



MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI



E.N.A.C.
ENTE NAZIONALE PER
L'AVIAZIONE CIVILE

Committente



AEROPORTO INTERNAZIONALE
DI FIRENZE
" AMERIGO VESPUCCI "

Opera

PROGETTO DEFINITIVO

RICONFIGURAZIONE E AMPLIAMENTO TERMINAL AEROPORTUALE

Titolo tavola

RELAZIONE PAESAGGISTICA

CODICE COMMESSA	FASE	REV.	DATA 1^ EMISSIONE	SCALA	DOCUMENTO
□ □ □ □ □ □ □ □	PD	0	AGOSTO_2019		REL 0010

3						
2						
1	08/2019		EMISSIONE PER PROCEDURA AMBIENTALE MATTM			
REV.	DATA		DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

COMMITTENTE PRINCIPALE:



AMMINISTRATORE DELEGATO
Dott.sa Gina Giani

POST HOLDER PROGETTAZIONE
Ing. Veronica Ingrid D'Arienzo

GRUPPO DI PROGETTAZIONE:



DIRETTORE TECNICO
Ing. Massimo Nunzi

AEROPORTO AMERIGO VESPUCCI DI FIRENZE

PROGETTO DEFINITIVO

RICONFIGURAZIONE E AMPLIAMENTO TERMINAL AEROPORTUALE

RELAZIONE PAESAGGISTICA

ai sensi dell'Art. 146 D.Lgs 42/2004 s.m.i

AGOSTO 2019

Elaborati di riferimento

REL001 – Relazione Tecnica Generale

REL002 – Relazione Tecnica Architettonica

Elaborati Grafici

Da ARC001 a ARC027

AEROPORTO AMERIGO VESPUCCI DI FIRENZE

PROGETTO DEFINITIVO

RICONFIGURAZIONE E AMPLIAMENTO TERMINAL AEROPORTUALE

RELAZIONE PAESAGGISTICA

ai sensi dell'Art. 146 del D.Lgs 42/2004 e s.m.i.

INTRODUZIONE E QUADRO NORMATIVO

La società Toscana Aeroporti Spa, in ragione della Concessione quarantennale del 11/02/2003 approvata con Decreto Ministeriale 4592 11/03/2003 AC, 4 del 10/02/2003, con la quale sono stati trasferiti la quasi totalità degli immobili e delle aree ricadenti all'interno del sedime aeroportuale, espleta la gestione aeroportuale.

Il presente progetto ha lo scopo di mantenere elevati livelli di servizio rispetto al flusso passeggeri attuale nel rispetto delle direttive e degli standard internazionali ENAC, ICAO, FAA e IATA.

Nell'ambito delle scelte effettuate con il nuovo Master Plan, la realizzazione del Nuovo Terminal Passeggeri, assume particolare rilevanza e richiede una serie di interventi propedeutici atti a garantire, da un lato e fino all'entrata in funzione della nuova aerostazione, livelli di servizio adeguati all'attività e dall'altro livelli di sicurezza sempre maggiori.

La necessità di far fronte al fabbisogno di nuove aree per soddisfare i livelli di servizio richiesti ed al tempo stesso per garantire livelli di sicurezza e controllo sempre maggiori, sia per i passeggeri che per gli operatori aeroportuali, impongono una rivisitazione delle scelte effettuate ad oggi ed esigono la realizzazione di una serie di opere per la riorganizzazione degli spazi dell'attuale terminal passeggeri.

Gli interventi proposti possono essere riassunti in:

- Ampliamento e riorganizzazione delle aree destinate ai controlli di sicurezza sia per i passeggeri (primo piano ex hangar), sia per gli operatori aeroportuali (nuovo varco di sicurezza pedonale e carrabile per gli operatori aeroportuali e per i mezzi in entrata e uscita dal sedime aeroportuale);

- Riorganizzazione dei flussi passeggeri con ampliamento della Sala Imbarchi per ulteriori sei Gate;

- Riorganizzazione ed ampliamento delle aree destinate agli uffici direzionali e di gestione aeroportuale;

Negli anni immediatamente precedenti il terminal aeroportuale è stato oggetto di vari interventi, alcuni dei quali in corso, e precisamente:

- Ampliamento Hall Arrivi

Progetto autorizzato con Decreto del Provveditorato Interregionale alle OO.PP. Toscana-Umbria - prot. N° 2048 Class.320 del 23.06.2009 e successive Varianti in corso d'opera, la prima autorizzata con prot. N° 9076 Class.343 del 22.11.2011 e la seconda comunicata in data 08/05/2015 prot. GA123187/2015 Progetto 3474/2015 ai sensi del "Protocollo d'intesa per la semplificazione delle procedure concernenti la realizzazione di opere pubbliche di cui ex art.81 D.P.R. 616/77 tra la Regione Toscana e Provveditorato alle OO.PP. della Toscana" paragrafo 2 punto a2 lett g.

- Riqualifica Hangar S52

Progetto autorizzato con Decreto del provveditorato Interregionale alle OO.PP. Toscana-Umbria - prot. N° 5953 Class.356 del 12.09.2012 e successiva Variante in corso d'opera comunicata in data 08/05/2015 prot. GA123182/2015 Progetto 3472/2015 ai sensi del "Protocollo d'intesa per la semplificazione delle procedure concernenti la realizzazione di opere pubbliche di cui ex art.81 D.P.R. 616/77 tra la Regione Toscana e Provveditorato alle OO.PP. della Toscana" paragrafo 2 punto a2 lett g.

Oltre ad innumerevoli interventi di "Manutenzione Straordinaria" comunicati ed eseguiti in conformità al "Protocollo d'intesa per la semplificazione delle procedure concernenti la realizzazione di opere pubbliche di cui ex art.81 D.P.R. 616/77 tra la Regione Toscana e Provveditorato alle OO.PP. della Toscana".

In questo contesto si inseriscono gli interventi previsti per la riorganizzazione, riconfigurazione ed ampliamento di una parte del terminal aeroportuale, trattati di seguito nelle loro linee generali e la cui descrizione puntuale è rimandata alle relazioni tecniche specialistiche ed agli elaborati grafici che costituiscono il progetto.

Figura 1 - Vista aerea della zona oggetto d'intervento



Fonte: Elaborazione su base Google Mappe

Gli interventi nella loro configurazione globale, congiunta a quelli in essere, sono finalizzati a:

- soddisfare la richiesta di nuove aree per uffici direzionali ed operativi, da parte della Società di gestione, e di locali di supporto per gli enti di stato;
- riorganizzare i flussi ed incrementare le aree di servizio ai passeggeri (accessi, percorsi, servizi igienici, servizi di ristoro, sale di attesa ed imbarco, numero di gate);
- riorganizzare ed ampliare le aree destinate ai controlli di sicurezza per l'accesso degli operatori aeroportuali, dei mezzi e delle merci alle "aree sensibili" (air-side);

La Relazione Paesaggistica, così come prevista dal D.P.C.M del 12 dicembre 2005, entrato in vigore dal 31 luglio 2006, è il documento obbligatorio che costituisce la base di riferimento da allegare alla richiesta di autorizzazione paesaggistica, ed è elemento essenziale in sede di valutazione di compatibilità paesaggistica ai sensi art.146 del D.Lgs n°42/2004.

L'elaborato, come richiesto dagli Uffici tecnici comunali ed in coerenza con la normativa vigente, è articolato in tre parti:

- la prima di inquadramento generale, analizza lo stato attuale dell'area di intervento negli aspetti territoriali e paesaggistici e descrive lo stato di fatto del manufatto oggetto di intervento;

- la seconda descrittiva dell'intervento da realizzare;
- la terza di analisi e verifica della coerenza dell'intervento con la componente paesaggio e con le indicazioni di piano.

L'Area d'intervento ricade in zona vincolata ai sensi del D.Lgs 42/2004 (ex Legge n°1497/39), il vincolo è stato posto con D.M. del 20/5/1967 (G.U. n°140/1967) e interessa la salvaguardia della veduta delle colline dalla viabilità, in particolare dall'autostrada (Monte Morello);

Il progetto è stato redatto come intervento di transizione in attesa dello sviluppo del Master Plan, attualmente sub iudice.

All'interno di questo intervento, l'adeguamento di alcune parti degli edifici sono finalizzate a consentire, nell'immediato, il corretto funzionamento del sistema "Terminal Passeggeri".

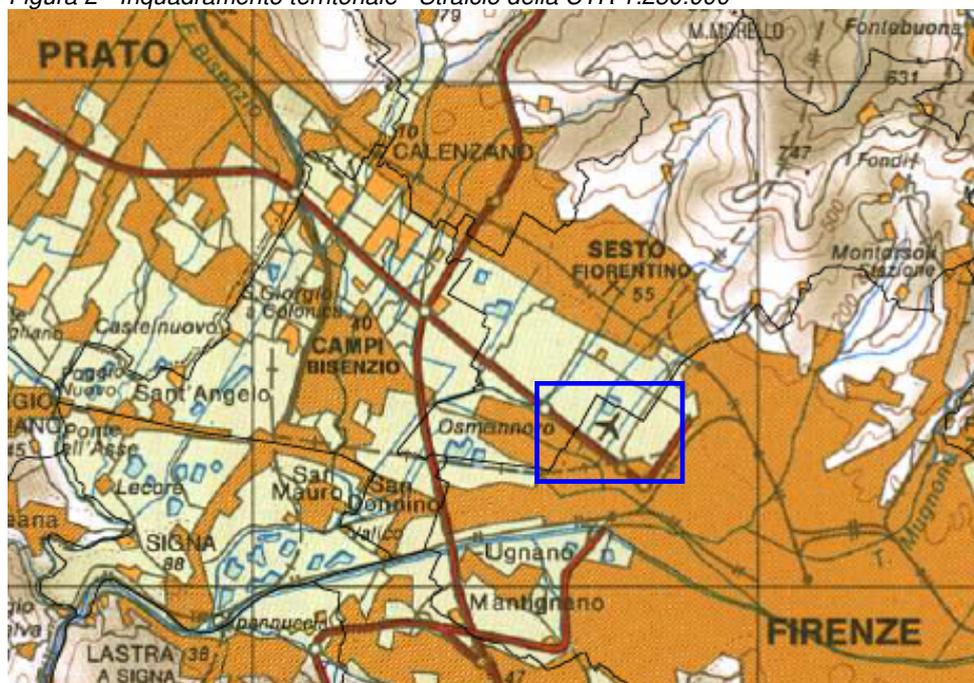
ANALISI DELLO STATO ATTUALE

Inquadramento territoriale

L'area interessata dall'intervento per la nuova aerostazione dell'Aeroporto di Firenze "Amerigo Vespucci" è localizzata a cavallo tra il confine amministrativo dei comuni di Firenze e Sesto Fiorentino, inserita, a livello di area vasta, nel sistema insediativo strutturato linearmente tra Firenze, Prato e Pistoia.

Si tratta di una porzione di territorio conosciuto come piana fiorentina, che si estende nella pianura compresa fra Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Calenzano.

Figura 2 - Inquadramento territoriale - Stralcio della CTR 1:250.000



Fonte: Elaborazione su base cartografica SIT Toscana

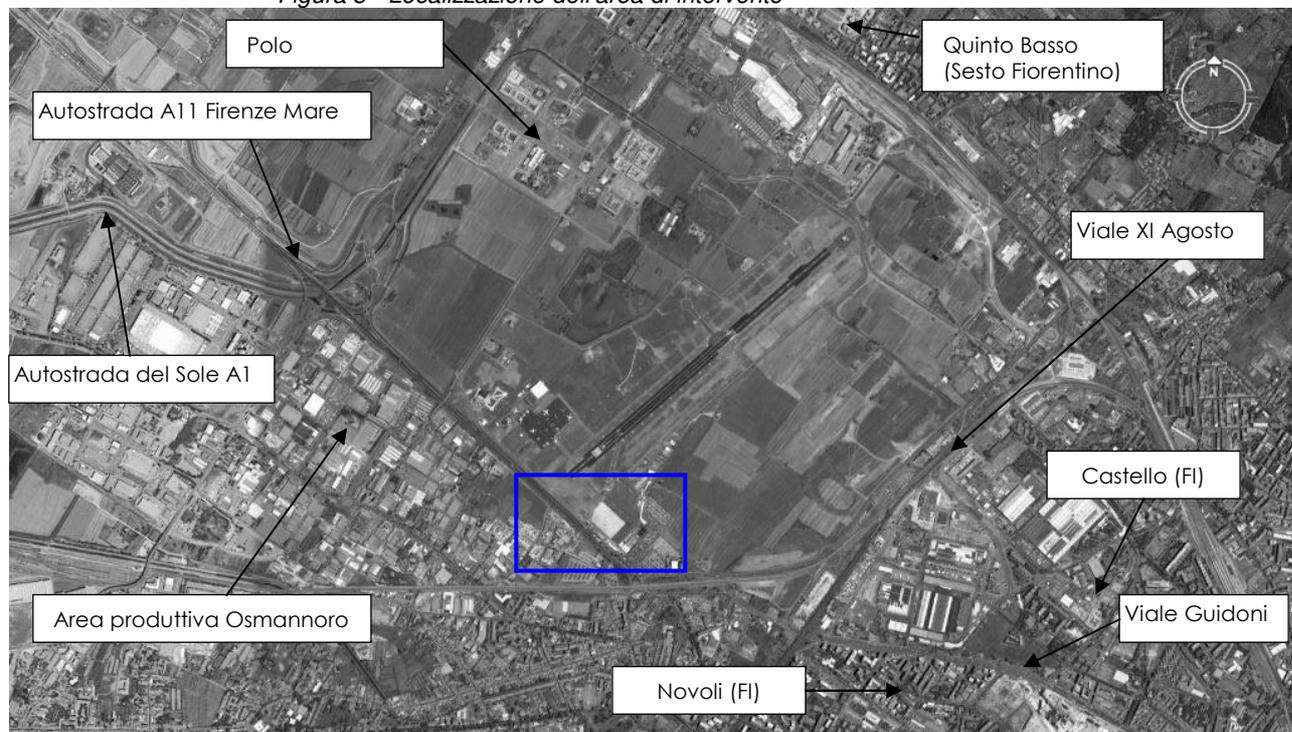
Sito in località Peretola, nel quadrante N-O della città di Firenze, l'aeroporto "Amerigo Vespucci", occupa un'area totale di circa 120 ettari di superficie, inserita tra le aree agricole della piana di Sesto, il polo Tecnologico Universitario e gli insediamenti urbani di Castello, Novoli e Peretola (comune di Firenze) e Quinto Basso (comune di Sesto Fiorentino).

A S il sedime aeroportuale è segnato dall'Autostrada Firenze Mare A11 e dall'insediamento produttivo dell'Osmannoro, a N dal Canale di Cinta Orientale.

L'aeroporto è collegato alla rete viaria primaria, ovvero all'autostrada Firenze Mare (A11), che, con lo svincolo Firenze Nord si innesta sulla Milano-Napoli (A1) e alle statali Via Pratese e Via Pistoiese.

Relativamente all'accessibilità urbana si individuano due assi principali: Viale Guidoni, che lo collega al centro città, e Viale XI Agosto, che raggiunge la Piana di Castello, Rifredi e Sesto Fiorentino.

Figura 3 - Localizzazione dell'area di intervento



Fonte: Elaborazione su base cartografica SIT Toscana

ANALISI PAESAGGISTICA

Inquadramento generale

Nella Regione Toscana il paesaggio trova ampia attenzione sia negli strumenti di pianificazione regionale, in particolare nel Piano di Indirizzo Territoriale (PIT), sia nei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali (PTCP), sia nei Piani Strutturali a livello comunale (PS).

Il PIT, approvato il 20 maggio 2015 ha individuato venti ambiti di paesaggio; ogni paesaggio è disciplinato da una scheda che descrive i caratteri strutturali, definisce i valori paesaggistici di livello regionale, il funzionamento, le dinamiche evolutive e gli obiettivi di qualità.

Per la disciplina dei beni paesaggistici il P.I.T. ha elaborato, per ogni bene o area dichiarata di notevole interesse pubblico, una scheda che definisce i valori paesaggistici oggetto di tutela individuati dal decreto di vincolo.

L'area nella quale si inserisce il progetto ricade nell'ambito del paesaggio della piana (AMBITO 6 – Firenze-Prato-Pistoia) nella quale si inserisce tutto il territorio comunale di Sesto Fiorentino e di Firenze.

I caratteri strutturanti il paesaggio attuale, con riferimento all'ambito territoriale in esame, sono il risultato di una progressiva ed intensa interrelazione tra elementi naturali (geomorfologia, idrografia naturale, vegetazione) ed antropici (tessuto agricolo, insediamenti, preesistenze ed emergenze storico-culturali). Essi vanno a costituire, come tessere, il cosiddetto mosaico paesistico.

La zona della Piana fiorentina, infatti, ha visto nel corso dei secoli un intenso processo di territorializzazione attraverso diversi cicli di civilizzazione, ognuno dei quali ha lasciato i propri segni di paesaggio, consolidando nel tempo una propria identità territoriale.

La presenza dell'uomo è nota fin dalle epoche preistoriche. Sono seguite poi la civilizzazione etrusca, romana, alto medioevale, del basso medioevo, arricchite poi dalla civilizzazione rinascimentale e da quella lorenese. In questo percorso storico, il luogo ha maturando una propria individualità con mutamenti che non hanno alterato l'originario impianto generale, fino alle soglie della civilizzazione contemporanea.

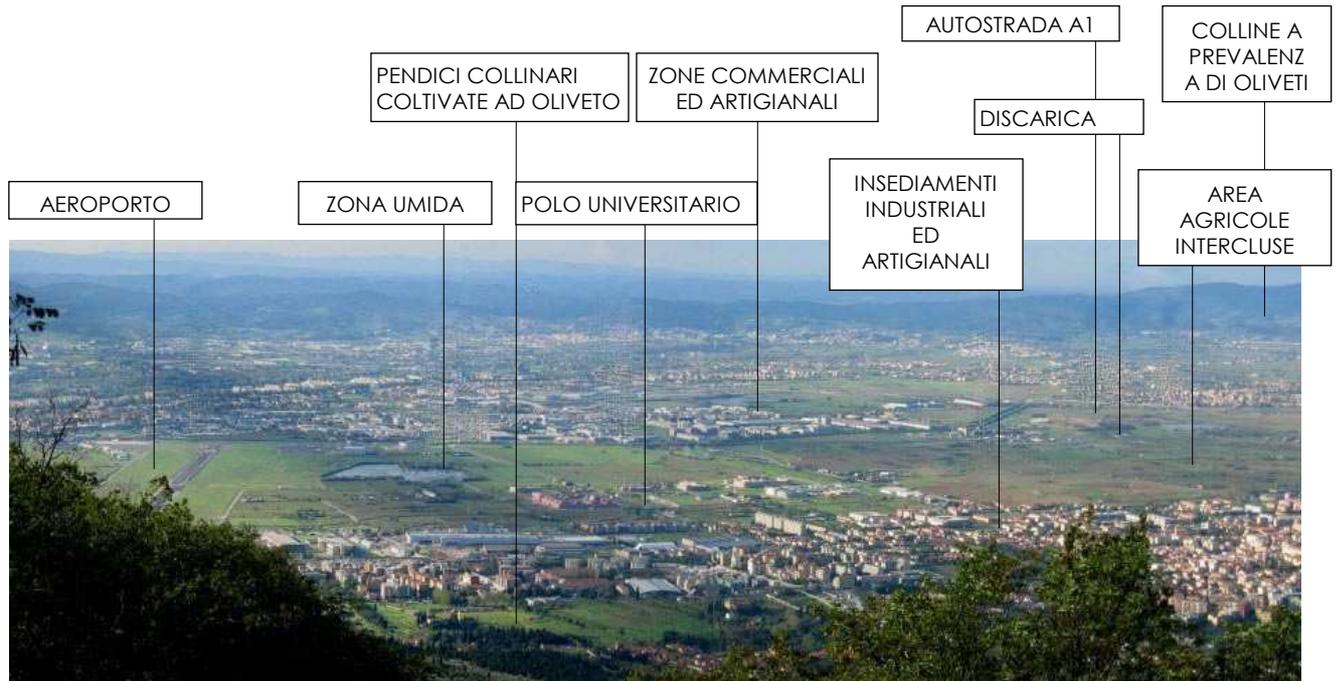
La trasformazione della Piana Fiorentina è legata in primo luogo alle radicali opere di bonifica che hanno progressivamente variato il regime idrico superficiale dell'intero territorio, creando una complessa rete di canali di importanza variabile che è ancora oggi efficiente nella raccolta e smaltimento delle acque superficiali. Il carattere estremamente pianeggiante, la natura dei suoli fortemente argillosi ed i frequenti ristagni d'acqua sono elementi che hanno segnato la storia di questi luoghi anche nella toponomastica (Padule, via del Pantano).

A tale intervento si è associato lo sviluppo insediativo della città pre-industriale uscendo dai limiti storici ed irrompendo nei territori circostanti alla ricerca di sempre nuove aree urbanizzabili, senza più trovare una propria dimensione compiuta. Gli insediamenti recenti, infatti, proprio per i

meccanismi stessi che li hanno generati, mostrano forme insediative particolarmente casuali: sfrangiate, episodiche, prive di geometrie riconoscibili, come i quartieri di Castello o Novoli.

Passando alla descrizione dello stato attuale dei luoghi, di seguito vengono illustrati i caratteri strutturali identificativi dell'ambito di paesaggio in cui ricade l'intervento in esame, così come indicati nella scheda di riferimento.

Figura 4 - Visione panoramica della piana di Sesto Fiorentino



Fonte: Elaborazione su base PIT Regione Toscana 2005-2010

Paesaggio di pianura

I suoli della piana sono di natura alluvionale, con terreni a tessitura limoso-argillosa, soggetti a frequenti ristagni d'acqua, che hanno determinato una spiccata vocazione agricola dei luoghi, generalmente di tipo estensivo. La suddivisione degli appezzamenti agricoli ancora presenti è segnata dai canali di regimazione idraulica di origine storica. Fino a pochi decenni fa l'attività agricola occupava la grande maggioranza del territorio della piana, con un disegno della trama degli appezzamenti piuttosto fitto e con la presenza anche di attività agricole legate alla produzione orticola.

Oggi la rilevanza del settore primario è estremamente ridotta. Si registrano qui valori minimi, in termini di grado di ruralità (rapporto tra gli addetti agricoli e la popolazione attiva totale).

La progressiva urbanizzazione di queste aree ha generato un notevole consumo di suolo agrario, legato soprattutto al forte sviluppo delle infrastrutture di trasporto (aeroporto, autostrada, strade, discarica e

impianti connessi), mutando profondamente il carattere originario dei luoghi.

La copertura vegetale naturale è praticamente inesistente, salvo rari alberi isolati, radi filari relitti e piccoli frutteti legati ad attività orticole residuali. Nell'area sono presenti, intervallati ai campi coltivati, incolti destinati prevalentemente a un'attività di pascolo dal carattere residuale.

Figure 5, 6 e 7 - Paesaggi della piana di Sesto Fiorentino



In primo piano, canale di bonifica e tessuto agricolo. Sullo sfondo, il polo universitario e il profilo collinare di Monte Morello.



Nel paesaggio della piana si alternano, sulla quinta di Monte Morello, tessuto agricolo, vegetazione sinantropica e spontanea, Si evidenzia la forte alterazione percettiva dovuta alla presenza di infrastrutture.

La presenza dell'arteria autostradale, che traccia un segno estraneo alla tessitura storica della viabilità, ha condizionato le trasformazioni locali: le

aree industriali e i decentramenti di funzioni urbane si sono collocati nei pressi degli svincoli autostradali, le espansioni residenziali, localizzate sovente in contesti critici in termini di qualità dell'abitare, hanno progressivamente ridotto l'estensione delle aree paludose e degli spazi propri di questa delicata zona, determinando una progressiva dequalificazione della sua specifica identità di paesaggio.

Figura 8 - Autostrada A1



Fonte: PIT Regione Toscana 2005-2010

Di notevole rilievo è la presenza nell'area di attività industriali: Sesto Fiorentino ha subito un'espansione notevole nella Piana a causa dei numerosi insediamenti industriali che hanno determinato significative trasformazioni sul territorio.

Le aree produttive sulla direttrice Firenze-Prato, intorno a Calenzano e a Sesto, e tra Firenze e Sesto (Peretola-Osmannoro) risultano le zone di più intensa concentrazione industriale della provincia, con una vasta gamma di produzioni (dai veicoli industriali alle turbine, ai compressori, agli strumenti ottici ed elettronici, agli elettrodomestici), oltre all'industria chimico-farmaceutica, tessile e dell'abbigliamento.

Mentre la porzione fiorentina dell'Osmannoro risulta urbanisticamente destinata a area industriale di completamento, oltre a comprendere aree a verde pubblico con la vocazione ad attrezzature sportive e campeggi, la parte di Sesto Fiorentino vede la presenza di importanti poli di attrazione sovracomunale (Ipermercati, IKEA) e funzioni terziarie (Motorizzazione civile, termovalorizzatore).

Oltre il torrente Rimaggio, si rileva l'ambito delle Case Passerini con la discarica e l'area umida protetta degli Stagni di Focognano.

Paesaggio collinare

Nel complesso il paesaggio collinare appare intensamente antropizzato, data la sua vicinanza con Firenze e la sua vocazione storica in cui le residenze suburbane si integravano con le aziende produttive. Attualmente, l'agricoltura ha un ruolo produttivo marginale rispetto a quello di presidio paesaggistico.

La contiguità con aree sub-montane, forestate, conferisce all'intero ambito un ruolo di "parco" rispetto al complesso degli insediamenti della piana.

Salendo verso la collina di Monte Morello, si trovano formazioni forestali naturali in alternanza a colture agrarie miste, come boschi di roverelle e, con presenza minore, di latifoglie. Sul Monte Morello sono riconoscibili inoltre i rimboschimenti di pino nero, cipresso e abete bianco. Le parti alte del versante collinare montuoso settentrionale sono ricoperte da boschi mentre la parte bassa presenta il paesaggio tipico delle mezzadrie di collina con terrazzamenti, ciglionamenti, insediamenti e viabilità poderali.

Nel suo complesso il Massiccio del Monte Morello rappresenta un elemento estetico-percettivo di rilevante valore, sottolineato anche dal provvedimento di tutela, formando "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".

Figura 9 - La piana di Sesto Fiorentino dal Monte Morello



Altri elementi di valore naturalistico

Nell'ambito territoriale di contesto dell'area fiorentina, sono presenti inoltre elementi di pregio naturalistico, rappresentati dalle zone umide di cui di seguito si riporta una sintetica descrizione.

Podere la Querciola (ANPIL)

È stata istituita per tutelare un'area semi-naturale di importanza avifaunistica. L'area protetta si estende per circa 50 ettari e comprende al suo interno un'area umida di circa 7 ettari gestita a fini venatori (stagno di Padule), oltre ad uno stagno di circa 1,5 ettari, realizzato ex novo e interdetto all'attività venatoria, campi coltivati a colture erbacee e un'area di nuova creazione (il "Parco della Piana"), ove vige il divieto di caccia, che comprende un ampio rimboschimento con latifoglie igrofile (farnia, frassino, ontano, ecc.), una porzione a parco (prati artificiali, alberi e arbusti ornamentali) e un piccolo specchio d'acqua ad uso didattico.

Nelle aree circostanti lo stagno sono segnalati elevati valori naturalistici, in termini di naturalità, rarità, biodiversità. Lo stagno artificiale ospita numerose specie di avifauna acquatica, sia durante la migrazione (rallidi, anatidi, ardeidi, limicoli, passeriformi di palude, ecc.) che nel periodo riproduttivo. Tra queste ultime, merita segnalare: tuffetto (*Tachybaptus ruficollis*), folaga (*Fulica atra*), cannareccione (*Acrocephalus arundinaceus*), cannaiola (*Acrocephalus scirpaceus*), cavaliere d'Italia (*Himantopus himantopus*), martin pescatore (*Alcedo atthis*). Nella parte di recente risistemazione ambientale è presente il rospo smeraldino (*Bufo viridis*) e vi nidifica il corriere piccolo (*Charadrius dubius*).

La gestione dell'area protetta è effettuata in forma diretta dall'Amministrazione Comunale di Sesto Fiorentino. Per la gestione ordinaria dei primi interventi di rinaturalizzazione, il Comune si avvale dell'opera di associazioni di volontariato; in particolare, la gestione dello stagno didattico e la gestione dell'attività di educazione ambientale è stata affidata alla LIPU, mentre la sorveglianza dell'area e la gestione ordinaria delle opere a verde è stata affidata all'Associazione Lago di Padule. Allo stato attuale l'attività venatoria è vietata su circa cinque ettari, ma è già in corso l'iter per l'estensione del divieto su un'area complessiva di circa 30 ettari.

Stagni di Focognano (SIC)

Gli stagni di Focognano, al pari dell'A.N.P.I.L. Podere La Querciola, sono situati nella piana di Sesto Fiorentino, pur ricadendo amministrativamente nel territorio comunale di Campi Bisenzio. L'area protetta è stata istituita per tutelare un'area semi-naturale di importanza floristica e avifaunistica, già compresa in precedenti proposte di tutela.

Malgrado siano localizzati ai margini di una zona intensamente urbanizzata gli stagni ospitano specie di flora, vegetazione e fauna degne di nota. È stata oggetto di recenti interventi di risistemazione ambientale, conclusi nel 1998, che hanno mantenuto la tipica morfologia degli stagni artificiali della piana, con arginature, sponde rettilinee e livello delle acque superiore al piano di campagna. Nella porzione settentrionale è stato effettuato un rimboschimento con latifoglie igrofile.

Nei fossi perimetrali all'area è presente un'interessante vegetazione ripariale con giglio d'acqua (*Iris pseudacorus*), pigamo giallo (*Thalictrum flavum*), garofanino d'acqua (*Epilobium hirsutum*) e altre specie igrofile.

Sono anche presenti alcuni ettari di canneto a cannuccia di palude (*Phragmites australis*).

Le informazioni faunistiche recenti relative all'area protetta sono ancora incomplete. L'area è ricca di anfibi, per i quali sono stati create apposite pozze; sono presenti tra anche due specie di tritone (*Triturus* sp. pl.), rospo smeraldino (*Bufo viridis*) e raganella (*Hyla intermedia*). L'area è priva di pesci, in quanto, attraverso particolari modalità di regolazione delle acque, si cerca di evitarne l'ingresso dai fossi immissari.

Gli stagni ospitano una ricchissima diversità di specie di uccelli, in tutti i periodi dell'anno. Nel periodo invernale sono presenti ardeidi (segnalato anche l'airone guardabuoi *Bubulcus ibis*), limicoli (beccaccino *Gallinago gallinago*) e passeriformi. Nei periodi migratori compaiono anatidi, ardeidi, limicoli, passeriformi di palude e di macchia. Tra le specie nidificanti, presenti tre specie di rallidi, compreso porciglione (*Rallus aquaticus*), e le più comuni specie di passeriformi di palude e di macchia. Per gli anni '80 è segnalata la nidificazione irregolare di cavaliere d'Italia (*Himantopus himantopus*); nell'estate 1999 ha nidificato per la prima volta svasso maggiore (*Podiceps cristatus*).

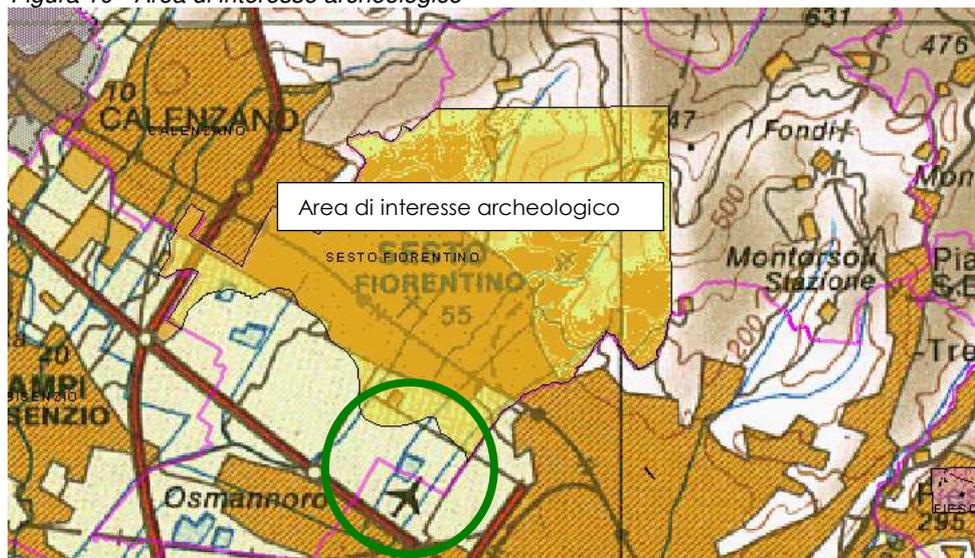
Stagno di Peretola (SIC)

Sito di importanza comunitaria, fa parte della rete di stagni artificiali della piana.

Elementi di valore storico-culturale

Nonostante non si rilevi sull'area di progetto la presenza di elementi puntuali di significativo valore storico-testimoniale, essa risulta contigua ad una vasta Zona di interesse archeologico, ai sensi della L.431/85, ricadente nel comune di Sesto Fiorentino.

Figura 10 - Area di interesse archeologico



Fonte: Sistema Informativo Territoriale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Regione Toscana

L'area non è soggetta a vincoli archeologici puntuali, ma gli interventi di scavo che interessano il terreno, a profondità superiori ai 2 m, sono soggetti a controllo da parte della competente Soprintendenza Archeologica.

Circa gli elementi puntuali, fra il campo di aviazione di Peretola e l'abitato di Sesto Fiorentino, si incontra il modesto oratorio con porticato della Madonna del Piano costruito fra il 1616 ed il 1626 intorno ad un tabernacolo della seconda metà del Trecento, che sorgeva anticamente lungo il corso del torrente Zambra.

Descrizione del manufatto esistente

Riguardo alla localizzazione dell'aeroporto di Firenze, essa risale al 1928 quando si individuò nella piana denominata "Cipresso del Nistro" la zona più idonea per far nascere l'aeroporto di Peretola che fu inaugurato nei primi anni trenta. Peretola era un grande prato dove gli aerei atterravano e decollavano senza una direzione obbligata finché il Ministero dell'Aeronautica decise di ingrandire e potenziare l'ormai storico campo di volo. Il terreno aeroportuale fu ampliato verso Castello e nel 1938-39 fu realizzata una pista in asfalto larga 60 metri e lunga 1000, orientata verso nord-est.

I primi voli civili risalgono agli anni Quaranta, anche se tale attività si interruppe nel periodo bellico. Negli anni '50-70 l'aeroporto fu interessato unicamente da poche rotte nazionali, fino all'inizio degli anni '80 in cui si avviò una decisa politica di valorizzazione dell'aeroporto.

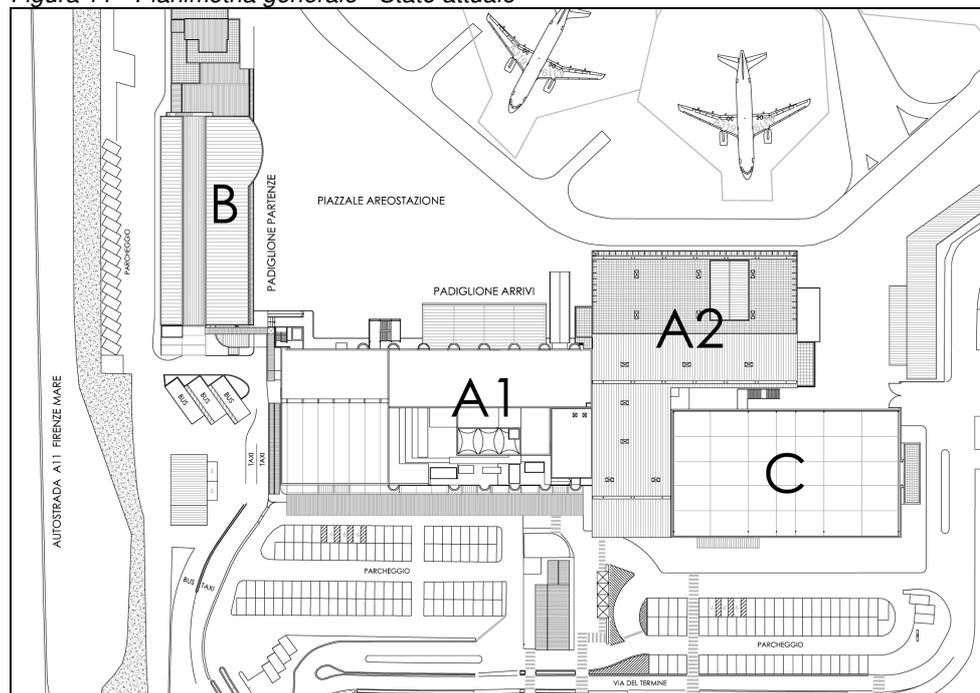
Nel 1984, anno della nascita della SAF (Società Aeroporto Fiorentino), oggi AdF (Aeroporto di Firenze), vennero effettuati lavori di ristrutturazione dell'intero aeroporto: allungamento della pista (da 1.000 a 1.400 metri) e sua illuminazione, installazione del VOR-DME, e la ricostruzione dell'aerostazione, che divenne operativa tra gli anni 1992-1994. Nel 1990 l'aeroporto venne battezzato con il nome del grande navigatore Amerigo Vespucci.

A partire dalla fine del 1999 fino al 2014 l'aerostazione partenze/arrivi è stata oggetto di ulteriori lavori di ristrutturazione e ampliamento, fino all'intervento di "Ampliamento Hall Arrivi" ed alla "Riqualfica dell'Hangar S52" che caratterizzano la configurazione attuale.

Oggi il sistema aerostazione passeggeri è composto da due distinti terminali adibiti rispettivamente agli arrivi/partenze(check-in) ed alle partenze(imbarchi), sia per voli nazionali che internazionali.

Il Terminal Partenze con un corpo di fabbrica, a pianta pressoché rettangolare, si sviluppa su un fronte di circa 80 m ed il Terminal Arrivi, anch'esso a pianta rettangolare, che con l'ampliamento, parzialmente entrato in esercizio, si sviluppa per una lunghezza di circa mt 100 (lato città) e mt 130 (lato piazzale aeromobili) ed è concluso dalla presenza dell'ex hangar S52, in fase di ristrutturazione, che si colloca come terminale di questo corpo di fabbrica, così come si osserva nella figura seguente.

Figura 11 - Planimetria generale - Stato attuale



Fonte: Progetto definitivo

A - Il Terminal Arrivi/Partenze, ubicato in posizione centrale rispetto alla viabilità d'accesso all'aeroporto, è costituita da un edificio (A1) con struttura in c.a. e da un modulo ex Padiglione Check-in, con struttura in carpenteria metallica e muratura. Il fabbricato, di dimensioni pari a circa 100 metri di fronte per circa 40 metri di profondità ed 8 metri di altezza, è articolato su due livelli di circa 2.000 mq ciascuno.

Sul lato landside le facciate sono caratterizzate da tamponature con pannelli in c.a. prefabbricati e dalla presenza di una pensilina, che corre lungo tutto il fronte di accosto della viabilità, realizzata con una struttura in carpenteria metallica con forma di arco. Il lato airside è invece tamponato con un sistema di facciate continue intervallate ai pilastri strutturali circolari.

L'edificio, oggetto di recenti interventi di rifunionalizzazione, racchiude al suo interno, al piano terra, la sala arrivi e restituzione bagagli e l'ex sala check-in ed al piano primo la Sala Masaccio, i varchi accesso sicurezza e il collegamento tra questi e la nuova sala Check-in del nuovo padiglione (A2).

A questo si è successivamente aggiunto il nuovo corpo di fabbrica (A2), "Ampliamento Hall Arrivi", che costituisce l'elemento di raccordo tra il Terminal Arrivi e l'ex Hangar S52, inglobandolo parzialmente.

B - Terminal Partenze, posizionato perpendicolarmente all'edificio A sul suo lato Ovest, è un fabbricato in carpenteria metallica di dimensioni pari a circa 80 metri di lunghezza per circa 30 metri di profondità e 14,50 metri

di altezza massima, articolato su due livelli di 1500 mq ciascuno, di cui il piano terra è destinato a sala imbarchi per un totale di dieci banchi gates.

C - Hangar Merci, posizionato lateralmente al Terminal Arrivi/Partenze, edificio A, si pone come elemento terminale del sistema dei tre edifici lato est, è un fabbricato in carpenteria metallica di dimensioni pari a circa 60 metri di lunghezza per circa 40, su due piani fuori terra per un'altezza totale sul fronte di circa 10 metri.

Nell'assetto attuale ospita al piano terra un'estensione della Hall Arrivi e, nella restante parte, conserva la sua funzione di deposito per il traffico merci; il piano primo (in corso di completamento) è destinato a spazi per servizi ai passeggeri (Varco di Controllo) ed a uffici operativi ed amministrativi.

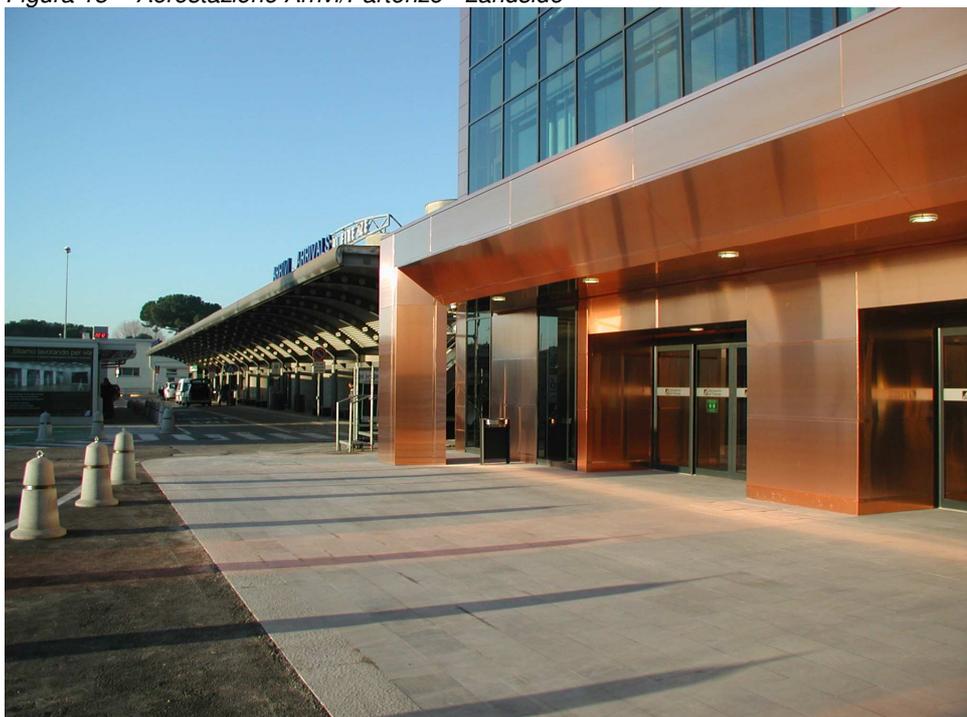
Esternamente le facciate sono caratterizzate dagli ingressi vetriati delimitati da portali in lamiera di rame, così come le parti opache di facciata sono rivestite con pannelli di rame, di caratteristiche e tipologia analoghe a quelle utilizzate per la realizzazione del nuovo padiglione.

Figura 12 - Aerostazione Arrivi/Partenze – Landside



Esternamente il fronte Sud presenta una pensilina aggettante sostenuta da travi in ferro; la fascia superiore è scandita regolarmente da volumi semicilindrici aggettanti. La finitura esterna è in c.a. faccia a vista, la copertura a tetto piano. Cromaticamente spicca il tipico colore grigio. A questa si attesta il nuovo corpo di fabbrica Arrivi, che presenta una grande vetrata con il nuovo ingresso, incorniciata da pannelli in rame che configura quello che sarà l'immagine finale della nuova aerostazione.

Figura 13 - Aerostazione Arrivi/Partenze - Landside



Il fronte airside della vecchia aerostazione è caratterizzato da pareti vetrate scandite regolarmente dai volumi cilindrici in c.a.

Figura 14 - Aerostazione Arrivi/Partenze - Landside



Si rileva la presenza di volumi accessori a funzione tecnica, da questa si stacca in modo marcato il nuovo corpo di fabbrica del Terminal Arrivi le cui pareti sono caratterizzate da un rivestimento in pannelli di rame su cui si aprono, ben definite, le vetrate della nuova Sala Check-in

Analisi della percektività del manufatto esistente

L'analisi della visibilità dell'edificio evidenzia essenzialmente due tipologie di punti di vista: uno di tipo dinamico, progressivamente sempre più ravvicinato, dall'autostrada A11 Firenze Mare per un tratto di circa 600 metri; una di tipo statico-panoramico dalle colline, ad una distanza di alcuni chilometri in linea d'aria, come è graficizzato nella figura seguente.

Figura 15 - Mappa di intervibilità



Fonte: Elaborazione su base Google Earth

La presenza dell'attuale aerostazione risulta allo stato fortemente caratterizzante il profilo di paesaggio che si coglie lungo l'autostrada Firenze Mare: lo sfondo collinare del Monte Morello, con chiaroscuri determinati dalle presenze vegetazionali naturali ed antropiche, e in primo piano il mosaico rurale, ancorché frammentato, si interrompe con la presenza della volumetria del manufatto, che per forma e colori appare nettamente in contrasto con lo stato dei luoghi. A distanza ravvicinata, il volume edilizio dell'aerostazione esistente impedisce la fruizione visiva del paesaggio di fondo.

Figura 16 - Analisi percettiva dalla piana



Fonte: Elaborazione su base SIT Regione Toscana Terraflyer

La percezione dai rilievi collinari pone in maggiore evidenza la copertura del manufatto dell'aerostazione esistente, che spicca anche in lontananza, nella visione d'insieme, per differenza cromatica.

Figura 17 - Analisi percettiva dai rilievi collinari



Fonte: Elaborazione su base SIT Regione Toscana Terraflyer

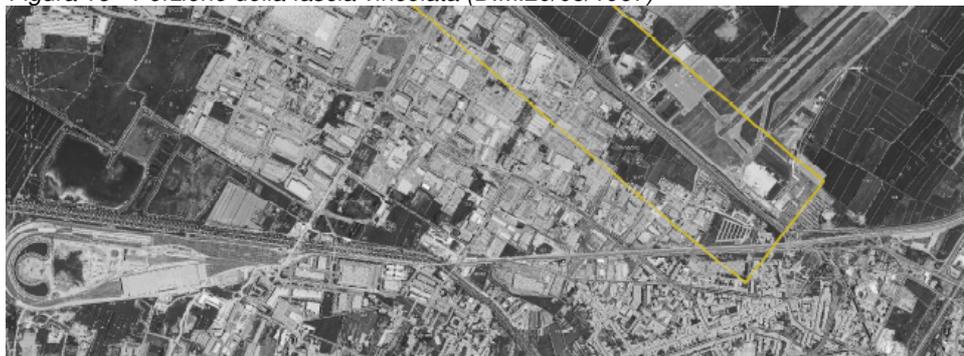
INDICAZIONE ED ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA: VINCOLI PAESISTICO-AMBIENTALI SUL CONTESTO E SULL'AREA DI INTERVENTO

Vincoli paesaggistici

Il vincolo paesaggistico che riguarda l'area di intervento si estende sulla fascia di terreno di 300 m. di larghezza da ogni lato dell'autostrada A11 Firenze-Mare nei comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Prato.

La zona predetta - riporta la motivazione del provvedimento di istituzione (D.M. 20/05/1967), - ha notevole interesse pubblico perché 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, nonché distese di boschi di pini che accompagnano il viaggiatore offrendogli la vista di un quadro naturale quanto mai suggestivo.

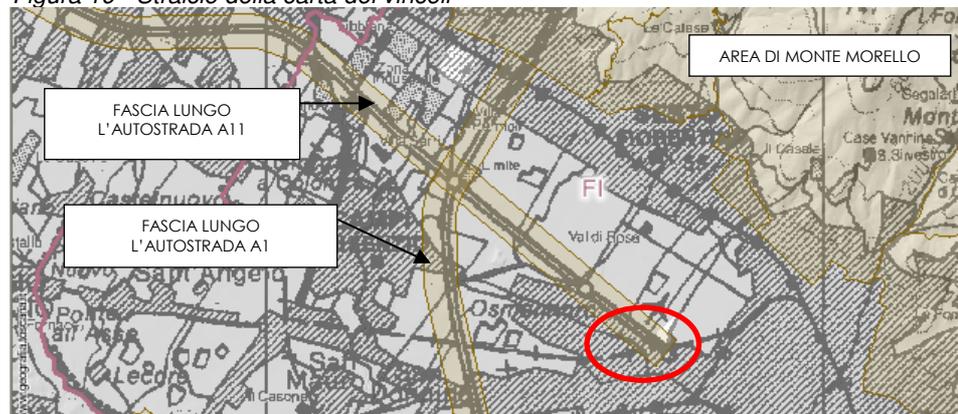
Figura 18 - Porzione della fascia vincolata (D.M.20/05/1967)



Fonte: Atlante Schede dei Vincoli - PIT Regione Toscana

Nel territorio contiguo sono presenti ulteriori aree sottoposte a regime di tutela paesaggistica, per valori relativi alla loro qualità ambientale.

Figura 19 - Stralcio della carta dei vincoli



Fonte: SIT Regione Toscana

Nell'ambito comunale di Sesto Fiorentino, si estende l'area (150,37 ha), sottoposta a vincolo paesaggistico dal D.M.23/12/1952, di Monte Morello, che comprende tutta la parte collinare del comune a nord dell'edificato.

Figura 20 - Limite S-O dell'area vincolata di Monte Morello

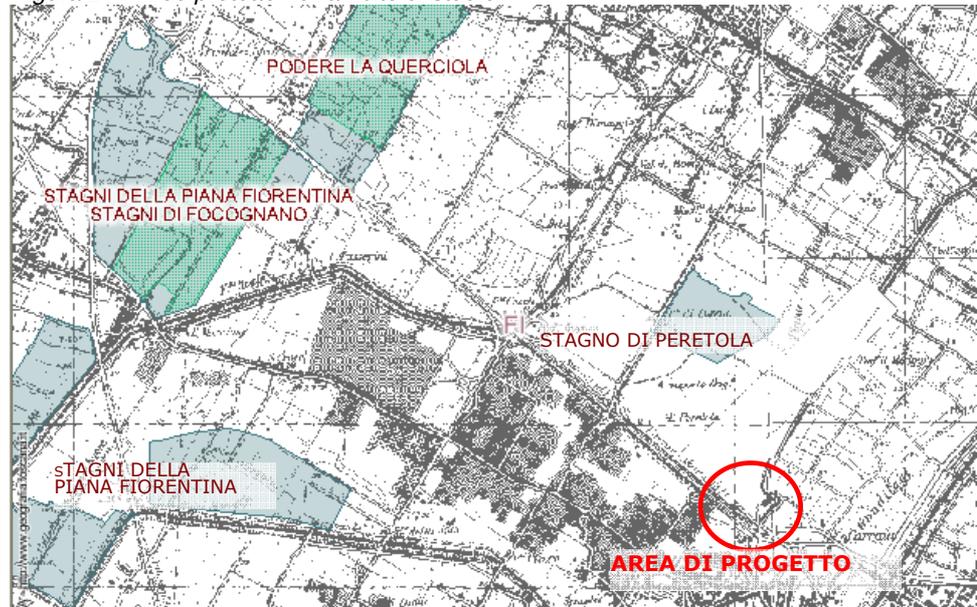


Fonte: Regione Toscana

Aree protette

L'intorno del sito di progetto è interessato dalla presenza di aree ricadenti nel sistema delle aree protette, costituendo siti di importanza regionale. Oltre al rilievo di Monte Morello, già descritto, si trovano qui importanti aree umide, quali gli stagni della piana fiorentina (SIR 42 e 45). Inoltre lo Stagno di Peretola, adiacente al limite aeroportuale, istituito all'interno del programma comunitario Bioitaly-Natura 2000, è Sito di Importanza comunitaria (SIC).

Figura 21 - Aree protette nell'ambito di studio



Fonte: SIT Regione Toscana

Due sono gli ambiti naturalistici protetti sottoposti a tutela a livello locale: istituita con delibera del Consiglio Comunale di Sesto Fiorentino del 26 febbraio 1998 n.72 è l'Area Naturale Protetta di Interesse Locale (ANPIL), Podere La Querciola, inserita nel Terzo Aggiornamento dell'Elenco ufficiale delle Aree Protette regionali (Del. C.R. 8 giugno 1999 n.161). L'ambito territoriale in esame è interessato inoltre dalla presenza ravvicinata dell'A.N.P.I.L. Stagni di Focognano, istituita con Delibera del Consiglio Comunale di Campi Bisenzio del 27 novembre 1997 n.254, ed inserita nel Terzo Aggiornamento dell'Elenco ufficiale delle Aree Protette regionali (Del. C.R. 8 giugno 1999 n.161).

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

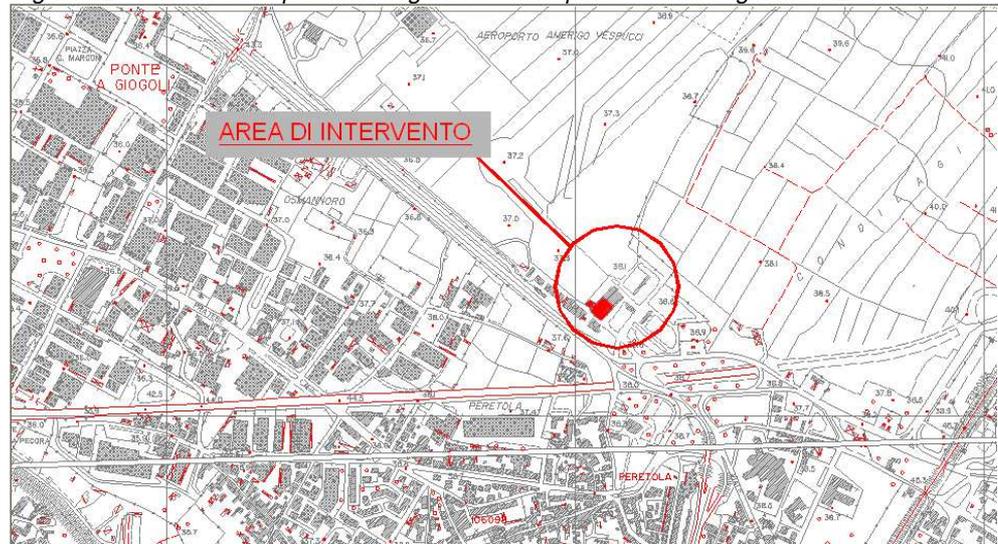
Premessa

Tra il 2000 e il 2003, ai fini del soddisfacimento della domanda di traffico prevista agli orizzonti 2005 -2010, la Società di Gestione ha predisposto un Piano Generale di Sviluppo (MASTERPLAN), considerato a tutti gli effetti un aggiornamento del Piano di Zonizzazione dell'aeroporto Firenze-Peretola redatto nel 1990 dal Ministero dei Trasporti.

Esso prevedeva, tra i vari interventi, la definizione della nuova area terminale e dell'aerostazione passeggeri, estesa per circa 22.880 mq, di cui 9740 per "Quota Arrivi", 9740 per "Quota partenze" e 3400 per "Mezzanino".

La nuova aerostazione viene ubicata in posizione baricentrica alla nuova configurazione dei piazzali di sosta e sull'allineamento dell'attuale terminal partenze lato aria. Sul lato landside si sviluppa in aderenza alla viabilità di accosto come un unico corpo di fabbrica.

Figura 22 - Stralcio della planimetria generale dell'opera – Scala originaria 1:2000



Fonte: Progetto definitivo

La distribuzione funzionale, raccomandata per numero di passeggeri imbarcati superiori a 500.000 annui, risulta articolata su due livelli, il settore arrivi a quota terreno ed il settore partenze al piano primo.

Nel 2009 è stato autorizzato il progetto di “Ampliamento Hall Arrivi”, approvato con Decreto del Provveditorato Interregionale alle OO.PP. Toscana – Umbria (Prot. n°2048 Class.320 del 23.06.2009).

Nel 2012 è stato autorizzato il progetto di “Riqualifica dell'Hangar S52”, approvato con Decreto del Provveditorato Interregionale alle OO.PP. Toscana – Umbria (Prot. n°5953 Class.356 del 12.09.2012).

L'intervento è caratterizzato da due differenti approcci progettuali, il primo relativo all'ampliamento e riorganizzazione della parte del Terminal di nuova realizzazione (2010-2017) e precisamente il nuovo padiglione ampliamento “Hall Arrivi” ed il nuovo padiglione sostitutivo dell'edificio denominato “ex Hangar S52”.

Il progetto costituisce l'evoluzione del progetto di “riconfigurazione dei flussi passeggeri e realizzazione di nuovi uffici all'interno dell'hangar s52 e del modulo hall arrivi” che attraverso la riorganizzazione e riconfigurazione di alcune aree del terminal aeroportuale era finalizzato sia ad incrementare gli spazi ad attività e servizi ai passeggeri sia a recuperare aree sottoutilizzate da destinare ad attività direzionali ed amministrative.

Figura 23 - Prospetto Land-Side



Descrizione del progetto di riconfigurazione e ampliamento Terminal Aeroportuale

Il nuovo piano generale di interventi prevede

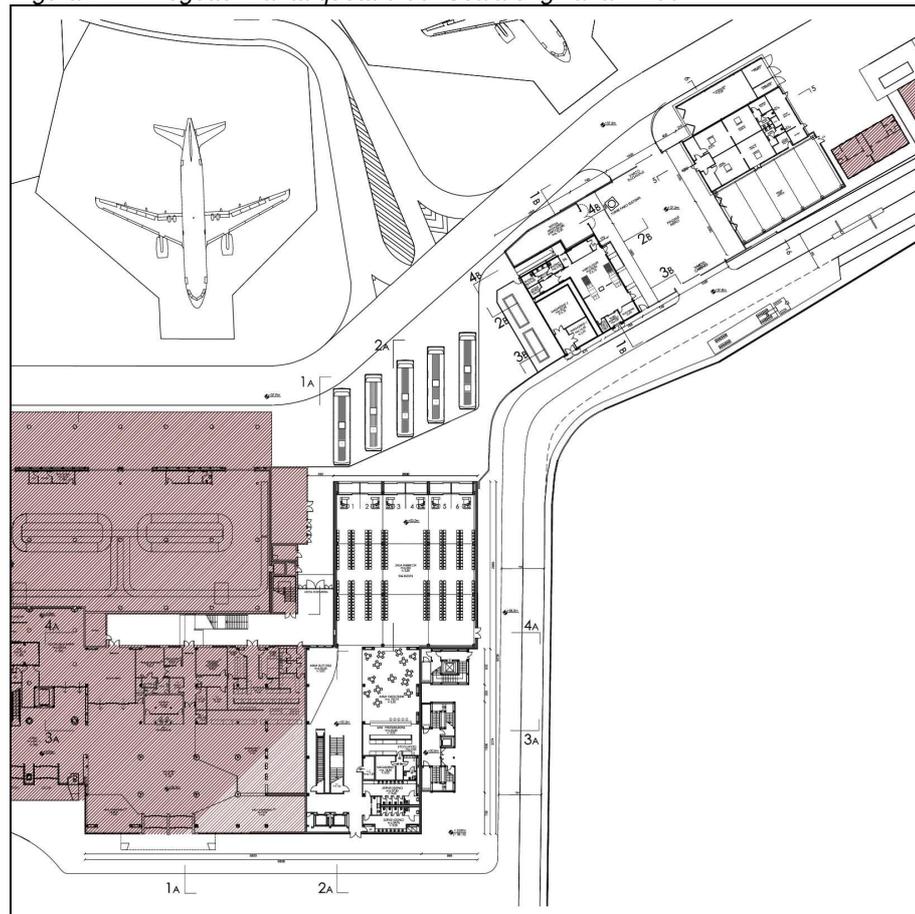
- la realizzazione di un Nuovo Padiglione su tre piani fuori terra, in ampliamento all'edificio denominato “ex Hangar S52”, destinato al piano terra a Sala imbarchi con sei nuovi gate; al piano primo e secondo ad uffici amministrativi e di gestione;

- la sopraelevazione di un piano (per un totale di tre piani fuori terra) del Padiglione “ex hangar S52”, la dismissione e trasferimento dell’area merci situata al piano terra, convertita a completamento della nuova Sala Imbarchi; la ridefinizione dei percorsi di indirizzo dei flussi passeggeri alle sale imbarchi esistente (11 gate) e nuova (6 gate). Gli uffici sono stati collocati al piano secondo con la sopraelevazione del padiglione.

La rilocalizzazione del nuovo varco di accesso alle aree sensibili (airside) per il personale, i mezzi e le merci prevede:

- la realizzazione di un prefabbricato di tipo leggero, ad un piano fuori terra, destinato ai controlli di sicurezza;
- la realizzazione dei magazzini (prefabbricato leggero e tettoie in carpenteria metallica) per le merci in transito, destinate alle attività commerciali situate in area sterile (airside), che necessitano di un processamento da parte della dogana;
- la realizzazione del Varco Carrabile con doppio cancello per i mezzi;
- la ristrutturazione dei locali ex officina mezzi e magazzino de-icing a nuova area merci con uffici magazzino e piazzale di movimentazione. Tale area, per motivi logistici e di controllo, necessita di essere localizzata in corrispondenza del varco doganale.

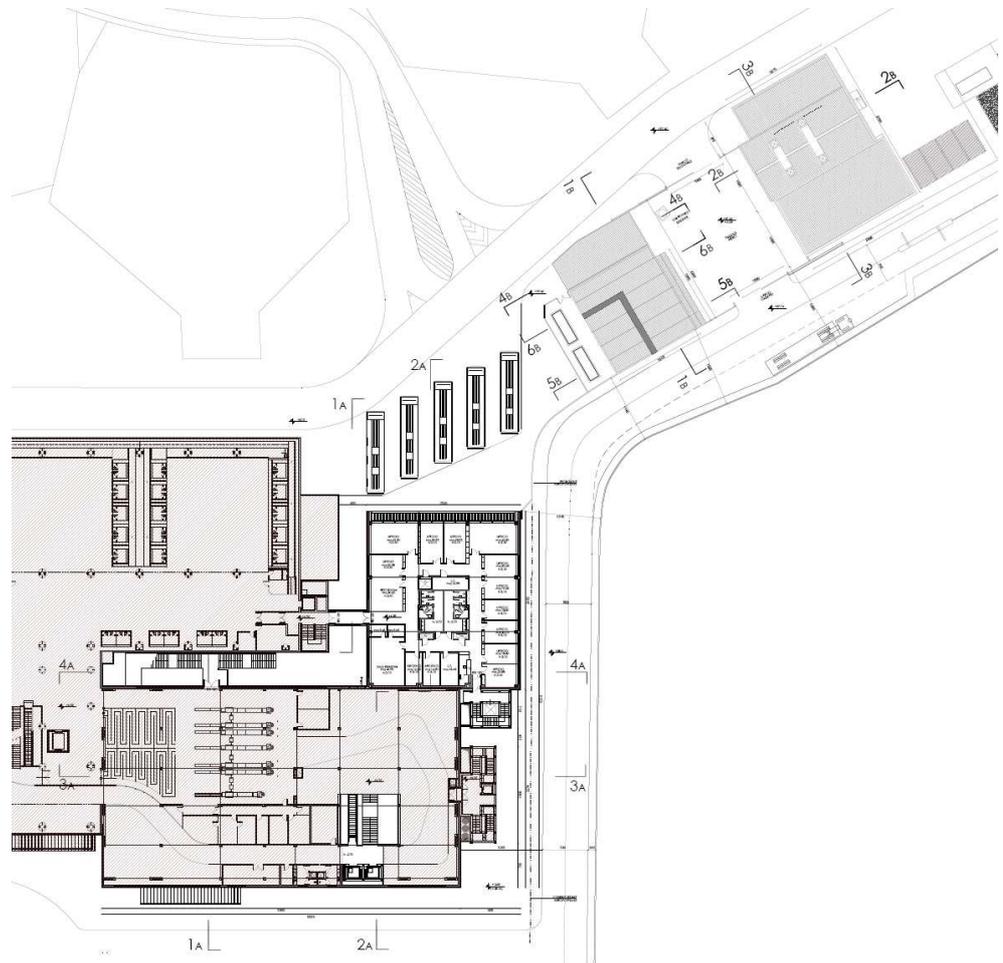
Figura 24 – Progetto Pianta quota 0.00 -Scala originaria 1:200



Le realizzazioni inoltre prevedono una serie di interventi finalizzati ad eliminare le interferenze riscontrate ed eventuali, ad eseguire tutte le opere di sistemazione esterna e della viabilità, ad effettuare la demolizione di quei manufatti considerati non più funzionali all'attività di cui:

- la demolizione dell'attuale pensilina mezzi e di un prefabbricato denominato "ex-uffici Helitalia" interferenti con gli interventi previsti;
- la realizzazione del parcheggio pertinenziale nell'area attualmente occupata dal prefabbricato ex uffici Helitalia;
- la realizzazione di nuovi tracciati per le reti impiantistiche interferenti;
- la sistemazione delle aree esterne, delle pavimentazioni e della viabilità di accesso limitrofe e/o antistanti gli interventi previsti

Figura 25 – Progetto Pianta quota 4.35 -Scala originaria 1:200

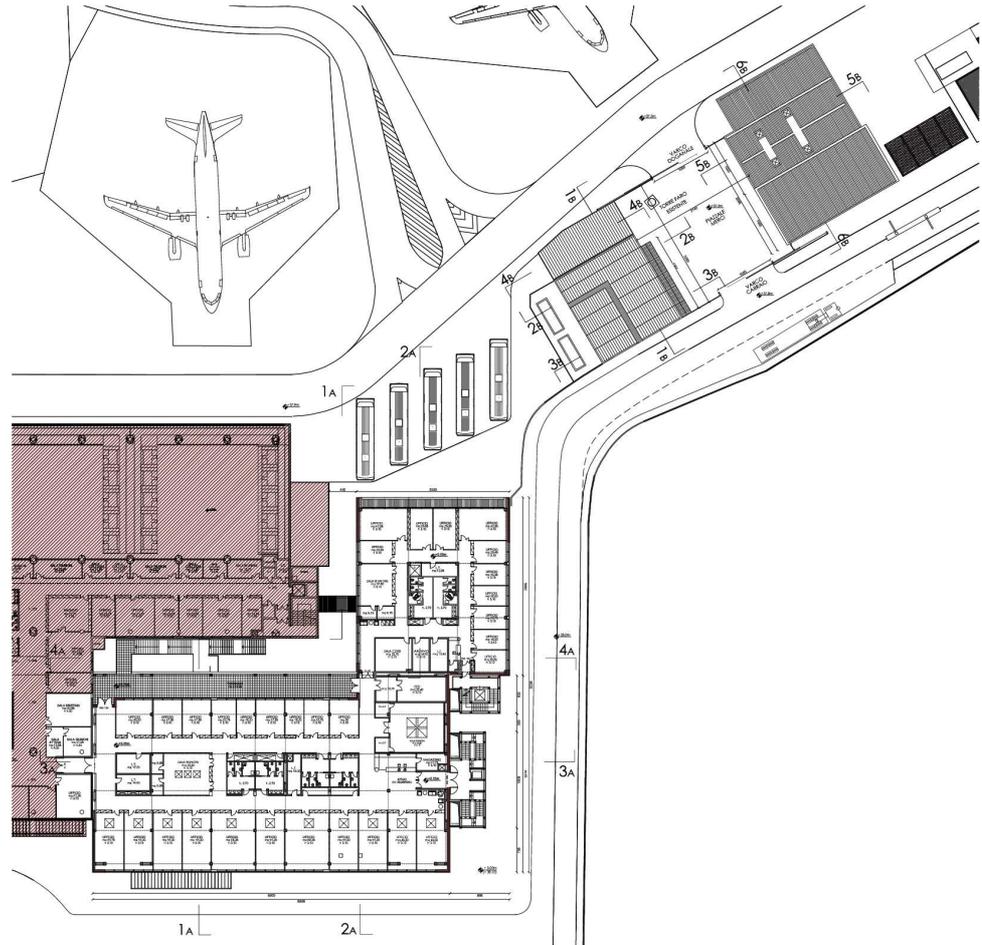


1) NUOVO PADIGLIONE E AMPLIAMENTO EX HANGAR S52

La realizzazione del nuovo padiglione, in aggregazione all'ex hangar S52, consente l'aggiunta di un nuovo molo imbarchi costituito da sei nuovi

gate, che costituisce uno degli obiettivi primari del presente progetto a cui si aggiunge la sopraelevazione di un piano dell'hangar che con gli altri due livelli del nuovo padiglione sarà destinato a soddisfare il fabbisogno di spazi destinati alle funzioni di uffici amministrativi e di gestione aeroportuale. Quest'ultimo intervento consente di liberare e destinare completamente il primo piano dell'hangar al varco controlli di sicurezza e alle aree per servizi ai passeggeri, fluidificando i flussi sui percorsi di indirizzo alle sale imbarchi.

Figura 26 – Progetto Pianta quota 8.85 -Scala originaria 1:200



EX HANGAR S52

L'attuale edificio si sviluppa su due piani fuori terra, forma rettangolare di dimensione 59.00x32.60m ed un'altezza pari a 8.85m, con struttura portante in profili di acciaio su fondazioni a plinto in c.a. su palificata, collegati da cordoli in c.a.; solai con struttura principale e secondaria in profili di acciaio, lamiera grecata e soletta collaborante alleggerita. Le pareti di tamponamento sono costituite da pareti in blocchetti di cls intonacati, pacchetto parete ventilata esterna con pannello isolante in fibra di vetro idrorepellente, sottostruttura in acciaio e rivestimento

esterno in pannelli di zinco-titanio verniciato (colore effetto rame ossidato). Infissi esterni in alluminio a taglio termico e vetrocamera. Pavimenti interni in pietra ricostruita e gres porcellanato; controsoffitti in pannelli di acciaio microforato preverniciato, in cartongesso e in fibra.

La sopraelevazione in progetto mantiene le caratteristiche costruttive strutturali previste dal progetto originale con alcune variazioni che non richiedono l'adeguamento della porzione esistente dell'edificio. Così come mantiene le caratteristiche costruttive e di finitura dei componenti architettonici, quali i rivestimenti di facciata in pannelli di zinco titanio, gli infissi in alluminio preverniciato, le finiture interne quali rivestimenti, pavimenti, pareti mobili e attrezzate e controsoffitti.

La sopraelevazione dell'edificio non riguarda l'intera superficie dello stesso, come previsto nel progetto originale. Sul retro è presente una terrazza scoperta di dimensioni pari a circa 44.00x4.0m che consente di mantenere una distanza superiore ai 10 mt tra le pareti finestrate.

IL NUOVO PADIGLIONE

Il nuovo padiglione si sviluppa su tre piani fuori terra, in aderenza al lato nord dell'ex Hangar, presenta pianta rettangolare con dimensioni 25.30x29.85m, ed altezza massima pari a 13.45m. Il corpo è giuntato sismicamente rispetto all'Hangar S52 con un giunto di dimensioni pari a 22cm. Le quote ai vari piani sono allineate a quelle dell'edificio esistente.

Figura 27 – Progetto Prospetti Terminal -Scala originaria 1:100



La sua struttura portante è in acciaio su fondazione a platea in c.a. di spessore pari a 80cm. Lungo il bordo dell'edificio sono presenti cordoli di dimensione 0.25x1.80m. Tali elementi presentano una quota di estradosso pari a +0.70m superiore di 10cm al franco di 30cm sul battente convenzionale di 30cm per le aree di transito per la messa in sicurezza idraulica.

I solai presentano la struttura principale e secondaria in profili di acciaio, lamiera grecata e soletta collaborante alleggerita. Le pareti di tamponamento sono costituite da pareti in XLAM, pacchetto parete ventilata esterna con pannello isolante in fibra di vetro idrorepellente,

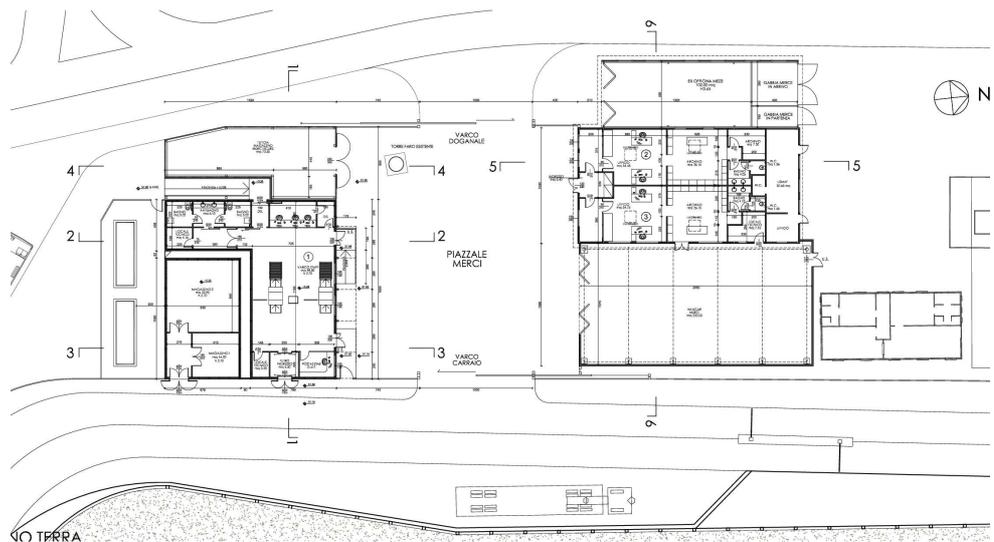
sottostruttura in acciaio e rivestimento esterno in pannelli di zinco-titanio verniciato (colore effetto rame ossidato). Infissi esterni in alluminio a taglio termico e vetrocamera. Pavimenti interni in pietra ricostruita e gres porcellanato; divisori interni in blocchetti REI 120 per le compartimentazioni e pareti mobili e attrezzate per gli uffici, controsoffitti in pannelli di acciaio microforato preverniciato, in cartongesso e in fibra. Una passerella coperta collega il primo piano al modulo Check-in, mentre il secondo piano è direttamente collegato all'HS52. La passerella è giuntata sismicamente dalla struttura della scala esistente mediante un giunto di dimensioni pari a 13cm.

Le pavimentazioni delle aree esterne non asfaltate saranno realizzate in lastre di pietra peperino coerentemente con quelle esistenti (pavimentazione antistante l'aerostazione lato landside).

2) NUOVO VARCO DI SICUREZZA OPERATORI, MEZZI E MERCI

L'esigenza di realizzare un nuovo varco di controllo per gli operatori aeroportuali, per i mezzi e le merci, accorpato alla necessità di realizzazione della nuova Sala Imbarchi, che a sua volta comporta la rilocalizzazione dell'area merci (magazzino, uffici e piazzale), trova soluzione nella realizzazione di un nuovo prefabbricato di tipo leggero destinato ai controlli di sicurezza (mq 160), aggregato ad un secondo prefabbricato (mq 75), sempre di tipo leggero, e tettoie (mq 73) per le aree commerciali (airside), che necessitano di un processamento da parte della dogana. Un piazzale filtro (mq 475), con doppio cancello, tra Airside e Landside consente i controlli di sicurezza sui mezzi e sulle merci in entrata e uscita dal sedime aeroportuale. La nuova area merci, costituita da un magazzino merci di (225 mq), da uffici, archivi e servizi (mq 160), sarà rilocalizzata nei locali esistenti dell'ex officina mezzi e delle aree di pertinenza, fruisce del piazzale e dei controlli degli enti per movimentare le merci in arrivo e partenza dallo scalo.

Figura 28 – Progetto Pianta quota 0.00 -Scala originaria 1:100



NUOVO VARCO STAFF E MAGAZZINI

La nuova configurazione del varco è stata concepita con l'obiettivo di soddisfare le esigenze operative di controllo e sicurezza degli accessi ad aree sensibili e che non potranno continuare ad essere soddisfatte, nell'immediato futuro, dall'attuale struttura che non consente ne dispone di aree sufficienti ad una implementazione dei livelli di sicurezza richiesti. I prefabbricati (nuovo Varco Staff e magazzino Duty-free) presentano un'altezza massima pari a 3.75m.

Il primo con pianta di forma ad "L" con dimensioni massime pari a 16.00x15.24m e rientranze pari a 11.42 e 7.58 m è adibito a varco staff, servizi e locali tecnici; il secondo con pianta rettangolare di dimensioni 6.78x10.80m è adibito a magazzino;

Le fondazioni sono a platea in c.a. di spessore pari a 25cm.

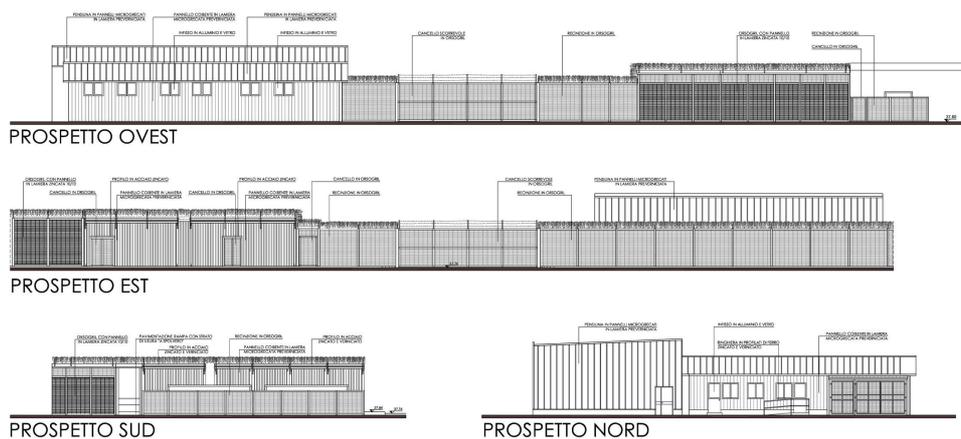
La struttura portante degli edifici è costituita da profili pressopiegati in acciaio di spessore pari a 3-4 mm e tubolari in acciaio di spessore pari a 3-4 mm; i tamponamenti esterni sono realizzati con pannelli sandwich di cm 8, in lamiera micronervata, e controparete interna, coibentata, in lastre tipo "Acquapanel".

I divisori interni sono realizzati con pannelli sandwich placcati con lastre tipo "Acquapanel".

La copertura è realizzata con doppio pannello in lamiera grecata sandwich e gli infissi sono in alluminio a taglio termico e vetrocamera.

In continuità con i prefabbricati è posizionata una tettoia con struttura metallica adibita a magazzino merci sicure. Presenta dimensioni planimetriche massime pari a 9.36x4.59m ed altezza pari a 3.75m. E' realizzata con profili tubolari quadrati 150/4 ed una lamiera grecata di altezza pari a 75mm e spessore 8/10mm in copertura. La fondazione delle pensiline e della tettoia è ancora costituita dalla platea in c.a. di spessore pari a 25cm su cui poggiano i prefabbricati.

Figura 29 – Progetto Prospetti -Scala originaria 1:100



UFFICI E MAGAZZINI MERCI

La nuova area merci è ubicata nei locali ex officina mezzi ed aree di pertinenza, è suddivisa in due zone principali una destinata a zona uffici, archivio, deposito e servizi igienici e l'altra a magazzino merci.

L'intervento prevede nella prima zona la riqualifica degli ambienti con la realizzazione, sui pannelli perimetrali di tamponamento, di contropareti interne, coibentate, in lastre tipo "Acquapanel e placcaggio di quelle divisorie; sostituzione e/o realizzazione di nuovi controsoffitti, sostituzione di pavimenti e rivestimenti; sostituzione degli infissi esistenti con infissi in alluminio a taglio termico e vetro camera; rifacimento degli impianti.

La zona del magazzino sarà oggetto di revisione degli impianti e di realizzazione di un nuovo cancello di delimitazione e accesso.

L'intervento prevede la demolizione di una superfettazione antistante il prefabbricato di circa 13 mq.

Il piazzale costituisce il filtro di uscita ed ingresso al sedime aeroportuale per i mezzi e le merci. È delimitato da una recinzione in pannelli grigliati tipo "orsogril", parzialmente oscurati da pannelli di lamiera zincata, con sovrastante concertina in filo spinato. L'altezza della recinzione è di mt 3 esclusa la concertina. La recinzione è valicabile da due cancelli scorrevoli carrabili contrapposti e da un cancello pedonale prospiciente via del Termine.

L'intervento prevede la riqualifica e sistemazione delle aree esterne antistanti il nuovo ingresso carrabile, marciapiedi e pavimentazioni stradale.

3) DEMOLIZIONI

La realizzazione della nuova Sala imbarchi e del nuovo Varco Staff, lo spostamento dell'area merci e la realizzazione del parcheggio pertinenziale richiedono l'intervento di demolizione di alcuni manufatti edilizi interferenti:

- Pensilina mezzi di rampa L'attuale pensilina è costituita da una struttura in profili metallici con copertura e tamponatura in pannelli di lamiera grecata. Ha una altezza interna rispetto alla quota del piazzale di mt 5,45. La sua attuale funzione è quella ricovero e ricarica dei mezzi di rampa. Presenta diverse profondità rispettivamente di 7.70, 7.40 e 8.85 m e una lunghezza totale di circa 90 metri per una superficie coperta pari a 832,08 mq.
- Box Prefabbricato (tipo container), ubicato sotto la pensilina mezzi di rampa, destinato precedentemente a postazione di controllo del GOS (responsabile movimentazione piazzali) oggi in disuso. Dimensioni in pianta 5.85x6.85 m, per una superficie di mq 40,07 e superfettazione ex officina mezzi, con una superficie di mq 13,85, per complessivi 53.92 mq di SUL.
- "Uffici ex Helitalia", prefabbricato di tipo leggero (tipo container), situato a nord del sistema di edifici posti lungo via del termine.
La costruzione presenta un unico piano fuori terra con un impianto planimetrico ad U, caratterizzato da un corridoio di distribuzione ai vari ambienti. Il prefabbricato presenta una struttura verticale in profili di acciaio pressopiegato, con pannelli sandwich di tamponamento. I

controsoffitti sono in fibra minerale, i divisori interni sono in pannelli sandwich.

Il basamento è costituito da un profilo perimetrale presso piegato, ricavato da lamiera d'acciaio in appoggio su cordoli in calcestruzzo armato. Il pavimento è realizzato con pannelli in truciolare idrofugo e rivestito con teli in PVC;

Sono presenti due coperture a doppia falda con travatura reticolare in acciaio, collegate tra loro, il manto è in pannelli deck con interposto isolante. I colmi delle coperture sono realizzati con lattoniera in acciaio zincato e preverniciato. Gli infissi sono realizzati con profili estrusi in lega di alluminio, verniciati con polveri poliuretaniche.

L'ingresso all'edificio, posto su via del Termine, è costituito da un piccolo disimpegno che immette ad un corridoio di distribuzione che percorre tutto l'edificio e serve i 13 locali e un blocco di due servizi igienici.

Le dimensioni in pianta sono di mt 17.20x21.65, con una corte interna aperta su un lato di dimensioni 12.45x3.40 e una superficie totale di mq 325.06.

II TERMINAL

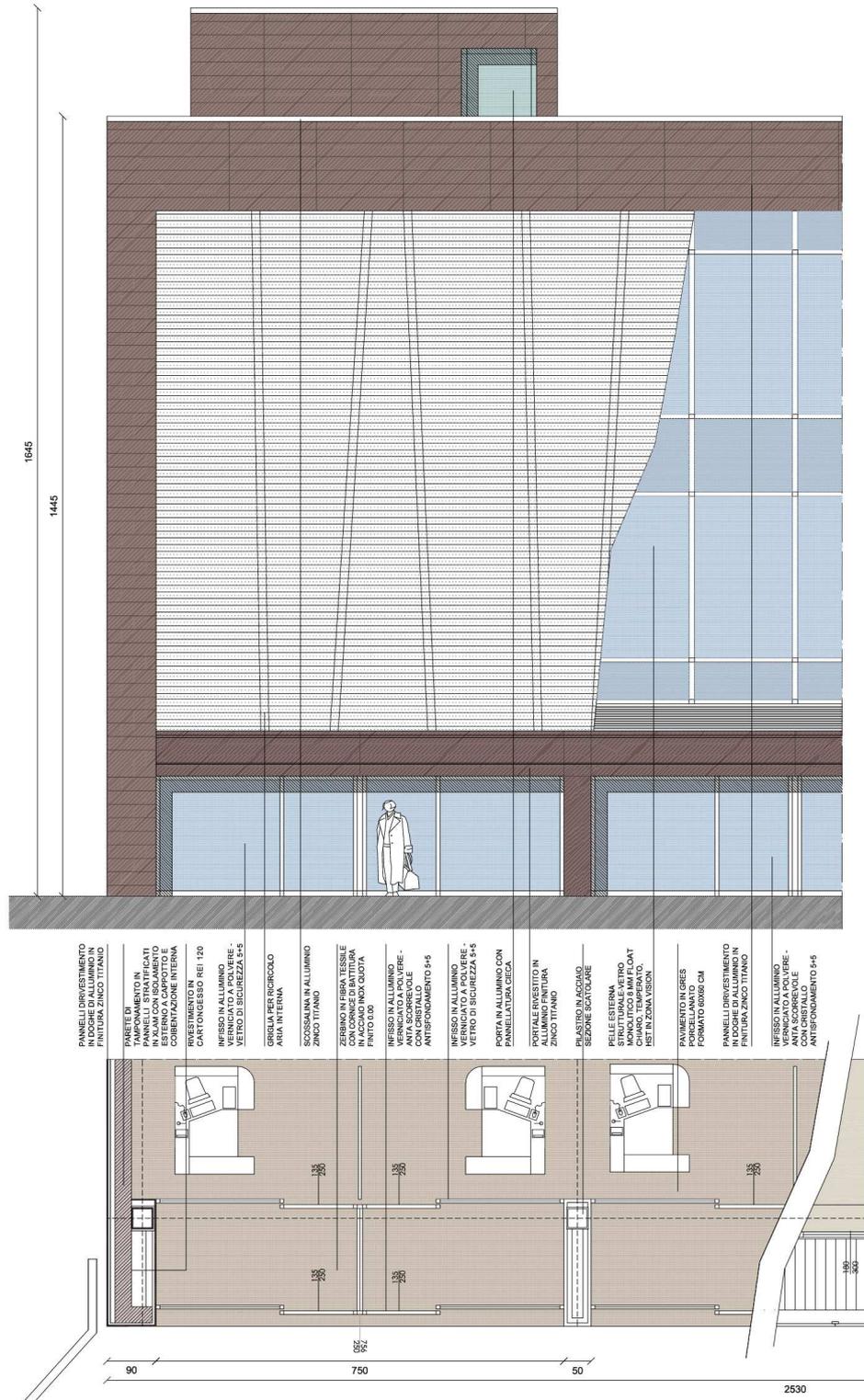
IL PROGETTO DI RIORGANIZZAZIONE E AMPLIAMENTO DEL TERMINAL PASSEGGERI

Ai fini della presente Relazione il progetto di riorganizzazione e ampliamento del Terminal, riconferma la posizione di quanto espresso nei precedenti progetti di Ampliamento Hall arrivi e Rifunionalizzazione ex Hangar S52 a Terminal Passeggeri, già autorizzati che costituiscono i primi interventi di riassetto dell'intero complesso aeroportuale, con la piena attuazione del nuovo concept architettonico dell'involucro esterno, le cui caratteristiche sono state individuate dal Progetto risultato vincitore del Concorso di Idee bandito dalla società AdF nel 2007.

Esso si propone di perseguire i seguenti obiettivi:

- l'esigenza di una caratterizzazione internazionale del nuovo terminal, attraverso l'eloquenza della forma architettonica, l'espressività dei materiali e la qualità dell'illuminazione;
- la necessità di instaurare un legame con il territorio, inserendosi armonicamente nel preesistente;
- la funzionalità e la semplicità di realizzazione;
- la sostenibilità ambientale dell'opera;
- la facilità di connessione all'intermodalità;
- l'attenzione ai costi di realizzazione.

Figura 30 – Progetto Prospetti -Scala originaria 1:50



Il vetro viene proposto per la realizzazione degli affacci principali del Terminal (lato landside degli arrivi e airside delle partenze). Vengono utilizzate due tecnologie diverse: schermatura di vetro fotovoltaico o facciata vetrata “a doppia pelle”, con schermature delle pareti vetrate, orientabili automaticamente in relazione all’irraggiamento solare e fisse, parte integrante ed in continuità del rivestimento esterno (pannelli a rete microforati). Le pareti opache (pareti ventilate) sono rivestite con pannelli in rame pre-ossidato e rivestito con protezione ed in zinco-titanio. L’altezza massima dell’edificio risulta 18 metri circa

Figura 31 - Particolare prospetto Land-side – Terminal Arrivi/partenze



ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA

Identificazione del livello di qualità paesaggistica iniziale

L'analisi dello scenario territoriale attuale evidenzia una situazione di forte alterazione dei caratteri costitutivi del paesaggio: la piana si presenta quasi come un vuoto residuale, risultato delle espansioni a macchia d'olio della metropoli fiorentina e della progressiva localizzazione di funzioni produttive e di servizi terziari nel territorio aperto.

Il sedime aeroportuale è localizzato quindi in una cosiddetta "area di frangia", al confine cioè tra la città urbanizzata ed il territorio aperto, investita da un recente meccanismo di espansione insediativa lungo la direttrice Firenze-Prato-Pistoia, con forme di sviluppo casuali ed episodiche.

Nel complesso, i caratteri strutturali identificativi del paesaggio in cui deve inserirsi l'intervento in oggetto risultano:

- il mosaico dei tessuti rurali e la sua rete di canali;
- il profilo collinare dei rilievi, di rilevante valore estetico-percettivo;
- le aree umide;
- il sistema infrastrutturale delle reti e degli impianti viari e tecnologici;
- gli insediamenti moderni, tra cui l'aerostazione esistente;

Questi ultimi due elementi, come già descritto, hanno determinato rilevanti alterazioni e frammentazioni paesaggistiche che condizionano il riconoscimento dei valori estetico-percettivi originari. Attenuate risultano inoltre le valenze ambientali delle aree naturali, aggredite sempre maggiormente dalla pressione antropica.

Previsione degli effetti sul paesaggio

Dal punto di vista volumetrico, la nuova aerostazione si inquadra essenzialmente nello spazio già occupato dall'involucro attuale. La massima altezza prevista dai nuovi interventi risulta inferiore a quella esistente.

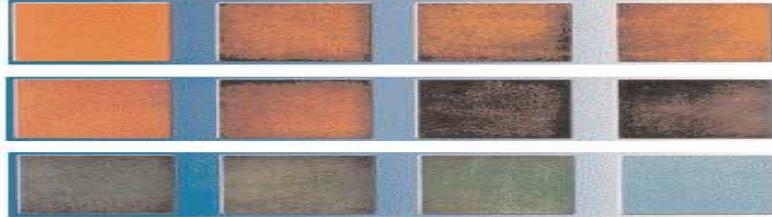
Inoltre, la semplicità dalla volumetria, priva di aggetti nella parte superiore, interferisce in modo minore sulla percezione dei profili paesaggistici dello sfondo.

La scelta dei materiali e delle tecnologie per il rivestimento esterno – facciata ventilata in pannelli di rame o zinco titanio verniciato (così da riprodurre il colore del rame ossidato) per le pennellature opache e vetro - è stata orientata dai principi di mitigazione paesaggistica e sostenibilità ambientale.

La facciata vetrata rilegge il paesaggio dell'intorno con un gioco di specchiature e cambia con il cromatismo della luce naturale durante le ore del giorno.

Il rame, e lo zinco titanio verniciato del colore del rame ossidato risultano oltretutto particolarmente evocativi delle tonalità e dei colori del capoluogo fiorentino.

Figura 32 - Colore che assume il rame in tempi diversi



Fonte: Istituto Italiano del rame

La scelta dei materiali di copertura è scaturita dalla lettura del contesto paesaggistico in cui si inserisce il nuovo manufatto. Nella percezione della struttura aeroportuale dai rilievi e dalle colline nell'intorno del sito, elemento determinante è costituito dalla copertura che per colori, materiali e forma si fonde con il paesaggio.

Figura 33 - Prospetto Land-Side



Dal punto di vista percettivo il nuovo edificio si inserisce nel contesto sopra descritto, come si illustra di seguito attraverso le elaborazioni di rendering tridimensionale che illustra l'area allo stato di fatto e nella fase successiva di trasformazione ipotizzata dal progetto.

L'impatto percettivo della aerostazione così come ideata, risulta notevolmente mitigato dalla scelta compositiva delle volumetrie, dalla

soluzione a tetto piano che si fonde con il profilo della pianura fiorentina e attraverso i cromatismi dei materiali scelti: il rame e lo zinco titanio verniciato maggiormente rievocativi dei tetti in cotto e il vetro che riflette l'intorno e si modifica insieme al paesaggio con la luce naturale che cambia nell'arco della giornata.



Figura 34 - Vista Land-side – Stato Attuale



Figura 35 - Vista Land-side – Stato di Progetto



Figura 36 - Vista Air-side – Stato Attuale



Figura 37 - Vista Air-side – Stato di Progetto

CONCLUSIONI

L'intervento si pone come ulteriore passo nel processo di riconfigurazione del sistema Aerostazione Passeggeri dell'Aeroporto Internazionale di Firenze - Peretola, previsto nell'ambito degli interventi di potenziamento ed ammodernamento dell'Aeroporto di Firenze.

L'obiettivo perseguito con il progetto è:

- la riorganizzazione del Terminal Passeggeri per adeguare i livelli di servizio richiesti, in conseguenza del consistente aumento del numero di passeggeri;
- l'individuazione di aree volano per quelle attività interferenti con l'avvio e lo sviluppo del nuovo Master Plan aeroportuale.

L'immagine architettonica, a cui si riferiscono gli interventi ad oggi promossi ed in fase di completamento, il cui design, nel lasciare intuire la coerente severità spaziale degli interni, affida la propria identità sia ai contenuti tecnologici, sia alle tendenze dell'architettura contemporanea più innovativa ed internazionale, legandola, comunque, al contesto ambientale e territoriale proprio della città di Firenze e della Toscana.

Le opere di riorganizzazione interna e esterna del Terminal oltre a costituire una fase transitoria alla realizzazione dell'assetto definitivo dell'aerostazione, sono finalizzate al recupero delle aree alla funzionalità ed alle necessità operative della struttura aeroportuale e ad allineare l'immagine del nuovo involucro esterno a quella dei manufatti esistenti, cercando di rendere compatibile, al tempo stesso, il progetto di riqualifica al vincolo di salvaguardia.

Firenze, Agosto 2019