




Servizio
Amministrativo Urbanistica

	<p>COMUNE DI FIRENZE DIREZIONE URBANISTICA Servizio Amministrativo</p>
---	--

OGGETTO	<p>Relazione tecnica- illustrativa <i>(ai sensi dell'art. 146 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n.42; Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio)</i></p>
----------------	--

Pratica n. 9472/2024

In merito alla:

Richiesta di Autorizzazione paesaggistica per l'esecuzione di lavori inerenti "CONFERENZA DI SERVIZI AI SENSI DELL'ART.27 BIS, COMMA 7, DEL D.LGS. 152/2006 (P.A.U.) : "PROGETTO DI REALIZZAZIONE DELLA LINEA TRAMVIARIA 4.2 – TRATTA LE PIAGGE-CAMPI BISENZIO ED OPERE CONNESSE", UBICATA NEI COMUNI DI FIRENZE E CAMPI BISENZIO (FI)" - PNRR. (VARIANTE A PRATICA N. 3394/24)."

Ubicazione: Via Pistoiese n.SNC piano Non definito Quartiere 5 Via San Donnino n.SNC piano NON DEFINITO Quartiere 5 Via Campania n.SNC piano Non definito Quartiere 5 Via Abruzzi n.SNC piano NON DEFINITO Quartiere 5 , zona sottoposta a vincolo paesaggistico.

Titolare: COMUNE CAMPI BISENZIO, DIREZIONE SISTEMA TRAMVIARIO METROPOLITANO,

visto il Decreto Ministeriale 23 giugno 1967 che dichiara di notevole interesse pubblico una fascia di territorio laterale all'Autostrada del Sole sita nel territorio comunale di Calenzano, Barberino di Mugello, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Rignano, Reggello, Incisa Val d'Arno, Bagno a Ripoli, Impruneta, Figline Val d'Arno, Scandicci, Firenze, qui di seguito trascritto: Considerato che la Commissione provinciale di Firenze per la protezione delle bellezze naturali, nell'adunanza del 2 aprile 1965, ha incluso nell'elenco delle cose da sottoporre alla tutela paesistica una fascia del territorio laterale all'Autostrada del Sole, sita nel territorio comunale di Cadenzano, Barberino di Mugello, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Rignano, Reggello, Incisa Val d'Arno, Bagno a Ripoli, Impruneta, Figline Val d'Arno, Scandicci, Firenze e che tale zona è delimitata nel modo seguente: 300 metri per ciascun lato dell'Autostrada eccetto nei seguenti punti in cui il confine si discosta dal suddetto limite fra il confine comunale fra Firenze ed Impruneta lungo la via di Pozzolatico e poi via delle Cinque Vie e l'ha dichiarata di notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n.1497.

vista la relativa documentazione e gli elaborati progettuali allegati alla suddetta richiesta, a firma del tecnico

, nella quale si dà conto sia dello stato dei luoghi e dell'area di intervento prima dell'esecuzione delle opere previste, nonché delle caratteristiche del progetto e dello stato dei luoghi dopo l'intervento, assunta come riferimento primario per le valutazioni previste dell'art. 146, comma 5 del D.Lgs 42/04;

espletate le procedure amministrative per la verifica della documentazione e ritenendo che la documentazione allegata al progetto sia adeguata e conforme a quanto previsto ai sensi dell'art.3 del D.P.C.M. 12 dicembre 2005, per la richiesta di autorizzazione paesaggistica, salvo diverse indicazioni di codesta Soprintendenza;

considerato il parere della Commissione per il Paesaggio n. 665 del 03/10/2024 qui di seguito integralmente riportato:

La Commissione per il Paesaggio, preso in esame il progetto, visto il D.M. 23/6/67 e l'art. 142, c.1, lett. g) del D.Lgs. 42/04, ritiene che l'intervento proposto sia COMPATIBILE con il contesto paesaggistico di riferimento e pertanto esprime parere favorevole a condizione che le alberature previste nella nuova ipotesi dell'area deposito rotabili, non impiantabili nella fascia di rispetto dell'elettrodotto Terna, siano localizzate lungo gli altri confini dell'area di intervento, almeno con un doppio filare al fine di mitigare l'impatto paesaggistico dell'intervento medesimo.

si relaziona e si illustra quanto segue:

Premessa: l' area di intervento è vincolata da DM 23/06/1967 e art. 142 c. 1 lett. g del D.lgs 42/2004). L'intervento proposto prevede una variante al progetto definitivo della linea 4.2 Le Piagge- campi Bisenzio della Tranvia di Firenze.

Per quanto riguarda il vincolo paesaggistico, la pratica 3394/24, di cui la presente è variante, è stata definita con Autorizzazione paesaggistica n. 898/2024 del 20/08/2024.

Anzitutto, si richiama qui di seguito l' istruttoria relativa alla pratica originaria 3394/24 per ricapitolare tematiche e progetto: "La linea ferroviaria si sviluppa sui territori dei Comuni di Firenze e Campi Bisenzio: per quanto riguarda il Comune di Firenze, i luoghi interessati dai lavori, sottoposti a vincolo paesaggistico, sono i territori compresi nella fascia tra via San Donnino, via Campania, via Abruzzi, sottopasso Autostrada del Sole A1, parte di san Donnino e una parte di via Pistoiese fino ai confini comunali; essi sono indicati negli elaborati progettuali come Ambiti 1,2,3 (fino al confine comunale), ricadendo i restanti ambiti nel territorio facente parte del Comune di Campi Bisenzio. Per quanto riguarda l' inizio del tracciato (Nave di Brozzi/Le Piagge) su via Lazio, esso non è compreso all' interno del vincolo paesaggistico (v. piano strutturale del Comune di Firenze-vincoli).

Per quanto riguarda l' Ambito 1 (via Campania-via Abruzzi- Sottopasso A1), inizialmente il tracciato si

affianca alle direttrici principali di traffico; non si alterano la sezione e l'organizzazione stradale, restando le caratteristiche presenti attualmente per la sede stradale; su via Campania il tracciato interferisce con un'area boscata, caratterizzata da vegetazione spontanea soprattutto arbustiva, alberi sparsi e in piccola parte da vegetazione arborea (per essa è stato effettuato un rilievo forestale v. all. 5 – Caratterizzazione delle aree boscate); su via Abruzzi la linea interferisce con un'area ricreativa a verde pubblico di notevole qualità ambientale con vegetazione di alto fusto e sono presenti numerose attrezzature pubbliche: la linea taglia in due il verde pubblico, ridisegnando l'area con una nuova sistemazione del parco che consenta un raccordo tra la parte nord e sud del tram, in corrispondenza dell'attraversamento (PFTE) e sono previsti inoltre percorsi pedonali alberati che si diramano fino all'interno del parco fino a collegare le aree pedonali di via Basilicata e via Abruzzi; il tracciato continua lungo il sottopasso dell'A1.

Per quanto riguarda l'Ambito 2 (San Donnino – deposito), partendo dall'area del sottopasso, essa è costituita da una formazione forestale di colonizzazione delle zone di accumulo delle ceneri di combustione dell'ex Inceneritore; in prossimità di quest'area sorgerà il nuovo Deposito: un'area boscata è costituita da grossi nuclei di alberi su substrato costituito da ceneri di combustione accumulate durante l'esercizio dell'inceneritore con elevate concentrazioni di metalli pesanti.

Si precisa che tale ambito 2 non è totalmente interessato dal vincolo paesaggistico ed è a confine col Comune di Campi Bisenzio (del quale fa parte la frazione di San Donnino).

Per quanto riguarda l'Ambito 3, solo la prima parte su via Pistoiese fa parte del Comune di Firenze ed è interessata dal vincolo paesaggistico.

Nell'allegato 2 – Tavola inquadramento previsioni urbanistiche è rappresentato l'intero tracciato della linea tranviaria con l'indicazione dei confini comunali.

Per quanto riguarda le scelte progettuali:

- il primo tratto, che non impegna la sede stradale, presenta una pavimentazione tranviaria caratterizzata da armamento verde, in progetto vi sono attraversamenti dalla banchina alla sede stradale, inserimento di un'isola spartitraffico con alberature sempreverdi di cipresso e cipresso di Lawson e sistemazione pista ciclabile, che passerà attraverso la nuova isola spartitraffico e si immetterà in un percorso ciclopedonale. Tra via Campania e via San Donnino il tram impegna la sede stradale portandosi verso il centro: tra i due binari sarà presente un filare alberato di carpini piramidali e pacciamatura a sasso colorato, eliminando l'armamento verde, fino ad arrivare alla fermata Campania a banchina centrale. All'incrocio tra via San Donnino e via Campania è previsto il parcheggio scambiatore di circa mq 7200 con 182 posti auto previsti con ingresso e uscita da via San Donnino: esso sarà tutto alberato; a nord del parcheggio è individuata un'area di mq 710 dove è posizionata la SSE Campania e l'Antenna radio. Ad ovest proseguirà il percorso ciclopedonale.

Continuando da via Campania, la sede tranviaria si sposterà su via Abruzzi, mediante la realizzazione di un incrocio semaforizzato e al termine di esso ci sarà la fermata Abruzzi, la più prossima al tessuto edilizio di via Pistoiese e Brozzi; in corrispondenza dell'incrocio tra via Calabria e via Abruzzi, il mantenimento dell'andamento rettilineo del tracciato interferisce con un'area pertinenziale di un edificio, per la quale è previsto il riassetto e la nuova realizzazione del muro di recinzione. Il sedime tramviario su via degli Abruzzi altera l'attuale disegno del Parco, in adiacenza al tracciato autostradale dell'A1, rendendo necessario un attraversamento pedonale semaforizzato e una protezione di sicurezza per i fruitori del parco.

Il tracciato allineato con la parte terminale di via degli Abruzzi si inserisce nel sottopasso autostradale che al momento è chiuso da una recinzione e dunque inaccessibile.

A p. 51 della relazione paesaggistica sono indicate gli alberi e la vegetazione di fatto e di progetto per il tratto appena descritto con relativi mantenimenti, abbattimenti e compensazioni.

Per quanto riguarda l' area bosco "Lago Le Piagge", la superficie boscata superiore a mq 2000, vincolata dalla L.R.T. n. 39/2000 sarà compensata da nuovi interventi di "rinaturalizzazione" per circa 3,6 ettari complessivi nelle due nuove casse di espansione idraulica del progetto di Fosso reale e di San Donnino con la creazione di nuove zone umide e di nuove formazioni forestali mesoigrofilo e umido-planiziali (p. 52 relazione).

Al di là del sottopasso autostradale, il tracciato tranviario si affiancherà alla nuova area Deposito (33.000 mq compresi tra S. Donnino, l' ex inceneritore, l' A1, il tracciato tranviario e il confine comunale), dove saranno ubicati tutti gli edifici e gli impianti necessari per la manutenzione dei veicoli e comprenderà un' area riservata alle attività di manutenzione e rimessaggio. Al di sopra delle pensiline è prevista l' installazione di pannelli solari (v. figura 42 tavola fotoinserti)

Le due aree boscate sulle quali interferisce la linea sono state oggetto anch' esse di rilievo forestale da parte di esperti: si tratta di vegetazione spontanea di non buona qualità (v. p. 54 relazione). Anche queste due aree superano i mq 2000, vincolate da vincolo paesaggistico e dalla Legge Forestale sopramenzionata; è previsto dunque un intervento di "rinaturalizzazione" , ricadente per circa 3,6 ettari complessivi nelle due nuove casse di espansione idrauliche di progetto di Fosso Reale e di S. Donnino con la creazione di nuove zone umide e nuove formazioni forestali mesoigrofilo e umido-planiziali (p. 54 relazione). Nell' area Deposito la maggior parte delle superfici sono pavimentate, ma sono state individuate aree a verde per la piantumazione di 179 nuovi alberi, dei quali in parte ricadono nel parcheggio; nell' area più ampia è prevista la realizzazione di un' area boscata a Bosco mesoigrofilo con farnie, frassini, aceri ecc....

Proseguendo inizia l' ambito 3, dove il tracciato tranviario è parallelo a via Pistoiese e intercetta per la realizzazione del parcheggio di via Pistoiese un' area boscata di circa 1,5 ettari coperta per la quasi totalità da vegetazione arborea di non eccelsa qualità (p. 56 relazione), della quale è stato effettuato un apposito rilievo forestale.

Il tracciato, dopo il sottopasso dell' A1, arriva fino all' abitato di S. Donnino, in prossimità del confine comunale, dove esiste un edificio residenziale, del quale è previsto l' abbattimento (v. p. 56 relazione). In prossimità della fermata di S. Donnino e' previsto l' abbattimento di due edifici e lo smantellamento di una stazione di servizio, che sarà sostituita da un parcheggio di venti posti auto.

La pavimentazione prevista su questo tratto ha finitura autobloccante, al netto dell' intersezione stradale con via Pistoiese.

Il ponte sul canale Macinate, parallelo a quello autostradale interessa sistemazioni idrauliche importanti (Fosso S. Donnino) e nel tratto che si affianca alla SR Pistoiese sono previsti interventi strutturali per il prolungamento dei sottopassi stradali di via S. Jacopo e via dei Manderi e la realizzazione di un nuovo sottopasso pedonale in corrispondenza del parcheggio e fermata Pistoiese (che ricade già nel territorio del Comune di Campi Bisenzio).

Tra gli allegati progettuali, l' all. 6 è una relazione specifica riguardo al rimboschimento compensativo e mitigazioni, in particolare riguardo alle opere previste presso le casse di espansione."

Le varianti oggetto della convocazione della CdS riguardano sostanzialmente la proposta di modifica del tratto finale della linea, compreso il capolinea (modifiche che rientrano nel Comune di Campi Bisenzio) e l'ipotesi del nuovo assetto del deposito rotabili in risoluzione all'interferenza con l'elettrodotto Terna (modifiche che rientrano nel Comune di Firenze).

Per quanto riguarda l'ipotesi di nuovo assetto dell'area deposito, la proposta progettuale è rappresentata in planimetria con una soluzione di rotazione dei volumi del deposito con contestuale spostamento del volume 8 (manutenzione impianti fissi/uffici, come da legenda), che precedentemente era stato rappresentato in posizione interferente con l'elettrodotto: nella tavola progettuale integrativa è raffigurata la fascia di rispetto dell'elettrodotto (elaborati presenti nella cartella "Terna" allegati 28.3.1 e 28.3.2; inoltre, vedasi il contributo n. 28 -Terna a p. 79 della Relazione di riscontro). Nei due elaborati menzionati non è presente la sistemazione delle pavimentazioni e delle aree a verde ed alberature, per cui per il momento si rimanda alla tavola FL42-D-Y-AC-UR-00-URB-PL-04-B (sistemazione dell'area deposito con volumi non ruotati). In quest'ultimo elaborato menzionato è rappresentata anche in planimetria la sistemazione progettuale del parcheggio della fermata S. Donnino su via Pistoiese. Per la sistemazione progettuale dell'area di parcheggio Campania e la sistemazione della fermata Abruzzi v. tavola FL42-D-Y-AC-UR-00-URB-PL-03-B.

Per quanto riguarda le soluzioni scelte in questa fase per le pavimentazioni, in particolare dei parcheggi Campania e S. Donnino e dell'area deposito, si rimanda, oltre che alle legende, alla p. 82 della Relazione di riscontro al punto 29.1, dove sono indicate le problematiche riscontrate relativamente alla condizione di "soluzioni che garantiscano la massima permeabilità" nei due parcheggi, in riferimento anche alla prescrizione formulata dall'Autorità Idrica Toscana, riguardo alla necessità di osservare la zona di rispetto del pozzo denominato "CPO_Le Piagge" per l'area del parcheggio Campania e la presenza di un sito, per la cui descrizione delle sue caratteristiche si rimanda al punto 16.20 della relazione di riscontro a p. 42, con riferimento all'area di progetto del parcheggio S. Donnino (per tali aree v. p. 40-42 della relazione di riscontro, riguardante le componenti ambientali e gli aspetti idraulici). Per l'area Deposito, invece, è prevista una pavimentazione drenante con autobloccanti in corrispondenza degli stalli di sosta (p. 82 relazione riscontro e planimetria).

Il tutto così come viene fatto osservare nella relazione di riscontro e nelle relazioni tecniche. Per maggiori dettagli si rimanda a quest'ultime e agli elaborati progettuali.

Firenze, lì 07/10/2024

Responsabile
Ufficio Paesaggistica
Eleonora CISTERNINO

Documento sottoscritto digitalmente ai sensi della vigente normativa