artificiale del terreno.

Questo territorio appare caratterizzato da un peso insediativo molto basso costituito, spesso, da edifici monofamiliari isolati. Tipologicamente si tratta di fabbricati di matrice rurale, o frutto di ristrutturazioni di edifici della stessa tipologia, trasformati per rispondere a fini residenziali.

Gli edifici che emergono nel contesto collinare sono le grandi ville signorili, non solo per i volumi importanti e la plasticità, che si differenziano dalle volumetrie degli edifici rurali più semplici, oltre al grande pregio formale degli elementi architettonici, ma soprattutto per la percezione dell'impianto paesaggistico, generato dalla gerarchizzazione e dall'organizzazione del territorio di pertinenza.

È tale la loro riconoscibilità da renderle il vero elemento di orientamento visivo all'interno della fascia collinare, contribuendo, in maniera determinante, alla costruzione dell'assetto del paesaggio.



*Figura 5. Fotografia aerea della parte centrale dell'unità di paesaggio di versante*



Costituiscono inoltre il principale elemento caratterizzante l'assetto di questa unità, non solo per l'assoluto valore architettonico dei beni, spesso vincolati, ma anche per il significato testimoniale connesso al loro ruolo nella evoluzione del paesaggio collinare fiorentino.

La fascia di versante appare un territorio estraneo alle dinamiche di trasformazione in atto nella piana, e continua a svolgere il ruolo di "quinta collinare" nella quale sono presenti molti degli elementi caratterizzanti il paesaggio toscano. Future trasformazioni potrebbero creare dinamiche di impoverimento della rendita di posizione legata alla visibilità del paesaggio, causate dalla realizzazione di interventi che potrebbero determinare un ostacolo alla percezione.

### 1.2.3 Unità di paesaggio della periferia metropolitana

L'unità di paesaggio della periferia metropolitana è **costituita dal tessuto di espansione della periferia della città di Firenze**. Si tratta per lo più di zone insediate con destinazione residenziale in cui il tessuto edilizio è il risultato di una stratificazione dell'abitato lungo la viabilità principale che si collega con il centro urbano.

Le direzioni preferenziali sono l'asse "via delle Panche-via Guiniani-via Sestese" verso Sesto Fiorentino, l'asse "Novoli - via Pratese - via Lucchese" verso l'area produttivo-terziaria dell'Osmannoro, l'asse della via Pistoiese verso Campi Bisenzio e l'asse della SS67 in direzione Pisa verso i centri di Scandicci e Lastra a Signa.

La continua espansione urbanistica residenziale lungo i percorsi matrice ha portato ad una saturazione delle porzioni di territorio, poste fra i diversi insediamenti, con un tessuto edilizio continuo di matrice residenziale.

L'Arno costituisce un asse naturale del sistema policentrico della città, per tutto il sistema di valle, così come risulta per il Parco delle Cascine, in cui la natura antropica del disegno del Parco, delle opere di regimentazione delle acque e di costruzione degli argini connotano profondamente il corridoio ecologico permettendone una fruizione superiore a quella di un'area a carattere naturale con vegetazione spontanea.

I margini dell'area residenziale si compenetrano con l'edificato di tipo produttivo e con il terziario sviluppatosi nell'area dell'Osmannoro e nell'area stretta tra via Guidoni e la linea ferroviaria per Pisa.

La marginalizzazione di parti del tessuto rurale a contatto con le zone a destinazione industriale è un fenomeno di frammentazione paesistica diffuso anche in altre aree della piana, come nella zona pratese, e trova origine in una conflittualità di tipo dimensionale, in quanto nei distretti produttivi sono presenti fabbricati volumetricamente importanti che necessitano di infrastrutture viarie di accesso in contrasto e sovradimensionate rispetto la maglia poderale preesistente.



Figura 6. Fotografia aerea dell'unità di paesaggio della periferia metropolitana

Le aree circostanti l'edificato posto a sud dell'Arno conservano i caratteri tipici del paesaggio agricolo e le dinamiche di degrado appaiono qui meno importanti che in altri patches, anche se il pericolo dell'innescarsi del fenomeno della marginalizzazione delle aree coltivate potrebbe portare, anche in questa zona, al degrado e alla scomparsa della maglia di appoderamento e delle opere di regimentazione delle acque.

Questa unità di paesaggio, in cui prevale l'alto peso del fattore insediativo, è caratterizzata da una forte eterogeneità tipologica degli edifici. Il tessuto è contraddistinto da una grande frammentazione paesistica dovuta ai fattori sopradescritti ed alla sovrapposizione tra gli assi infrastrutturali di collegamento a grande scala (autostrada, superstrada e ferrovia) e la rete viaria di matrice storica.

Le principali caratteristiche delle moderne arterie di collegamento sono la connessione veloce dei poli maggiori e, per favorire la velocità, la linearità di tracciato che per lo più è articolato in rilevati e viadotti. Il risultato è la realizzazione di manufatti continui senza alcuna relazione con la trama territoriale e che hanno un effetto diga di separazione cesura in diverse parti dello stesso ambito territoriale.



Figura 7. Fotografia aerea dell'area urbanizzata dell'Osmannoro tra l'autostrada e la ferrovia

#### 1.2.4 Unità di paesaggio della pianura rurale

L'unità di paesaggio della pianura di matrice rurale testimonia ancora, attraverso la scala degli insediamenti e della rete viabilistica, le reti relazionali dettate dalle necessità che derivano dall'attività agricola.

E' un ambito nel quale *i processi di frammentazione paesistica interessano la permanenza di un paesaggio ancora legato all'attività agricola, seppure in stato di trasformazione e degrado a causa dell'evoluzione dei processi insediativi e di urbanizzazione che avvengono lungo i suoi margini.* Emergono soprattutto i fenomeni di marginalizzazione di alcune aree residuali ed intercluse dalla presenza nelle aree contermini di destinazioni d'uso diverse dalla dimensione rurale e spesso non compatibili.

Si conservano alcuni dei tratti caratteristici del paesaggio agrario di pianura a campi chiusi, compresi molti degli elementi formali della maglia di appoderamento, come le alberature o le siepi di confine dei lotti, la rete della regimentazione delle acque e il disegno delle linee colturali. Alcuni di questi elementi sono stati cancellati nel passaggio da colture a carattere intensivo ad altre di tipo estensivo, in particolare quelli legati ai confini dei lotti.

L'unità nelle aree marginali è interessata da una dinamica di degrado paesaggistico legata alla presenza di terreni incolti, con conseguente invasione degli stessi da parte della vegetazione spontanea, scomparsa degli elementi testimoniali della maglia catastale, degrado della rete di regimentazione delle acque.

Ulteriore fenomeno in atto, in adiacenza alle zone umide presenti, determinato sempre dall'abbandono delle colture, è l'involutione verso lo stato di prato umido con successiva propagazione della vegetazione ripariale.

All'interno di questa vasta area si trovano episodi di trasformazione dei caratteri tipologici dell'edificato rurale e, soprattutto, una modificazione delle aree cortilive che perdono i connotati legati all'attività agricola, per assumere quelli del giardino pertinenziale, spesso caratterizzate da un ordinamento colturale e da una scelta delle essenze arboree e arbustive estranee alla tradizione del paesaggio locale.



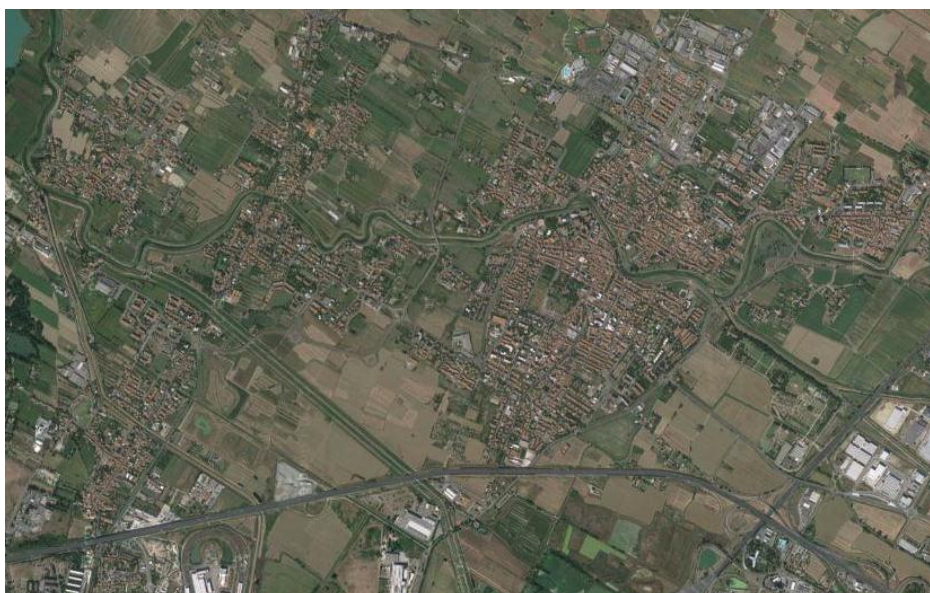
### 1.2.5 Unità del corridoio insediativo del Bisenzio

Il tessuto edilizio, sviluppato lungo la direttrice della strada n. 325 (Val di Setta – Val di Bisenzio) e la via Pistoiese si è strutturato nel tempo in una complessa sovrapposizione di elementi fisici e funzioni che fanno di questo asse viario un importante elemento lineare di trasformazione del territorio. La via Pistoiese è uno degli assi viari storici dell'espansione radiale di Firenze, che più lontano dai confini della città, ha generato gli insediamenti di San Donnino, San Piero a Ponti e del vicino abitato di San Mauro.

La continua dinamica di espansione edilizia e i fenomeni di conversione delle attività produttive in spazi per lo stoccaggio e la distribuzione, unitamente all'insediamento della grande distribuzione commerciale continueranno a rafforzare il ruolo di asse principale di fruizione della piana.

L'occupazione delle aree poste prevalentemente lungo il tracciato stradale risponde alle sole logiche di facile accessibilità produttiva, mentre le aree pertinenziali sono state realizzate ai soli fini della sosta e del deposito merci con elementi di arredo urbano estranei alla tradizione locale.

Ecotessuto nel quale il costruito è subordinato alla concentrazione di attività produttive, direzionali e distributive e alle sinergie che tra esse si sviluppano.



*Figura 8. Fotografia aerea dell'unità di paesaggio della periferia metropolitana*

La presenza di fabbricati legati all'attività produttiva e al deposito delle merci, che si connotano come fuori scala per le volumetrie ed estranei per le tipologie, tende a creare problematiche di dialogo formale con gli elementi del paesaggio rurale adiacente, oltre a costituire ostacolo percettivo del paesaggio.

Questo corridoio in rapida espansione e trasformazione muta di continuo i propri confini, in ragione delle rapide e mutevoli dinamiche produttive, innescando un fenomeno di invasione delle contigue aree agricole, attualmente ancora di dimensioni modeste, in relazione anche alla funzionalità della viabilità minore di collegamento.

La percezione prevalente risulta quella di un paesaggio caratterizzato dall'alternanza tra il tessuto agricolo e lo sviluppo della nuova edificazione lineare lungo alcuni assi territoriali.



## 1.3 IL PROCESSO DI ANTROPIZZAZIONE IN UN “AMBITO RISTRETTO DI ANALISI”

### 1.3.1 I caratteri strutturali del paesaggio

L'area di studio è caratterizzata in maniera significativa da una estesa permanenza di aree agricole utilizzate e strutturate, e conserva alcune parti piuttosto significative del paesaggio agrario tradizionale, legato alla permanenza di una articolata rete scolante, di percorsi poderali, di sistemi di siepi campestri e formazioni arboree di carattere tradizionale.

La descrizione che segue tende a riconoscere, per alcuni temi, quali siano i principali elementi di lettura della struttura del paesaggio della Piana nell'ambito di studio di Sesto Fiorentino. Altri sono stati già approfonditi nell'inquadramento generale dell'area vasta di studio.

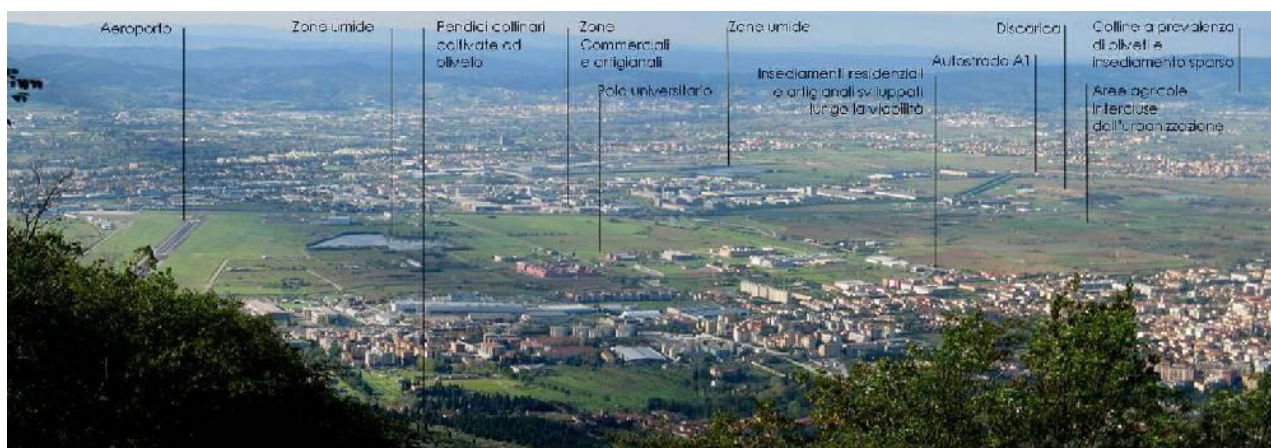


Figura 9. La struttura del paesaggio della piana fiorentina (fonte: PIT Regione Toscana)

### 1.3.2 Il sistema idrografico naturale e artificiale

L'area della Piana sestese, che si estende nella pianura alluvionale dell'Arno ed è dominata visivamente dai rilievi del Monte Morello, dei Monti della Calvana e dal sistema collinare del Montalbano, ha sostanzialmente un'origine di natura paludosa. L'Arno per le sue caratteristiche di fiume a regime torrentizio con portate variabili è stato più volte fonte di inondazioni.

Tuttora l'area, nonostante le ingenti ed estese opere di bonifica, è soggetta al rischio di inondazioni e ristagno delle acque piovane, soprattutto nel periodo autunnale-invernale.

Anche il sistema dei corsi d'acqua che hanno il loro bacino idrografico nelle colline circostanti, hanno portate e regimi a carattere torrentizio e provocano ricorrenti fenomeni di esondazione.

Le ingenti ed estese opere di bonifica che sono state realizzate nel secolo scorso, e che ancora sono in fase di realizzazione, hanno determinato una sostanziale regimazione del sistema idrografico superficiale. Le prime bonifiche iniziarono già in epoca romana e nei secoli sono continuate le opere per il prosciugamento delle terre e la canalizzazione delle acque.

Il Fosso Reale è il principale canale di raccolta e scolo delle acque superficiali che attraversa l'area di studio. Si tratta un canale artificiale di circa 6 km di lunghezza, che attraversa i comuni di Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio. Il Fosso è stato realizzato per razionalizzare lo scorrimento delle acque nella pianura sestese e dell'Osmannoro, con lo scopo di convogliarle verso il Fiume Bisenzio, risolvendo così il problema dei frequenti straripamenti dei numerosi corsi d'acqua minori che solcavano la Piana.



Il fosso si forma nella zona di confluenza del Canale di Cinta Orientale e Occidentale, che sottendono a sud il nucleo urbano di Sesto Fiorentino; attraversa poi la piana dell'Osmannoro e per un lungo tratto costituisce il confine comunale tra Sesto e Campi. Confluisce quindi nel Bisenzio nelle vicinanze di San Mauro a Signa.

Il Fosso Reale è affiancato da due scolmatori di appoggio ai lati (“acque basse”), e scorre compreso entro due alti argini, che creano una importante barriera visiva che delimita, a livello percettivo, l'ambito della Piana sestese.

Una rete di canali, detti anticamente dogaje o rogge, consentono il drenaggio delle acque superficiali, mantenendo un regime idraulico in costante equilibrio nella Piana e permettendo di sfruttarne a fini agricoli gli estesi terreni interessati.

Ai canali e ai fossi principali, si connette capillarmente l'articolata rete scolante secondaria, che convoglia le acque dai campi e dai coltivi. Tale reticolo idraulico, principale, secondario e minuto, rappresenta un carattere strutturale distintivo del paesaggio della Piana, e spesso è associato al sistema della viabilità podereale e campestre.

Su tale sistema si appoggia anche, in maniera discontinua, una vegetazione sparsa, sia di carattere arboreo (alberi isolati, radi filari alberati, strutture di alberate campestri a prevalenza di *Acer campestre*) che di carattere igrofilo (strutture lineari a canneto, a prevalenza di *Phragmites australis* e *Tipha latifolia*), che caratterizzano fortemente la natura umida dell'area oggetto di studio (natura umida storicamente riconosciuta da molti toponimi riscontrabili nell'area della Piana, quali Mollaia, Padule, Pantano, ecc).

Nel sistema della Piana sono inoltre state realizzate numerose casse di espansione e aree di laminazione per necessità di messa in sicurezza idraulica. Nell'area di studio ne sono state recentemente realizzate due: una all'interno dell'Area Naturale Protetta di Interesse Locale Podere La Querciola, confinante con uno stagno non più adibito ad attività venatoria, una a est dello svincolo autostradale di Sesto Fiorentino della A11, che è finalizzata alla prevenzione del rischio idraulico per l'area del Polo Universitario Scientifico.

In entrambi i casi, le due casse di laminazione sono state oggetto di interventi di rinaturalizzazione, finalizzati all'incremento della diversità ecologica della Piana.

### 1.3.3 Il sistema delle aree umide

La Piana ha visto svilupparsi, negli ultimi decenni, un ricco sistema di zone umide di natura artificiale, inizialmente legate all'attività venatoria in modo quasi esclusivamente prevalente, e poi progressivamente evolversi in un articolato sistema di aree di grande valenza ecologica e naturalistica.

Questo sistema è ormai da molto tempo sottoposto a differenti regimi di tutela (ANPIL Stagni di Focognano, ANPIL Podere La Querciola, SIC/ZPS Stagni della Piana Fiorentina e Pratese).

In particolare, il SIC 45 “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese” comprende un vasto sistema di aree umide di dimensioni variabili, in prevalenza di origine artificiale.

Nell'ambito della Piana sestese il paesaggio agricolo è fortemente connotato dalla presenza di stagni e casse di laminazione, che rivestono un ruolo strategico per la conservazione degli habitat e il mantenimento degli equilibri idrogeologici.





*Figura 10. Lo stagno di Peretola*

Le aree umide all'interno del Comune di Sesto Fiorentino sono distribuite principalmente tra l'area dell'aeroporto di Peretola, il Padule, l'Osmannoro e il lago dell'aeroporto, e includono: i due stagni all'interno dell'ANPIL Podere La Querciola, il lago di Padule sempre all'interno dell'ANPIL, un'area umida posta in adiacenza al sistema delle dune autostradali, le zone umide ricostruite all'interno delle casse di espansione site presso la discarica di RSU di Case Passerini e l'altra interna all'ANPIL Podere La Querciola, l'area umida di Val di Rose, nelle vicinanze del Polo Scientifico Universitario, la vicina cassa di laminazione rinaturalizzata del Polo, lo stagno di Peretola. Nel territorio di Campi Bisenzio, gli Stagni di Focognano, all'interno della omonima ANPIL.



*Figura 11. Gli stagni dell' ANPIL Podere La Querciola*



La maggior parte degli stagni e delle aree umide che ricadono nell'area di studio sono gestiti oggi con finalità di valorizzazione e miglioramento dell'assetto ecologico del macrosistema Piana; presentano pertanto sponde, argini e profondità relative realizzati in accordo con criteri di progettazione ambientale; gli argini sono densamente vegetati con specie erbacee e arbustive igrofile. La frequentazione pubblica di queste aree è divenuta molto significativa, e le ha rese dei capisaldi di uso sociale e didattico di ampie zone della Piana, con attività prevalenti legate al birdwatching e all'educazione ambientale. La rete delle aree umide, collocandosi in un ambito territoriale altamente urbanizzato e infrastrutturato, oltre alle funzioni ecologiche e di equilibrio idrogeologico, assume anche una grande rilevanza paesaggistica, contribuendo al mantenimento dell'articolazione e della varietà del mosaico paesistico complessivo della Piana sestese.

La struttura del paesaggio della Piana nel suo complesso ha subito un notevole arricchimento ed articolazione, con la presenza di questi siti che sono strettamente legati al sistema dei canali e dei corsi d'acqua.



*Fig. 33 L'Area Naturale Protetta di Interesse Locale Stagni di Focognano*

#### 1.3.4 Il paesaggio agrario

Il mosaico agrario dell'area di studio rappresenta la matrice connotante del paesaggio della Piana.

Nonostante l'evoluzione del sistema insediativo, infrastrutturale, produttivo, la Piana di Sesto Fiorentino si è mantenuta come un grande vuoto al centro del sistema metropolitano Firenze-Prato, di grande importanza per un corretto rapporto fra spazio costruito e spazio libero, vero tessuto connettivo fra differenti sistemi urbani, produttivi, infrastrutturali.

La permanenza di un articolato sistema di attività agricole, seppure residuali, rappresenta un valore di natura paesaggistica di strategica importanza per l'equilibrio complessivo del sistema metropolitano, che ormai ha trovato la sua evoluzione nella saldatura lineare dei differenti organismi urbani e produttivi, oltre che fortissimi elementi di frammentazione paesistica e territoriale, così come indotti dallo sviluppo dei sistemi infrastrutturali lineari e areali.

Un trend differente si registra tuttavia all'interno dell'area di studio analizzata, coincidente con l'ambito della Piana Sestese. Qui, il paesaggio è ancora marcatamente connotato dalla predominanza di un tessuto agricolo, seppur con maglia varia e funzioni diverse. Si alternano infatti grandi appezzamenti di coltivazioni monoculturali (prevalentemente cereali e girasoli), le cui forme e dimensioni sono legate ai processi produttivi della meccanizzazione, oltre che al sistema della proprietà fondiaria.

Oltre al sistema diffuso dei seminativi semplici, alcune forme di utilizzo agricolo dell'area di studio connotano in maniera forte la struttura del paesaggio agrario, fra le quali: sistemi particellari complessi, con produzioni orticole legate per lo più all'autoconsumo; piccoli lotti coltivati che hanno mantenuto tratti significativi dell'assetto agrario tradizionale (dimensione contenuta degli appezzamenti, rete scolante minuta, vegetazione arborea e arbustiva lineare, ecc); appezzamenti non coltivati o incolti, gestiti come prati stabili e pascoli legati all'allevamento ovino praticato nella zona.

L'ambito di maggior pregio paesistico dal punto di vista del mosaico agrario all'interno dell'area di studio è senza dubbio la porzione pianeggiante sita lungo il confine sud orientale dell'ambito, a ridosso delle dune autostradali. In questa zona si trova infatti un sistema piuttosto articolato di appezzamenti agricoli che hanno mantenuto sufficienti tratti caratteristici della trama agraria di oltre 50 anni fa, dove alle forme e dimensioni sufficientemente inalterate dei campi, si associa la persistenza dei sistemi lineari delle siepi campestri di confine e della vegetazione igrofila spontanea lungo i fossi, che definiscono un complesso altamente significativo come testimonianza dell'assetto paesaggistico storico della Piana.

Particolarmente caratteristiche di questa area sono le formazioni lineari arboree a prevalenza di *Acer campestre*, che sono rappresentate da filari singoli o più filari, orientati con la medesima direzione di scolo delle acque (monte-piana), e che in questa zona sono ampiamente rappresentate e connotano in maniera significativa la variabilità e l'articolazione strutturale di questo paesaggio agrario con forte contenuto di assetti tradizionali.



*Fig. 34* Lacerti del tessuto agricolo minuto che in passato caratterizzava l'area della Piana

Tale assetto minuto, non si è tuttavia mantenuto ovunque: in altre aree ancora coltivate presenti all'interno dell'ambito di studio le necessità di ottimizzazione delle produzioni agricole, hanno portato negli ultimi decenni all'accorpamento dei piccoli lotti storicamente definiti entro particelle di maggiori dimensioni, determinando tra l'altro un drastico decremento delle siepi campestri lungo canali e confini di proprietà e di altri elementi propri del paesaggio agricolo storicizzato (alberi singoli segna-confine, filarialberati, ecc), che si è pertanto andato progressivamente a impoverire.





*Fig. 35 Grandi appezzamenti monocolturali*

La presenza di incolti nell'area di studio è relativamente limitata. La maggior parte dei lotti presenti è tutt'oggi utilizzata per fini agricoli. Sono invece relativamente numerose le particelle tenute a orti. Queste sono gestite spontaneamente da privati e non presentano una regolamentazione, determinando in alcuni casi situazioni di scarso pregio paesistico. Nel complesso, si evidenzia la marcata leggibilità dell'orientamento dominante del tessuto agricolo, che si attesta ancora oggi lungo le linee della centuriazione romana, connotando il paesaggio della Piana e influenzandone l'evoluzione.

### 1.3.5 Le aree boscate

In generale, nell'area di studio la presenza diffusa del paesaggio agrario storicamente non ha mai lasciato spazio a delle vere e proprie formazioni boscate. Anche nell'evoluzione storica del paesaggio, dagli anni '50 del secolo scorso ad oggi, all'uso prevalentemente agricolo dell'area della Piana ha fatto sempre riscontro la presenza di vegetazione arborea legata ad usi produttivi, ma mai con una forma e struttura di carattere boschivo. In un'ottica di recupero ambientale e valorizzazione paesaggistica dell'ambito tuttavia, essendo diminuita la necessità di uso di suolo per produzioni agricole, negli ultimi decenni sono stati piantati nell'area alcuni ettari di bosco (impiegando prevalentemente latifoglie igrofile tipiche dei boschi planiziali, come *Quercus robur*, *Fraxinus angustifolia*, *Salix alba*, *Populus alba*, *Alnus glutinosa*, ecc), che nel tempo hanno assunto dimensioni e qualità ambientali e paesaggistiche significative, offrendo interessanti scorci di quella che potrebbe tornare a essere in futuro una destinazione d'uso significativa in un'ottica di evoluzione sostenibile del paesaggio della Piana.



*Fig. 36 L'area boscata all'interno dell'ANPIL Podere la Querciola*



I rimboschimenti effettuati nell'ambito di studio sono attualmente due: circa due ettari sono stati realizzati all'interno dell'ANPIL Podere la Querciola e sono attualmente gestiti, insieme alla vicina area umida, da Legambiente; otto ettari sono stati realizzati in prossimità del confine nord ovest dell'area di studio, in prossimità dello svincolo autostradale A1-A11 e sono stati realizzati ad opera di una azienda agricola locale con finalità produttive.

Inoltre, nell'area del Polo Impiantistico di Case Passerini, dalla fine degli anni '90 del secolo scorso sono stati realizzati interventi di costituzione di aree boscate diffuse, con finalità di inserimento paesaggistico, che si vanno ad aggiungere agli interventi di cui sopra.

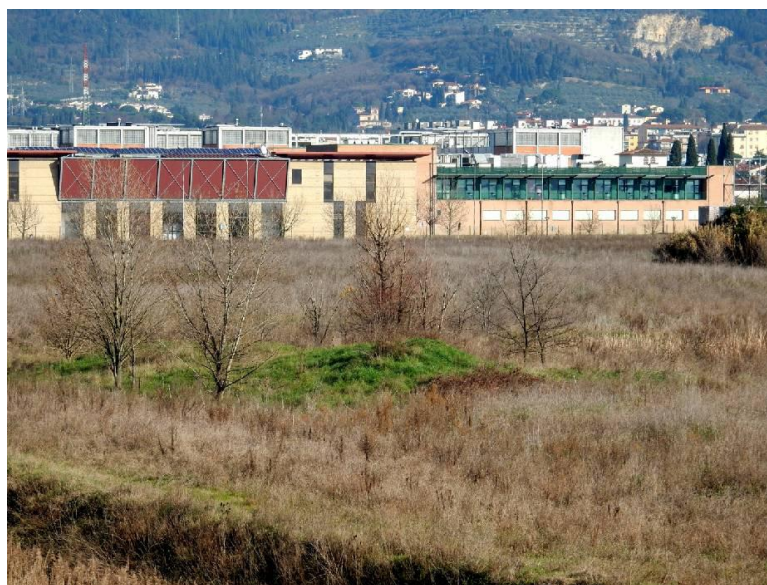
Non vi è dubbio che, seppure ancora in misura limitata, questi nuclei boscati nati a partire dalla fine degli anni '90 stanno contribuendo ad arricchire ed articolare il paesaggio della Piana, anche dal punto di vista percettivo, e costituiscono nuclei e capisaldi importanti, al pari del sistema delle zone umide, all'interno del più generale mosaico agrario.

### 1.3.6 I sistemi insediativi

L'area di studio ricade all'interno del sistema metropolitano fiorentino, ed è definita sul suo perimetro da sistemi insediativi fortemente urbanizzati. La parte centrale dell'area di studio, che corrisponde alla parte agricola del paesaggio periurbano di Sesto Fiorentino, grazie anche ad una reiterata politica urbanistica di salvaguardia da sviluppi insediativi interni a questa area, ha mantenuto la matrice agraria quale tratto connotante del paesaggio.

I sistemi infrastrutturali lineari, di fatto, hanno rappresentato i limiti entro i quali lo sviluppo urbano è stato pianificato e contenuto, riconoscendo l'importanza strategica del grande spazio vuoto centrale nell'area metropolitana.

Se questo è vero, però vi è da riscontrare che lo sviluppo di un vasto sistema di infrastruttura lineari ha determinato di fatto un forte processo di frammentazione e di relazione fra il sistema del paesaggio agrario, esteso, riconoscibile, leggibile, e i sistemi urbani, in primo luogo con il centro urbano di Sesto Fiorentino.



*Fig.38 Il Polo Scientifico Universitario di Sesto Fiorentino*

Questa interruzione di relazioni è dovuta, in parte consistente, allo sviluppo di un esteso sistema di insediamenti produttivi, che di fatto sono di impedimento fisico e funzionale-percettivo al mantenimento di chiare relazioni fra spazio aperto (da anni destinato al Parco Agricolo della Piana, oltre che al sistema delle aree protette) e lo spazio della residenza, dell'urbano. Diversamente da questi fenomeni, lo sviluppo dei Poli (Scientifico Universitario, Impiantistico di Case Passerini, Aeroportuale), se da un lato ha definito precise aree vocate ad utilizzi specifici (pubblici, di libero accesso, ovvero fortemente delimitati), ha avuto come tendenza quella dell'erosione di spazio aperto libero, entro però confini ben stabiliti.

Comunque, anche in questo caso, i processi di frammentazione sono rilevanti, e più orientati alla suddivisione del paesaggio agrario e di una marcata marginalizzazione, e hanno contribuito ad una progressiva delimitazione dello spazio libero, che comunque permane importante, esteso, e riserva importante nel più generale ambito del paesaggio periurbano metropolitano.



*Fig. 39 Testimonianza storica di edificio rurale della Piana.*

Nel territorio sono tuttora parzialmente leggibili le matrici della sedimentazione storica degli insediamenti, benché in alcuni casi fortemente disturbate dalle recenti trasformazioni del paesaggio.

Una matrice storica riconducibile all'epoca romana e etrusca è individuabile nella maglia della centuriazione; è inoltre ancora leggibile in modo significativo il sistema viario di campagna. Tuttavia sono scomparsi quasi tutti i segni che anticamente caratterizzavano il territorio e il sistema rurale storico, composto di seminativi vitati e arborati punteggiati di pievi e poderi, ha generalmente subito un processo di impoverimento, quando non di degrado.

Solo poche testimonianze del sistema insediativo rurale sparso permangono nell'area di studio, che registra al momento una bassissima densità abitativa.

### **1.3.7 Il sistema infrastrutturale**

L'ambito di studio è fortemente interessato da un articolato sistema di infrastrutture lineari, che nel loro complesso tendono a definire l'area di studio per quelli che sono i principali confini.

Si fa riferimento alla rete autostradale (A1 e A11) ed al sistema di svincoli e raccordi, alla viabilità principale di grande collegamento metropolitano (la Perfetti Ricasoli-Mezzana-Prato, il viale XI Agosto, la via dell'Osmannoro), oltre alla rete ferroviaria che, comunque, rimane più marginale rispetto allo stretto ambito di studio.



*Fig. 40 Il raccordo autostradale della A11*

Ugualmente importanti sono le infrastrutture di carattere areale, che connotano fortemente l'area di studio per quanto attiene il rapporto fra paesaggio agrario e spazi aperti, con il sistema insediativo ormai diffuso e in buona parte continuo. Tali infrastrutture sono riconducibili al Polo aeroportuale esistente, al Polo Impiantistico di Case Passerini, al Polo Universitario Scientifico, oltre alla costruenda Scuola Sottufficiali Carabinieri.

Questa rete infrastrutturale ha parzialmente eroso e definito quella che comunemente viene definita come Piana (che sia fiorentina o sestese), ma di fatto, nonostante questi sviluppi piuttosto estesi in termini anche di superfici occupate, ancora oggi è leggibile e tangibile un grande spazio centrale, di oltre cinquecento ettari liberi, vocati ancora alla produzione agricola, anche di prossimità, che rimane il cuore centrale della previsione del Parco Agricolo della Piana. Certamente, la rete infrastrutturale nel suo complesso ha generato notevoli fenomeni di frammentazione territoriale e paesistica, oltre che generare progressivi fenomeni di marginalizzazione di aree, che hanno visto modificare la loro funzione prettamente vocata all'agricoltura, in attesa di un nuovo destino.



*Fig. 41 Il tracciato della Perfetti Ricasoli, sullo sfondo, segna in modo netto un confine percettivo per l'ambito di studio*

In generale, è possibile affermare che allo stato attuale vige ancora un equilibrio fra lo spazio insediato, costruito, funzionalizzato, e lo spazio del paesaggio agrario, del paesaggio degli spazi aperti, di fondamentale importanza in una dimensione metropolitana, che non guarda al solo confine amministrativo comunale, ma allunga la prospettiva nel sistema Firenze-Prato, riconoscendo al sistema degli spazi aperti una funzione fortemente connettiva, connotante, di equilibrio, nei confronti di sistemi urbani e produttivi lineari, continui, che negano forme di connessione monte-piana ovvero forme connettive fra sistemi urbani e produttivi complessi.

Differente è il ragionamento che riguarda la rete minuta delle strade minori e poderali che hanno una stretta relazione con la tessitura del paesaggio agrario presente.

Se da un lato, la forte infrastrutturazione di cui sopra ha determinato la sostanziale eliminazione delle relazioni storicamente esistenti fra questa rete e i sistemi urbani che si affacciano sull'area di studio internamente all'area di studio questa rete è presente, strutturata, coesa con il sistema dei canali, dei campi, nella consueta configurazione da nord a sud, monte-piana, e rappresenta un alto valore testimoniale per quanto attiene la struttura riconoscibile del paesaggio.



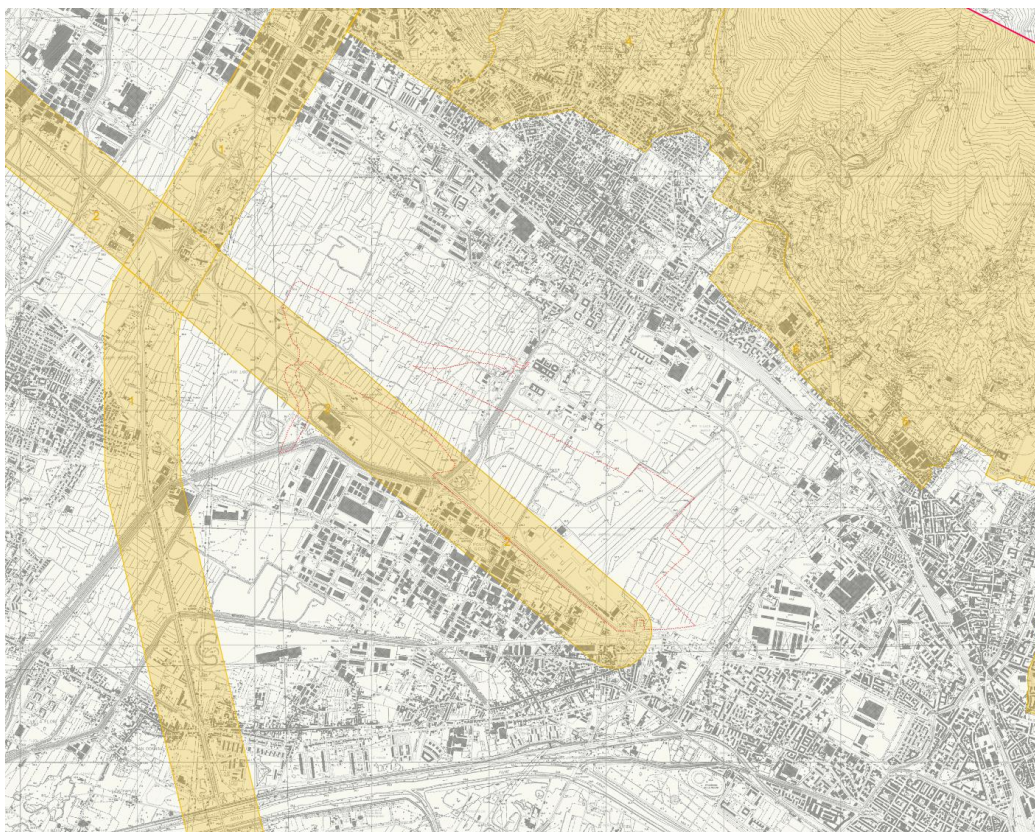
## 2. INQUADRAMENTO DELL'ASSETTO VINCOLISTICO E INDIVIDUAZIONE DEI VALORI E DELLE EMERGENZE

### 2.1 IL VINCOLO PAESAGGISTICO

L'estensione dell'area progettuale è interessata dalla perimetrazione di zone sottoposte a vincolo secondo quanto previsto con il Codice dei beni culturali e del paesaggio normato dal Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

In particolare si trovano i seguenti regimi normativi vincolistici:

- Immobili ed aree di notevole interesse pubblico, ai sensi dell'art. 136 e 157 del D. Lgs. 42/2004.



*Figura 42 – Stralcio cartografico l'area del vincolo paesaggistico di cui all'art. 136 e 157 del D. Lgs. 42/2004.*

Codice vincolo 090074 : Fascia panoramica lungo la rotabile Firenze-Mare che offre visuale di ville e borghi celebri e di boschi (Firenze-Sesto Fiorentino-Campi Bisenzio-Prato).

La zona tutelata, che si estende nei territori dei Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Prato, è costituita da una fascia di terreno di mt. 300 di larghezza da ogni lato della rotabile Firenze-Mare, misurata dall'asse dell'autostrada. Ha notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497, ed è quindi sottoposta a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa.

All'interno della descrizione del Decreto di istituzione del vincolo viene "riconosciuto che la zona predetta ha notevole interesse pubblico perchè rappresenta un pubblico belvedere verso l'anfiteatro collinare e montano, in quanto dalla medesima si gode la visuale di celebri monumenti, quali le Ville Medicee di Petraia, Castello ed Artimino, di antichi borghi fortificati come Calenzano, Montemurlo, cui nomi ricorrono nella storia della toscana, nonchè distese di boschi di pini che accompagnano il viaggiatore offrendogli la vista di un quadro naturale quanto mai suggestivo".

Il vincolo si pone il fine di tutelare la vista panoramica che si percepisce dal nastro autostradale, non tanto del paesaggio della piana, quanto piuttosto della fascia di versante dove sorgono ville storiche con giardini, borghi e

boschi di pregio. Questi elementi, che costituiscono un paesaggio antropizzato e di valore, si trovano ad una quota altimetrica superiore rispetto sia alla sede stradale sia alla quota di pianura del sito di intervento.

Attualmente è interessata dall'estensione del vincolo tutta la fascia che ospita gli edifici dello scalo oltre le aree di movimentazione. Inoltre è da evidenziare l'esistenza di una barriera visiva vegetazionale al bordo del tracciato autostradale, carreggiata nord, che ostacola totalmente la visuale verso il versante di Monte Morello e che si estende dalla congiunzione con la viabilità urbana a più della metà del perimetro attuale dell'aeroporto.

Analogamente ostacola la visuale in carreggiata sud il fronte edilizio dell'insediamento dell'Osmannoro.

La stessa fascia soggetta a vincolo è interessata dal progetto di riqualificazione dell'aeroporto, che sarà percepibile solo nel tratto privo di barriere vegetazionale.

Anche una porzione dell'area interessata dalla realizzazione della pista ricade nella zona tutelata, ma data la natura del vincolo e l'assenza di elementi progettuali che si sviluppano in altezza, non si determina interferenza.

Sulle pendici del Monte Morello si trova un'altra area vincolata la cui perimetrazione non si sovrappone con il sito di progetto, identificata con Codice vincolo 090073 : Area naturale e panoramica del massiccio del Monte Morello comprendente il Parco di Demidoff e il Torrente Terzolle (v.090108 e 090055).

La relazione con l'area progetto è data dal carattere del vincolo poiché si tratta di una della tutela della visuale scenico-panoramica che si percepisce da questi versanti collinari.

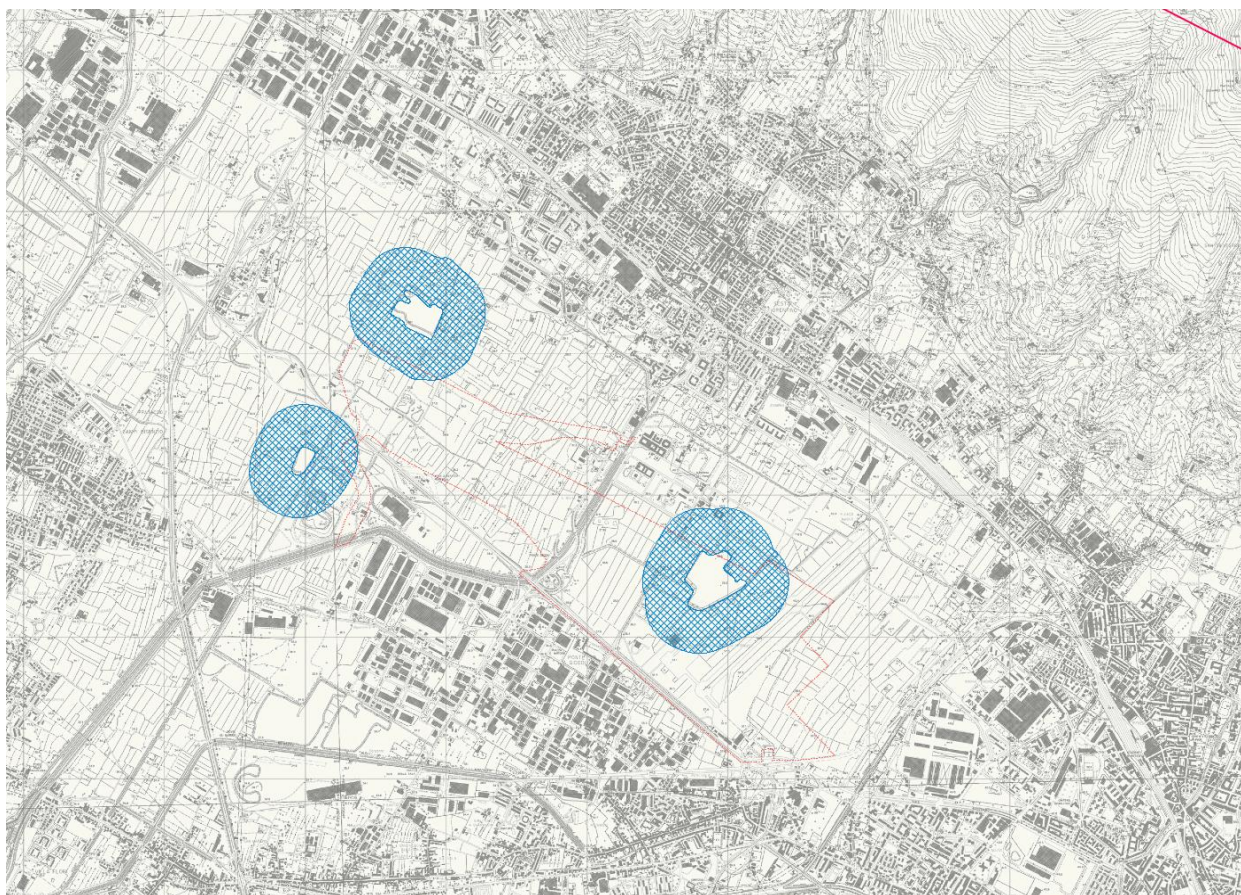
La zona tutelata comprende “il massiccio di Monte Morello sito nel territorio dei comuni di Firenze, Vaglia e Sesto Fiorentino, confinante: a nord confine del comune di Sesto Fiorentino fino al fosso di San Michele-fosso di San Michele fino alla strada statale n. 65 (della Futa), strada statale n. 65 fino ad incontrare la strada perimetrale del Parco Demidoff, confine del Parco Demidoff fino alla strada statale n. 65 in località Montersoli; a est via dei Castiglioni fino al Torrente Terzolle, Torrente Terzolle fino alla via della Quietè; a sud via della Quietè fino a via Boldrone, via Boldrone fino a via dell'Osservatorio, via dell'Osservatorio fino a via Reginaldo Giuliani, via Reginaldo Giuliani fino a via di Bellagio, via di Bellagio fino a via di Castello, via di Castello fino a via Rosselli; a ovest via XX Settembre fino a via della Fabbrica, via della Fabbrica fino a via di Doccia, via di Doccia fino a via de' Molini, via de' Molini fino a via delle Catese, via delle Catese fino a via Chiosina, via Chiosina fino a via Baroncoli, via Baroncoli fino al confine del comune di Sesto Fiorentino, ha notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497 ed è, quindi, sottoposto a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa.”

All'interno della descrizione del Decreto di istituzione del vincolo viene indicato come “il massiccio del Monte Morello, per la sua vasta ed ampia mole, per il verde cupo dei boschi e per la suggestiva asprezza delle sue rocce, possiede in se' caratteristiche paesistiche di non comune bellezza” e “riconosciuto che il massiccio del Monte Morello, oltre a formare un quadro naturale di non comune bellezza caratterizzata dalla sua vasta ed ampia mole, dal verde cupo dei suoi boschi e dalla suggestiva asprezza delle zone rocciose, è ricco di punti di vista accessibili al pubblico dai quali si può godere la visuale della città e dei suoi dintorni”.

Il progetto, che ha per oggetto l'area aeroportuale, non interferisce con le caratteristiche paesistiche del massiccio del Monte Morello, ne' con le visuali della città e dintorni di cui si gode dai suoi punti di vista, accessibili al pubblico.



- I territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera "b" del D. Lgs. 42/2004.



*Figura 43 – Stralcio cartografico con indicazione del vincolo paesaggistico di cui alla lettera “b” dell’art. n. 142*

In questo caso il perimetro del progetto, interferisce marginalmente con le fasce di rispetto del Lago Padule e dello specchio d’acqua di Focognano, localizzato oltre il tracciato autostradale.

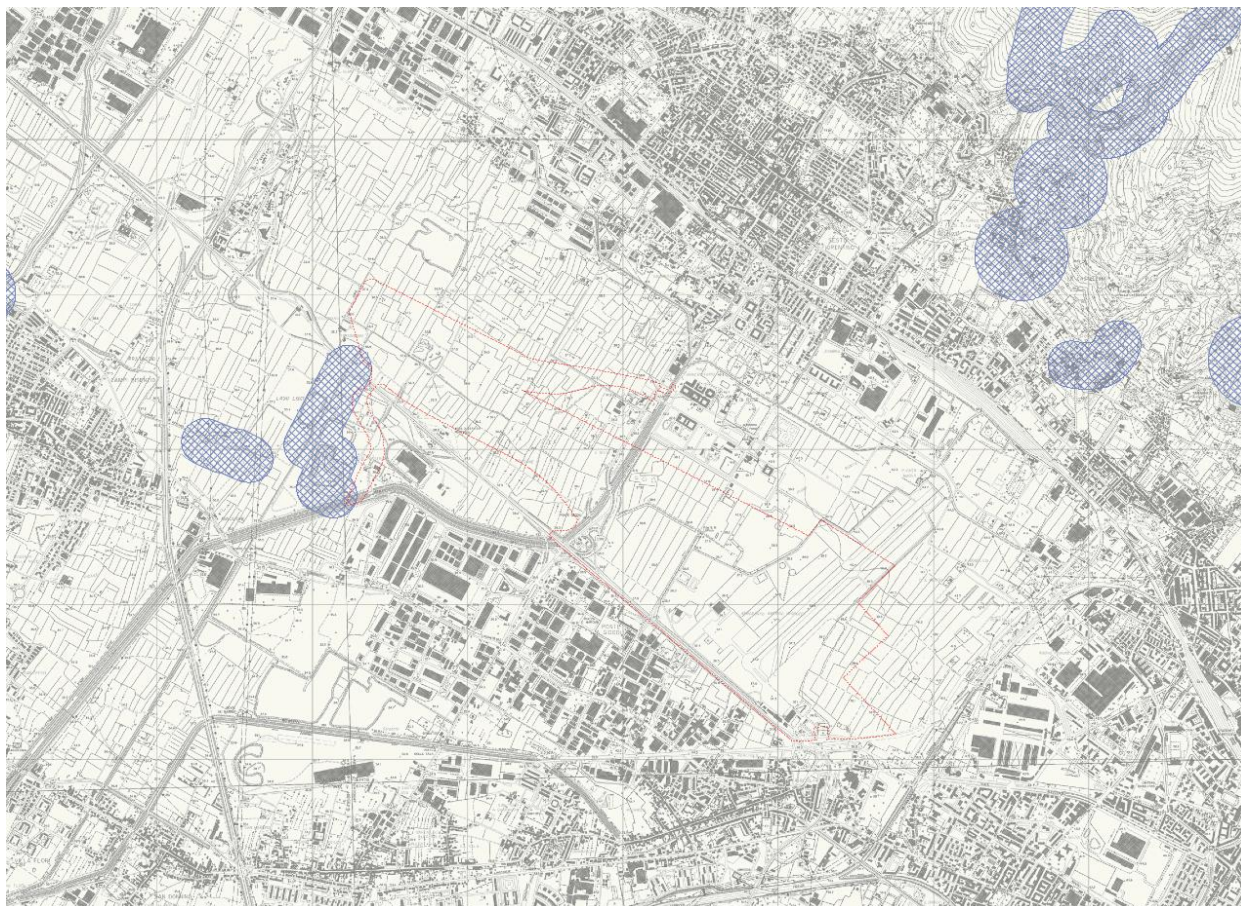
Mentre l’interferenza è evidente per il Lago di Peretola e di conseguenza per le fasce di rispetto dello stesso.

Si tratta di zone umide generate dalla diffusa attività di escavazione durante la realizzazione dell’autostrada, e dal seguente processo di abbandono dell’uso dell’area, senza una corretta opera di ripristino ambientale. Tale fenomeno, unitamente alla mancanza di manutenzione del complesso reticolo di regimentazione delle acque della piana, da elemento di degrado per abbandono del paesaggio agrario, ha portato all’evoluzione in zone di valore ambientale a seguito della colonizzazione da parte di specie vegetazionali connesse all’habitat fluviale di origine invasiva.

Al fine di ristabilire un equilibrio generale di più vasta scala, la scelta progettuale della conversione del Lago di Peretola in superficie d’uso e pertinenziale all’attività aeroportuale, è compensata dall’ampliamento e riqualificazione di un’area umida sita nel in comune di Signa con l’obiettivo di preservare i valori espressi e consolidarli in un contesto di continuità paesistica. Mentre localmente opere di compensazione e mitigazione vanno a riqualificare l’area di Focognano.



- I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera "c" del D. Lgs. 42/2004, iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna.

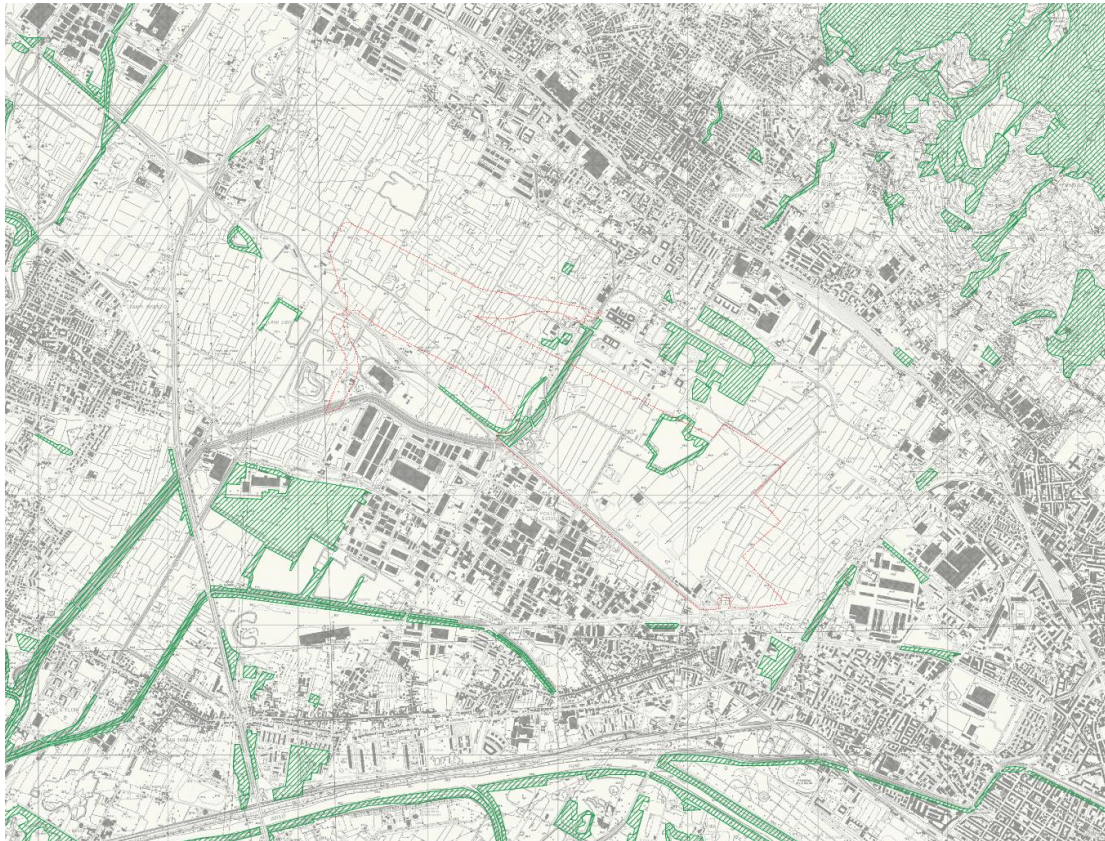


*Figura 44 – Stralcio cartografico con indicazione del vincolo paesaggistico di cui alla lettera “c” dell’art. n. 142*

L'intervento, o meglio le aree di risternazione idraulica comprese nel progetto, interessano marginalmente fascia di rispetto dei corsi d'acqua in località Focognano.



- I territori coperti da foreste e da boschi, ancorchè percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera " g " del D. Lgs. 42/2004, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227.



*Figura 45 – Stralcio cartografico con indicazione del vincolo paesaggistico di cui alla lettera “g” dell’art. n. 142*

Il progetto, che ha per oggetto l’area aeroportuale, si sovrappone ad alcune modeste aree verdi che lambiscono gli argini del Torrente Rimaggio, e alla vegetazione presente lungo il perimetro del Lago di Peretola. Per entrambi sono previste delle modifiche limitatamente all’area interessata, con compensazione e mitigazione a livello locale nella riorganizzazione dell’area umida di Focognano.

## 2.2 I BENI ARCHITETTONICI

Il perimetro di progetto nel suo sviluppo territoriale non interferisce direttamente con alcun bene architettonico vincolato ai sensi del Decreto Legislativo n. 42 del 22 gennaio 2004.



*Figura 46 – Stralcio cartografico con indicazione della posizione dei beni architettonici vincolati al D. Lgs. N. 42*

L'intervento di riqualificazione dell'aeroporto non interferisce direttamente con alcun bene architettonico oggetto di tutela ai sensi del D.Lgs. n.42. Pertanto la relazione che si potrà instaurare tra i beni tutelati e la realizzazione del progetto sarà indiretta e potrà interessare solamente gli aspetti concernenti la percezione panoramica dei luoghi.

Per i fabbricati posti oltre il tracciato autostradale, a sud e sud-ovest, non si determina alcuna variazione della relazione visiva con l'area di progetto, poiché è il rilevato stesso della infrastruttura che costituisce barriera visiva alla percezione degli stessi.

Le relazioni di tipo panoramico riguardano soprattutto il versante collinare a nord-nord-est, dove sorgono le ville storiche con giardino, ed altre emergenze storiche che, in virtù di una posizione contraddistinta da una quota altimetrica maggiore rispetto a quella dell'intervento, godono di un'ampia percezione del paesaggio della piana senza alcuna potenziale interferenza per la realizzazione dell'opera.

Tra i molti manufatti con giardino vincolati si pone attenzione su due di particolare pregio, tanto da essere inseriti tra i siti tutelati dall'Unesco: la villa di Castello e la villa La Petraia.

La villa medicea di Castello si trova sulle pendici collinari del monte Morello in località omonima. Quando Cosimo de' Medici divenne Granduca, fece ristrutturare la villa da Giorgio Vasari e commissionò a Niccolò Tribolo il progetto del giardino, perché fosse un luogo di magnificenza da usare come rappresentanza e propaganda politica.

Il giardino rappresenta l'esempio meglio conservato di "giardino all'italiana" secondo i canoni e le descrizioni di Leon Battista Alberti. Alcuni elementi sono riconducibili alle origini quattrocentesche, come la forma compatta e geometrica, qui disposta su tre terrazze digradanti verso il retro della villa, ma numerose e di gran pregio sono anche le aggiunte del secolo successivo, come la Grotta degli Animali, le figure rustiche e la presenza dell'acqua, più tipiche del manierismo.





*Figura 47 – Foto aerea del sito della villa di Castello*

La Villa Medicea La Petraia si trova in via Petraia nella zona collinare di Castello. Nel 1544 Cosimo I de' Medici entrò in possesso della villa La Petraia, che donò al figlio, il cardinale Ferdinando. Venne riorganizzata e ampliata per opera di Bernardo Buontalenti attorno alla trecentesca torre centrale trasformata in belvedere. Anni dopo, furono realizzati i lavori di sbancamento che trasformarono la natura “pietrosa” del luogo (da cui in nome Petraia, cioè piena di pietre) in una scenografica sequenza di terrazzamenti dominata dalla solida mole dell'edificio principale. La villa oggi appare circondata dal verde: sul fronte, in posizione panoramica verso la città, si trovano i giardini formali, mentre sul retro si estende il grande parco all'inglese, che fu realizzato nell'ottocento.



*Figura 48 – Foto aerea del sito della villa La Petraia*

A sud dell'edificato di Sesto Fiorentino, nel paesaggio della piana rurale, sorgono due edifici vincolati di carattere religioso. Si tratta della piccola Chiesa della Madonna del Piano e della Chiesa di San Bartolomeo, la cui posizione risulta più defilata rispetto l'area di intervento.

La Chiesa della Madonna del Piano, che si trova in prossimità del Polo Scientifico e Tecnologico dell'Università di Firenze nel comune di Sesto Fiorentino, ha origine alla fine del XIV secolo come tabernacolo tradizionalmente venerato dagli abitanti di Sesto Fiorentino, e sorge all'incrocio di importanti arterie che percorrevano la pianura a ovest di Firenze. Nel XVII secolo l'edificio fu ampliato e trasformato in oratorio. La Chiesa è costituita da un'unica aula con antistante porticato e da una piccola sacrestia.

Percorrendo la Via della Madonna del Piano si giunge all'area attualmente occupata dall'aeroporto.

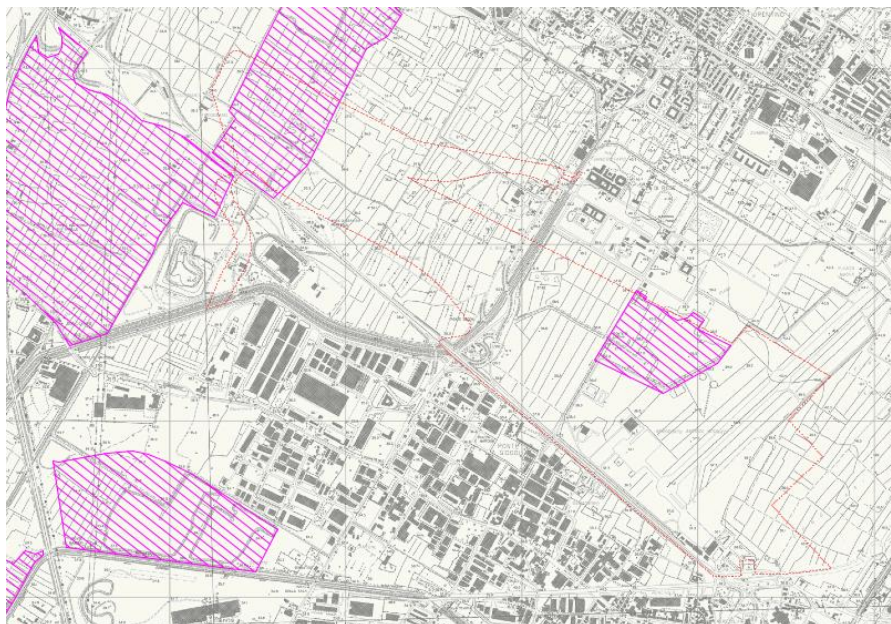
L'intervento non interessa la zona in cui sorge ne' interferisce con alcuna visuale del manufatto storico.



*Figura 49 – La Madonna del Piano*

### 2.3 I.S.I.C. E Z.P.S.

L'area di intervento va a interessare una parte modesta del sistema di aree umide denominate “*Stagni della Piana Fiorentina e Pratese*” e tutelate come S.I.R. - S.I.C. - Z.P.S. IT 5140011. Lo specchio d'acqua del Lago di Peretola ricade completamente all'interno del perimetro di progetto, come i due stagni artificiali del parco della Piana mentre, più a nord, il Lago Padule non ricade direttamente nel perimetro di intervento, ma l'area è interessata dalle opere di sistemazione idraulica e da quelle di definizione del parco periurbano. La sistemazione idraulica interessa anche l'area di Focognano in maniera marginale.



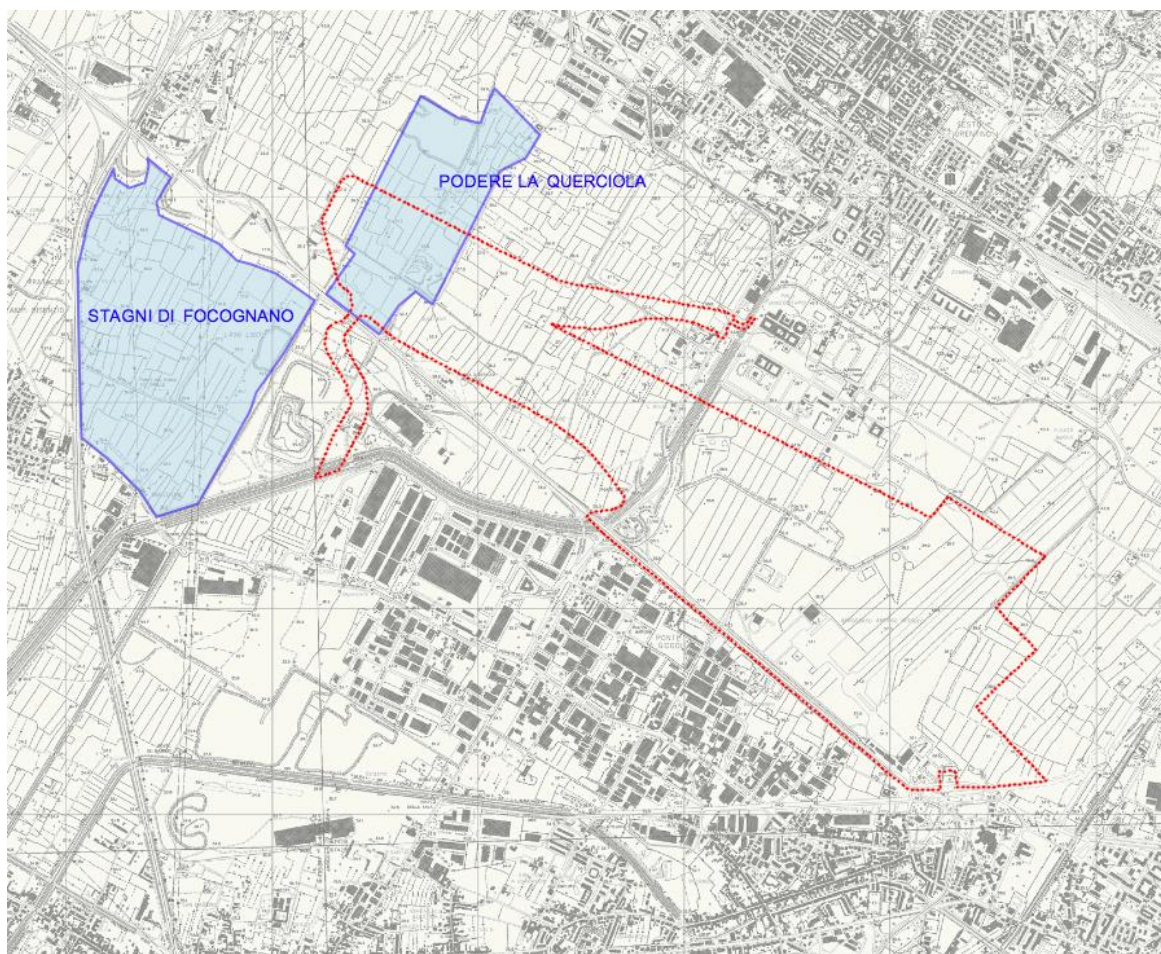
*Figura 50 – Stralcio cartografico con indicazione in tratteggio delle aree del S.I.C. Stagni della Piana Fiorentina e Pratese e in rosso l'area di intervento.*

Nell'area vasta di studio si trova anche il Sito di Interesse Comunitario IT 5140008, denominato “*Monte Morello*”. Il Sito si estende sui versanti del Monte Morello che dominano la piana e non si sovrappone con l'area di progetto.



## 2.4 AREE NATURALI PROTETTE DI INTERESSE LOCALE

Nella zona oggetto di studio sono presenti anche due Aree di Studio Protette di Interesse Pubblico: quella del “Podere la Querciola” e quella degli “Stagni di Focognano”.



*Figura 52 – Stralcio cartografico con indicazione delle due A.N.P.I.L.*

Entrambe le A.N.P.I.L. sono situate all’interno della piana metropolitana fiorentina, in posizione orientale, comprese fra Firenze e Pistoia. Ambientalmente contigue risultano separate dal tracciato autostradale dell’A11.

L’area del “Podere la Querciola”, inserita in un contesto ad alto grado di antropizzazione, occupa una superficie di circa 50 ettari nel Comune di Sesto Fiorentino, ed è stata istituita per tutelare una zona seminaturale di notevole importanza per lo svernamento, il passo e la riproduzione di numerose specie di avifauna.

La stessa sarà interessata direttamente dal progetto che eliminerà i due stagni artificiali del parco della Piana mentre, più a nord, il Lago Padule non ricade direttamente nel perimetro di intervento. Inoltre nell’area sono previste opere di sistemazione idraulica e di definizione del parco periurbano.

Quella degli “Stagni di Focognano” è un’Oasi WWF istituita con Delibera del Consiglio Comunale di Campi Bisenzio n. 254 del 27 novembre 1997, ed è in gran parte compresa nel SIC “Stagni della Piana Fiorentina”.

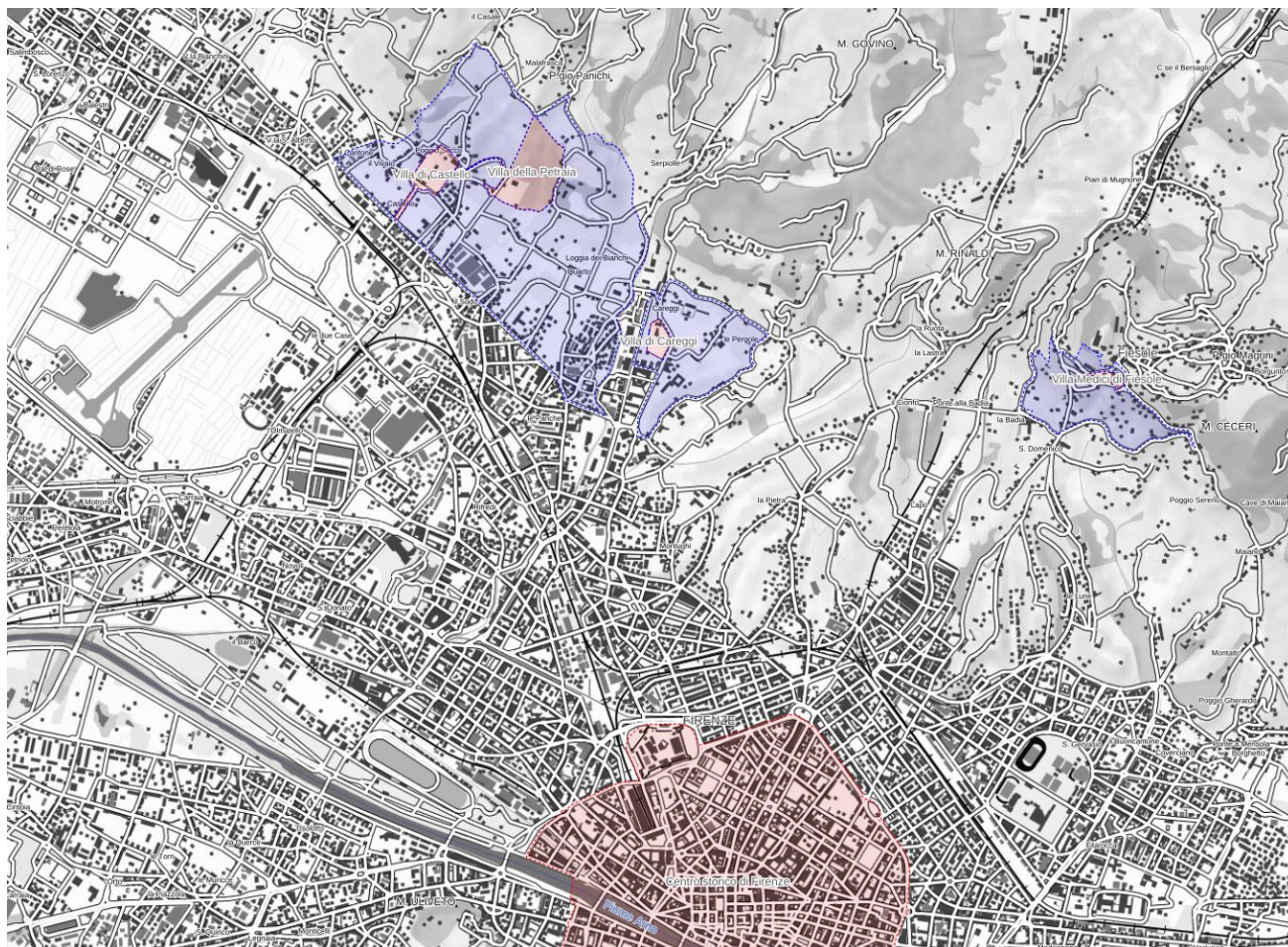
Si trova in prossimità dell’area di intervento al di là del tracciato autostradale e non è interessata dalle opere per la realizzazione del progetto bensì da interventi di mitigazione e compensazione ambientale e, in maniera marginale, dalle opere di sistemazione idraulica.

## 2.5 SITO UNESCO

All’interno dell’area di studio, ma non interessate dal perimetro di progetto, si riscontra la presenza dei siti e delle aree “Buffer” o “Area tampone” del Sito dell’Unesco delle “Ville Medicee”.



Il 23 giugno 2013 a Phnom Penh, la XXXVII Sessione del Comitato per il Patrimonio dell'Umanità ha iscritto un sistema di 14 Ville Medicee nella lista dei siti UNESCO.



*Figura 53 – Stralcio cartografico con indicazione delle aree delle ville medicee (in rosso) e delle aree tampone (in blu) del Sito dell'Unesco.*

In particolare le ville, già citate tra i beni architettonici sottoposti a vincolo, che ricadono nell'area di studio sono:

- Villa di Castello;
- Villa La Petraia.

L'Unesco, nelle Linee Guida Operative per l'applicazione della Convenzione sul Patrimonio Mondiale del 1977, definisce la zona tampone come "un'area che deve garantire un livello di protezione aggiuntiva ai beni riconosciuti patrimonio mondiale dell'umanità".

In riferimento a ciò si può rilevare dalla cartografia come non esista interferenza del progetto con le stesse, data la non contiguità fisica ed il posizionamento in unità territoriali differenti.

### 3. SINTESI DEGLI IMPATTI

Il progetto di riqualificazione dell'aeroporto "Amerigo Vespucci" interessa una ampia estensione territoriale.

Prevede la realizzazione di un diverso orientamento della pista, un ampliamento del terminal e delle opere al contorno, attivando un nuovo sistema di relazioni sia con l'assetto infrastrutturale e insediativo, sia con la componente naturalistica della piana fiorentina.

La stima dell'impatto è costituita dalla analisi delle relazioni che il progetto mette in atto con gli elementi formali che costituiscono il paesaggio: *componente naturalistica, assetto infrastrutturale e insediativo e quindi eventuali interferenze che potrebbero determinarsi nella lettura del paesaggio.*

Parallelemente, in quanto elementi caratterizzanti e connessi allo stesso, vengono definite le interferenze e gli impatti con le aree soggette a vincolo sia quelle di carattere territoriale, quali le emergenze naturalistiche e i beni architettonici, sia in riferimento alla percezione del progetto dalle aree con vincoli di visuale.

Il progetto definisce un ampliamento dello scalo aeroportuale per quanto riguarda le aree destinate alle manovre dei mezzi e la realizzazione di un nuovo terminal, pertanto l'insieme di relazioni con i segni del paesaggio della piana, viene valutato in una complessità in parte già presente allo stato attuale.

Una valutazione positiva è connessa alla scelta progettuale di mutare l'orientamento della pista secondo l'asse NW-SE. Questo andamento si sovrappone con quello dei "decumani" della maglia di centuriazione romana ovvero con i segni che hanno scandito la costruzione del paesaggio agrario della piana, assecondando e riprendendo anche la tracciatura delle principali reti infrastrutturali, quali autostrada e ferrovia.

I limiti dell'area di intervento, il segno della pista avranno una direzione parallela a molti dei segni di strutturazione del paesaggio rurale, quali strade poderali, canali di irrigazione della rete di bonifica idraulica, confini fra i lotti coltivati e relative alberature in filare. Tale impostazione consente ancora la lettura della tessitura agraria della piana nei brani conservati ed un inserimento nel segno della continuità dei principali caratteri antropici, limitando al massimo la creazione di aree marginalizzate o intercluse, soggette, inevitabilmente, a fenomeni di abbandono.

L'impatto del percorso autostradale che inquadra l'area di riferimento, risulta decisamente l'elemento più rilevante anche rispetto alla costruzione della pista aeroportuale a diversi livelli. Intanto l'interferenza con la lettura del paesaggio è elevata sia nella percezione a scala locale, sia in quella a scala territoriale, sia nella media che ampia visuale. Tale situazione si determina per la caratteristica di rilevato del percorso autostradale che interrompe definitivamente i rapporti percettivi fra le aree rurali poste ai due lati del tracciato, e per quella di nastro continuo che si sviluppa al di sopra del suolo senza soluzione di continuità fra un tessuto fortemente urbanizzato e l'altro avulso dalle tessiture e dalle linee caratteristiche del paesaggio, andando a creare delle aree marginalizzate e spesso intercluse. La costruzione del tracciato dell'autostrada A11 per il casello di Sesto Fiorentino ha comportato l'interruzione degli assi trasversali con orientamento SW-NE, che derivano dai "cardini" della centuriazione romana.

Al contrario l'impatto del nastro continuo della pista è limitato al livello del suolo, è territorialmente circoscritto con un inizio e una fine, e l'estensione dell'area interessata dall'intervento, seppur importante nella zona confinata da autostrada-pedemontana-tessuto urbano, risulta decisamente contenuta rispetto l'ampiezza dell'intera piana fiorentina.

Pertanto la pista aeroportuale non costituisce barriera percettiva a nessun livello di visuale e non altera la percezione dell'andamento prevalente delle linee caratteristiche del paesaggio rurale.

Le conseguenze sui tracciati sono limitate all'allineamento del decumano che seguiva il tracciato del Fosso della Lupaia e di alcuni tratti di strada poderale in località Pian di Quinto, all'interruzione dei "cardini" della centuriazione romana in corrispondenza di via dei Giunchi, di via Rimaggio e via dell'Osmannoro, di via Gavine e dell'allineamento di via Pantano. Nel caso di via Gavine la pista non cancella completamente l'allineamento del cardine poiché si conserva un tratto tra il perimetro dell'aeroporto e il rilevato autostradale.

L'ampliamento dello scalo comporta, inevitabilmente, la sottrazione di suolo agricolo e la cancellazione dei segni del paesaggio rurale, limitatamente alla porzione di territorio oggetto dell'intervento. In tale porzione gli elementi presenti avevano già denunciato una situazione di criticità, determinata dall'abbandono delle colture e in parte dalla



trasformazione delle stesse in estensive, con conseguenze sensibili sulla percezione paesaggistica, dall'abbandono delle rete idrica e dallo sviluppo incontrollato delle aree umide generate dalle escavazioni, da un edificato sparso residenziale, terziario, specialistico e produttivo privo di caratteri di identità tipologica e formale.

Inoltre la parte terminale verso nord della pista attuale viene abbandonata dal nuovo disegno, lasciata fuori dai limiti dello scalo e restituita ad un uso pubblico con una riqualificazione volta a ricostruire caratteri naturalistici e funzionalità per la fruizione pubblica, riducendo l'impatto della presenza dello scalo adiacente.

La progettazione dello scalo si presenta come un'occasione per ricucire, fuori dai confini, gli equilibri alterati e spesso degradati di una zona molto più vasta attraverso la realizzazione, l'ampliamento o la riorganizzazione di aree destinate a parco pubblico e comprensori naturalistici.

Il nuovo Terminal occuperà aree già edificate al servizio dello scalo. Pertanto l'impatto del nuovo manufatto sarà dato solo dalla maggiore dimensione dello stesso. Data la posizione in continuità con il tessuto urbano avrà un impatto su una visione di dettaglio e di medio raggio. Le compensazioni saranno proporzionali alle caratteristiche tipologiche e architettoniche del manufatto in rapporto ai tessuti limitrofi.

In relazione ai vincoli paesaggistici le valutazioni relative all'impatto dell'intervento considerano le variazioni della scena panoramica percepibili dai punti di osservazione posti all'interno dalle aree vincolate, lungo l'asse autostradale e sulle pendici del Monte Morello, con particolare riferimento ai siti medicei della ville di Castello e della villa La Petraia.

L'intervento interferisce con il vincolo paesaggistico di cui all'art. 136 e 157 del D. Lgs. 42/2004 relativamente alla *"Fascia panoramica lungo la rotabile Firenze-Mare che offre visuale di ville e borghi celebri e di boschi (Firenze-Sesto Fiorentino-Campi Bisenzio-Prato)"*.

Il vincolo si pone il fine di tutelare la vista panoramica che si percepisce dal nastro autostradale, non tanto del paesaggio della piana, quanto piuttosto della fascia di versante dove sorgono ville storiche con giardini, borghi e boschi di pregio. Questi elementi, che costituiscono un paesaggio antropizzato e di valore, si trovano ad una quota altimetrica superiore rispetto sia alla sede stradale sia alla quota di pianura del sito di intervento.

Attualmente è interessata dall'estensione del vincolo tutta la fascia che ospita gli edifici dello scalo oltre le aree di movimentazione. Inoltre è da evidenziare l'esistenza di una barriera visiva vegetazionale al bordo del tracciato autostradale, carreggiata nord, che ostacola totalmente la visuale verso il versante di Monte Morello e che si estende dalla congiunzione con la viabilità urbana a più della metà del perimetro attuale dell'aeroporto.

È in questo sviluppo dell'ultimo chilometro del tracciato dell'autostrada in direzione Firenze che si trovano i volumi del terminal e degli edifici di servizio che per il loro sviluppo altimetrico potrebbero, per brevi tratti, ostruire parzialmente la percezione delle colline, già compromessa dalle barriere vegetali esistenti.

Anche una porzione dell'area interessata dalla realizzazione della pista (parte terminale verso ovest) ricade in detta zona tutelata, ma data la natura del vincolo e l'assenza di elementi progettuali che si sviluppano in altezza, non si determina interferenza o ostacolo percettivo.

Dai punti di vista posti lungo il tracciato autostradale il progetto per la riqualificazione dell'aeroporto è percepibile, nei tratti privi di barriera vegetazionale, con una visuale di dettaglio che permetterà di distinguere non solo i volumi ma anche la forma, il colore dei singoli elementi che li compongono. Ovviamente sia la pista che la recinzione dello scalo non costituiscono un elemento di ostacolo alla percezione del versante collinare del Monte Morello dove sono ubicate le ville medicee, poiché il sedime si trova ad una quota inferiore la sede dell'autostrada.

L'impatto determinato dal Terminal, di dimensioni maggiori rispetto l'attuale, avrà comunque un effetto di riqualificazione della percezione di un tessuto al margine dell'urbanizzazione, attraverso l'introduzione di un elemento di alta qualità.

Dai versanti collinari vincolati del monte Morello, *"Area naturale e panoramica del massiccio del Monte Morello comprendente il Parco di Demidoff e il Torrente Terzolle"*, si percepisce il contesto paesaggistico della piana con una visuale di struttura dall'angolo prospettico piuttosto ampio che permette una vista panoramica completa del territorio e quindi, anche della zona di intervento. Emergono i tessuti urbani e le grandi infrastrutture continue.

La visuale panoramica ha condizionato l'approccio progettuale, suggerendo di non limitare lo studio al perimetro di intervento ma di ampliare i confini per coinvolgere anche le aree interessate dalle opere di compensazione, al fine di ricucire e razionalizzare le aree a carattere naturalistico, recuperando degradi e frattagli di territorio in abbandono.

I volumi di progetto non costituiranno ostacolo percettivo alle visuali oggetto di vincolo e saranno riconosciuti attraverso le linee che li definiscono e la texture cromatica delle superfici.

Per l'impatto in relazione ai siti delle Ville Medicee, vincolate ai sensi del D.Lgs.n.42 come Bene Architettonico, e Sito Unesco, vale quanto già descritto per i versanti di Monte Morello, per cui l'intervento appare percepibile solamente dalle zone altimetricamente più elevate e libere da barriere vegetazionali. Dati i rapporti dimensionali con la piana e le caratteristiche del vincolo non costituisce impatto.

In dettaglio il sito non appare visibile dalla Villa di Castello per l'effetto schermante delle alberature e dei filari di ingresso posti di fronte al manufatto storico, e da gran parte del giardino a causa del muro di recinzione. La percezione sempre a livello di visuale panoramica è possibile dalla terrazza antistante il bosco che circonda il Laghetto d'Inverno.

Dalla Villa La Petraia il territorio della piana è percepibile dall'edificio storico e dall'area antistante, mentre la visuale viene interdetta dalla vegetazione man mano che si scende di quota nel giardino.

La nuova pista per il sedime parallelo alla direzione dell'autostrada insieme alle opere di compensazione di riqualificazione delle aree naturalistiche e della componente vegetazionale a confine dello scalo, permetteranno di attenuare la percezione delle superfici artificiali del progetto.

Come già illustrato nelle analisi, altri vincoli paesaggistici interessano l'area di intervento, quali: "I territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera "b" del D. Lgs. 42/2004", "I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera "c" del D. Lgs. 42/2004, iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna", "I territori coperti da foreste e da boschi, ancorchè percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera "g" del D. Lgs. 42/2004, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227", oltre alla presenza di Aree S.I.C. "Stagni della Piana Fiorentina e Pratese" e Z.P.S. e A.NP.I.L.

Per alcune zone l'intervento non altera lo stato attuale pur essendo marginale alle stesse, per altre di seguito illustrate, interessate direttamente sono previste opere specifiche per il nuovo assetto, oltre a quelle di mitigazione.

Il progetto interferisce con il corso del Torrente Rimaggio e lo Stagno di Peretola caratterizzati da alcuni vincoli sopracitati. Pur presentando una valenza ecologica, entrambi sono il risultato di una naturalizzazione spontanea recente di elementi artificiali. Facente parte del reticolo idrico del sistema generale di bonifica e irrigazione della piana il primo è il risultato di escavazioni mai riqualificate il secondo, l'impatto di una cancellazione o trasformazione è mitigato dalla realizzazione di opere di riqualificazione del sistema delle aree umide.

Tale sistema attualmente risulta in parte degradato, disarticolato e poco, o per nulla, relazionato con le reti di fruizione del territorio. Pertanto si ritiene che il trasferimento delle essenze, l'ampliamento di alcune aree umide, la riqualificazione di altre e, soprattutto, le opere di infrastrutturazione per mettere a sistema la fruizione pubblica di questi habitat abbia un fortissimo impatto positivo e una ricaduta sull'assetto generale di tutta la piana rurale, che in termini di benefici supera l'impatto dell'ampliamento localizzato dello scalo aeroportuale.

In particolare il progetto prevede la deviazione del corso del torrente Rimaggio sulle cui sponde sono presenti limitate alberature e una esigua superficie di habitat vegetazionale. Il valore ecologico e testimoniale di questi elementi naturali del paesaggio ha suggerito la possibilità di trasferire le essenze espianate, non solo come azione di compensazione ma anche come opera di riqualificazione, nell'area dell'Oasi di Focognano, dove le colture estensive hanno cancellato i precedenti segni delle colture a campi chiusi.

Le siepi e i filari alberati potranno essere spostati preservando così l'equilibrio naturalistico complessivo della piana e avendo cura di posizionare le essenze in corrispondenza della presenza dei canali irrigui, dei confini e delle strade poderali al fine di riproporre i segni di quella complessa maglia che struttura il paesaggio rurale.



L'impatto sul sistema degli "Stagni della Piana Fiorentina e Pratese" e sulla definizione dei "Corridoi ecologici" è complesso.

L'eliminazione dello Stagno di Peretola, caratterizzato da ridotte formazioni vegetali igrofile, per lo più localizzate lungo le sponde e da limitati esempi di siepi e filari alberati, non incide sull'assetto complessivo, anche per la posizione defilata e non connessa con le altre aree. Le opere di mitigazione vanno altresì ad incidere marcatamente sulla qualità e assetto di altre zone di maggiore valenza ecologica e testimoniale.

In località Pantano, le opere complementari alla riqualificazione dell'area aeroportuale comporteranno una sottrazione di aree nella parte meridionale dell'A.N.P.I.L. "La Querciola" e l'eliminazione degli specchi d'acqua dello Stagno del Cavaliere e del limitrofo Stagno didattico della Piana. Stessa previsione per le aree umide del lago del Capitano e della Riserva del W.W.F. degli Stagni Val di Rose, non soggette a vincolo di alcun tipo, ma la cui consistenza è stata valutata nel dimensionamento delle opere di compensazione, nel complesso delle aree umide della Piana Fiorentina.

In relazione ai territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera "b" del D. Lgs. 42/2004 le opere andranno a lambire la fascia di rispetto non alterando in alcuna maniera gli equilibri ambientali e paesaggistici verso lo Stagno di Padule.

Definiti gli impatti a diversa scala le opere di compensazione previste vanno oltre la semplice funzione di mitigazione e assumono un ruolo fondamentale nella riqualificazione complessiva del territorio poiché, attraverso di esse, si potranno :

- qualificare e ampliare delle aree naturalistiche, sia nella definizione dell'habitat e delle presenze vegetazionali, sia nei caratteri paesaggistici, sia nella realizzazione o potenziamento dei corridoi ecologici, definendo e qualificando un elevato valore ecologico e testimoniale;
- recuperare gli elementi testimoniali del paesaggio agrario e rurale, in molti casi di carattere residuale, all'interno di aree di grande superficie con una ricollocazione non solo simbolica ma anche fisica;
- soddisfare esigenze tecniche per la messa in sicurezza del nuovo assetto idrico;
- recuperare aree degradate o dismesse per la realizzazione di Parchi Urbani con funzione di filtro dell'area aeroportuale ma, soprattutto di localizzazione di nuove funzionalità fruibili pubbliche, con spazi e reti dedicate.

Le opere di riqualificazione naturalistica interessano, fra le altre, la zona umida "*il Piano*", la zona campestre "*il Prataccio*" e la zona "*S. Croce*".

La porzione di territorio posto tra il tracciato autostradale e il confine dello scalo aeroportuale, costituisce la cassa di espansione, utile a soddisfare le prescrizioni idrauliche, e risulta sufficientemente vasto da non essere interessato da una possibile dinamica di marginalizzazione.

Un'altra cassa di espansione è localizzata in località Pantano contigua alla sistemazione dell'area del parco urbano.

Il "*Parco Urbano della Piana Fiorentina e Pratese*" è elemento di recupero, ridefinizione e valorizzazione degli elementi testimoniali del paesaggio agrario e rurale della piana. Vengono definiti in un'area vasta, che si estende fra il tracciato dell'autostrada, l'aeroporto e il tessuto urbano, caratteri, connotati, sistemi di relazioni, funzioni e fruizioni, di elevato valore paesaggistico, ambientale e sociale.

Se possibile ancora di valenza paesaggistica maggiore è la definizione del "*Parco Urbano ex-Aeroporto*", che recupera e restituisce a fruizione pubblica la parte nord della pista attuale.

Entrambe le due aree a Parco, realizzate come opere di compensazione, permetteranno di "filtrare" la percezione del nuovo aeroporto, mitigandone la riconoscibilità e privilegiando una visuale su aree con una connotazione paesaggistica di maggiore valenza, dotate di barriere vegetali.

Il progetto si articola in un quadro complessivo, volto alla definizione integrata degli interventi di riqualificazione dell'aeroporto e di realizzazione delle opere di compensazione.

## 4. MITIGAZIONE

Come fin qui rilevato le opere strettamente legate alla realizzazione della riqualificazione dello scalo aeroportuale di Firenze hanno un'interferenza sul paesaggio. L'impatto si articola principalmente in due ambiti: quello sulla trama del paesaggio agrario storico della piana, e quello sulle zone umide, entrambi di interesse ecologico-ambientale.

Le aree adiacenti la zona di intervento già in parte urbanizzate o infrastrutturate sono oggetto di riqualificazione e riorganizzazione e saranno quindi messe a sistema nella rete generale di parchi urbani e periurbani di Sesto Fiorentino.

Il "Parco Urbano della Piana Fiorentina e Pratese" è elemento di recupero, ridefinizione e valorizzazione degli elementi testimoniali del paesaggio agrario e rurale della piana. Vengono definiti in un'area vasta, che si estende fra il tracciato dell'autostrada, l'aeroporto e il tessuto urbano, caratteri, connotati, sistemi di relazioni, funzioni e fruizioni, di elevato valore paesaggistico, ambientale e sociale, oltre all'integrazione e mitigazione delle casse di espansione.

Se possibile ancora di valenza paesaggistica maggiore è la definizione del "Parco Urbano ex-Aeroporto", che recupera e restituisce a fruizione pubblica la parte nord della pista attuale.

Entrambe le due aree a Parco, realizzate come opere di compensazione, permetteranno di "filtrare" la percezione del nuovo aeroporto, mitigandone la riconoscibilità e privilegiando una visuale su aree con una connotazione paesaggistica di maggiore valenza. Dotate di barriere vegetali costituiranno ideale mitigazione all'impatto delle opere dello scalo.

A fronte delle interferenze previste sugli ecosistemi e per le specie presenti all'interno e nelle immediate adiacenze del SIR-SIC-ZPS 'Stagni della Piana Fiorentina e Pratese' - n. 45 - IT5140011, sono stati individuati degli interventi di compensazione ambientale con un'estensione territoriale maggiore rispetto la superficie interessata dall'intervento, con duplice obiettivo: ricreare i vari tipi di zone umide e ricostruire i paesaggi agricoli tradizionali. La localizzazione di detti interventi è stata condizionata da molteplici fattori, funzione sia dello stato attuale di consistenza e conservazione delle aree, della loro funzionalità e integrazione al tessuto, sia degli obiettivi delle compensazioni.

Gli interventi di compensazione ambientali che prevedono la realizzazione di zone umide non saranno collocati in aree limitrofe all'aeroporto poiché non avrebbe senso creare zone di potenziale pregio ecologico in corrispondenza di fasce territoriali indirettamente impattate ed in corrispondenza delle quali detto valore ecologico verrebbe inevitabilmente depauperato: non verrebbero, infatti, a crearsi gli auspicati corridoi e connessioni ecologiche -che sono alla base degli obiettivi del SIC-ZPS- e, anche laddove questi dovessero parzialmente instaurarsi, risulterebbero fortemente interferenti con l'esercizio aeroportuale.

Si sono quindi scelte localizzazioni in grado di massimizzare la valenza naturalistico-ecologica degli interventi, in corrispondenza di aree non disturbate dall'esercizio aeroportuale, dove possano crearsi nuovi e più efficienti corridoi ecologici, così da rafforzare il carattere di "rete ecologica" del sistema diffuso di aree protette costituente il vasto contesto degli "Stagni della piana fiorentina e pratese"

Nella valutazione d'insieme del territorio della Piana Fiorentina allo stato attuale a fronte della necessità di tutela delle specie e degli habitat, è emersa la forte valenza ecologica, denominata della macroarea del 'Corridoio Est', in cui ricadono le aree del progetto dello scalo. Pertanto l'ubicazione e le caratteristiche dell'opera di compensazione devono essere adeguate affinché la funzionalità ecologica totale dell'ambito territoriale di riferimento risulti non compromessa e, quindi la 'capacità ecologica' del territorio nel suo complesso ancora in grado di soddisfare pienamente le esigenze delle specie di fauna e flora legate a questo tipo di ambienti.

L'obiettivo di compensazione ecologica definisce la necessità di individuare delle aree di scarso valore sia ecologico che paesaggistico, dove decine di anni di utilizzo delle tecniche di coltivazione tipiche dell'agricoltura intensiva hanno reso labile la lettura della maglia dei campi agricoli, e dove piccoli baraccamenti, tipo orti o ripari, piccole aree di deposito di materiali edili e simili sono elementi di forte degrado paesaggistico. La trama di vegetazione arboreo/arbustiva a rete ricostruirà quindi, sia dal punto di vista ecologico che da quello paesaggistico, l'assetto ambientale originario dei campi, nell'ottica di mantenere poi questi ultimi a prato stabile o prati umidi, allagabili soltanto durante le stagioni più piovose. E, di notevole importanza, ove si rilevi coerenza con le previsioni della pianificazione territoriale.



Gli obiettivi hanno tre ordini principali: creare nella porzione di territorio denominata ‘Corridoio Est’ adeguati ambienti, “umidi” (zone umide planiziali) o “agresti” (maglia storica agraria), che favoriscano la sosta, la nidificazione e lo svernamento dell’avifauna ed il consolidamento e lo sviluppo della flora; definire e agevolare nuove occasioni di fruizione dell’area da parte del pubblico; consentire nuove occasioni di studio e di approfondimento scientifico sulle tematiche relative alla conservazione e al ripristino degli habitat palustri.

La scelta quindi è ricaduta sulle seguenti aree:

1- Zona umida ‘Il Piano’, Comune di Signa, nelle immediate adiacenze della zona dei ‘Renai’ (SIR-SIC-ZPS ‘Stagni della Piana Fiorentina e Pratese’ - n. 45 - IT5140011 e ‘Corridoio EST’ della Piana) e in particolare limitrofa alla ‘Riserva naturalistica Lago Casanuova’.

2- Zona ‘Prataccio’, Comune di Campi Bisenzio, nell’ambito della porzione ‘Stagni di Focognano’ (SIR-SIC-ZPS n. 45 - IT5140011 e ‘Corridoio EST’ della Piana), nell’area ANPIL omonima e, nello specifico, sul confine ovest (Fosso Prataccio) dell’attuale parte di proprietà comunale che corrisponde all’Oasi WWF ivi presente.

3- Zona ‘S. Croce’, Comune di Sesto Fiorentino, nell’ambito dell’area denominata ‘Osmannoro’ assai nota nel passato per la presenza di vaste aree palustri. L’area si trova anche nelle immediate vicinanze della porzione ‘Stagni di Focognano’ (SIR-SIC-ZPS n. 45 - IT5140011 e del ‘Corridoio EST’ della Piana) e, nello specifico, sul lato meridionale

Il progetto 1 si presenta a scala locale come una grande intervento di recupero dell’antico paesaggio storico palustre presente in questa zona, dove il fiume Bisenzio incontra l’Arno, mentre il 2 e il 3 si presentano a scala locale come grandi interventi di recupero dell’antico paesaggio storico agreste presente storicamente in questa zona.

Tale scelta consente la definizione e radicamento del sistema di aree umide e protette nel quadro generale del “Corridoio Est” assicurando una maggiore contiguità territoriale e una grande varietà ambientale di elevato valore ecologico, oltre alla realizzazione di una rete di sistema per la fruizione ambientale pubblica. È chiaro che la possibilità di conservazione delle specie tipiche di questi ambiti ecologici aumenterà notevolmente grazie all’effetto ‘grande dimensione’ di territorio e all’effetto ‘grande densità e diversità di habitat’, che divengono vera e propria garanzia di successo in simili situazioni.

L’individuazione territoriale e le scelte progettuali godono di ampio respiro e vanno a definire una rete di relazioni stabili a vasta scala con effetti che vanno oltre la necessità di compensazione dei danni ambientali prodotti sugli habitat del Sito Europa 2000 dalla realizzazione delle nuove opere aeroportuali.

Il recupero e la riqualificazione a vasta scala del paesaggio con un disegno unitario che si occupa dei degradi presenti, della componente naturalistica, dell’assetto infrastrutturale e insediativo, possono considerarsi opere di mitigazione dell’impatto dovuto alla sottrazione di suolo agricolo e alla cancellazione dei segni del paesaggio rurale, limitatamente alla porzione di territorio oggetto dell’intervento in area sottoposta a vincolo paesaggistico.

Anche la visione dalle colline di un paesaggio più organico e riqualificato nella componente vegetazionale, avrà un impatto positivo, oltre la realizzazione dell’obiettivo della mitigazione dell’interferenza delle opere.

In particolare “I territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi, ai sensi dell’art. 142, comma 1, lettera "b" del D. Lgs. 42/2004”, “I fiumi, i torrenti, i corsi d’acqua, ai sensi dell’art. 142, comma 1, lettera "c" del D. Lgs. 42/2004, iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna”, “I territori coperti da foreste e da boschi, ancorchè percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, ai sensi dell’art. 142, comma 1, lettera "g" del D. Lgs. 42/2004, come definiti dall’articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227”, oltre alla presenza di Aree S.I.C. “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese” e Z.P.S. e A.NP.I.L.

Ma la caratteristica principale della progettazione organica delle opere di mitigazione e di compensazione e della realizzazione delle reti di relazione sarà la restituzione alla fruizione pubblica di vasti brani di territorio riqualificati con nuove funzionalità.

Come già evidenziato nelle analisi degli impatti, l'intervento interferisce con il vincolo paesaggistico di cui all'art. 136 e 157 del D. Lgs. 42/2004 relativamente alla "Fascia panoramica lungo la rotabile Firenze-Mare che offre visuale di ville e borghi celebri e di boschi (Firenze-Sesto Fiorentino-Campi Bisenzio-Prato)". Anche una porzione dell'area interessata dalla realizzazione della pista (parte terminale verso ovest) ricade in detta zona tutelata, ma data la natura del vincolo e l'assenza di elementi progettuali che si sviluppano in altezza, non si determina interferenza o ostacolo percettivo, poiché il sedime si trova ad una quota inferiore la sede dell'autostrada.

Dai punti di vista posti lungo il tracciato autostradale il progetto per la riqualificazione dell'aeroporto è percepibile solo nei tratti privi di barriera vegetazionale, con una visuale di dettaglio che permetterà di distinguere non solo i volumi ma anche la forma, il colore dei singoli elementi che li compongono. L'impatto determinato dal Terminal, di dimensioni maggiori rispetto l'attuale, avrà comunque un effetto di riqualificazione della percezione di un tessuto al margine dell'urbanizzazione, attraverso l'introduzione di un elemento di alta qualità.

I volumi di progetto non costituiranno ostacolo percettivo alle visuali oggetto di vincolo, saranno riconosciuti attraverso le linee che li definiscono e la texture cromatica delle superfici, pertanto non si determina la necessità di realizzare ulteriori opere di mitigazione, come ad esempio l'estensione della barriera vegetazionale lungo il tracciato autostradale, che andrebbero a ridurre e limitare ulteriormente la percezione complessiva a vasta scala del paesaggio della piana.

Il progetto dell'ampliamento dello scalo articolato in un quadro complessivo, volto alla definizione integrata degli interventi di riqualificazione del paesaggio e di realizzazione delle opere di compensazione è un'occasione per il recupero dell'identità paesaggistica e una razionalizzazione delle reti di fruizione della Piana fiorentina.