CORRIERE FIORENTINO

La Piana delle occasioni perse E una sfida: ricucire il verde

Viaggio nelle oasi (semi-nascoste da aree industriali) che con la nuova pista saranno spostate

I punti

Masterplan
È il documento che descrive tutti gli aspetti, progettuali e ambientali del progetto della nuova pista di Peretola

Prescrizioni
Sul fronte ambientale, la Commissione tecnica Via (Valutazione ambientale) ha chiesto modifiche alle proposte arrivate da Enac: sia sullo spostamento del Fosso Reale che sulle nuove aree ambientali da costruire ex novo, per «compensare» quelle cancellate dalla nuova pista

I tempi
Entro due mesi, i ministri dell'ambiente e della cultura firmeranno il decreto per aprire la Conferenza dei servizi. Secondo Toscana Aeroporti, i lavoro potrebbero partire in estate

SIGNA Cammini sotto l'argine tagliato da poco del Fosso Reale e gli aironi cenerini e i germani, incuranti fino allora del rumore del traffico, scappano quando schiocca una canna sotto alla scarpa. Ti perdi tra i viottoli cercando l'oasi La Querciola e passi accanto all'inceneritore, spento, di San Donnino, ad aree industriali affollate, a grossisti cinesi (che coltivano in un'aiuola insalata in mezzo ai rifiuti), studenti che escono dal Polo e attendono il bus: e poi trovi l'oasi, dopo aver fatto alzare, col rumore del tuo mezzo, altri uccelli di cui solo un ornitologo saprebbe distinguere il nome. Perdersi nella Piana dà solo malinconia, anche per la foschia che ti soffoca. La malinconia delle occasioni perdute. Perdute nella follia urbanistica di decenni di espulsione dei residenti e delle attività produttive da Firenze. E qui è «caduto» tutto ciò che serve ad una metropoli — dalle discariche agli impianti di compostaggio, il cui fetore si espande ovunque, lentamente, in assenza di vento. Poi, 20 anni fa, il tentativo di ridare sostenibilità ad una ex palude, attraversata infatti da centinaia di rivoli e gore per non farla ritornare tale, con la costruzione di oasi ora diventate casa per tante specie di uccelli e «hotel» per quelli migratori. Ma ora, tutto cambia — o quasi — con la pista parallela che obbliga a cancellare alcune oasi ed a spostarle altrove, come molti fossi. Insomma, a ridisegnare le occasioni perdute.

L'acqua

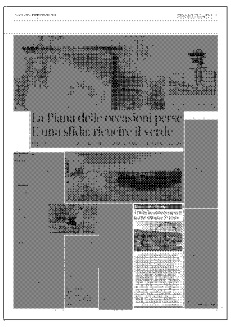
Per capire come cambierà, bisogna partire dal Fosso Reale. È gestito dal Consorzio di bonifica, che cura e gestisce da vent'anni — dopo l'alluvione a Campi — il sistema di sicurezza, con pompe idrovore, chiuse, vasche di esondazione. Per la pista ne dovranno fare altre tre, di vasche — da qui la cancellazione delle aree naturali Val di Rose e Querciola — gestite con chiuse, presidiate h24, 356 giorni all'anno. Ma la vera opera «pesante» è spostare il Fosso Reale. Un rio «prensile», cioè più alto del terreno circostante, che dal 1570 regima le acque dalle colline al Bisenzio. Sarà deviato da circa 300 metri prima della pista, verso destra, per arrivare al raccordo A11 all'altezza dell'autogrill. Da lì, passerà sotto con dei cassoni e con l'acqua spinta da pompe — altro presidio permanente — ma, in caso di piena (perché l'altezza del fosso dall'autostrada è minore di quanto richiesto dalla legge), si aprirà un nuovo fosso, parallelo all'autostrada, risagomato in pendenza verso il vecchio percorso, con innesto all'Osmannoro. A vederlo scorrere, lentissimo, si fa fatica a pensare che l'invaso attuale si riempia con facilità, diventando quasi un fiume. Eppure succede: il nuovo sistema dovrà funzionare davvero.

Paesaggio innaturale

Partendo dal Fosso Reale, si torna indietro verso Sesto, per trovare una delle tre aree naturali che verranno cancellate: La Querciola (le altre sono Val di Rose e lo stagno di Peretola, l'oasi di Focognano è salva). Tra industrie, centri commerciali e Polo scientifico, si arriva in una delle aree naturali che in realtà sono «ricostruite»: sono «relitti» di aree umide, un tempo la Piana era tutta palude. In alcune ci sono anfibi e rettili, in altre zone di nidificazione, ninfee e un'area a bosco «vergine», come era millenni fa. «Sono circa 220 le specie di uccelli osservabili durante l'anno, di cui una sessantina nidificanti, ma non si possono dimenticare insetti, rettili, anfibi e piccoli mammiferi che sono il motore portante del sistema ecologico della Piana» spiega Simone Guidotti, presidente di Legambiente di Sesto, che gestisce l'area. Nel progetto del masterplan del nuovo aeroporto, questa e le altre aree verranno «trasferite», con l'obbligo di naturalizzarle per favorire il passaggio delle varie specie altrove: è possibile? «Sarebbe sicuramente una operazione lunga e laboriosa soprattutto se, come detto, ci siano da attendere i risultati nella nuova area. L'attuale parco ci ha messo circa quindici anni per "maturare" adeguatamente». Per altri esperti, sentiti anche dai tecnici della commissione Via, i tempi sono compatibili con quelli dell'aeroporto.

Il nuovo polo

Le «compensazioni» sono 34 ettari a San Mauro a Signa, nell'area «Il Piano», praticamente la chiusura del parco dei Renai. Qui è previsto un «fossato» che la circondi, per ricreare — trasformando i campi in parte coltivati — un blocco di zona naturale. Con un lago (e una penisola per il traliccio elettrico), il mantenimento di parte della flora (acero, olmo). E un centro visite. Le altre due aree, Prataccio e Santa Croce, affiancheranno l'oasi di Focognano.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

I boschi

Nel progetto del masterplan, a destra della pista guardando ad ovest nasceranno i boschi: tre, per l'esattezza, indispensabili per abbattere l'inquinamento atmosferico. Tutti a ovest del Polo scientifico, fino al confine con il Comune. Oltre 36 ettari con «una scansione alternata di ampi spazi aperti connotati come tessuto agricolo, contrapposti a sistemi boscati articolati in modo vario per dimensione, specie impiegate, alternanza pieni/vuoti, ecc., e arricchendo così il sistema complessivo» dell'area della Piana.

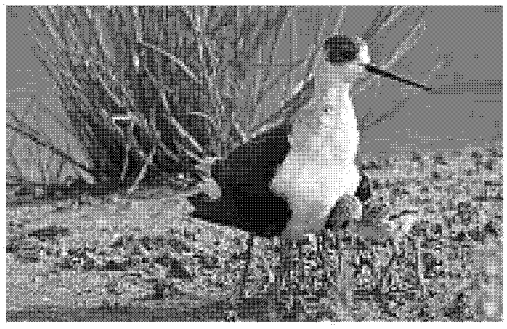
Il disegno finale

Descritta così, la proposta del masterplan sembra rimettere un ordine su un'area in cui solo dagli ultimi 20 anni qualcuno — soprattutto i Comuni della Piana — avevano provato a ritessere una trama, recuperando zone naturali e ridisegnando l'area. Un disegno stravolto dal progetto della nuova pista e che ora viene tratteggiato, ex novo, dal masterplan e dalla variante al Pit della Regione — seppur bocciato dal Tar. Una sfida nella sfida dello sviluppo dell'aeroporto: dal punto di vista del rischio idraulico e dell'impatto ambientale, dell'inquinamento. Per non essere un'altra occasione perduta.

Marzio Fatucchi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Legambiente
Non sarà facile il processo di rinaturalizzazione di nuove aree: per quelle attuali ci sono voluti quindici anni



Un airone cenerino, a sinistra, in uno dei fossi da modificare per l'arrivo della nuova pista parallela dell'aeroporto (a destra, la torre di controllo). Sotto, la zona di Signa dove verranno spostate le aree naturali cancellate come La Querciola, dove nidificano i cavalieri d'Italia (sotto-Foto Cambi/Sestini e Legambiente)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.