

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

Interventi di compensazione ambientale - Relazione descrittiva del
parco ecologico-ricreativo

CODICE ELABORATO

SIA-PGT-05-REL-005

Codice elaborato		SIA-PGT-05-REL-005				Scala		
Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato
A	Emissione per VIA	L.Tenerani	Feb 2015	L. Tenerani	Feb 2015	L.Tenerani	Feb 2015	AdF - V. D'Arienzo

INDICE

1.	PREMESSA	2
2.	INQUADRAMENTO	3
3.	LO STATO ATTUALE	4
3.1	ASPETTI GENERALI	4
3.2	CARATTERI PAESAGGISTICI	4
4.	IL PROGETTO	5
4.1	SCOPI E OBIETTIVI	5
4.2	RIFERIMENTO CULTURALE	6
4.3	SCELTE PROGETTUALI	6
4.4	ELEMENTI DI PROGETTO	7
4.4.1	<i>Gli elementi organici: il terreno e la vegetazione</i>	8
4.4.2	<i>I percorsi</i>	9
4.4.3	<i>Le attività</i>	10
4.4.4	<i>Assetto complessivo dell'area</i>	13



1. PREMESSA

La presente relazione riguarda l'ipotesi schematica progettuale che fa riferimento agli interventi di mitigazione, compensazione e inserimento paesaggistico del nuovo Aeroporto di Firenze, per quanto attiene le componenti "paesaggio", "componenti biotiche" e "ambiente sociale" all'interno dello Studio di Impatto Ambientale, finalizzati alla realizzazione del nuovo parco ecologico-ricreativo di Firenze-Sesto Fiorentino.

L'area in oggetto attualmente è occupata dallo scalo aeroportuale, in particolare dalla porzione settentrionale della pista di volo e dal raccordo Kilo-Papa.

La previsione di riqualificazione dell'Aeroporto "Amerigo Vespucci" ne prevede la dismissione, sia come zona di infrastruttura, sia come area di pertinenza. Pertanto, la stessa è interessata da un progetto di riqualificazione ricompreso nel complesso degli interventi di mitigazione, compensazione e inserimento paesaggistico del nuovo Aeroporto di Firenze.

2. INQUADRAMENTO

La zona in esame si estende per circa 21,4 ettari, è interamente posta all'interno dell'attuale sedime aeroportuale ed è delimitata a nord dal Canale di cinta orientale e ad est da via Montione.

La posizione baricentrica, a scala territoriale, tra Firenze, Sesto Fiorentino e Castello e, a scala locale, tra il Polo Scientifico, il futuro Parco peri-urbano di Sesto Fiorentino previsto in progetto e la Scuola Marescialli Carabinieri, ne definisce il ruolo di nodo con notevole potenziale strategico socio-relazionale.

Territorialmente, ciò rende attuabile la possibilità di un intervento a vasta scala, sia funzionale, sia di riordino e recupero paesaggistico, in continuità con il previsto parco peri-urbano di Sesto Fiorentino, intervento di compensazione paesaggistico-ambientale parte integrante del Master Plan aeroportuale.

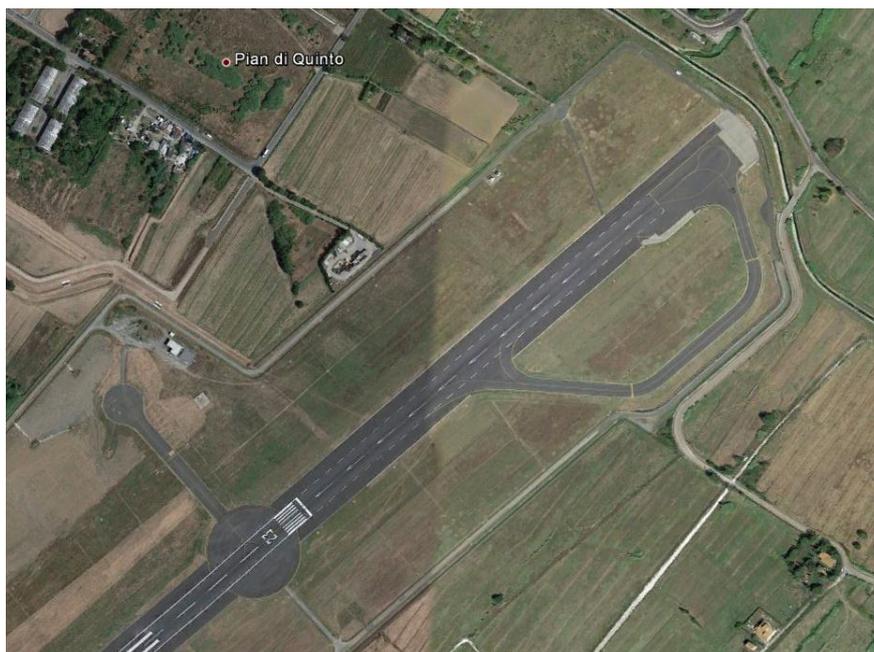
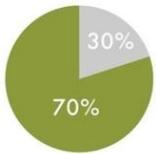


Figura 1. Areale di intervento

3. LO STATO ATTUALE

3.1 ASPETTI GENERALI

verde/asfalto



L'assetto dello stato attuale è dato dalla peculiare destinazione d'uso e consta di una vasta e compatta superficie impermeabile, la pista (circa il 30%), che si estende quasi centrale in direzione nord-sud, e di un vasto prato stabile pianeggiante, nelle due fasce laterali (strip e aree retrostanti).

3.2 CARATTERI PAESAGGISTICI

Il paesaggio in cui si inserisce il sito in oggetto è quello fortemente antropizzato della Piana fiorentina, ormai depauperato nei suoi caratteri rurali e agricoli storici, a seguito di un'evoluzione del territorio che ha visto l'affermazione del seminativo intensivo, e quindi della percezione di un suolo suddiviso in macro aree e, in particolare in questo ambito, dello sviluppo insediativo, legato anche al settore produttivo di grande scala.

L'area di progetto non costituisce un'eccezione a tale percezione.

Infatti, in conseguenza dell'attività aeroportuale, non sono presenti volumi e il disegno del paesaggio è caratterizzato da vaste campiture, non dissimili per scala da quelle dell'ambiente circostante.

Tale caratterizzazione antropica si rivela come fattore guida delle scelte meta-progettuali e costituisce un valore positivo nella realizzazione del progetto.

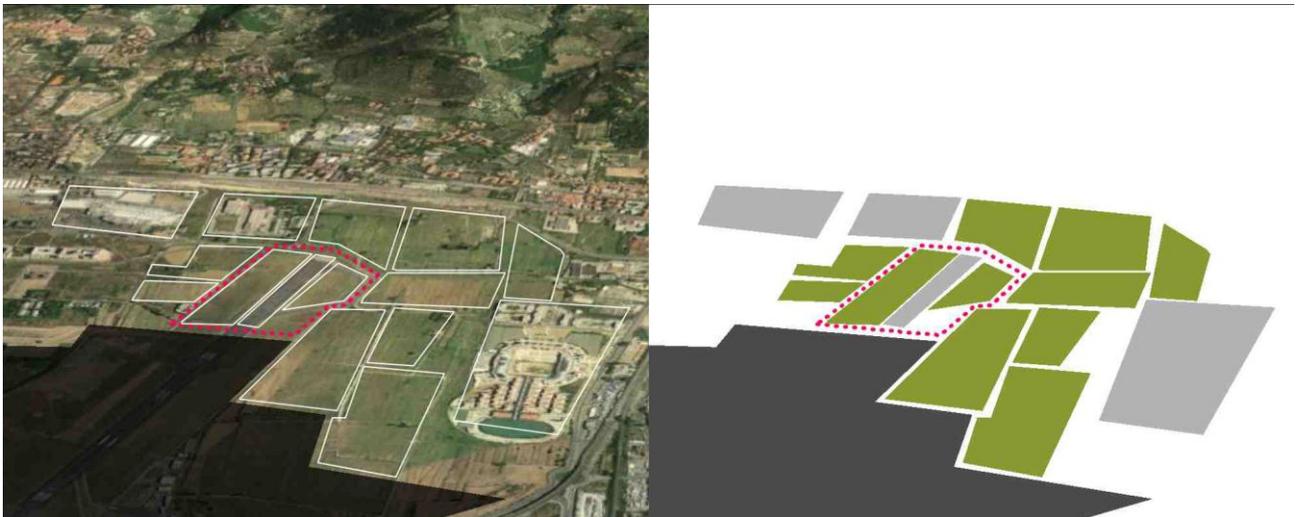


Figura 2. Il disegno del paesaggio

4. IL PROGETTO

4.1 SCOPI E OBIETTIVI

Definiti gli impatti a diversa scala del progetto del nuovo scalo aeroportuale, 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 nuove 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.

Di grande valenza paesaggistica sono la realizzazione del parco ecologico-ricreativo in esame, che recupera e restituisce a fruizione pubblica la parte nord della pista attuale, e il parco peri-urbano di Sesto Fiorentino.

Entrambi costituiscono elementi di recupero, ridefinizione e valorizzazione degli elementi testimoniali del paesaggio agrario e rurale della piana. In un'area vasta, che si estende fra il tracciato dell'autostrada, il nuovo perimetro dell'aeroporto e il tessuto urbano, vengono definiti caratteri, connotati, sistemi di relazioni, funzioni e fruizioni, di elevato valore paesaggistico, ambientale e sociale.

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, ma soprattutto avranno il compito di reintegrare dei tessuti marginali e degradati con la funzionalità del tessuto urbano.

4.2 RIFERIMENTO CULTURALE

Riferimento culturale e concreto del progetto è il piano di riqualificazione dell'aeroporto *Tempelhof*, che dal 2008 è oggetto/soggetto di un processo di trasformazione analogo a quello sopra descritto.

Nel caso dello scalo di Peretola, trattandosi di un intervento a scala maggiore, sia per estensione che per valenze di carattere storico, le motivazioni di una certa progettualità e tipologia di intervento sono ancor più evidenti.



Figura 3. Il nuovo assetto dell'aeroporto Tempelhof (Berlino, Germania). Sean Gallup/Getty Images

In particolare il concetto su cui trova forza e riferimento il progetto di recupero dell'area ex-aeroporto è quello di paesaggio come memoria, narrazione delle relazioni trascorse tra uomo e territorio, legato quindi non ad una immagine statica, bensì ad un fattore attivo, da valorizzare e ottimizzare.

4.3 SCELTE PROGETTUALI

Allo stato attuale si può affermare che l'aeroporto è parte integrante del paesaggio, secondo la definizione della Convenzione Europea del Paesaggio *“Paesaggio designa una determinata parte di territorio, così com'è percepita dalle persone, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni”*.

In tale contesto si è ritenuta debole e non fondata la scelta di demolire, cancellare un paesaggio, negando la sua evoluzione, per costruirne uno ex-novo, con il solo fine di ripristinare forzatamente e senza alcuna relazione socio-economica, un ipotetico paesaggio archetipo campestre della Piana, di potenziale pregio ecologico, ma debole per motivazione e per collocazione, in corrispondenza cioè di fasce territoriali indirettamente impattate dalle attività produttive e infrastrutturali e nelle quali tale valore sarebbe depauperato e non avrebbe la forza di una reale valorizzazione del territorio.

Altresì la scelta di mantenere la pista è affermazione di un processo ben più interessante di trasformazione dell'attuale paesaggio, attraverso una partecipazione attiva dei fruitori. L'asfalto rimane, sia come testimonianza e continuum dell'evoluzione dell'uso di un territorio, sia per ospitare una serie di attività, con ruolo di centralità nella fruizione dell'area, che necessitano di un fondo o piano di campagna rigido e impermeabile. Attività che governeranno il graduale mutamento della percezione che si ha della pista, per una reale e attiva trasformazione del paesaggio.

A fronte delle considerazioni emerse da questo percorso, il progetto prevede il mantenimento dell'assetto attuale del fondo della pista aeroportuale, come valore aggiunto e tema dominante per tutta la sistemazione e la razionalizzazione e riorganizzazione dell'area con scelte progettuali ottimizzate al fine di ottenere uno spazio socialmente fruibile.

La decisione di non rimuovere il manto impermeabile della pista deriva principalmente da un percorso analitico di carattere culturale, ma è senz'altro supportato anche da una analisi dei costi, dei vantaggi e degli svantaggi, della

messa in opera di altro manufatto simile o differente, che dovrebbe rispondere alle esigenze di utilizzo, gestione e manutenzione di uno spazio pubblico.

Il progetto prevede infatti la realizzazione di infrastrutture e modesti manufatti per il tempo libero, flessibili nel breve e medio termine, e vasti spazi per consentire una fruizione libera e autogestita da parte dei visitatori, oltre alla realizzazione di parcheggi di interscambio, che necessitano di superfici impermeabili. L'eventuale smantellamento della pista, oltre ad implicare un costo sostenuto, dato dalle lavorazioni di cantiere e dallo smaltimento, risulterebbe inutile per la realizzazione di opere simili.

4.4 ELEMENTI DI PROGETTO

Il mantenimento della pista aeroportuale è la scelta che caratterizza maggiormente il progetto del parco urbano.

La valorizzazione di questa memoria viene attuata attraverso una serie di interventi al contorno che creano una rete di relazioni di vario tipo e una integrazione con il disegno dei “segni” principali di questo ambito. Le connessioni e gli elementi puntuali riportano la dimensione della pista ad una scala di fruizione gradevole e agevole per il visitatore.



Figura 4. I segni del territorio. I segni storici del territorio, incontrando quelli preesistenti interni all'area di progetto, individuano delle aree atte ad ospitare funzioni speciali che necessitano di essere circoscritte: campo sportivo (in verde); area attrezzata per bambini (in azzurro); area ristoro (in rosa); area attrezzata per cani (in marrone)

I segni storici del territorio, costituiti in questo ambito prevalentemente dagli assi dei percorsi, dai precedenti tracciati catastali, che delimitano le proprietà e i diversi usi del territorio, si allungano dentro il perimetro e pervadono l'area delimitata come ex-aeroporto, per ricucire il paesaggio, per disintegrare un confine laddove oramai la sua esistenza non corrisponde ai nuovi valori indotti all'ambiente dalle scelte progettuali. Interferiscono con gli elementi già presenti nell'area e creano nuovi confini e spazi distinti per arricchire il programma fruizionale dell'area, senza compromettere l'organicità dell'ambito.

4.4.1 Gli elementi organici: il terreno e la vegetazione

Il terreno si rimodella per le nuove funzionalità, sia per accogliere/raccogliere la fauna dell'area (anfibi), sia per creare un altopiano, che possa essere barriera percettiva e allo stesso tempo belvedere dell'attività aeroportuale.



Figura 5. Sezione di progetto

Anche il nuovo assetto vegetazionale è progettato in modo tale da costituire nel lato sud/ovest del parco una sorta di quinta, di schermatura visiva verso lo scalo aeroportuale e, all'interno dell'area, per differenziare e ottimizzare la fruizione dello spazio, creando diverse condizioni di ombreggiamento/irraggiamento solare e garantendo una protezione dalle fredde correnti invernali.



Figura 6. Assetto vegetazionale di progetto



Figura 7. Assetto vegetazionale di progetto - dettaglio

4.4.2 I percorsi

L'accesso al parco è previsto sia attraverso la rete stradale a carattere locale, sia attraverso il tracciato ciclopedonale, che lo percorre trasversalmente, che collega Firenze a Sesto Fiorentino, e che è parte di un sistema più vasto di reti ciclopedonali atto allo sviluppo di una mobilità più sostenibile.

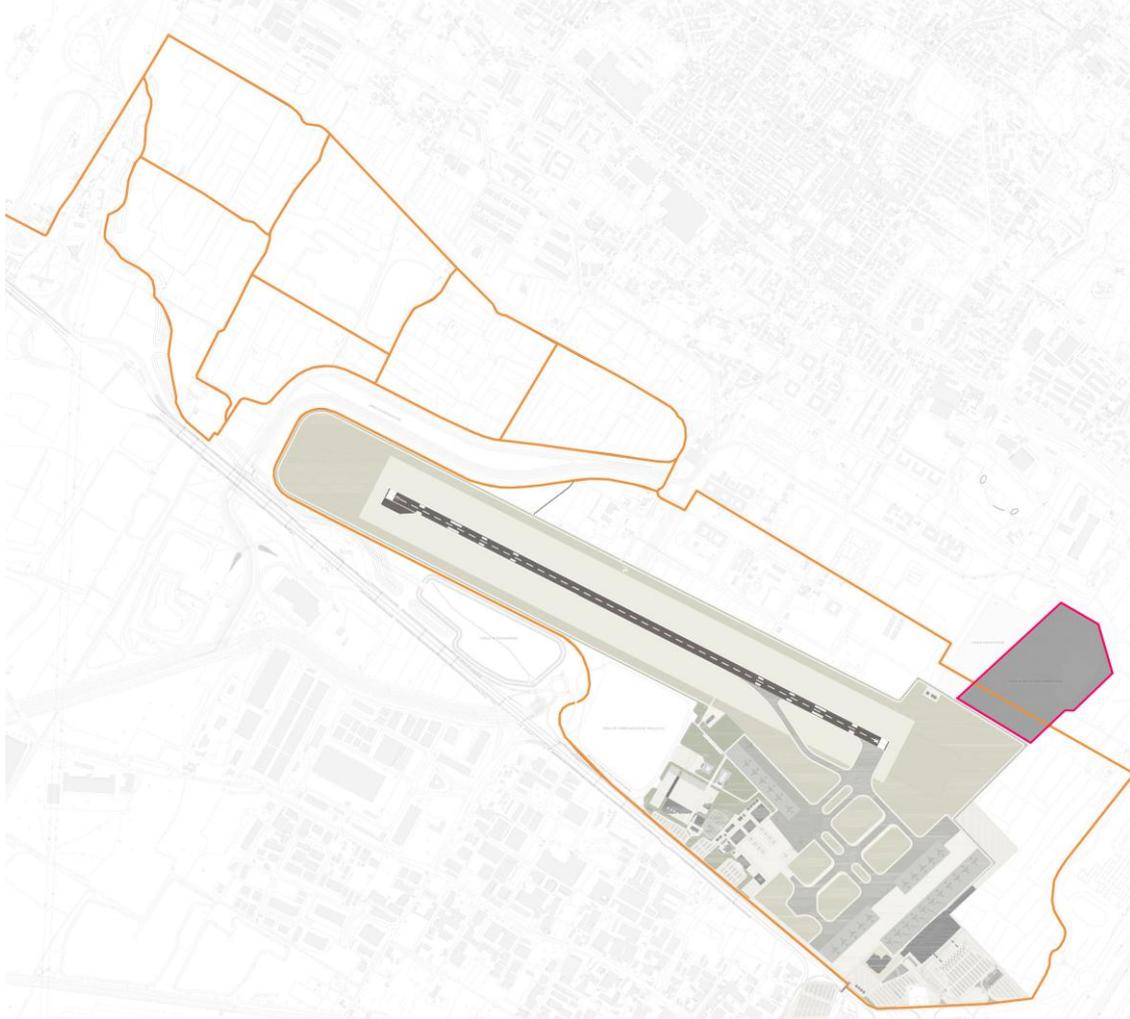


Figura 8. Il sistema delle piste ciclabili e ciclo-pedonali

La posizione degli ingressi al parco è quindi determinata deduttivamente dall'assetto attuale delle infrastrutture viarie al contorno.

Gli ingressi ciclopedonali si aprono a est e a ovest, laddove la pista ciclopedonale incontra il perimetro del parco. Analogamente anche gli ingressi carrabili si aprono a est e ovest, laddove via Montione e via dei Frilli si avvicinano al perimetro, e restano limitati a tali zone.

In corrispondenza dell'ingresso carrabile a est è stata individuata un'area di parcheggio, ricadente dentro il perimetro del parco ma schermata da un'alberatura a filare, con funzione di barriera visiva e di elemento per l'ombreggiamento.

Ne deriva quindi l'assenza di accessi da nord e da sud, che non sono possibili poiché il lato meridionale del parco confina con l'aeroporto e il lato settentrionale è delimitato dal Canale di cinta orientale.

I nuovi assi ricuciono l'andamento parallelo alla pedecollinare che caratterizza tutte le infrastrutture principali presenti nella piana.

Tale assetto risulta ottimale per la gestione e il controllo dell'apertura e chiusura del parco e per la limitazione della circolazione di mezzi a motore all'interno del perimetro.

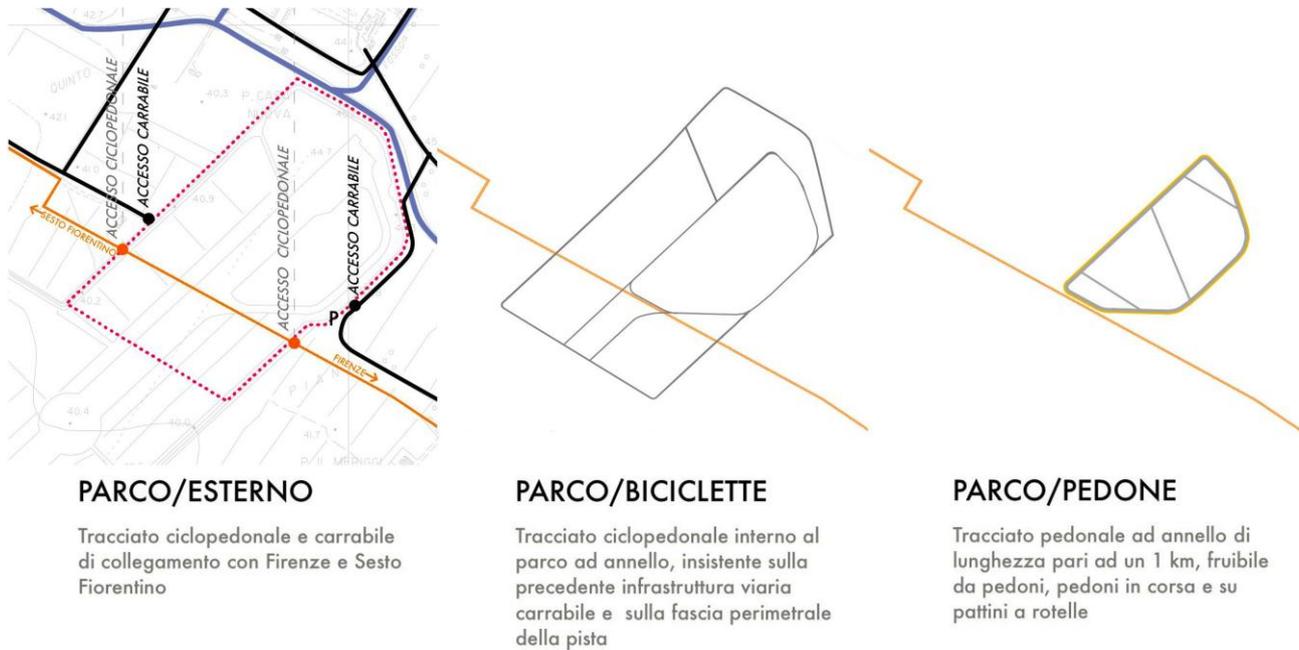


Figura 9. Il sistema della mobilità dell'area di progetto

La circolazione interna è suddivisa e organizzata gerarchicamente in base alla tipologia di fruizione e, quindi, alla velocità di percorrenza utilizzando i tracciati esistenti: la pista e la strada di servizio.

Si avranno un livello di percorsi ciclopedonali a larga scala, che assicureranno la comunicazione lungo il perimetro e lungo gli assi principali, ed un livello di percorsi a scala minore, riservato ad un traffico lento, che coprirà in maniera minuta il cuore del parco delimitato dall'anello di percorrenza lungo 1km, messo in evidenza sia per fornire un riferimento utile per gli allenamenti, sia per denunciare la funzione e lo spirito che animeranno il parco.

Nelle vaste aree verdi perimetrali non è previsto alcun sistema di percorsi per non penalizzare la libera e flessibile fruizione.

4.4.3 Le attività

Fatta eccezione per alcune aree riservate a funzioni che richiedono spazi con particolari caratteristiche o che, per questioni gestionali e di sicurezza, necessitano di essere confinate in un perimetro chiuso (area attrezzata bimbi, area attrezzata cani), è consentito il libero accesso e godimento di tutta l'area.

Tutto il parco è pensato "permeabile" all'uso, atto per essere fruito, calpestato, vissuto.

L'area rinaturalizzata ospita il belvedere e uno specchio d'acqua, memoria del sistema delle aree umide della piana fiorentina.

Sono previste due aree ristoro per i servizi ai visitatori e sono stati individuati dei percorsi per caratterizzare la struttura della mobilità interna, offrendo informazioni sulle distanze utili sia a creare un'identità del parco, sia all'utente che ne fruisce come circuito di allenamento fisico.

Il parco accoglie, con le sue vaste aree libere, chi è alla ricerca di un LUOGO in cui svolgere attività libera, camminare, rilassarsi, correre, leggere, ma anche quelle attività ricreative che difficilmente trovano spazio. Per questo accanto al tradizionale campo sportivo sorgeranno uno skate park ed un boulder park.



Figura 10. Attività ludico-ricreative previste in progetto

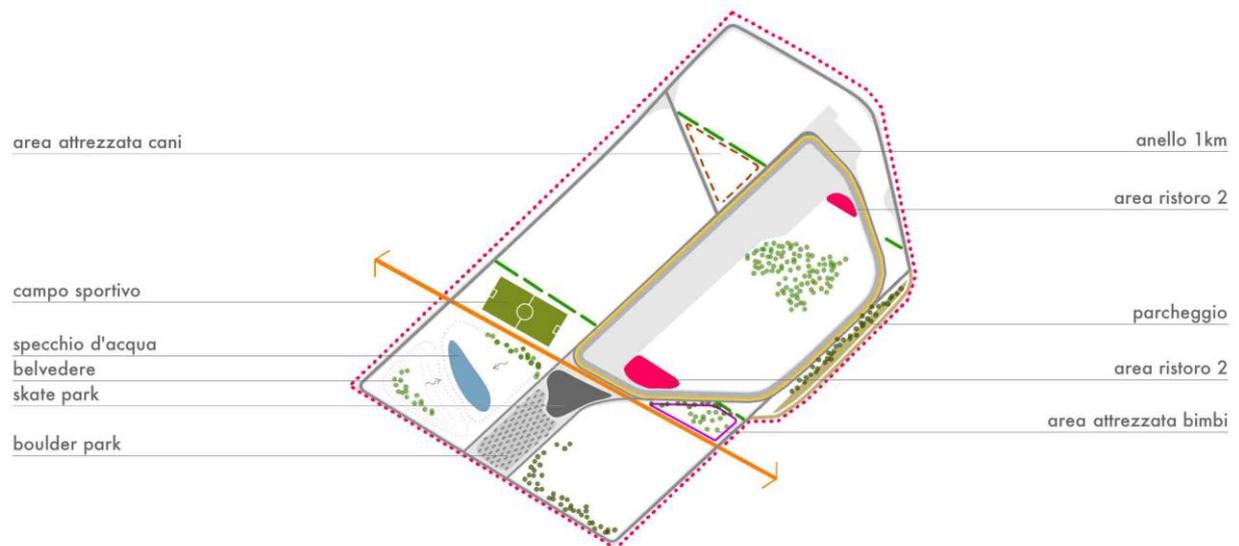


Figura 11. Attività e funzioni previste in progetto

4.4.4 Assetto complessivo dell'area

Si riporta di seguito lo schema progettuale previsto per il recupero dell'area.



Figura 12. Assetto complessivo del parco ecologico-ricreativo