

Masterplan 2014-2029 - Aeroporto di Firenze — Relazione di Ottemperanza per la prescrizione Sez. B) n. 3

INDICE

1	PREMESSA	3
2	INQUADRAMENTO DELLA PRESCRIZIONE B.3	4
3	ANALISI DELLA RICHIESTA	5
3.1	Prescrizione Sez. B) n. 3.....	5
4	AZIONI TECNICHE DI OTTEMPERANZA ALLA PRESCRIZIONE SEZ. B) N. 3..	6
5	AZIONI AMMINISTRATIVE DI OTTEMPERANZA ALLA PRESCRIZIONE SEZ. B) N. 3	12
6	CONCLUSIONI	14

1 PREMESSA

Il “Masterplan 2014-2029” dell’Aeroporto di Firenze, proposto da ENAC, ha ricevuto, in data 28 dicembre 2017, giudizio positivo di compatibilità ambientale subordinatamente al rispetto di una serie di prescrizioni (DEC. VIA n. 377/2017), impartite da:

- Ministero dell’Ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- Ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo;
- Regione Toscana.

Oggetto della presente Relazione di Ottemperanza è l’esame della prescrizione B.3 che viene di seguito riportata in calce:

Prescrizione Sez. B) n. 3:

“La definizione progettuale del parco ecologico-ricreativo, che viene proposto in luogo della vecchia pista, dovrà prevedere l’eliminazione e la rinaturalizzazione completa di quest’ultima (compresi i tratti di pista e di raccordo esistenti, non più utili ai fini aeroportuali ma che figurano negli elaborati progettuali quali infrastrutture a servizio del Parco urbano-ex aeroporto). Le funzioni previste dal progetto (area ricreativa, area ristoro, ecc.) dovranno essere disposte secondo tracciati coerenti con le direttrici di sviluppo territoriale esistenti e con la maglia agraria, mentre i percorsi secondari potranno ricevere una più libera articolazione.

Andrà effettuato pertanto un approfondimento progettuale improntato al recupero dei segni storici e paesaggistici, alla rigenerazione del contesto paesaggistico di riferimento e ad una qualità progettuale capace di raggiungere l’obiettivo di minimizzare l’impatto che le opere da dismettere determinano sulle Ville Medicee di Castello e Petraia e di compensare l’occupazione di superficie determinata dalla nuova pista”.

In ottemperanza a quanto definito nella prescrizione sopra riportata si allega alla presente relazione la seguente documentazione, già agli atti del procedimento di accertamento della conformità urbanistica ai sensi del DPR n. 383/1994 e della relativa Conferenza di Servizi:

- 12 CAP 002 GEN REL 001 F – Relazione tecnica e illustrativa del progetto (stralcio di interesse)
- 12 CAP 002 GEN REL 002 F – Relazione di inserimento urbanistico (stralcio di interesse)
- 12 CAP 002 BIO REL 001 F – Relazione agronomica di progetto (stralcio di interesse)
- 12 CAP 002 GEN TAV 001 F – Planimetria generale di inserimento urbanistico
- 12 CAP 002 GEN TAV 002 F – Planivolumetrico generale di progetto
- 12 CAP 002 GEN TAV 004 F – Planimetria generale stato di progetto (stralcio di interesse)
- 12 CAP 002 GEN TAV 005 F – Fotoinserimenti di progetto (stralcio di interesse)
- 12 CAP 002 ARC TAV 001 F - Planimetria tecnica di progetto e sezioni paesaggistiche
- 12 CAP 002 GEN SCD 001 F – Abaco generale delle soluzioni progettuali tipologiche (stralcio di interesse)
- 04 PAE 000 GEN REL 001 F – Relazione paesaggistica (stralcio di interesse)

- 04 PAE 000 GEN REL 004 A – Nota di riscontro al parere MIBAC prot. n. 16097/2018 (stralcio di interesse)

Si specifica che, in sede progettuale, il parco ecologico-ricreativo previsto nell'area dell'attuale sedime aeroportuale oggetto di dismissione è stato studiato e definito insieme all'intero sistema delle aree verdi a parco previste dal Masterplan e, in particolare, unitamente al cosiddetto "parco periurbano di Sesto Fiorentino". Ne consegue che gli elaborati indicati contengono informazioni, dati, dimensionamenti, analisi e descrizioni di entrambi gli interventi: parco periurbano di Sesto Fiorentino e parco ecologico-ricreativo in area ex sedime aeroportuale.

La presente relazione e la correlata Verifica di Ottemperanza si riferiscono, pertanto, esclusivamente all'intervento di compensazione denominato "parco ecologico-ricreativo", motivo per cui si rimanda alla consultazione delle parti e sezioni documentali ad esso riferite, intendendo le altre a supporto di una più esaustiva e completa visione dell'interno all'interno del più vasto complesso di aree verdi di progetto.

2 INQUADRAMENTO DELLA PRESCRIZIONE B.3

Facendo riferimento alla Relazione Generale Programmatica di Ottemperanza (RGPO), che definisce l'organizzazione e gestione delle ottemperanze relative al Masterplan dell'Aeroporto di Firenze, si osserva che, la verifica di ottemperanza della prescrizione B.3 è stata caratterizzata da "frequenza unica" (in quanto non riguarda tematiche per le quali è necessario effettuare più procedure di ottemperanza in funzione delle fasi di attuazione degli interventi, ma riguarda tematiche che possono essere univocamente ottemperate) ed appartiene alla tipologia definita "specificata" (in quanto relativa ad aspetti riguardanti singoli interventi o gruppi omogenei di interventi).

Si riportano, inoltre, gli estratti dello schema di programmazione delle verifiche di ottemperanza, presentato nell'ambito della RGPO, relativi alle prescrizioni oggetto della presente Relazione:

Id.	Descrizione sintetica	Aspetto tematico	Aspetto procedurale	Concertazione preliminare	Pre-verifica Pre-valutazione	Approvazione /autorizzazione	Note
B.3	Definizione progettuale del parco ecologico-ricreativo in area ex-aeroporto	Specifico (gruppo di opere)	Frequenza unica	Non necessaria	Non necessaria	Non necessaria	Rispetto a quanto specificato per la condizione A.57, la definizione progettuale del parco potrà essere verificata nell'ambito dell'Ante Operam di Fase 1

Figura 2-1- estratto dello schema di programmazione della verifica di ottemperanza, presentato nell'ambito della RGPO

3 ANALISI DELLA RICHIESTA

3.1 PRESCRIZIONE SEZ. B) N. 3

La prescrizione B.3 risulta espressa dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ed è riferita al progetto del Parco ecologico-ricreativo previsto nell'area ex-pista.

In particolare, la condizione ambientale prende forma a partire dalla proposta progettuale di Masterplan agli atti del procedimento VIA in base alla quale, in corrispondenza della porzione di sedime aeroportuale oggetto di dismissione, viene prevista la realizzazione di un nuovo parco ecologico-ricreativo.

La soluzione analizzata in fase di VIA prevedeva la qualificazione dell'area attraverso la creazione di un'area verde estesa per circa 21 ettari, all'interno della quale prevedere diverse funzioni. Fra le varie scelte progettuali inerenti l'intervento figurava anche quella di mantenere la pista quale affermazione di un processo di trasformazione dell'attuale paesaggio, attraverso una partecipazione attiva dei fruitori: l'asfalto rimaneva 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.

Il MIBACT, verificata e analizzata la soluzione progettuale, ha impartito la seguente linea guida per l'ulteriore sviluppo progettuale del parco ecologico-ricreativo:

- prevedere l'eliminazione della pista (e dei relativi raccordi) e la rinaturalizzazione completa dell'area;
- disporre le funzioni di progetto (ritenute adeguate) secondo tracciati coerenti con le direttrici di sviluppo territoriale esistenti e con la maglia agraria, ammettendo un'articolazione più libera per i percorsi secondari;
- effettuare un approfondimento progettuale improntato al recupero dei segni storici e paesaggistici e alla rigenerazione del contesto paesaggistico;
- perseguire una qualità progettuale capace di raggiungere l'obiettivo di minimizzare l'impatto che le opere da dismettere determinano sulle Ville Medicee di Castello e Petraia;
- compensare l'occupazione di superficie determinata dalla nuova pista.

4 AZIONI TECNICHE DI OTTEMPERANZA ALLA PRESCRIZIONE SEZ. B) N. 3

Il progetto del Parco ecologico-ricreativo conferma le assunzioni di base di cui al progetto originario verificato in sede di procedimento VIA, confermando in particolare i limiti di intervento, la tipologia di azioni e funzioni, nonché la configurazione generale delle aree oggetto di trasformazione e l'assetto morfologico e vegetazionale.

In recepimento alla prescrizione B.3, l'intervento contempla la totale eliminazione delle parti e sezioni infrastrutturali riconducibili all'attuale scalo aeroportuale, comprensiva della rimozione di tutte le superfici impermeabilizzate di pista, di raccordo e di manovra degli aeromobili inizialmente previste nella proposta progettuale originaria agli atti del procedimento VIA.

Nel suo complesso, il progetto ha definito la "ricostruzione" del paesaggio interessato (così come liberato dalla parte finale della pista aeroportuale e ricondotto ad una condizione di rinaturalizzazione completa del sedime) seguendo la maglia agraria prevalente del paesaggio del contesto di riferimento.

Tale maglia, ancora oggi parzialmente visibile e riscontrabile nelle aree adiacenti all'area di progetto (con particolare riferimento alle zone ad est e nord/nord-est dell'area), ha un chiaro orientamento monte-piana, condizionato evidentemente dalla necessità di adeguato scolo delle acque in un paesaggio sostanzialmente pianeggiante e con pendenze molto limitate. Questo orientamento risulta tuttora influenzato dai segni della centuriazione romana, che per prima ha fortemente segnato un processo di civilizzazione esteso della piana fiorentina. Il progetto di Parco, nel suo complesso, assume questo orientamento e questa strutturazione del paesaggio agrario quale elemento-guida per definire un assetto paesaggistico del Parco che, assumendo comunque una dimensione di uso e di prospettiva contemporanea, intende andare a "ri-costruire" una chiara aderenza al più generale paesaggio relitto di questa parte della piana fiorentina.

Tale condizione si riscontra negli orientamenti verticali ed orizzontali che strutturano la maglia di riferimento del Parco, entro la quale trovano adeguata contestualizzazione le funzioni leggere che sono state previste, la rete dei percorsi pedonali (e liberamente ciclabili, secondo una volontà di libero accesso e massima circolazione e penetrazione sia interna che esterna al nuovo grande spazio verde periurbano), il sistema vegetazionale di nuovo impianto (che prevede il ricorso a schemi paesaggistici di rivegetazione tipici dei paesaggi della pianura igrofila, quali boschi planiziali, filari alberati, boschetti e gruppi di alberi, formazioni campestri lineari arboree-arbustive, campi aperti, rete idraulico-agraria minore).

Il percorso principale mira a definire (sempre seguendo gli stessi orientamenti principali che derivano dalla maglia agraria relittuale ancora riscontrabile nella piana) l'organizzazione principale degli spazi aperti del Parco, senza proporsi come un "anello chiuso", bensì un'interfaccia fra le parti all'interno dell'articolazione che il progetto ha immaginato per uno spazio aperto periurbano di dimensione consistente (oltre 20 ettari). Tale interfaccia, oltre a definire la funzionalizzazione delle differenti parti del Parco (aree boscate, aree agricole/prati sfalciabili, tratti di paesaggio agrario tradizionale, area per attrezzature leggere), fa assumere al grande spazio centrale ("il grande prato") una funzione di uso libero e di forte caratterizzazione paesaggistica, seguendo la tradizione dei parchi urbani e periurbani italiani ed europei, nei quali i grandi spazi aperti fungono anche da elemento di rapporto proporzionale fra le parti.

Il sistema principale dei percorsi ciclabili interni al Parco ha una forte correlazione e continuità con il sistema dei percorsi storici esistenti nell'area di riferimento (posti a nord/nord-est e a est dell'area) e con i percorsi ciclabili di area vasta (alcuni dei quali sono espressione diretta del Masterplan), che mirano a collegare adeguatamente il

Parco ecologico-ricreativo con l'area del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino, il Parco periurbano previsto dal Masterplan, la città di Sesto Fiorentino, i futuri sviluppi immaginati nell'area nord-ovest di Firenze (come definiti dalla recente Variante del PUE di Castello).

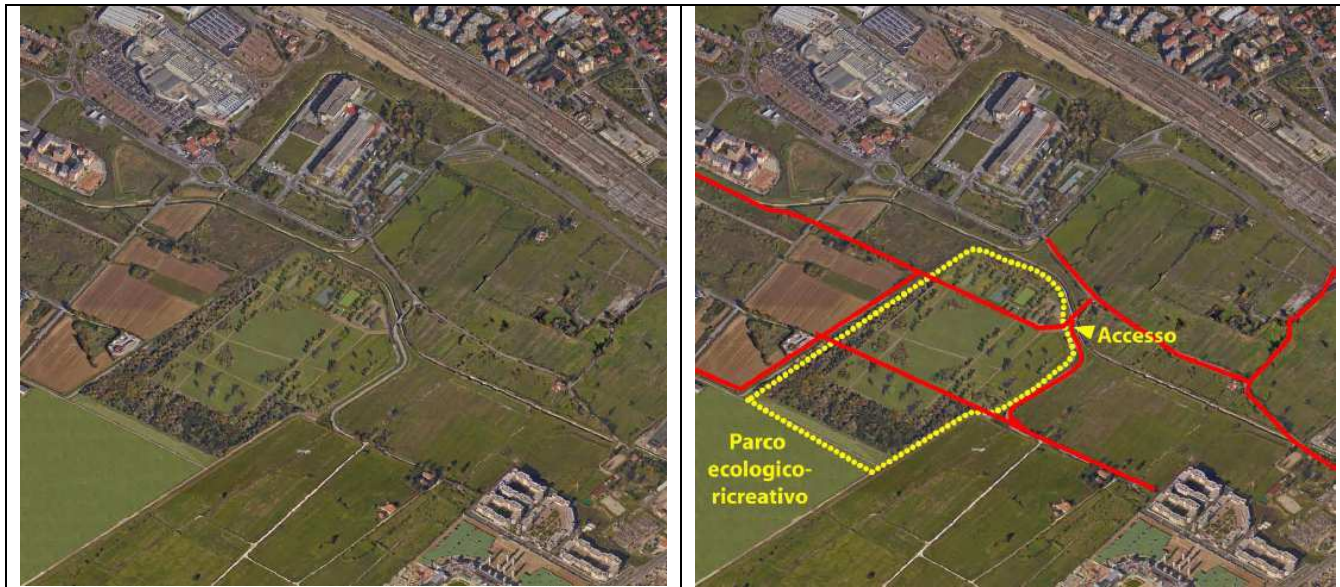
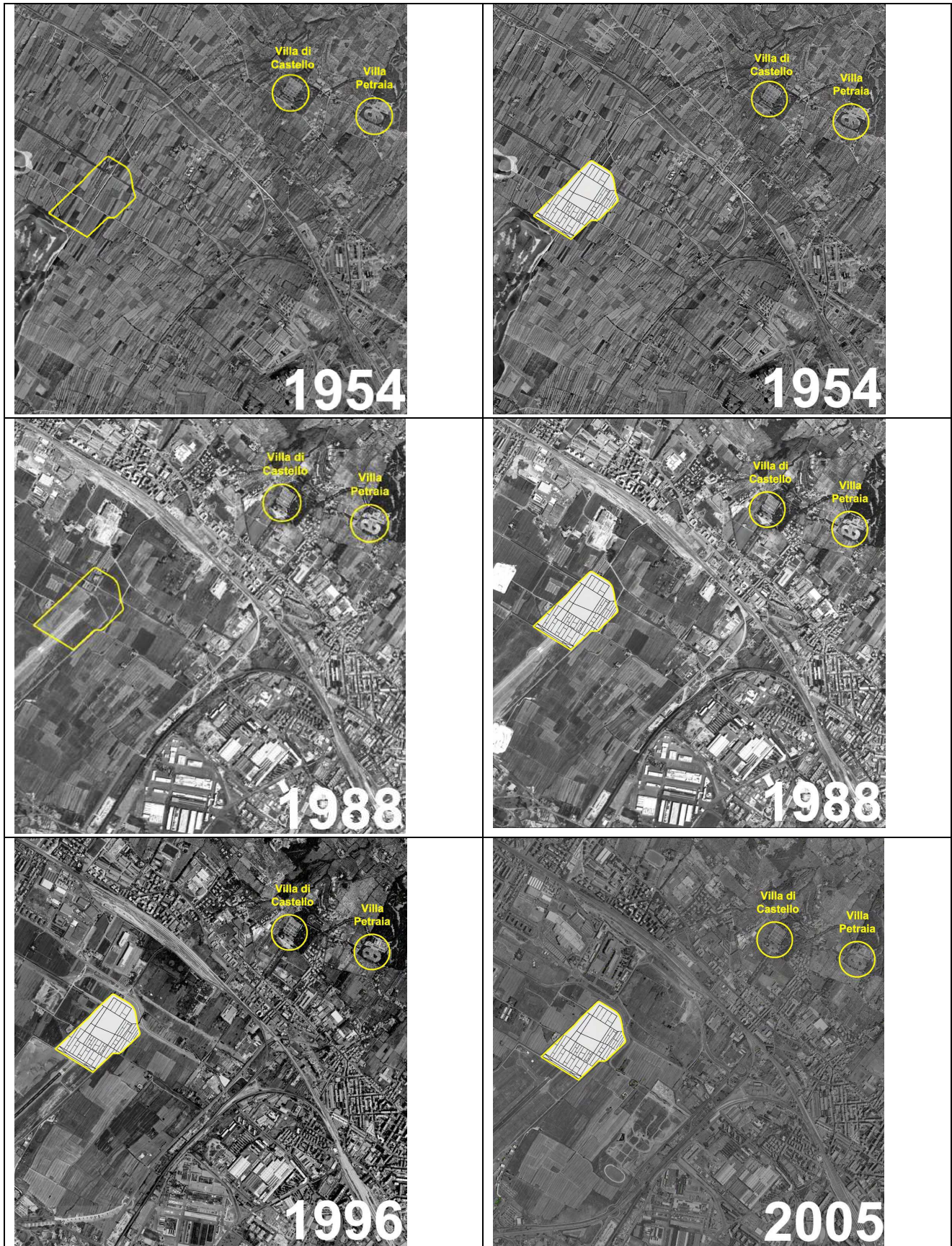


Figura 4-1 *Vista dell'integrazione dell'opera con il paesaggio circostante (a destra); con evidenziati i percorsi principali (a sinistra)*

Quindi, anche dal punto di vista della “coerenza dei tracciati proposti per il Parco ecologico-ricreativo con le direttrici di sviluppo territoriale assunte a riferimento per la redazione del progetto e con la maglia agraria”, il progetto, nel rispondere a detti principi, ricerca la migliore interpretazione in grado di coniugare gli obiettivi di conservazione e innovazione di una parte consistente del paesaggio agrario fiorentino.

Si riportano di seguito alcuni stralci di foto aeree (doc. 04-PAE-000-GEN-REL-004-A) a partire dal volo GAI 1954 (oltre che degli anni 1988, 2005 e 2013), presi a riferimento per l'area del parco, allo scopo di poter favorire un confronto esaustivo fra la maglia del parco di progetto e quella storico-agraria così come evolutasi dal 1954 ad oggi.

Da tale evoluzione, peraltro, è possibile evincere le dinamiche ricorrenti nella quasi totalità dei paesaggi di pianura in Italia, che hanno portato all'ampliamento della dimensione media del singolo appezzamento, alla riduzione della rete minuta di scolo delle acque, fino al progressivo accorpamento dei campi agricoli, con conseguenti forme di semplificazione del mosaico del paesaggio agrario.



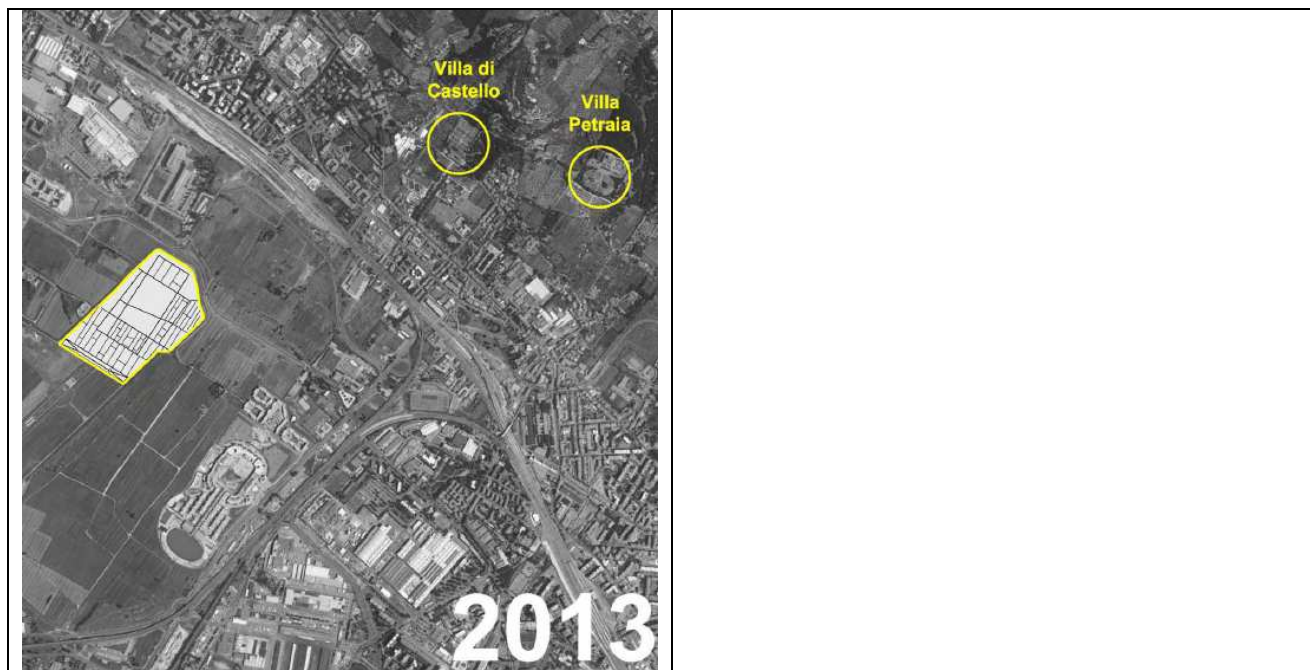


Figura 4-2 Contestualizzazione della maglia strutturale di progetto del Parco in relazione al mosaico del paesaggio agrario nel corso degli anni

La geometria individuata in progetto vuole introdurre una gerarchia fra i differenti percorsi, gerarchia che individua anche zone funzionalmente differenti e i cui tratti di recupero paesaggistico sono variamente articolati. Tale articolazione è stata immaginata in progetto proprio al fine di evitare eventuali fenomeni di frammentazione paesaggistica, riduzione di connettività territoriale, limitazione di rapporti visuali, intervistuali e percettivi fra le parti.

Per quanto attiene invece alla parte finale della prescrizione B.3, è stato analizzato il rapporto che intercorre tra l'opera in oggetto e le Ville Medicee di Castello e di Petraia, e di seguito si riportano alcune viste fotografiche, prese da punti rilevanti delle due Ville e dall'area dove insisterà il Parco, che rendono chiaro il rapporto intersuivale intercorrente fra Parco e Ville e viceversa.



Quadro di insieme

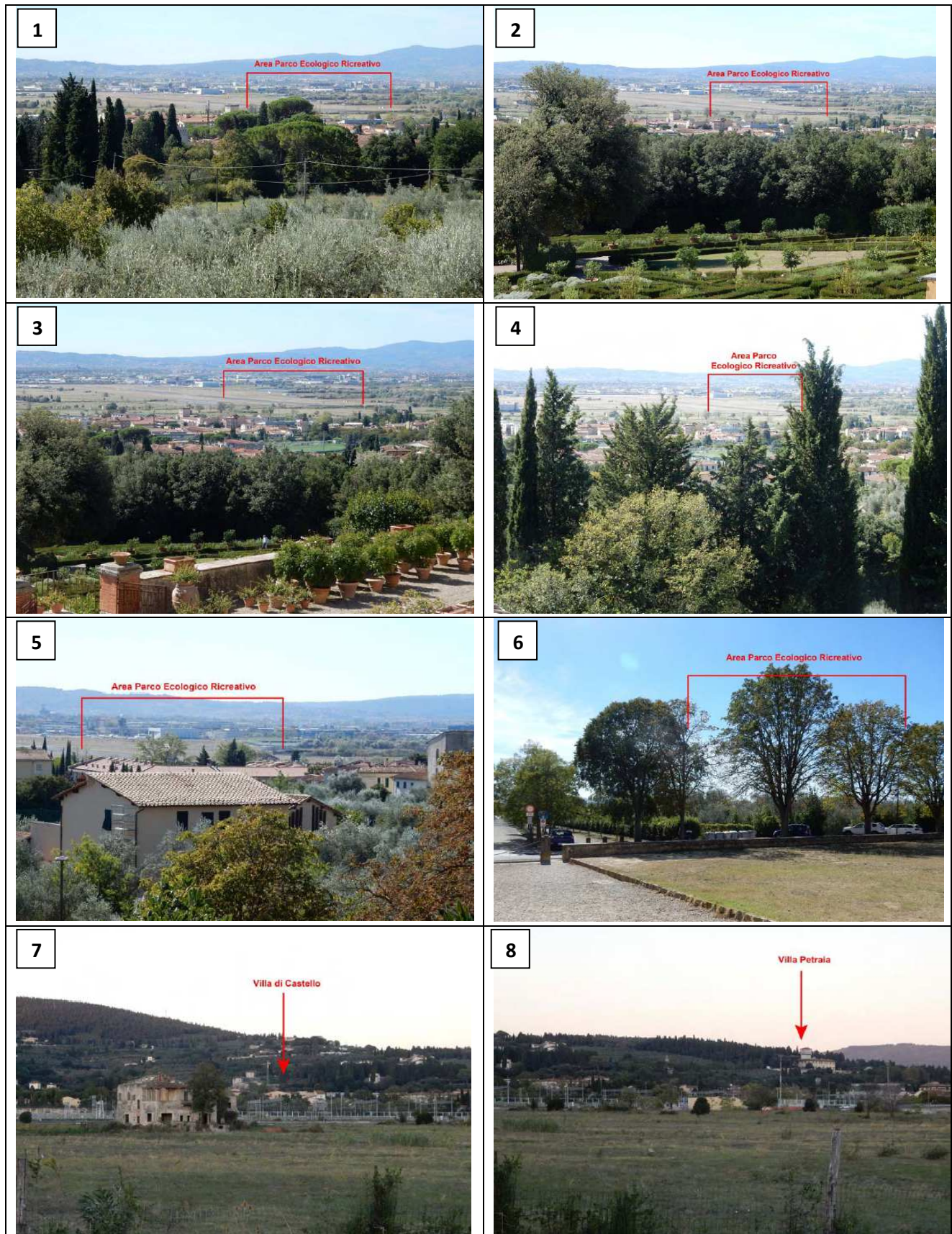


Figura 4-3 Punti di vista fotografici

Si ritiene che l'eliminazione della pista attuale dell'aeroporto, il recupero del sedime così liberato e la realizzazione del parco, siano elementi di deciso miglioramento delle condizioni visuali e percettivi fra le parti, e che non possano essere definiti impatti ed interferenze di carattere negativo, vista la natura del progetto, che tende a ricostruire in chiave contemporanea e con utilizzi compatibili una parte importante della piana metropolitana fiorentina.

A tale scopo, si allegano anche i due foto-inserimenti che visualizzano la natura degli interventi previsti nel Parco, tesi a dare nuova qualità paesaggistica nell'ambito della ricostituzione vegetale e strutturale, oltre che funzionale, di questa parte della piana.

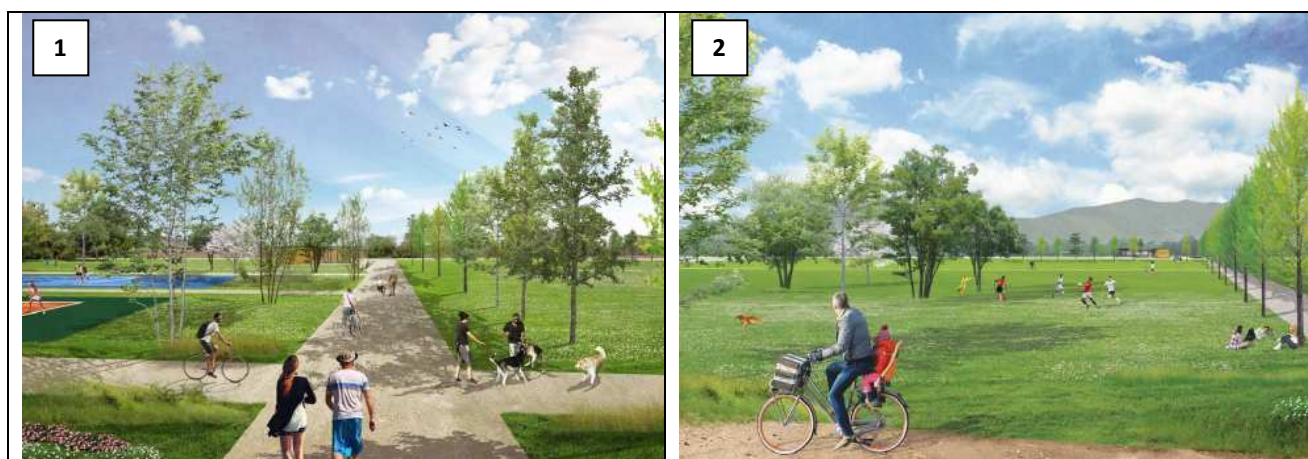


Figura 4-4 Fotoinserti: Vista 1) di progetto dell'area ricreativa con attrezzature leggere; Vista 2) di progetto dell'area del grande prato centrale del parco Ecologico Ricreativo. Sullo sfondo i rilievi del Monte Morello

5 AZIONI AMMINISTRATIVE DI OTTEMPERANZA ALLA PRESCRIZIONE SEZ. B) N. 3

Il progetto come sopra indicato è stato trasmesso agli atti della Conferenza di Servizi di cui al DPR n. 383/1994.

Il MIBAC – Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Firenze e le Province di Pistoia e Prato, dapprima, con proprio parere n. 16097 del 06.09.2018 si è così espressa:

RELATIVAMENTE AL PARCO ECOLOGICO-RICREATIVO

Verifica della coerenza degli elaborati ai contenuti del DEC/VIA

Visti gli elaborati presentati, con particolare riguardo a quelli contrassegnati con i codici 12.CAP.002, per la verifica della coerenza della documentazione progettuale trasmessa al punto B.3 del DEC/VIA, questa Soprintendenza considera soddisfatta la prescrizione per la parte relativa alla eliminazione e alla rinaturalizzazione completa della vecchia pista aeroportuale.

In relazione alla medesima prescrizione del DEC/VIA, per la parte relativa alla disposizione delle funzioni previste secondo tracciati coerenti con le direttrici di sviluppo territoriale esistenti e con la maglia agraria, si riscontra, invece, che la coerenza è soltanto parziale. Infatti, sebbene le funzioni e i percorsi principali e secondari siano articolati secondo un tracciato che si riferisce alla maglia agraria, con scansione in fasce rettangolari di proporzioni lunghe e strette, il percorso principale ciclo-pedonale che serve il parco costituisce, invece, un anello chiuso e si interfaccia solo parzialmente con i tracciati esistenti delle aree adiacenti.

Ai fini della verifica delle prescrizioni impartite dal DEC/VIA, si chiede, pertanto, di precisare la coerenza dei tracciati proposti per il Parco ecologico-ricreativo con le direttrici di sviluppo territoriale assunte a riferimento per la redazione del progetto e con la maglia agraria, anche con riferimenti alla cartografia storica, ai fini della verifica del recupero dei segni storici e paesaggistici. Si richiede, altresì, di rivedere il percorso principale con l'obiettivo di definire una gerarchia di tracciati ed evitare che il percorso ciclo-pedonale costituisca un anello chiuso indifferenziato e presenti una rigida geometria che non agevola il recupero delle connessioni, anche visuali, con le aree adiacenti al Parco. Si chiede, inoltre, di chiarire, tramite opportune valutazioni espresse anche con l'ausilio di adeguate fotosimulazioni contestualizzate e/o sezioni ambientali degli interventi, le interferenze di tipo ambientale con i beni culturali e paesaggistici ed eventuali impatti indiretti con gli stessi, con particolare riferimento alle Ville medicee di Castello e Petraia, al fine di perseguire l'intento di minimizzare gli eventuali impatti. Si chiede infine una sezione ambientale utile a descrivere la duna D.2.

A seguito delle specifiche integrazioni documentali trasmesse agli atti della Conferenza di Servizi, il MIBAC – Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Firenze e le Province di Pistoia e Prato, con proprio successivo parere n. 24006 del 06.12.2018 si è così positivamente espressa:

RELATIVAMENTE AL PARCO ECOLOGICO-RICREATIVO

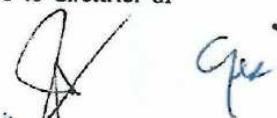
Verifica della coerenza degli elaborati ai contenuti del DEC/VIA

Visti gli elaborati di progetto e le integrazioni fornite a seguito della prima seduta della Conferenza dei Servizi (04.PAE.000.GEN.REL.004-A trasmessa in data 11/10/2018), si rileva che è stata precisata in maniera sufficiente la coerenza tra i tracciati proposti per il Parco ecologico-ricreativo e le direttrici di



MINISTERO
PER I BENI E
LE ATTIVITÀ
CULTURALI

Piazza Pitti, 1 - 50125 - Firenze
Tel. 055 265171 fax 055 219397
e-mail: sabap-fi@beniculturali.it
PEC : mbac-sabap-fi@mailcert.beniculturali.it
<http://www.sabap-fi.beniculturali.it>



sviluppo territoriale assunte a riferimento per la redazione del progetto, anche tramite l'uso di ortofoto storiche. Si rileva, inoltre, che sono stati effettuati gli approfondimenti richiesti, al fine di valutare le interferenze ambientali delle opere previste con le Ville di Castello e Petraia, tramite confacenti fotosimulazioni contestualizzate, che attestano la minimizzazione degli impatti indiretti con le medesime.

Da ultimo, con il parere prot. n. 2293 del 05.02.2019 la competente Soprintendenza ha confermato:

Con la presente nota questa Soprintendenza RIBADISCE IL PARERE FAVOREVOLE DI COMPETENZA, già espresso in sede di seconda Conferenza dei Servizi del 07/12/2018 (nota ns. prot. 24006 del 06/12/2018, allegata al presente), con le relative PRESCRIZIONI, di cui hai seguenti interventi:

- DUNA FONOASSORBENTE (D.3), POSTA PRESSO IL POLO SCIENTIFICO A SESTO FIORENTINO;
- S. CROCE;
- PARCO ECOLOGICO-RICREATIVO;
- PRATACCIO;
- PARCO PERIURBANO;
- COLLEGAMENTI CICLABILI, VIARI E INTERVENTI DI IDRAULICA.

6 CONCLUSIONI

In conclusione, quindi, la prescrizione oggetto della presente relazione risulta verificata in quanto tutte le condizioni da essa poste risultano essere state recepite in progetto.

Sulla soluzione progettuale si è, peraltro, già formalmente espresso, nell'ambito del procedimento autorizzativo di cui al DPR n. 383/1994, il MIBAC attraverso la Soprintendenza competente, formulando il proprio parere favorevole sia sul progetto, sia in merito alla "Verifica della coerenza degli elaborati ai contenuti del DEC/VIA".