



DIREZIONE DELLE POLITICHE MOBILITA'
INFRASTRUTTURE E TRASPORTO
PUBBLICO LOCALE

S.R. n° 69 "Di Val d'Arno" Variante in riva destra d'Arno LOTTO 5

Provincia di Firenze e Arezzo
Comune di Figline e Incisa Valdarno, Castelfranco
Piandiscò e San Giovanni Valdarno



PROGETTO DEFINITIVO

RELAZIONE PAESAGGISTICA

NOME FILE: D-B-04-01-0_Relazione Paesaggistica

C.U.P. D31B1800053002

R.U.P.: Ing. Antonio De Crescenzo

PROGETTISTA:

Ing. Alessio Gensini
.....

EL. N.

D-B-04-01-0

SCALA:

Data revisione elaborato:
02/08/2021



TECNOCREO
ENGINEERS

DIRETTORE TECNICO

Ing. Matteo Bertoneri

GRUPPO DI LAVORO

Arch. Fabrizio Brozzi

Dott.ssa Sara Tonini

Geom. Roberto Venturotti

Arch. Andrea Gattorochieri

Geom. Nicola Ambrosini

SETTORE PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE VIABILITA' REGIONALE
FIRENZE - PRATO - PISTOIA

RIFERIMENTI

Titolo	RELAZIONE PAESAGGISTICA
Cliente	Regione Toscana
Responsabile	Ing. Matteo Bertoneri
Autore/i	Arch. Fabrizio Brozzi
Rif. documento	D-B-04-01-0_Relazione Paesaggistica
Num. pagine documento	121
Data	02/08/2021

TECNOCREO S.r.l. - SOCIETA' DI INGEGNERIA

Viale C. Colombo 9BIS - 54033 Carrara (MS)
Via Gian Battista Vico 11 – 20123 Milano (MI)
www.tecnocreo.it
info@tecnocreo.it

Il presente documento è di proprietà del Cliente che ha la possibilità di utilizzarlo unicamente per gli scopi per i quali è stato elaborato, nel rispetto dei diritti legali e della proprietà intellettuale. Tecnoceo S.r.l. detiene il *Copyright* del presente documento. La qualità ed il miglioramento continuo dei prodotti e dei processi sono considerati elementi prioritari da Tecnoceo, che opera mediante un Sistema di Gestione Integrato certificato secondo le norme **UNI EN ISO 9001:2015 e 14001:2015 e UNI ISO 45001:2018**.



Ai sensi del GDPR n.679/2016 la invitiamo a prendere visione dell'informativa sul Trattamento dei Dati Personali su www.tecnocreo.it.

Indice

1	INTRODUZIONE.....	7
1.1	STRUTTURA DEL DOCUMENTO	9
2	ANALISI DELLO STATO ATTUALE.....	10
2.1	INDICAZIONE ED ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA PAESAGGISTICA	10
2.1.1	Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano paesaggistico regionale (P.I.T. - P.P.R.) della Regione Toscana	11
2.1.2	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P. T. C. P) della Provincia di Firenze 26	
2.1.3	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P. T. C. P) della Provincia di Arezzo 27	
2.2	PIANIFICAZIONE LOCALE	30
2.2.1	Piano Strutturale e Piano Operativo di Figline e Incisa Valdarno	30
2.2.2	Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico di Castelfranco Piandiscò	38
2.2.3	Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico di San Giovanni Valdarno	40
2.3	RICOGNIZIONE DEI VINCOLI AI SENSI DEL CODICE DEI BENI CULTURALI E DEL PAESAGGIO	42
2.3.1	Immobili ed aree di notevole interesse pubblico.....	43
2.3.2	I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua.....	55
2.3.3	I territori coperti da foreste e da boschi	61
2.3.4	I Beni architettonici	66
2.4	ALTRI VINCOLI	67
2.4.1	S.I.C. e Z.P.S.....	67
2.4.2	A.N.P.I.L.....	67
2.5	DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE DELL'AREA DI STUDIO	68
2.5.1	Caratterizzazione dello stato attuale del paesaggio	69
2.5.1.1	<i>L'assetto geomorfologico e il sistema idrografico.....</i>	<i>72</i>
2.5.1.2	<i>Il processo e i caratteri dell'antropizzazione del territorio</i>	<i>74</i>
2.5.1.3	<i>I segni dell'uso del suolo nell'unità di paesaggio</i>	<i>80</i>
2.5.1.4	<i>I caratteri dell'Unità di paesaggio</i>	<i>81</i>
2.5.1.5	<i>Il paesaggio rurale</i>	<i>83</i>
2.5.1.6	<i>Assetto botanico-vegetazionale</i>	<i>86</i>
3	QUADRO PROGETTUALE.....	90
3.1	TRATTO 1.....	90
3.2	TRATTO 2	93
3.3	TRATTO 3.....	95
3.4	NUOVE ROTATORIE	96
3.5	NUOVO PONTE SUL TORRENTE FAELLA	97

4	ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE PAESAGGISTICA	103
4.1	GLI ASPETTI PERCETTIVI	103
4.1.1	La visibilità dell'area	104
4.2	SINTESI DEGLI IMPATTI.....	110
5	OPERE DI MITIGAZIONE	113

Indice delle Figure

<i>Figura 2:1 – L'ambito del Val d'Arno Superiore.....</i>	<i>12</i>
<i>Figura 2:2 – Stralcio cartografico della Tavola dei caratteri idro-geo-morfologici e dei sistemi morfogenetici.</i>	<i>13</i>
<i>Figura 2:3 – Stralcio cartografico della Tavola delle Rete Ecologica.....</i>	<i>15</i>
<i>Figura 2:4 – Stralcio cartografico della Tavola del Territorio Urbanizzato.</i>	<i>18</i>
<i>Figura 2:5 – Stralcio cartografico della Tavola dei paesaggi rurali storici della Toscana.</i>	<i>19</i>
<i>Figura 2:6 – Stralcio cartografico della Tavola del patrimonio territoriale e paesaggistico.</i>	<i>19</i>
<i>Figura 2:7 – Stralcio cartografico della Tavola delle criticità.</i>	<i>22</i>
<i>Figura 2:8 – Stralcio cartografico della Tavola della Intervisibilità assoluta</i>	<i>23</i>
<i>Figura 2:9 – Stralcio cartografico della Tavola della Intervisibilità ponderata delle reti di fruizione paesaggistica.</i>	<i>24</i>
<i>Figura 2:10 – Stralcio cartografico della Tavola dello statuto del Territorio n. 32.....</i>	<i>27</i>
<i>Figura 2:11 – Stralcio cartografico della Tavola C - Sottosistema di paesaggio</i>	<i>29</i>
<i>Figura 2:12 – Stralcio cartografico della Tavola 08 delle Strade di interesse paesistico</i>	<i>30</i>
<i>Figura 2:13 – Stralcio cartografico del Piano Strutturale della Tavola STa13.2 – Articolazione locale beni culturali paesaggistici.</i>	<i>33</i>
<i>Figura 2:14 – Stralcio cartografico del Piano Strutturale della Tavola STRA 2.2 – Disciplina delle unità territoriali organiche elementari (UTOE) Quadro sud</i>	<i>35</i>
<i>Figura 2:15 – Stralcio cartografico del Piano Operativo della Tavola "FIV_PO_21_10k_sudest_controd" e dettaglio.</i>	<i>37</i>
<i>Figura 2:16 – Stralcio cartografico del Piano Strutturale della Tavola "Tav_QP5_Strategie_La conferenza di copianificazione".....</i>	<i>40</i>

<i>Figura 2:17 – Stralcio cartografico del Piano Strutturale della Tavola 8.3 – Azioni di Piano.....</i>	<i>41</i>
<i>Figura 2:18 – Stralcio cartografico del Piano Strutturale della Tavola 01 – Disciplina del suolo.....</i>	<i>42</i>
<i>Figura 2:19 - Stralcio cartografico con evidenziato il vincolo di cui all’art. n. 136 del D. Lgs. 42/2004</i>	<i>44</i>
<i>Figura 2:20 – Cono visuale dal tracciato autostradale con azione di interdizione visiva esercitata dal viadotto ferroviario che impedisce la percezione del territorio di fondovalle</i>	<i>47</i>
<i>Figura 2:21 –Tratto di percezione dal percorso della A1</i>	<i>48</i>
<i>Figura 2:22 – Estratto tavola “D-C-15-07-0_Planimetria e dettaglio mitigazioni ambientali - Fauna - Tratto 2_1“. Localizzazione di intervento di mitigazione ambientale (passaggio faunistico) nel tratto 2, tra il Torrente Faella e la rotonda 3 “Volpaie”, e dettaglio dell’imbocco del passaggio faunistico.....</i>	<i>50</i>
<i>Figura 2:23 – Estratto tavola “D-C-15-06-0_Planimetria e dettaglio mitigazioni ambientali - Fauna - Tratto 1“: Localizzazione di intervento di mitigazione ambientale di adeguamento di infrastruttura esistente in prossimità della rotonda 2 “Montalpero” e fotosimulazioni degli interventi.....</i>	<i>51</i>
<i>Figura 2:24 – Stralcio cartografico con evidenziato il vincolo di cui alla lettera “c” (fascia di rispetto dei corsi d’acqua) dell’art. n. 142 del D. Lgs. 42/2004.</i>	<i>55</i>
<i>Figura 2:25 – Stralcio cartografico con evidenziato il vincolo di cui alla lettera “g” (territori coperti da foreste e boschi) dell’art. n. 142 del D. Lgs. 42/2004.....</i>	<i>62</i>
<i>Figura 2:26 – Stralcio cartografico con evidenziata la posizione dei beni architettonici vincolati presenti nel contesto dell’intervento in progetto.</i>	<i>67</i>
<i>Figura 2:27 – Stralcio foto aerea con indicazione della ANPIL “Garzaia” e ANPIL “Le Balze”</i>	<i>68</i>
<i>Figura 2:28 - Inquadramento territoriale a grande scala.....</i>	<i>70</i>
<i>Figura 2:29 - Inquadramento territoriale scala locale</i>	<i>71</i>
<i>Figura 2:30 - Il territorio in riva destra dove è previsto l’intervento</i>	<i>72</i>
<i>Figura 2:31 - i rilevati della cassa di espansione di Pizziconi</i>	<i>74</i>
<i>Figura 2:32 - Casa Pizziconi</i>	<i>78</i>
<i>Figura 2:33 - Casa La Tinaia</i>	<i>78</i>
<i>Figura 2:34 - Casa Nuova</i>	<i>79</i>
<i>Figura 2:35 - Le Case Nuove o Case Nuove II</i>	<i>79</i>
<i>Figura 2:36 - Case Urbini</i>	<i>80</i>
<i>Figura 2:37 - Case Muricce.....</i>	<i>80</i>

Figura 2:38 - Rilevato arginale della cassa di espansione di Pizziconi	81
Figura 2:39 - Coltivi e il rilevato del tracciato ferroviario dell'alta velocità	82
Figura 2:40 - Il fondovalle e le orditure delle colture specializzate sul versante collinare	84
Figura 2:41 - Foto dell'area	85
Figura 2:42 - I grandi volumi dell'edificato di via Amendola	86
Figura 2:43 - Filari camporili ormai in evoluzione naturale.	87
Figura 2:44 - Filare di recente impianto a mitigazione visiva del comparto produttivo di via Amendola.....	89
Figura 3:1 – Planimetria del Tratto 1.....	91
Figura 3.2- Sezione tipo 1: strada, fosso di guardia e argine della cassa d'espansione.....	91
Figura 3.3 - Sezione tipo 8: S.R. 69 con piste ciclabili.....	92
Figura 3.4 - Profilo longitudinale del tratto 1	92
Figura 3.5 - Planimetria del tratto 2	93
Figura 3.6 - Profilo longitudinale del tratto 2	94
Figura 3.7 - Sezione tipo 4	94
Figura 3.8 - Planimetria del tratto 3	95
Figura 3.9 - Sezione tipo 5 e 6	95
Figura 3.10 - Profilo longitudinale del tratto 3.....	96
Figura 3.11 – Rappresentazione delle rotatorie.....	97
Figura 3.12 - Particolare pavimentazione corona sormontabile rotatoria	97
Figura 3.13 – Dettaglio corografia in corrispondenza dell'intersezione con il Torrente Faella	98
Figura 3.14 – Il ponte ad arco in muratura esistente. Sulla destra, la piccola edicola votiva in muratura.	98
Figura 3.15 – Sezione longitudinale del nuovo ponte sul Torrente Faella.	99
Figura 3.16 - Sezione filo spalla Arezzo: vista di insieme.	100
Figura 3.17 – Dettaglio sezione di mezzeria del ponte con barriera di sicurezza di classe H3 e parapetto metallico sul lato esterno.	101
Figura 3.18 – Vista di insieme della struttura del ponte.....	102

<i>Figura 3.19 – Impalcato superiore del ponte.</i>	<i>102</i>
<i>Figura 4:1 – Stralcio della tavola sulla visibilità dell’area.....</i>	<i>106</i>
<i>Figura 4.2 – Percezione dell’autostrada e della ferrovia dall’incrocio di Via Amendola con via Borratino Vallerempoli.</i>	<i>109</i>
<i>Figura 5.1 – Stralcio tavola D-C-15-01-0_Planimetria e dettaglio mitigazioni ambientali - Flora - Tratto 1... 114</i>	
<i>Figura 5.2 – Estratto tavola D-C-15-01-0_Planimetria e dettaglio mitigazioni ambientali - Flora - Tratto 1: Specifiche tecnica idrosemina potenziata e fasi di esecuzione.....</i>	<i>115</i>
<i>Figura 5.3 – Stralcio tavola D-C-15-02-0_Planimetria e dettaglio mitigazioni ambientali - Flora - Tratto 2_1.</i>	<i>116</i>
<i>Figura 5.4 – Stralcio tavola D-C-15-02-0_Planimetria e dettaglio mitigazioni ambientali - Flora - Tratto 2_2.</i>	<i>117</i>
<i>Figura 5.5 – Estratto tavola D-C-15-02-0_Planimetria e dettaglio mitigazioni ambientali - Flora - Tratto 2_1: dettaglio dell’opera di mitigazione ambientale “A1” a sud del Torrente Faella. Sesto di impianto e essenze. 118</i>	
<i>Figura 5.6 – Estratto tavola D-C-15-02-0_Planimetria e dettaglio mitigazioni ambientali - Flora - Tratto 2_1: dettaglio dell’opera di mitigazione ambientale “B1” a nord del Borro delle Volpaie. Sesto di impianto e essenze.</i>	<i>119</i>
<i>Figura 5.7 – Stralcio tavola D-C-15-02-0_Planimetria e dettaglio mitigazioni ambientali - Flora - Tratto 3... 120</i>	
<i>Figura 5.8 – Estratto tavola D-C-15-02-0_Planimetria e dettaglio mitigazioni ambientali - Flora - Tratto 3: dettaglio dell’opera di mitigazione ambientale “E1”.....</i>	<i>121</i>

1 INTRODUZIONE

La presente relazione paesaggistica riguarda il progetto del lotto 5 della Variante alla S.R.T. n.69 in riva destra del Fiume Arno, costituito di complessivi 5 lotti, in parte già realizzato, itinerario alternativo alla viabilità attuale che, garantisce un complessivo alleggerimento e mitigazione del traffico sulle strade di carattere urbano che servono l'area, grazie alle caratteristiche di percorrenza.

Il progetto "Variante della SRT 69 "di Valdarno" in riva destra d' Arno – Lotto 5", ha avuto una lunga storia. A partire dal 2012 sono state proposte diverse ipotesi in virtù delle osservazioni formulate dagli enti competenti e dai privati, e dai ricorsi al TAR, cercando di conciliare le diverse e talvolta contrastanti esigenze degli Enti e dei proprietari degli edifici e dei terreni interessati dal progetto. I comuni interessati sono Comune di Figline e Incisa Valdarno in Provincia di Firenze, e marginalmente, Comune di Castelfranco Piandiscò e comune di San Giovanni Val d'Arno in Provincia di Arezzo. L'area interessata dall'intervento è delimitata dall'alveo dell'Arno, unitamente ai rilevati di autostrada e linea ferroviaria a sud-ovest, e dalla linea di pedemontana a nord-est.

Le prestazioni e i limiti principali che il progetto rispetta sono molteplici, tra i principali si trovano i seguenti:

- i Comuni e la Regione Toscana hanno interesse alla realizzazione della strada per decongestionare il traffico di fondo valle fra i due caselli autostradali di "Incisa-Reggello" e "Val d'Arno";
- l'Autorità di Bacino dell'Arno ha chiesto la non interferenza della strada con la cassa di espansione Pizziconi;
- I proprietari chiedono che la nuova strada non separi gli edifici dai terreni agricoli di competenza;
- i proprietari, con i Comuni, chiedono che la nuova strada non aggravi la situazione dell'impatto acustico e visivo dei fabbricati e che venga garantita l'accessibilità ai fondi rurali. Tutto questo deve essere conciliato con il rispetto della normativa stradale (DM 05.11.2001 e altro) e delle interferenze.

Il Progetto può sommariamente essere suddiviso in tre tratti (da sud verso nord):

Tratto 1, dalla Rotatoria 4 Case Urbini alla Rotatoria 5 (esistente) Le Fornaci;

Tratto 2, dalla Rotatoria 2 Montalpero alla Rotatoria 4 Case Urbini;

Tratto 3, dalla Rotatoria 1 Matassino alla Rotatoria 2 Montalpero.

Il Tratto 2 è quello che presenta le problematiche maggiori, in merito agli accessi ed agli impatti con le abitazioni posti a monte della strada (Est) ed anche in merito all' accesso di un impianto di trattamento di inerti posto in prossimità del Ponte del Bernino sul Torrente Faella. Mentre nel terzo deve essere risolto il rapporto con la cassa di espansione, e nel primo l'interferenza con gli insediamenti sparsi.

La presente Relazione Paesaggistica è resa necessaria in quanto dalle analisi di seguito esposte sono emerse interferenze con le seguenti aree soggette a tutela paesaggistica:

- Immobili ed aree di notevole interesse pubblico, ai sensi dell'art. 136 e 157 del D. Lgs. 42/2004: all'**Art. 136, lett. d)** del Codice corrispondenti a *"le bellezze panoramiche e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze"*.
- I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua, ai sensi dell'**Art. 142, comma 1, lettera c)** del D. Lgs. 42/2004, iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna.
- I territori coperti da foreste e da boschi, ancorchè percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, ai sensi dell'**Art. 142, comma 1, lettera g)** del D. Lgs. 42/2004, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227.

Pertanto, si rende necessario richiedere l'Autorizzazione Paesaggistica, ai sensi degli artt. 146 e 159 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio.

All'interno del quadro generale verranno specificati nel dettaglio, sia gli interventi di progetto, sia gli impatti indotti dagli stessi con le relative opere di mitigazione.

La valutazione delle relazioni paesistiche risulta fondamentale ai fini di una comprensione e di una descrizione complessiva del paesaggio, sia in senso qualitativo che quantitativo, e la sua lettura deve essere sempre contestuale.

I diversi livelli di organizzazione e gerarchizzazione del tessuto paesistico costituiscono l'ordine di stratificazione complessa degli elementi e delle relazioni che strutturano il paesaggio, e lo studio

in oggetto tenderà a stimare l'impatto che la scala, a livello territoriale, i materiali e le superfici dell'intervento determinano sulla struttura delle componenti paesistiche e sulle visuali di tipo scenico panoramico, oltre a individuare e definire nel dettaglio tutti gli elementi di mitigazione, volti a ridurre l'impatto delle opere.

La variante alla S.R.T. n.69, quale componente del corridoio viario-infrastrutturale, ottimizza la funzionalità nel servizio al traffico locale, canalizzando il traffico commerciale a lunga percorrenza e non di carattere locale, e risolvendo la promiscuità sulla viabilità corrente. Il progetto garantisce un intervento infrastrutturale che non crea un ulteriore effetto barriera rispetto a quello dell'Autostrada e Ferrovia.

1.1 Struttura del documento

La presente Relazione Paesaggistica contiene, oltre al presente Capitolo 1 introduttivo:

- Capitolo 2 – Analisi dello Stato Attuale, elaborato con riferimento al Punto 3.1 A dell'Allegato al DPCM 12/12/2005, che contiene la descrizione dei caratteri paesaggistici dell'area di studio, l'indicazione e l'analisi dei livelli di tutela desunti dagli strumenti di pianificazione vigenti e la descrizione dello stato attuale dei luoghi mediante rappresentazione fotografica;
- Capitolo 3 – Descrizione del Progetto di Intervento, elaborato con riferimento al Punto 3.1 B e al Punto 4.1 dell'Allegato al DPCM 12/12/2005, che riporta la descrizione sintetica degli interventi in progetto;
- Capitolo 4 – Elementi per la Valutazione Paesaggistica, elaborato con riferimento al Punto 3.2 e al Punto 4.2 dell'Allegato al DPCM 12/12/2005, in cui sono valutati gli effetti della trasformazione indotta dal progetto nel paesaggio circostante.

2 ANALISI DELLO STATO ATTUALE

La caratterizzazione dello stato attuale del paesaggio è stata sviluppata mediante:

- l'indicazione e l'analisi dei livelli di tutela paesaggistica previsti dagli strumenti di pianificazione paesaggistica regionale, provinciale e locale vigenti nel sito di intervento, comprensiva della ricognizione dei vincoli paesaggistici ed ambientali presenti nell'Area di Studio;
- la caratterizzazione dello stato attuale dei luoghi ricompresi nell'Area di Studio, effettuata, in primo luogo, con una descrizione degli Ambiti di paesaggio desunti dagli strumenti di pianificazione paesaggistica e, più nel dettaglio, con una descrizione puntuale dei caratteri paesaggistici identitari dell'area in cui si colloca il progetto; l'analisi è stata svolta con l'ausilio di documentazione fotografica;

2.1 Indicazione ed analisi dei livelli di tutela paesaggistica

Di seguito sono analizzati i seguenti livelli di pianificazione paesaggistica vigenti:

- Pianificazione Regionale:
 - Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano paesaggistico regionale (P.I.T. - P.P.R.);
- Pianificazione Provinciale:
 - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P) della Provincia di Firenze;
 - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P) della Provincia di Arezzo;
- Pianificazione Locale:
 - Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico di Figline e Incisa Valdarno
 - Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico di Castelfranco Piandiscò
 - Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico di San Giovanni Valdarno

2.1.1 Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano paesaggistico regionale (P.I.T. - P.P.R.) della Regione Toscana ¹

Ai sensi dell'Art. 88, co. 1 della L.R. n. 65/2014: "il Piano di Indirizzo Territoriale è lo strumento di pianificazione territoriale della Regione al quale si conformano le politiche regionali, i piani e i programmi settoriali che producono effetti territoriali, gli strumenti della pianificazione territoriale e gli strumenti della pianificazione urbanistica".

Il co. 2 dell'Art. 88 riconosce espressamente al PIT la valenza di *Piano Paesaggistico Regionale* ai sensi dell'Art. 135, co. 1 del Codice dei beni culturali e del paesaggio. A tal fine, il PIT approvato con D.C.R. 24 luglio 2007, n. 72 è stato interessato da un procedimento successivo che ha visto il Consiglio regionale adottare l'atto di integrazione del PIT con valenza di Piano Paesaggistico con propria D.C.R. 2 luglio 2014, n.58, e approvare in via definitiva detto atto di integrazione del Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) con valenza di Piano Paesaggistico ai sensi dell'Art. 19 della L.R. n.65/2014, a seguito dell'idonea procedura di VAS, con D.C.R. 27 marzo 2015, n.37.

L'insieme degli elaborati del Piano paesaggistico è costituito da:

- a) *Relazione generale del Piano Paesaggistico;*
- b) *Disciplina generale*, che specifica natura e articolazione delle disposizioni che, nel loro insieme, con riferimento anche ai contenuti degli elaborati di livello regionale e delle schede d'ambito, costituiscono riferimento normativo che sostanzia l'integrazione paesaggistica del PIT;
- c) *Documento di Piano;*
- d) *Elaborati di livello regionale*, composti dagli *Abachi delle invarianti*, dai rapporti che trattano de *I paesaggi rurali storici*, dell'*Iconografia*, della *Visibilità e caratteri percettivi*, nonché una serie di *Elaborati cartografici;*
- e) *Elaborati di livello d'ambito*, articolati, oltre a una Cartografia identificativa degli ambiti, nelle *20 Schede d'Ambito di Paesaggio* tese ad approfondire le elaborazioni di livello regionale ad una scala di maggior dettaglio, allo scopo di sintetizzarne i relativi valori e criticità, nonché di formulare specifici obiettivi di qualità e la relativa disciplina;
- f) riconoscimento dei *Beni paesaggistici vincolati per decreto e per legge*, di cui agli Artt.136 e 142 del Codice con la relativa Disciplina;
- g) *Elaborati cartografici;*
- h) *Allegati al Piano.*

¹ Cfr.: <http://www.regione.toscana.it/-/piano-di-indirizzo-territoriale-con-valenza-di-piano-paesaggistico>

Il sito di intervento è individuato all'interno dell'**Ambito n. 11 "Val d'Arno Superiore"** e comprende i comuni di Bucine (AR), Castelfranco Pian Di Sco' (AR), Castiglion Fibocchi (AR), Cavriglia (AR), Figline e Incisa Val D'arno (FI), Laterina (AR), Loro Ciuffenna (AR), Montevarchi (AR), Pelago (FI), Pergine Valdarno (AR), Reggello (FI), Rignano Sull'arno (FI), San Giovanni Valdarno (AR), Terranuova Bracciolini (AR).

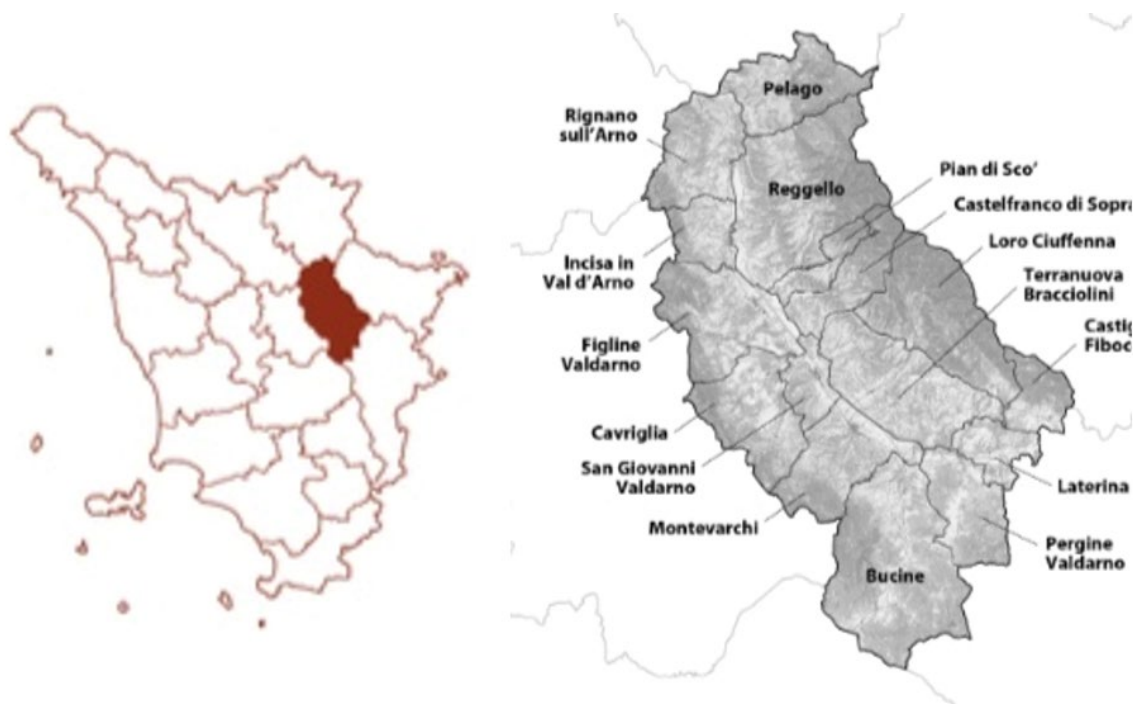


Figura 2:1 – L'ambito del Val d'Arno Superiore

Il P.I.T. contiene, all'interno degli elaborati a scala regionale, la descrizione delle invarianti strutturali:

- 1.1 invariante I: i caratteri idro-geo-morfologici dei bacini idrografici e dei sistemi morfogenetici
- 1.2 invariante II: i caratteri ecosistemici dei paesaggi
- 1.3 invariante III: il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, urbani e infrastrutturali
- 1.4 invariante IV: i caratteri morfotipologici dei sistemi agro ambientali dei paesaggi rurali

L'abaco delle Invarianti ne descrive i caratteri e qui di seguito riportiamo quelli individuati nell'area della porzione territoriale oggetto di studio.

Geograficamente, e nella sua storia geologica, la Valdarno di Sopra è un conduttore, un percorso di collegamento; sia sulla scala geologica che su quella antropica, l'ambito ha assunto questo ruolo recentemente ed è ancora in piena evoluzione.

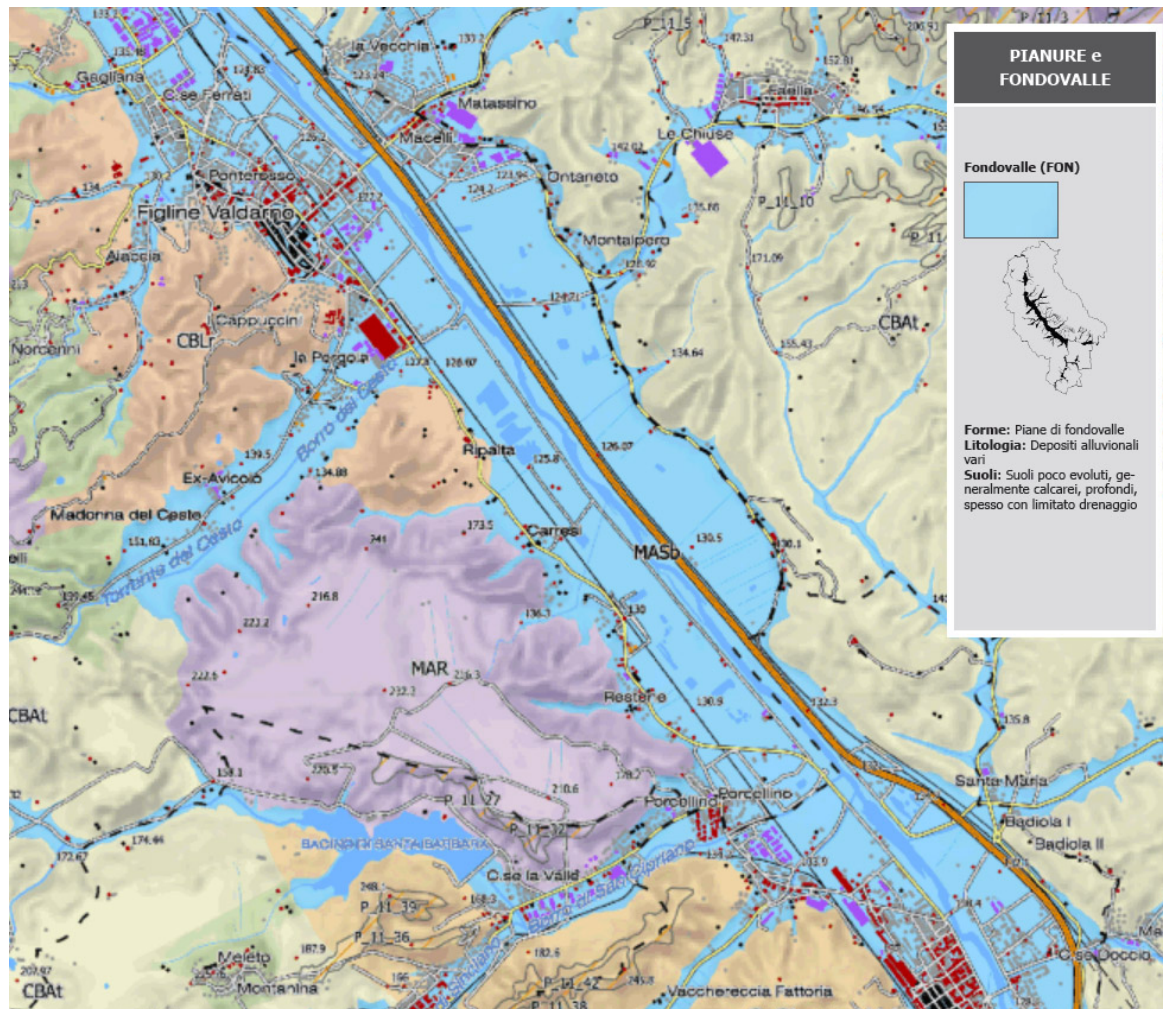


Figura 2:2 – Stralcio cartografico della Tavola dei caratteri idro-geo-morfologici e dei sistemi morfogenetici.

La struttura dell'ambito e le sue funzioni a scala regionale e nazionale sono fonti di serie criticità. La pressione insediativa sul ristretto fondovalle, aggiunta all'attività estrattiva ed alle infrastrutture, potrebbe anche aver superato il punto di non ritorno, compromettendo in via definitiva le pur non molto rilevanti falde acquifere e creando grave esposizione di persone e capitali agli eventi alluvionali.

Per i caratteri idro-geo-morfologici dei bacini idrografici e dei sistemi morfogenetici l'area di intervento ricade all'interno della perimetrazione: FON Piane di Fondovalle. La litologia è caratterizzata da depositi alluvionali vari i suoli sono poco evoluti, generalmente calcarei, profondi, spesso con limitato drenaggio.

I valori, di evidenza minore rispetto al territorio, sono quelli di supporto di paesaggi agrari e insediativi di valore, mentre le criticità mettono in evidenza l'elevato consumo di suolo e il rischio strutturale di esondazione.

Per quanto concerne i caratteri ecosistemici dei paesaggi le aree di intervento non presentano valori di particolare interesse e ricadono all'interno del perimetro della:

- “Matrice agroecosistemica di pianura”, all'interno della Rete degli Agrosistemi pastorali;
- “Area urbanizzata”, in misura molto limitata, all'interno delle Superfici artificiali

L'area, per quanto descritto nella Invariante della Rete Ecologica, appare interessata dalla indicazione di una “Direttrice di connettività da ricostituire”, ortogonale alla direzione del Fiume Arno e del tracciato in previsione, che si colloca in corrispondenza del nucleo abitato di Carresi in riva sinistra e dell'insediamento sparso di Case Nuove in riva destra del Fiume Arno.

Il nuovo tracciato si trova all'interno di una più vasta perimetrazione che indica un'“Area critica per processi di artificializzazione” che si estende da Levane, a monte, fino a Incisa Valdarno, a valle.

Si evidenzia come il tracciato in progetto non intersechi, ma si sviluppi parallelo al “corridoio ecologico da riqualificare” del fiume Arno.

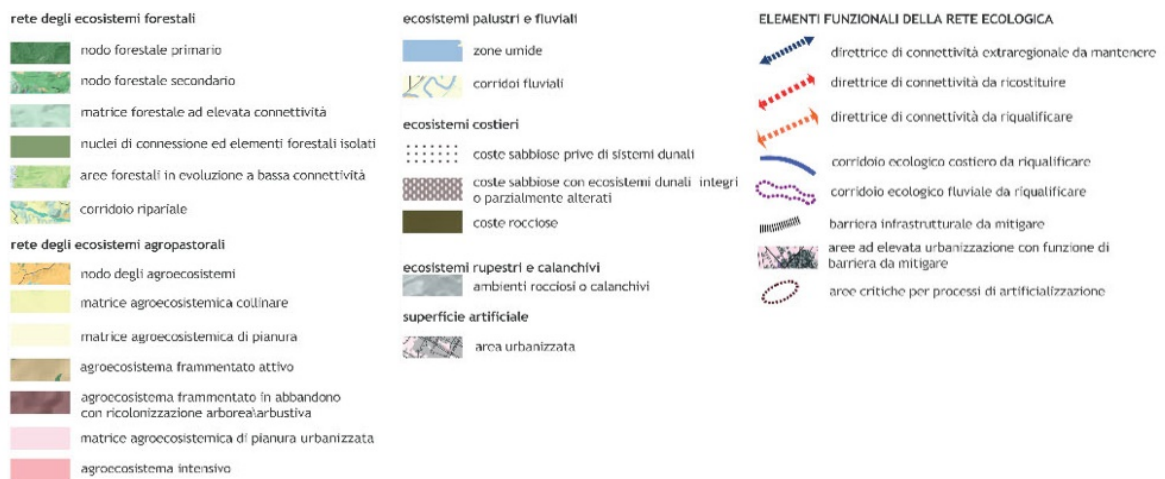


Figura 2:3 – Stralcio cartografico della Tavola delle Rete Ecologica.

Per il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, urbani e infrastrutturali l'area si trova compresa fra i nodi urbani di Figline Valdarno e San Giovanni Valdarno.

La struttura insediativa dell'ambito è caratterizzata dal morfotipo n.2. Morfotipo insediativo lineare a dominanza infrastrutturale multimodale, nell'articolazione regionale 2.1 Valdarno Superiore.

Le figure componenti l'articolazione territoriale Valdarno superiore identificano in riva destra dell'Arno il sistema binario di medi centri di fondovalle e piccoli centri di mezzacosta del Valdarno superiore e del Pratomagno, in cui i sistemi di beni rappresentano un valore.

Il sistema insediativo della valle dell'Arno superiore è di matrice etrusco/romana e medievale, contesa fra le due potenze regionali Arezzo e Firenze che svilupparono una politica territoriale basata sulle città di fondazione.

La seconda metà del secolo XX è caratterizzata nel Valdarno Superiore dal pesante sviluppo infrastrutturale (Autostrada del Sole, Ferrovia Direttissima/Alta Velocità), industria (con gran numero di stabilimenti e capannoni di dimensioni medio-piccole ma anche con le grandi centrali elettriche di Cavriglia ed idroelettriche di Levane e Laterina) e urbano: lungo la piana del Valdarno si assiste al fenomeno di una doppia conurbazione dei principali centri su entrambe le sponde, con tendenza alla saldatura delle espansioni residenziali e produttive, mentre negli insediamenti collinari le espansioni che si sviluppano intorno alle frazioni hanno spesso dimensioni che prevalgono rispetto ai nuclei storici.

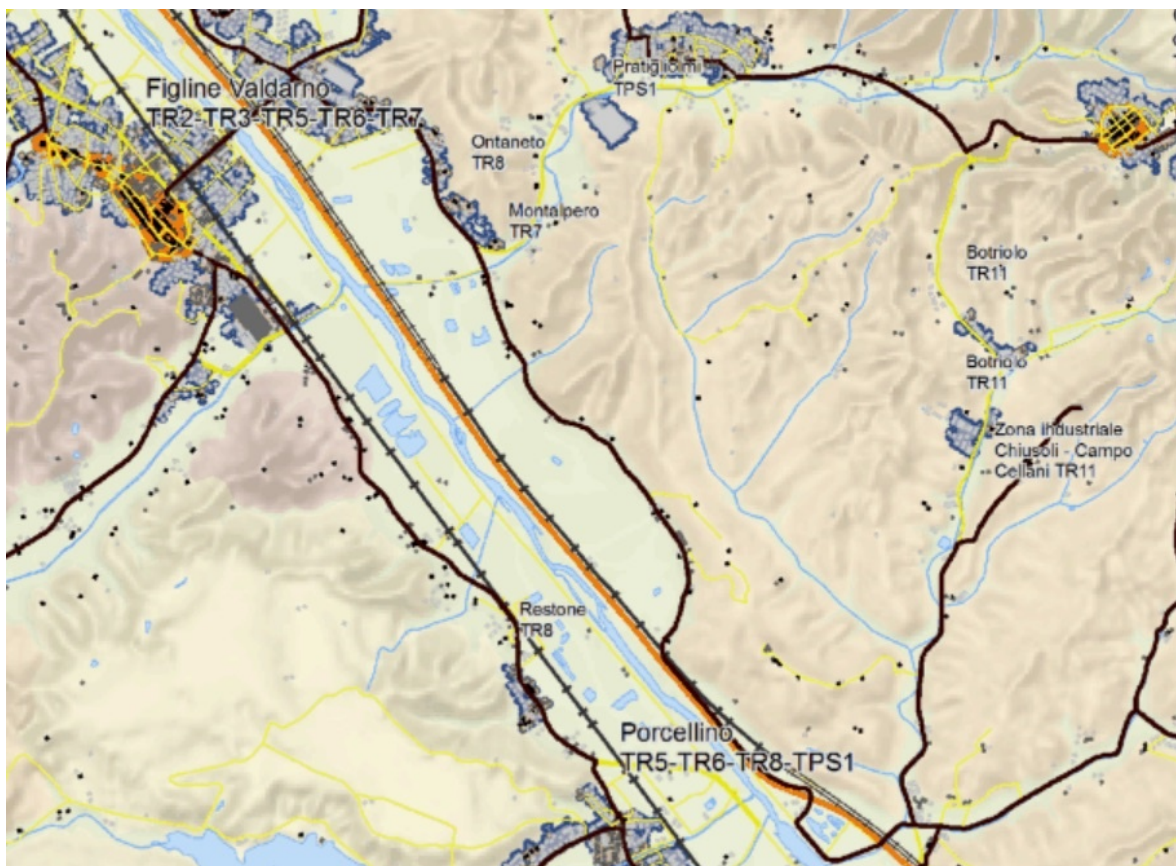
Soprattutto nel fondovalle le parti più densamente urbanizzate presentano aspetti problematici connessi al carico di traffico in relazione al sistema infrastrutturale inadeguato, che necessita di adeguamenti della viabilità esistente e di completamento della rete di livello locale.

Le localizzazioni degli insediamenti con carattere produttivo di recente costituzione non hanno beneficiato di interventi pianificatori a scala sovracomunale, pertanto si sono generati dei contesti che soprattutto negli ultimi due decenni si sono fortemente sviluppati ed hanno generato dei punti di accumulo di funzioni spontanei, spesso misti industriali e commerciali, non adeguatamente infrastrutturati per il carico insediativo che ne è derivato.

Nella Scheda di Ambito di paesaggio n. 11, in relazione alla tematica del carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, urbani e infrastrutturali, si indicano due criticità specifiche:




- degrado dei sistemi periurbani: urbanizzazioni periferiche residenziali e produttive fortemente impattanti, intorno ai maggiori centri del Valdarno; le parti più densamente urbanizzate presentano aspetti problematici connessi al carico di traffico in relazione al sistema infrastrutturale inadeguato, che necessita di adeguamenti della viabilità esistente e di completamento della rete di livello locale;

- presenza di piattaforme produttive lungo il corridoio infrastrutturale: su entrambe le sponde del fiume, allineate lungo l'Autostrada, spesso a ridosso dell'Arno; le localizzazioni degli insediamenti con carattere produttivo di recente costituzione non hanno beneficiato di interventi pianificatori a scala sovracomunale, pertanto si sono generati dei contesti che soprattutto negli ultimi due decenni si sono fortemente sviluppati ed hanno generato dei punti di accumulo di funzioni spontanee, spesso misti industriali e commerciali, non adeguatamente infrastrutturati per il carico insediativo che ne è derivato. Le rilevanti dimensioni delle aree a parcheggio a servizio delle attività produttive e commerciali rappresentano un elemento di criticità anche in relazione all'inserimento paesaggistico, con compromissione delle visuali panoramiche percepibili dall'Autostrada.






Carta del Territorio Urbanizzato

edifici

-  edifici presenti al 1830
-  edifici presenti al 1954
-  edifici presenti al 2012

confini dell'urbanizzato

-  aree ad edificato continuo al 1830
-  aree ad edificato continuo al 1954
-  aree ad edificato continuo al 2012

infrastrutture viarie

-  viabilità al 1954 di prima classe (> 8 m)
-  viabilità al 1954 di seconda classe (< 8 m, > 6 m)
-  viabilità al 1954 di terza classe (< 6 m)
-  tracciati viarii fondativi (sec. XIX)
-  ferrovia
-  ferrovia dismessa
-  Autostrade - Strade a Grande Comunicazione
-  viabilità principale al 2012

Classificazione dei morfotipi urbani: i tessuti della città contemporanea

TESSUTI URBANI A PREVALENTE FUNZIONE RESIDENZIALE E MISTA

- T.R.1. Tessuto ad isolati chiusi o semichiusi
- T.R.2. Tessuto ad isolati aperti e lotti residenziali isolati
- T.R.3. Tessuto ad isolati aperti e blocchi prevalentemente residenziali
- T.R.4. Tessuto ad isolati aperti e blocchi prevalentemente residenziali di edilizia pianificata
- T.R.5. Tessuto puntiforme
- T.R.6. Tessuto a tipologie miste
- T.R.7. Tessuto sfrangiato di margine

TESSUTI URBANI o EXTRAURBANI A PREVALENTE FUNZIONE RESIDENZIALE E MISTA - Frangie periurbane e città diffusa

- T.R.8. Tessuto lineare (a pettine o ramificato) aggregazioni
- T.R.9. Tessuto reticolare o diffuso

TESSUTI EXTRAURBANI A PREVALENTE FUNZIONE RESIDENZIALE E MISTA

- T.R.10. Campagna abitata
- T.R.11. Campagna urbanizzata
- T.R.12. Piccoli agglomerati extraurbani

TESSUTI DELLA CITTA' PRODUTTIVA E SPECIALISTICA

- T.P.S.1. Tessuto a proliferazione produttiva lineare
- T.P.S.2. Tessuto a piattaforme produttive – commerciali – direzionali
- T.P.S.3. Insule specializzate
- T.P.S.4. Tessuto a piattaforme residenziale e turistico-ricettiva

Figura 2:4 – Stralcio cartografico della Tavola del Territorio Urbanizzato.

Per i caratteri morfotipologici dei sistemi agro ambientali dei paesaggi rurali il tracciato si sviluppa interamente all'interno del morfotipo: "o6. morfotipo dei seminativi semplificati di pianura o fondovalle".

Il morfotipo è caratterizzato da una maglia agraria di dimensione medio-ampia o ampia esito di operazioni di ristrutturazione agricola. Rispetto alla maglia tradizionale, presenta caratteri di semplificazione sia ecologica che paesaggistica. Il livello di infrastrutturazione ecologica è generalmente basso. È spesso associato a insediamenti di recente realizzazione, localizzati in maniera incongrua rispetto alle regole storiche del paesaggio.

Il piano descrive i paesaggi rurali storici individuando nell'area di studio:

- Paesaggi della mezzadria podereale (2A, 2B, 2F)

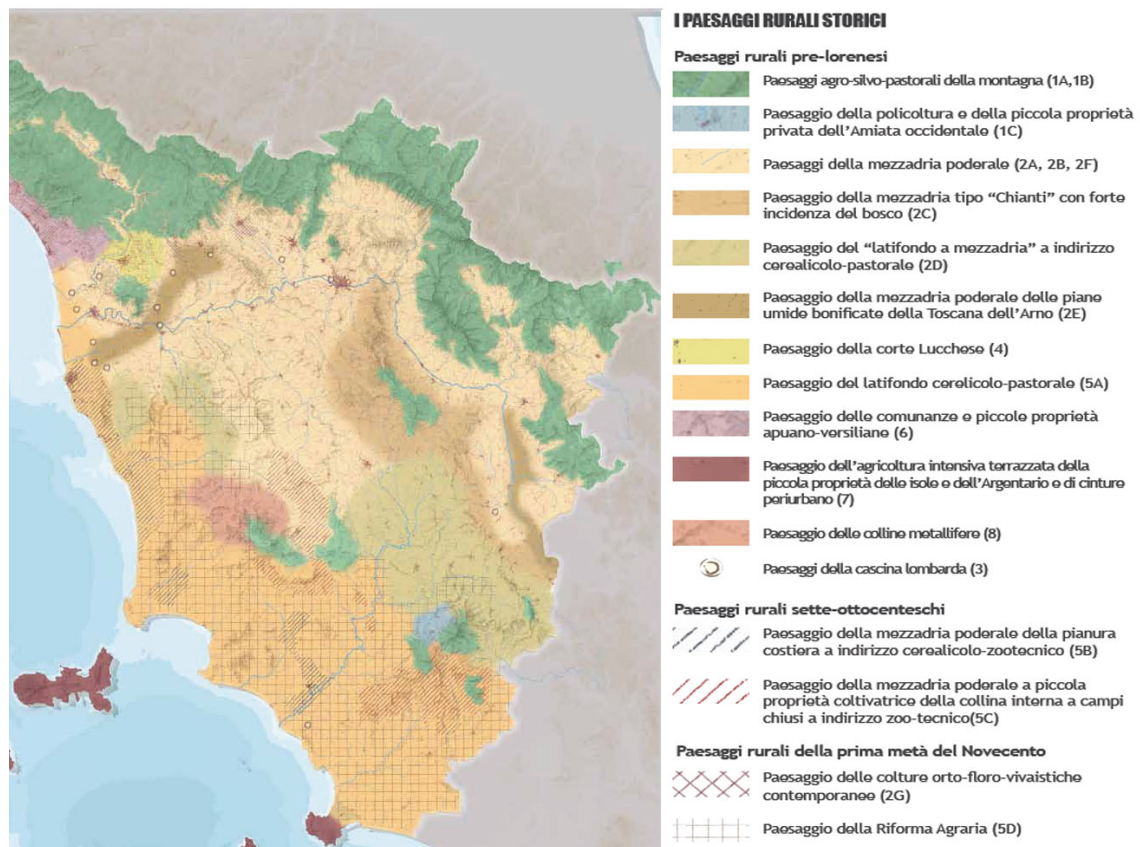


Figura 2:5 – Stralcio cartografico della Tavola dei paesaggi rurali storici della Toscana.

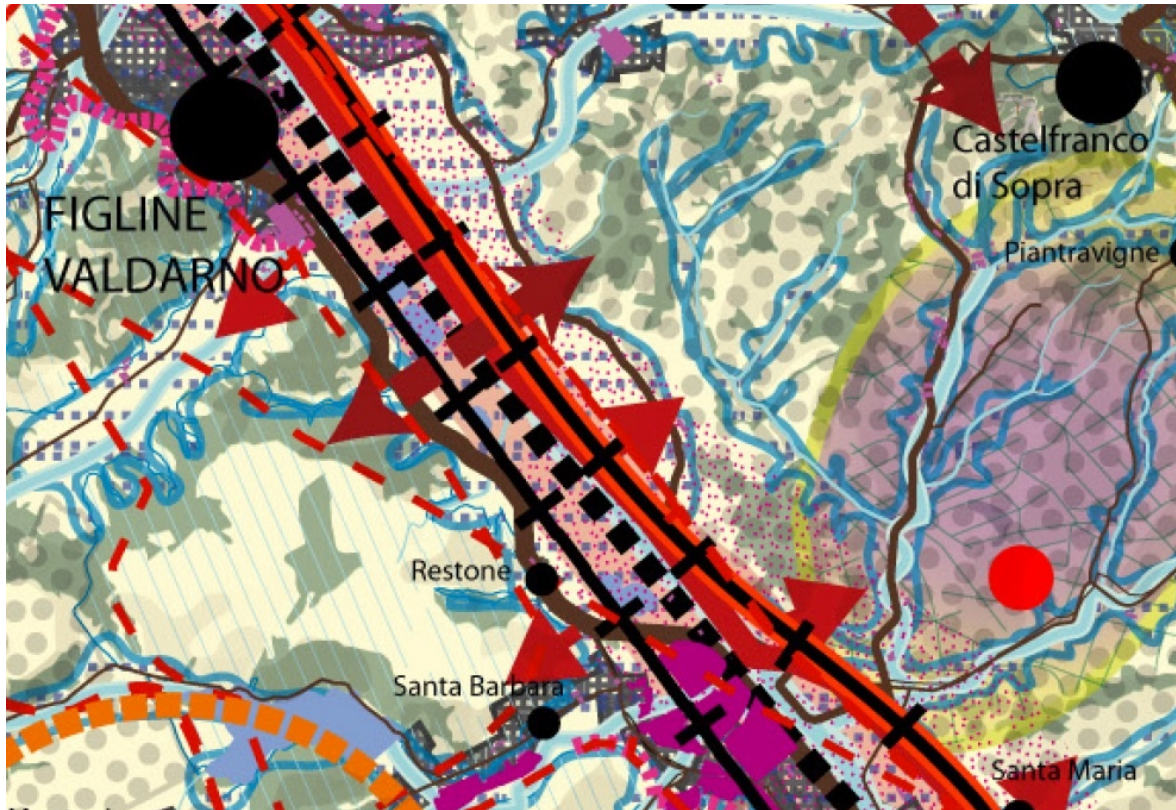
Il patrimonio territoriale e paesaggistico è rappresentato in questa grafica di sintesi.



Figura 2:6 – Stralcio cartografico della Tavola del patrimonio territoriale e paesaggistico.

La criticità di maggior peso per l'ambito del Val d'Arno superiore è riconducibile ai vasti processi di artificializzazione, urbanizzazione e di consumo di suolo agricolo che hanno interessato il territorio








di fondovalle. La forte pressione insediativa sul ristretto fondovalle, aggiunta all'attività estrattiva e alle infrastrutture, compromette le pur non rilevanti falde acquifere, ed espone le aree urbanizzate a eventi alluvionali.



Strutture e elementi di contesto

-  Corsi d'acqua
-  Aree boscate
-  Aree agricole
-  Aree rocciose
-  Viabilità storica di grande comunicazione
-  Infrastruttura stradale di grande comunicazione
-  Ferrovia
-  Strade principali
-  Strade locali
-  Espansione urbana fino agli anni '50
-  Centri urbani storici
-  Nuclei e borghi storici

Criticità potenziali

-  Alta produzione di deflussi, rischio di erosione del suolo
-  Rischio di impoverimento e inquinamento degli acquiferi
-  Rischio strutturale di esondazione
-  Alterazione degli ecosistemi fluviali con interruzioni del continuum ecologico
-  Alterazione degli ecosistemi lacustri e palustri e isolamento e frammentazione delle zone umide
-  Direttrici di connettività ecologica interrotte o critiche
-  Ridotta qualità ecologica delle formazioni forestali
-  Consumo di suolo relativo all'urbanizzazione successiva agli anni '50 con margini prevalentemente di bassa qualità
-  Conurbazione lineare con chiusura dei varchi residui
-  Conurbazione lineare con saldatura di varchi residui che crea barriera fra sistemi territoriali (pianure, rilievi, sistemi vallivi)

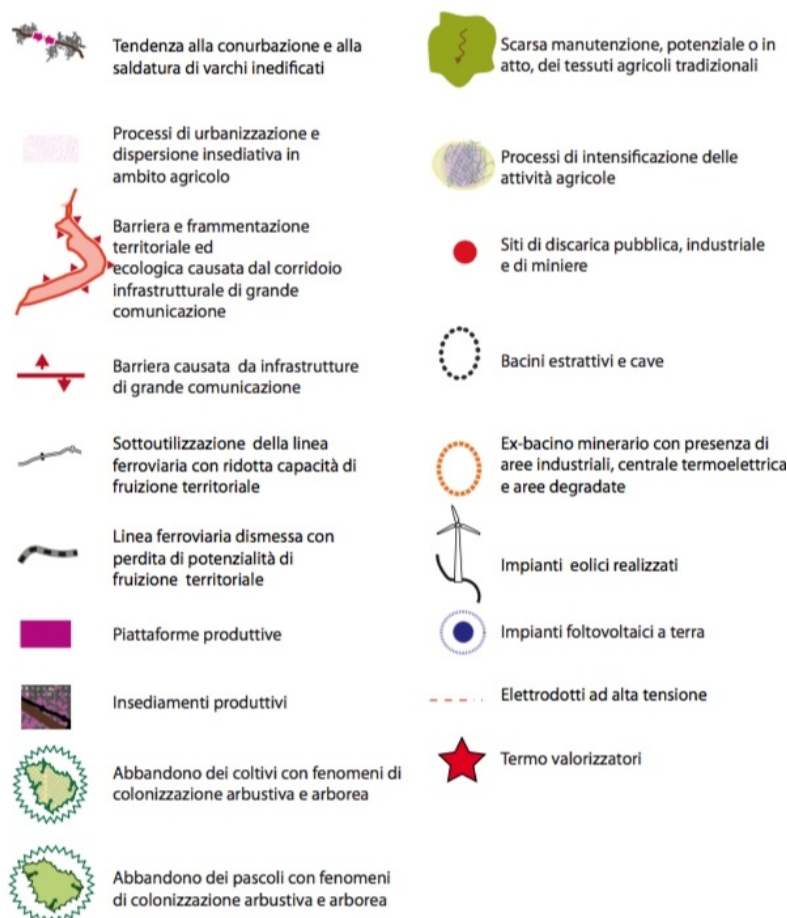


Figura 2:7 – Stralcio cartografico della Tavola delle criticità.

Il P.I.T. analizza in modo dettagliato anche gli aspetti connessi alla percezione e riconoscibilità panoramica dei luoghi attraverso un allegato denominato “Visibilità e caratteri percettivi”.

La prima analisi affronta la tematica della intervisibilità assoluta con la stesura di una cartografia di dettaglio. La carta non valuta l’impatto visivo di trasformazioni effettivamente localizzabili, ma misura la vulnerabilità visiva potenziale di ciascun punto del suolo. Il documento propone in legenda i valori così ottenuti, normalizzati da 0 a 1 e quindi riclassificati secondo il metodo Natural Breaks. Le cinque classi così ottenute sono descritte attraverso indicatori linguistici e rappresentano da quanti punti della griglia è percepibile visivamente una determinata porzione di territorio. Si comprende bene che le aree comprese nella prima classe “ruolo molto basso” rappresentano le zone del territorio toscano percepibili da un minor numero di punti di osservazione, mentre la classe quinta “ruolo molto alto” comprende le aree che risultano visibili dal numero maggiore di punti di osservazione.

L’area di intervento si caratterizza per una Interisibilità teorica assoluta di Classe 2, che corrisponde ad un indicatore linguistico di valutazione di “ruolo basso”.

Il patrimonio territoriale e paesaggistico è rappresentato in questa grafica di sintesi.

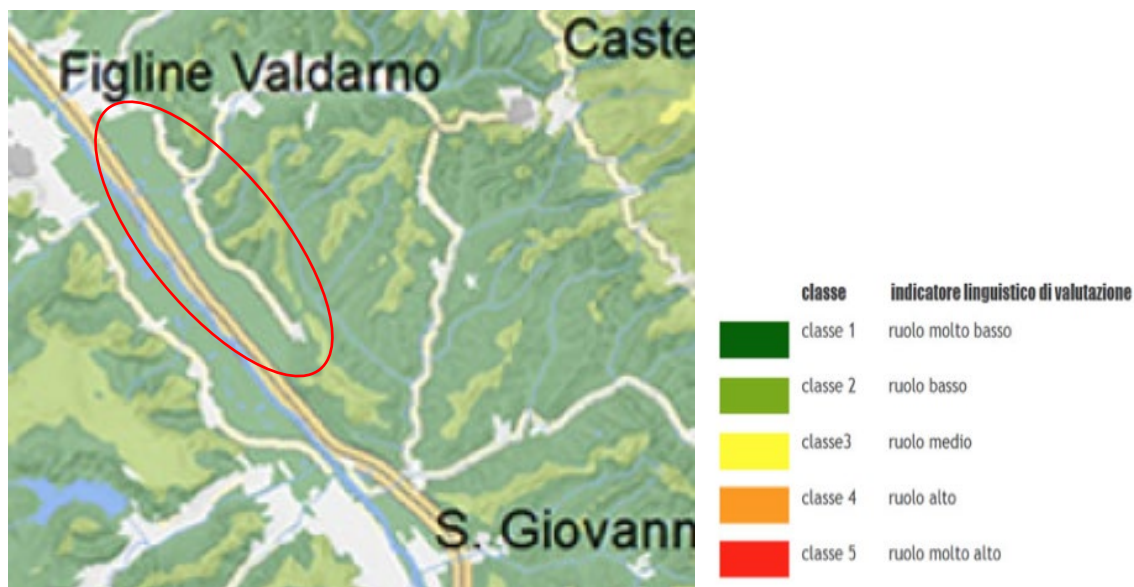


Figura 2:8 – Stralcio cartografico della Tavola della Intervisibilità assoluta

La valutazione di visibilità teorica misura, invece, la probabilità di ciascuna porzione del suolo regionale di entrare con un ruolo significativo nei quadri visivi di un osservatore che percorra il territorio. Le misure di visibilità non coincidono con un giudizio di qualità paesaggistica delle porzioni di spazio valutate. Il processo che conduce alla formazione di un giudizio di qualità paesaggistica nasce infatti da stimoli visuali che assumono significati quando sottoposti a un processo culturale; l'atto della contemplazione del paesaggio non può perciò essere assimilato ad un puro fatto ottico; si configura invece come un processo più complesso.

Sono state individuate preliminarmente tre distinte "reti di fruizione" del paesaggio toscano. La prima rete è legata a una fruizione più "novecentesca", per così dire, del territorio, fatta di spostamenti automobilistici tra i luoghi più celebrati dell'identità toscana. La seconda rete è legata a luoghi e itinerari che permettono una scoperta del paesaggio attraverso un avvicinarsi meno veloce dei singoli quadri visivi ed è fatta perciò di percorsi lenti che attraversano luoghi di interesse sia storico sia ambientale.

La terza rete identifica infine, come luoghi privilegiati per la contemplazione del paesaggio toscano, le aree tutelate per legge sia per un interesse culturale, sia per valori o singolarità naturalistiche.

La metodologia di valutazione è basata sulla considerazione che il fruitore di ciascuna rete costruisce una sequenza di "quadri visivi".

D'altra parte, il modello di valutazione multicriterio utilizzato considera il fatto che quando le porzioni di suolo rientrano nei quadri visivi dell'osservatore esse occupano, di quei quadri, "settori" diversi. Con maggiore specificazione, quando le porzioni di suolo:

- sono vicino all'osservatore, e precisamente tra gli 0 ed i 500 metri dal punto di osservazione. In questo caso definiscono la "vista di dettaglio".
- sono a una distanza compresa tra i 500m ed i 5000m dal punto di osservazione. In questo caso definiscono la "vista di struttura".
- sono a una distanza compresa tra i 5000 m ed i 12000m dall'osservatore. In questo caso definiscono la "vista di sfondo".
- sono visibili a grande distanza dal punto di osservazione, oltre i 12000m. In questo caso definiscono gli "orizzonti visivi persistenti" dei quadri visivi.

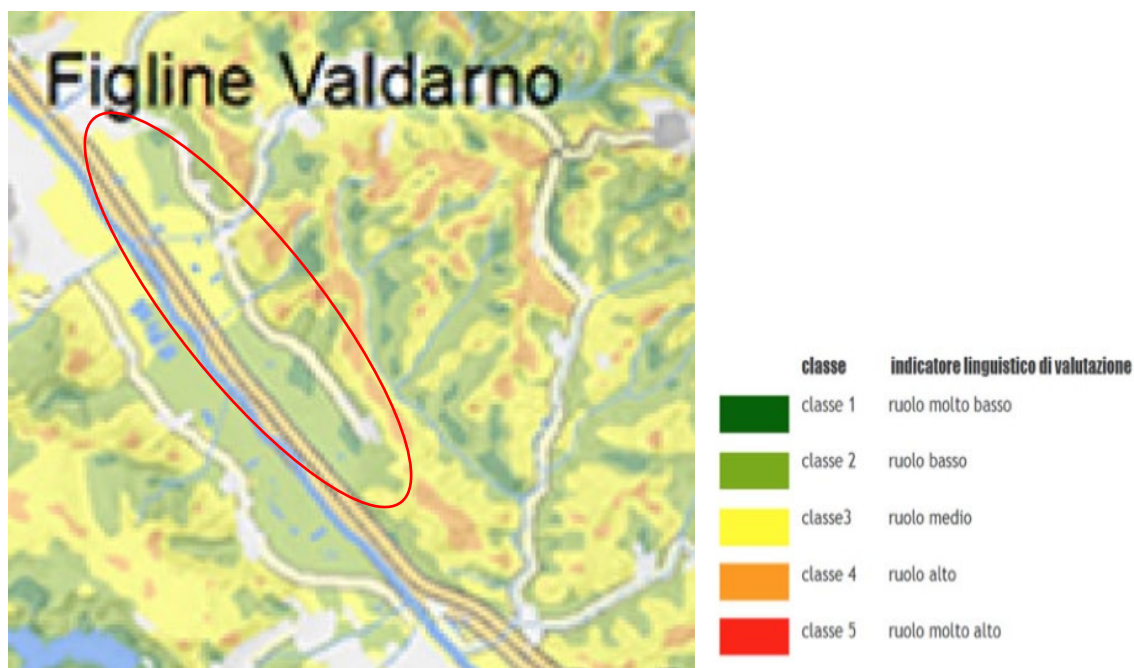


Figura 2:9 – Stralcio cartografico della Tavola della Intervisibilità ponderata delle reti di fruizione paesaggistica.

Gli indirizzi per le politiche, nelle aree riferibili ai sistemi della Pianura e Fondovalle, prevedono al punto 10. che nella programmazione di nuovi interventi è necessario evitare ulteriori frammentazioni della piana fluviale a opera di nuove infrastrutture e inserimenti di volumi e attrezzature fuori scala rispetto alla maglia territoriale. Nel caso di integrazioni alle infrastrutture esistenti (con particolare riferimento al corridoio costituito da Auto - strada A1/E35, SR 69 e linea

ferroviaria ad alta velocità) garantire che i nuovi interventi non ne accentuino l'effetto barriera, sia dal punto di vista visuale che ecologico.

Il progetto della variante alla SR 69, nella declinazione della presente soluzione progettuale, soddisfa appieno tale indirizzo in quanto, adottando un tracciato che si sviluppa dove già è presente la Via degli Urbini, e che scorre in corrispondenza della linea di margine del fondovalle dove iniziano a prender quota i versanti collinari.

Questa soluzione non inserisce nel paesaggio un ulteriore o nuovo effetto barriera, sia visuale che ecologico.

Nel capitolo della "Disciplina d'uso" sugli "obiettivi di qualità e direttive" sono contenuti gli obiettivi di piano, e con riferimento all'obiettivo 1, si assume nella funzionalità generale del fondovalle, l'asse infrastrutturale della SR 69 quale componente del corridoio viario-infrastrutturale. La variante alla SR 69 ottimizza la funzionalità nel servizio al traffico locale canalizzando il traffico commerciale, non di carattere locale, verso il casello risolvendo la promiscuità sulla viabilità corrente. Inoltre il progetto garantisce un intervento infrastrutturale che non crea un ulteriore effetto barriera rispetto a quello dell'Autostrada e a quello dei rilevati del percorso dell'alta velocità ferroviaria. Ulteriore considerazione mette in evidenza come la conformazione dell'assetto raggiunto permetterà di mantenere la produttività agricola e il ruolo paesaggistico esercitato dalle aree rurali del fondovalle.

Di seguito il testo citato:

"Obiettivo 1

Salvaguardare e valorizzare le relazioni fra le aree pedecollinari e i centri di pianura, riqualificando i margini urbani, tutelando la morfologia dei centri abitati e i loro rapporti con il territorio rurale

Direttive correlate

Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono, ai sensi dell'art. 4 della Disciplina del Piano, a:

1.1 - mantenere i varchi inedificati e le direttrici di connettività ecologica trasversali tra Matassino, Pian di Scò e Castelfranco di Sopra, tra Terranova Bracciolini e Loro Ciuffenna, tra San Giovanni Valdarno e Montevarchi. Ciò anche con riferimento all'area tra San Donato in Collina e Troghi, zona di collegamento tra i boschi di San Polo in Chianti e quelli di Poggio Alberaccio, ove è necessario migliorare i livelli di permeabilità ecologica delle zone agricole, contenendo ulteriori urbanizzazioni e garantendo che i nuovi interventi infrastrutturali non accentuino l'effetto barriera del corridoio viario-infrastrutturale costituito da: Autostrada A1/E35, SR 69, SP 11 e dalla linea ferroviaria ad alta velocità e dalle opere, impianti e piattaforme di servizio connessi;"

L'intervento attua le direttive e le modalità generali indicate nello strumento a pieno titolo, non solo per i contenuti del progetto e delle modalità attuative, ma soprattutto per gli obiettivi generali e per la posizione strategica rispetto ad altre emergenze presenti, risolvendo alcune criticità.

2.1.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P. T. C. P) della Provincia di Firenze ²

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è lo strumento di pianificazione che definisce l'assetto del territorio. Approvato dalla Provincia nel 1998, ai sensi della L.R. 5/95 Norme per il governo del territorio come l'atto di programmazione con il quale la Provincia esercita, nel governo del territorio, un ruolo di coordinamento programmatico e di raccordo tra le politiche territoriali della Regione e la pianificazione urbanistica comunale.

Con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 1 del 10/01/2013 n°1 del 2013 è stata approvata la variante di adeguamento del PTCP, ai sensi dell'art.17 della L.R. 1/05. L'avviso relativo all'approvazione è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana n°11 del 13.03.2013.

L'insieme degli elaborati del Piano è costituito da:

- a) *Quadro conoscitivo*
- b) *Documenti di piano*
- c) *Valutazione*
- d) *Cartografia interattiva*

La Carta dello Statuto è il documento più rilevante del Piano e costituisce l'elaborato progettuale di pianificazione cui approda l'analisi conoscitiva del territorio.

² Cfr.: <https://www.cittametropolitana.fi.it/pianificazione-territoriale-e-risorse-naturali/ptcp/>

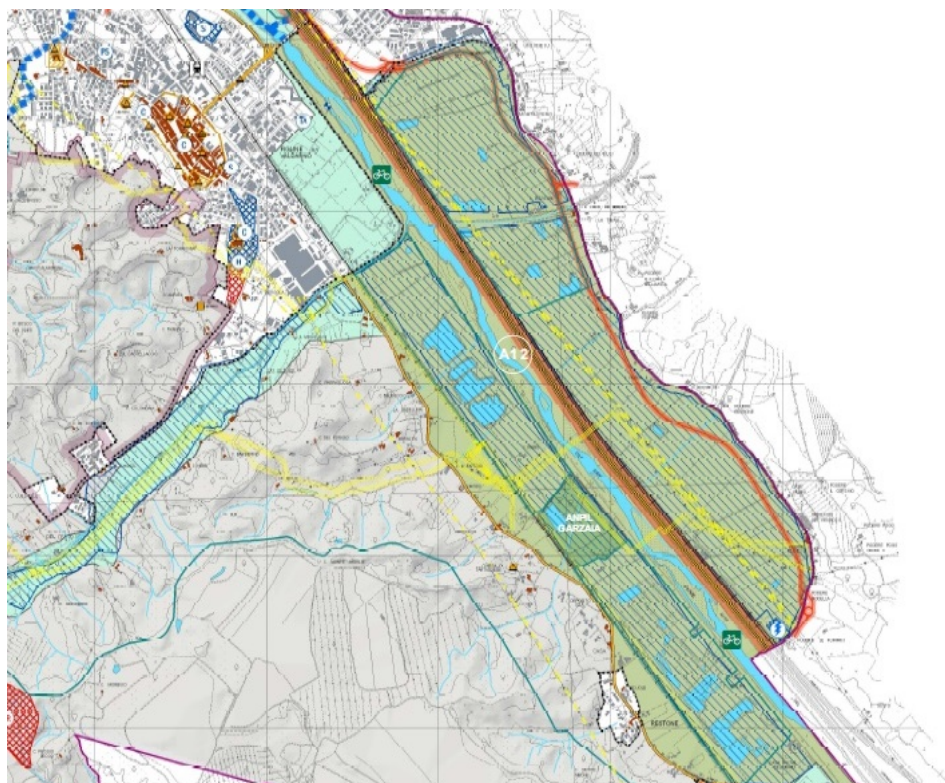


Figura 2:10 – Stralcio cartografico della Tavola dello statuto del Territorio n. 32

Dalla cartografia si evince come il tracciato della strada sia in previsione nella programmazione urbanistica a scala provinciale.

2.1.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P. T. C. P) della Provincia di Arezzo ³

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Arezzo è stato approvato con Delibera della Giunta provinciale. n° 72 del 16/05/2000.

Il P.T.C., individuando ambiti territoriali di interesse paesistico, ha valore di piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesistici ed ambientali, ai sensi dell'art. 1 bis della legge 8 agosto 1985 n. 431, nonché dell'art. 16, comma 2 lett. d), della L.R. n. 5/95. Pertanto esso costituisce applicazione, ed in tal senso sostituisce, con riferimento agli ambiti anzidetti, le direttive contenute nella Delibera Regionale n. 296/88.

³ Cfr.: <https://www.provincia.arezzo.it/i-piu-letti/133-trasparenza/amministrazione-trasparente/pianificazione-e-governo-del-territorio/366-p-t-c-p-piano-territoriale-di-coordinamento-provinciale/>

L'insieme degli elaborati del Piano è costituito da:

A) gli elaborati del quadro conoscitivo:

- a) Relazioni*
- b) Carta della morfologia fisica*
- c) Carta dei sottosistemi di paesaggio*
- d) Carta di sintesi della schedatura delle Unità di Paesaggio*
- e) Carta di sintesi della schedatura degli Aggregati, Ville e Strutture urbane*
- f) Strutture urbane in rapporto alla popolazione ed ai servizi*
- g) Zone "D" ai sensi del D.M. 1.4.1968 n. 1444*
- h) Album dei Tipi di Paesaggio*
- i) Carta di sintesi della schedatura delle strade di interesse paesistico*
- j) Catasto pozzi*
- k) Carta delle aree naturali di pregio*
- l) Ambiti di vocazione ai fini della ripermimetrazione del Vincolo Idrogeologico*

B) gli elaborati della parte propositiva:

- a) Norme di attuazione e relativi allegati A, B, C, D*
- b) Carta della morfologia insediativa, scala 1/50.000*
- c) Disciplina della tutela paesistica del sistema insediativo. Estratti cartografici, scala 1/10.000*
- d) Carta dei tipi e varianti del paesaggio agrario e delle zone agronomiche, scala 1/50.000*
- e) Carta dei quadri ambientali, dell'uso del suolo e della tessitura agraria, scala 1/25.000*
- f) Disciplina urbanistico territoriale con valenza paesistica, scala 1/25.000*
- g) Carta forestale, scala 1/50.000*
- h) Carta dei vincoli sovraordinati, scala 1/25.000*
- i) Carta della pericolosità geomorfologica ed idraulica, scala 1/50.000*
- j) Classificazione della viabilità stradale esistente e previsioni di nuove infrastrutture per la mobilità, scala 1/100.000*
- k) Carta dei piani di settore, scala 1/100.000*
- l) Allegati E, F, G, H, I, J, K contenenti le indicazioni proposte nell'esercizio delle funzioni di assistenza tecnica ai Comuni previste dall'art. 3, comma 3, della L.R. n. 5/1995 nonché dall'art. 14, comma 1, lett. j, della legge n. 142/1990.*

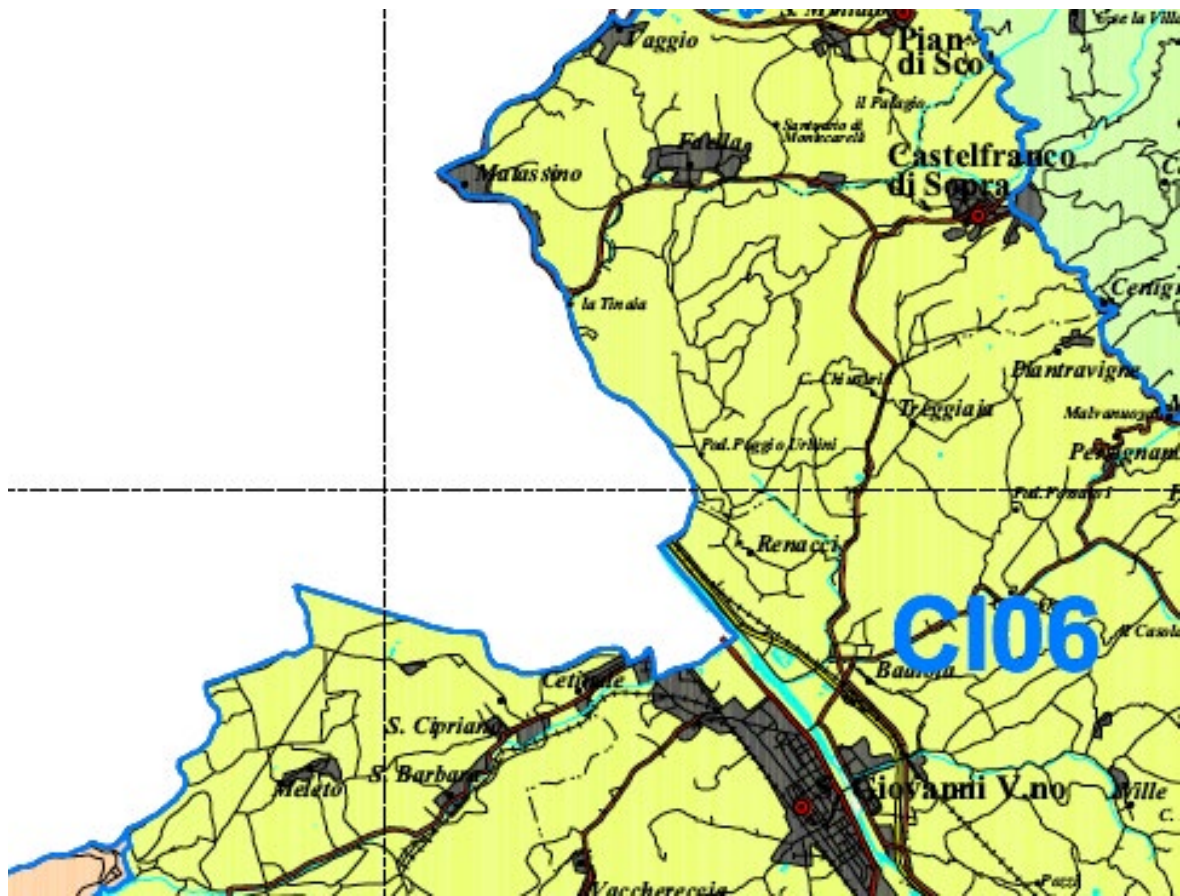


Figura 2:11 – Stralcio cartografico della Tavola C - Sottosistema di paesaggio

L'area interessata dal progetto si estende nel sottosistema CI 06 del Valdarno superiore.

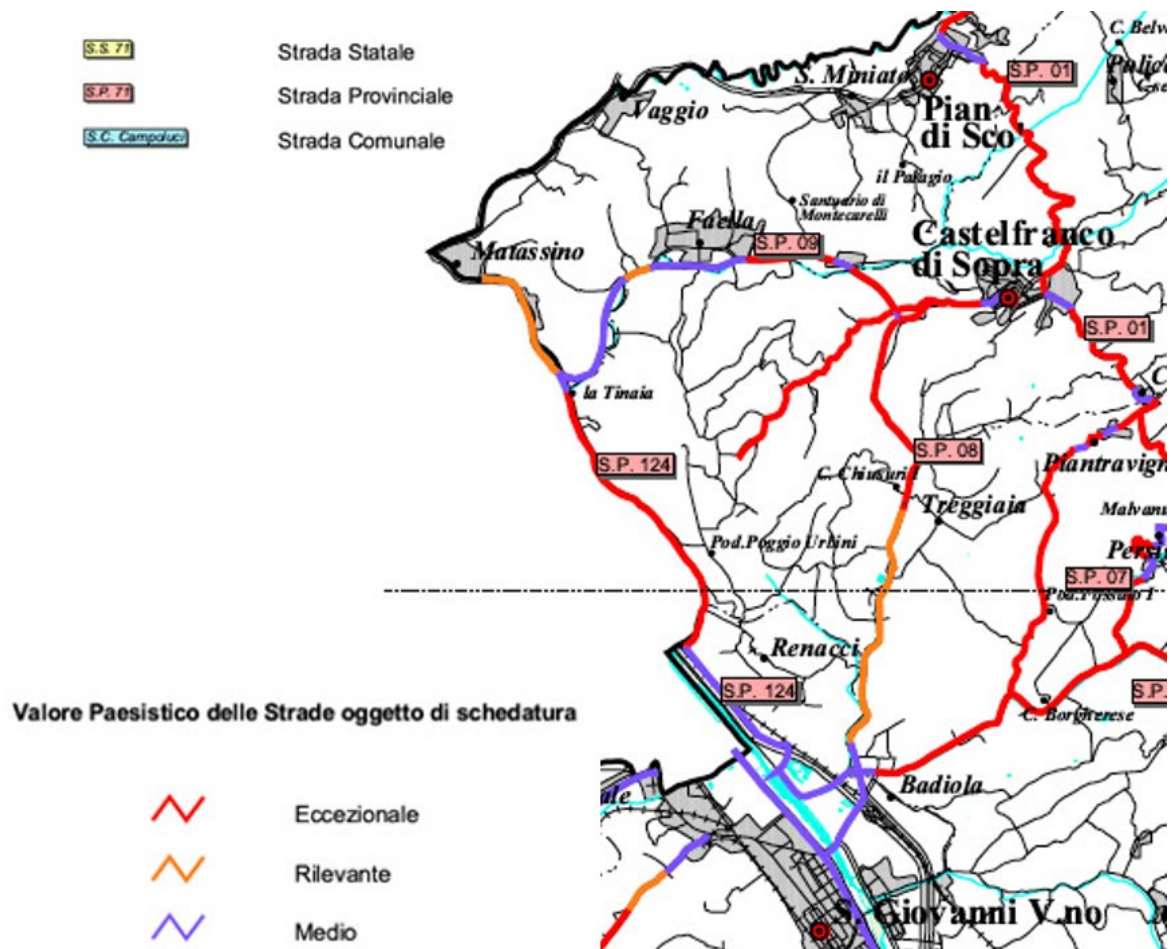


Figura 2:12 – Stralcio cartografico della Tavola o8 delle Strade di interesse paesistico

Nella tavola delle Strade di interesse paesistico si evince come il piano attribuisce un valore tra il rilevante e l’eccezionale all’attuale percorso della via degli Urbini. Il nuovo tracciato permetterà di avere una percezione migliore rispetto al percorso poiché sarà caratterizzata da un minor numero di barriere naturali di interdizione visiva.

2.2 Pianificazione locale

2.2.1 Piano Strutturale e Piano Operativo di Figline e Incisa Valdarno⁴

Con Delibera C.C. n. 33 del 29.03.2019, esecutiva ai sensi di legge, è stato approvato il **Piano Strutturale** del Comune di Figline e Incisa Valdarno e concluso il relativo procedimento di VAS.

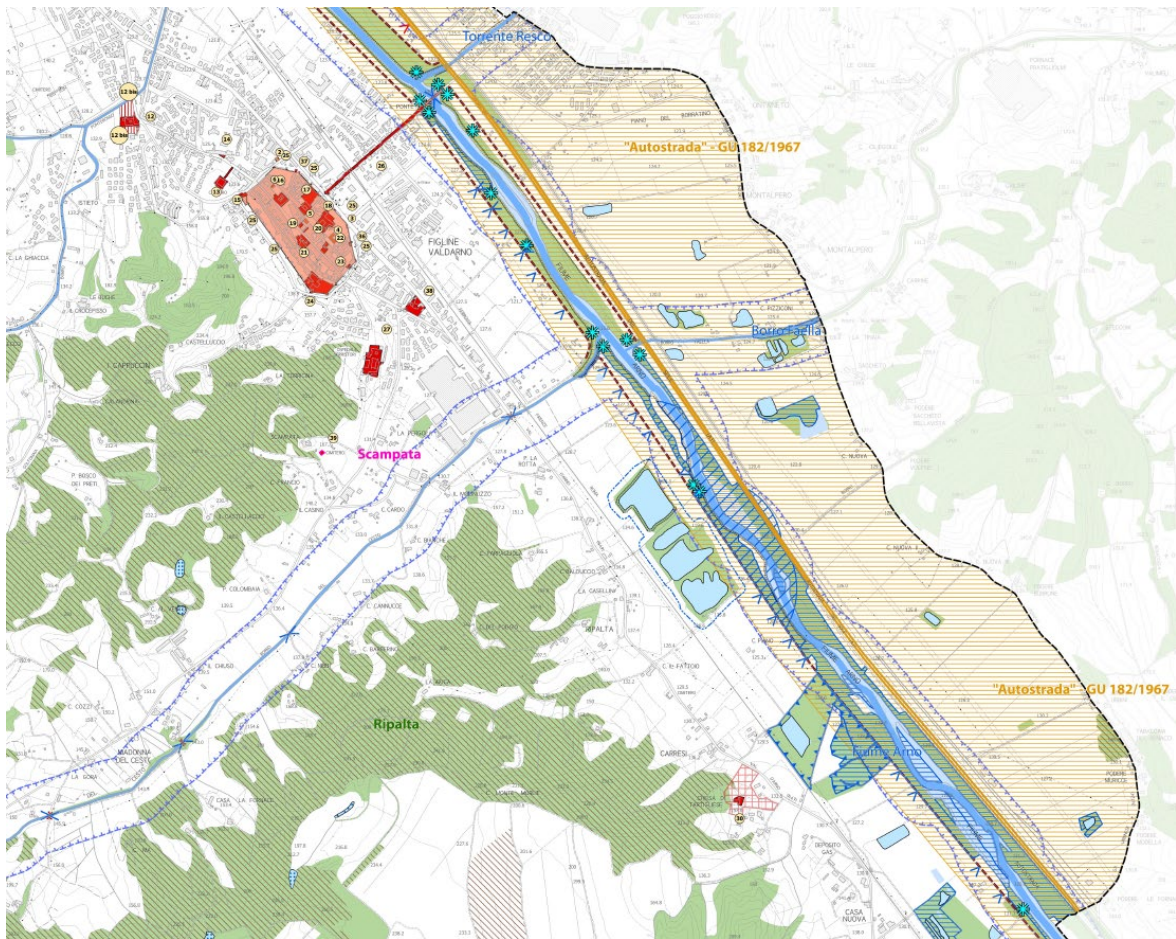
⁴ Cfr.: <https://cloud.ldpgis.it/figlineincisa/>




Sempre nel 2019, con la Determinazione n. 947 del 24 giugno, è stata recepita la conclusione della "conferenza paesaggistica" (art. 31 LR 65/2014 e art. 21 della Disciplina del PIT/PPR), relativa alla conformazione al PIT/PPR del Piano Strutturale. L'avviso di approvazione del Piano Strutturale è stato pubblicato sul B.U.R.T n.31 del 31.07.2019.

La disciplina dei beni paesaggistici del PS recepisce e articola a livello comunale, avvalendosi anche delle Tavole STA13.1 e STA13.2, "Articolazione locale dei beni culturali e paesaggistici", le disposizioni del PIT - PPR contenute nei seguenti elaborati:

- 1B - Elenco dei vincoli relativi a immobili ed aree di notevole interesse pubblico di cui all'art. 136 del Codice;
- 3B - Schede relative agli immobili ed aree di notevole interesse pubblico, esito di perfezionamento svoltosi nell'ambito dei Tavoli tecnici organizzati dalla Regione Toscana con le Soprintendenze territorialmente competenti e con il coordinamento della Direzione Regionale del MiBACT;
- 8B - Disciplina dei beni paesaggistici ai sensi degli artt. 134 e 157 del Codice.

Di seguito si riporta la carta STa13.2 – Articolazione locale beni culturali paesaggistici.




-  Cose immobili e mobili che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico - Art. 10
-  Prescrizioni di tutela indiretta - Art. 45
-  Immobili (edifici) di proprietà comunale per i quali non è stata avviata/conclusa la procedura di verifica di interesse culturale (Art. 12)





Articolazione PS

-  Centro storico
-  Nucleo storico
-  Ambiti di pertinenza dei beni culturali del territorio rurale
-  Ambito di pertinenza del centro storico
-  Ambito di pertinenza del nucleo storico

Immobili e aree di notevole interesse pubblico - Art. 136





-  Fascia di territorio fiancheggiante l'Autostrada del Sole (D.M. 23/06/1967 - G.U. 182/1967)

Aree tutelate per legge - Art.142



-  Territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300m dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi (comma 1, lettera b)
-  Fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre \933, n. 1775 e le relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (comma 1, lettera c)
-  Territori coperti da foreste e da boschi, ancorchè percorsi o danneggiati dal fuoco e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento (comma 1, lettera g) - aggiornamento DCR 93/2018
-  Zone di interesse archeologico (comma 1, lettera m) (1)

Articolazione PS


Art. 142, comma 1, lettera b): territori contermini ai laghi...

-  Invaso artificiale realizzato per finalità aziendale agricola
-  Nodo secondario delle zone umide - La Garzaia
-  Area vincolata interessata da interventi per la messa in sicurezza del rischio idraulico (cassa di espansione)
-  Area vincolata con valore naturalistico alto e molto alto

Area di prevalente interesse naturalistico


-  Nodo primario della Rete Ecologica regionale
-  Nodo secondario della Rete Ecologica regionale


Formazione boschiva che "caratterizza figurativamente" il territorio

-  Bosco di latifoglie a prevalenza di specie quercina


Art. 142, comma 1, lettera c): fiumi, torrenti, corsi d'acqua...

Corso d'acqua caratterizzato dalla presenza di rilevanti valori ecosistemici e paesaggistici


-  Nodo fluviale (tratti del Fiume Arno e del Torrente Cesto: Borri del Pratolungo e del Molinlungo)

-  Corso d'acqua monitorato per lo stato ecologico

Formazioni vegetali autoctone ripariali

-  Saliceto e pioppeto ripario, Alneto ripario di ontano nero, formazione erbacea riparia

Fruibilità

-  Tratto fluviale che presenta potenziale navigabilità



- Tratto fluviale che presenta sponde accessibili

Opere idrauliche di impianto storico



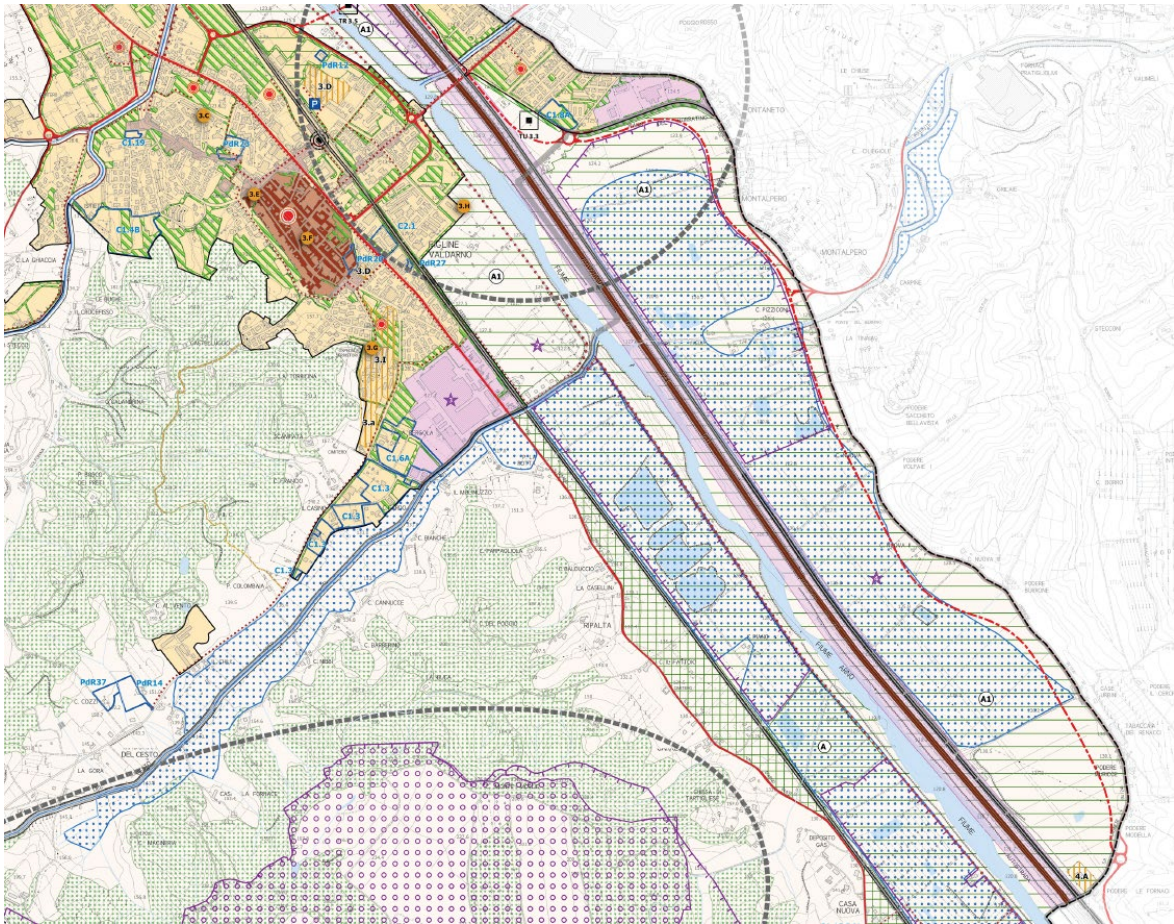

-  Pescaia
-  Argine murato (Incisa)

Figura 2:13 – Stralcio cartografico del Piano Strutturale della Tavola STa13.2 – Articolazione locale beni culturali paesaggistici.



Sistema insediativo

Territorio urbanizzato

-  Territorio urbano a prevalente carattere residenziale di impianto storico
-  Territorio urbano a prevalente carattere residenziale consolidato
-  Territorio urbano a prevalente carattere residenziale recente
-  Territorio urbano a prevalente carattere industriale-artigianale recente
-  Obiettivo APEA
-  Centralità urbana
-  Sistema reticolare delle aree verdi

Territorio rurale





-  Struttura insediativa accentrata di impianto storico
-  Struttura insediativa accentrata recente
-  Struttura industriale-artigianale recente
-  Centro di Loppiano e Camping Village Norcenni



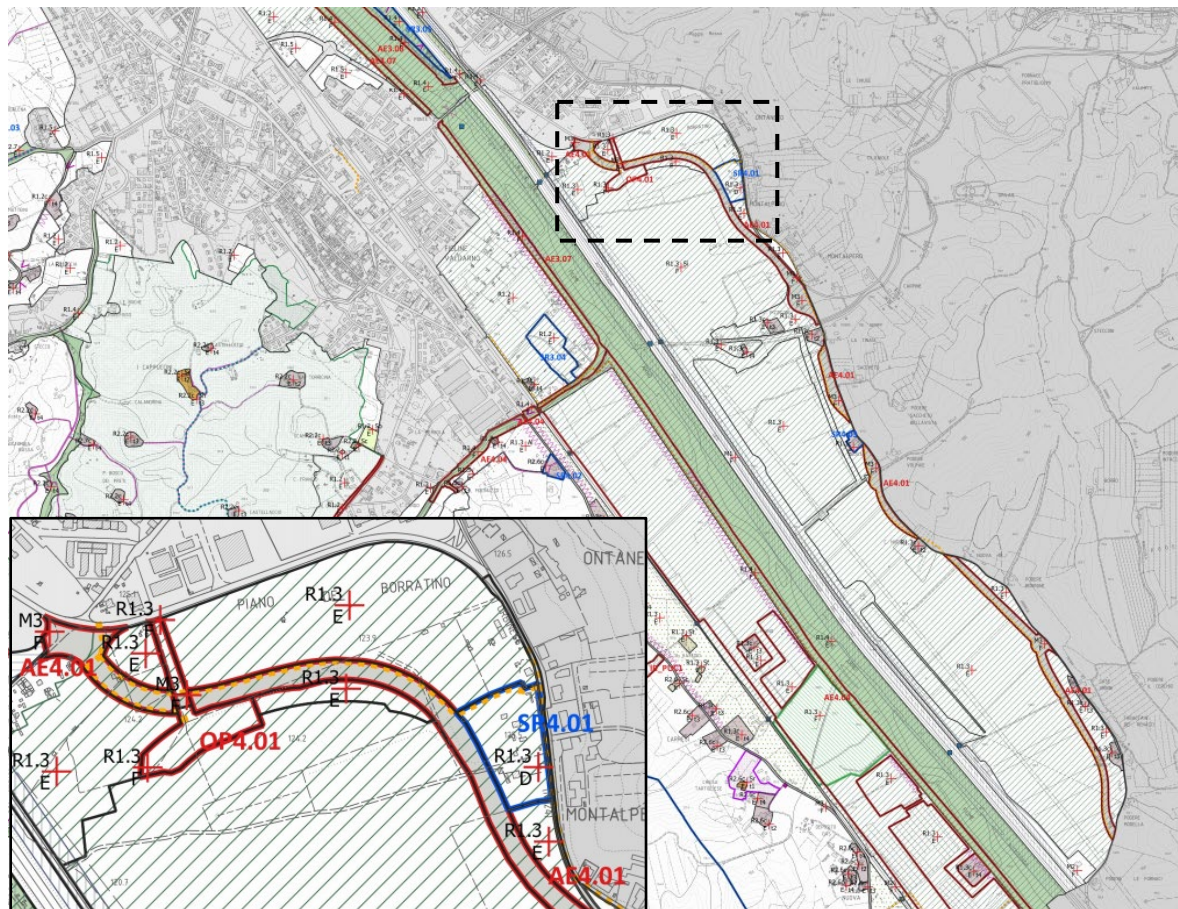
Figura 2:14 – Stralcio cartografico del Piano Strutturale della Tavola STRA 2.2 – Disciplina delle unità territoriali organiche elementari (UTOE) Quadro sud

Il tracciato è presente nelle previsioni di piano e si sviluppa interamente all'interno della UTOE n. 3 - Figline.

Il **Piano Operativo Comunale** è lo strumento urbanistico che attua gli indirizzi del Piano Strutturale: stabilisce nel dettaglio dove, come e quanto si può intervenire nella trasformazione, valorizzazione e tutela del territorio comunale, sia nelle aree urbane che nelle aree agricole. Il Piano ha valenza quinquennale per quanto riguarda le previsioni di trasformazione, ha valenza a tempo indeterminato in merito alla gestione del patrimonio edilizio esistente.

Con Delibera C.C. n. 4 del 20.01.2020, esecutiva ai sensi di legge, è stato adottato il nuovo Piano Operativo con contestuale Variante al Piano Strutturale del Comune di Figline e Incisa Valdarno (ai sensi dell'art.19 delle LR 65/2014) e contestualmente adottati il Rapporto Ambientale di VAS e lo Studio di Incidenza (Screening). L'avviso di adozione è stato pubblicato sul BURT n.7 del 12.02.2020.

Con DCC n.53 del 19.07.2021, esecutiva ai sensi di legge, sono state approvate le controdeduzioni alle osservazioni presentate al nuovo Piano Operativo con contestuale Variante al Piano Strutturale del Comune di Figline e Incisa Valdarno.










	Mobilità		fascia di salvaguardia (terza corsia dell'autostrada A1)
	autostrada (M1)		fascia di salvaguardia (lotto 4 della variante alla S.R. 69)
	ferrovia (M2)		
	viabilità principale (M3) - tratti urbani (M3.1)		
	viabilità di collegamento trasversale (M4) - tratti urbani (M4.1)		
	ciclopista dell'Arno		
	rete ciclabile e ciclopedonale		
	rete dei percorsi escursionistici		



Figura 2:15 – Stralcio cartografico del Piano Operativo della Tavola "FIV_PO_21_10k_sudest_controd" e dettaglio.

La tavola "FIV_PO_21_10k_sudest_controd" prende in considerazione il territorio rurale di sud-est andando ad individuare, tra le aree con discipline specifiche, le "aree soggette a vincolo espropriativo (AE) e opere pubbliche (OP)". L'art. 159 delle NTA del Piano Operativo individua le aree soggette a vincolo espropriativo come "...quelle necessarie per la realizzazione di nuove opere pubbliche previste dal Piano che non siano già completamente di proprietà pubblica e che non siano collegate ad altri interventi o comprese in aree di trasformazione.

L'approvazione del Piano Operativo ha di per sé valore di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

Le aree soggette a vincolo espropriativo sono indicate nelle Tavole di progetto del P.O. con apposita perimetrazione e da una sigla composta dall'U.T.O.E. di appartenenza e da un numero progressivo."

L'intervento AE4.01 identifica la variante alla S.R. 69 (lotto 5 – variante Urbinese).

2.2.2 Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico di Castelfranco Piandiscò ⁵

Il 1° gennaio 2014 è stato istituito il comune di Castelfranco Piandiscò, in provincia di Arezzo, mediante la fusione dei comuni contigui di Castelfranco di Sopra e di Pian di Sco. Lo ha sancito la Legge Regionale n.32 del 18 giugno 2013, pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana n.30/l del 26 giugno 2013. Successivamente il Comune di Castelfranco Piandiscò ha intrapreso il percorso per la formazione del nuovo Piano Strutturale e Piano Operativo. I nuovi strumenti urbanistici si sono resi necessari sia in considerazione della fusione dei comuni di Pian di Scò e Castelfranco di Sopra, sia dei cambiamenti avvenuti nel territorio, sia per accogliere le modifiche intervenute a livello di normativa e pianificazione sovraordinata.

In data 08/01/2019, il Piano Strutturale è stato adottato con Delibera n. 5 del Consiglio Comunale, facendo così entrare in vigore le norme e misure di salvaguardia, pertanto, fino alla definitiva approvazione del Nuovo Piano Strutturale e Piano Operativo, restano valide anche le norme e misure precedentemente vigenti. Nel dettaglio:

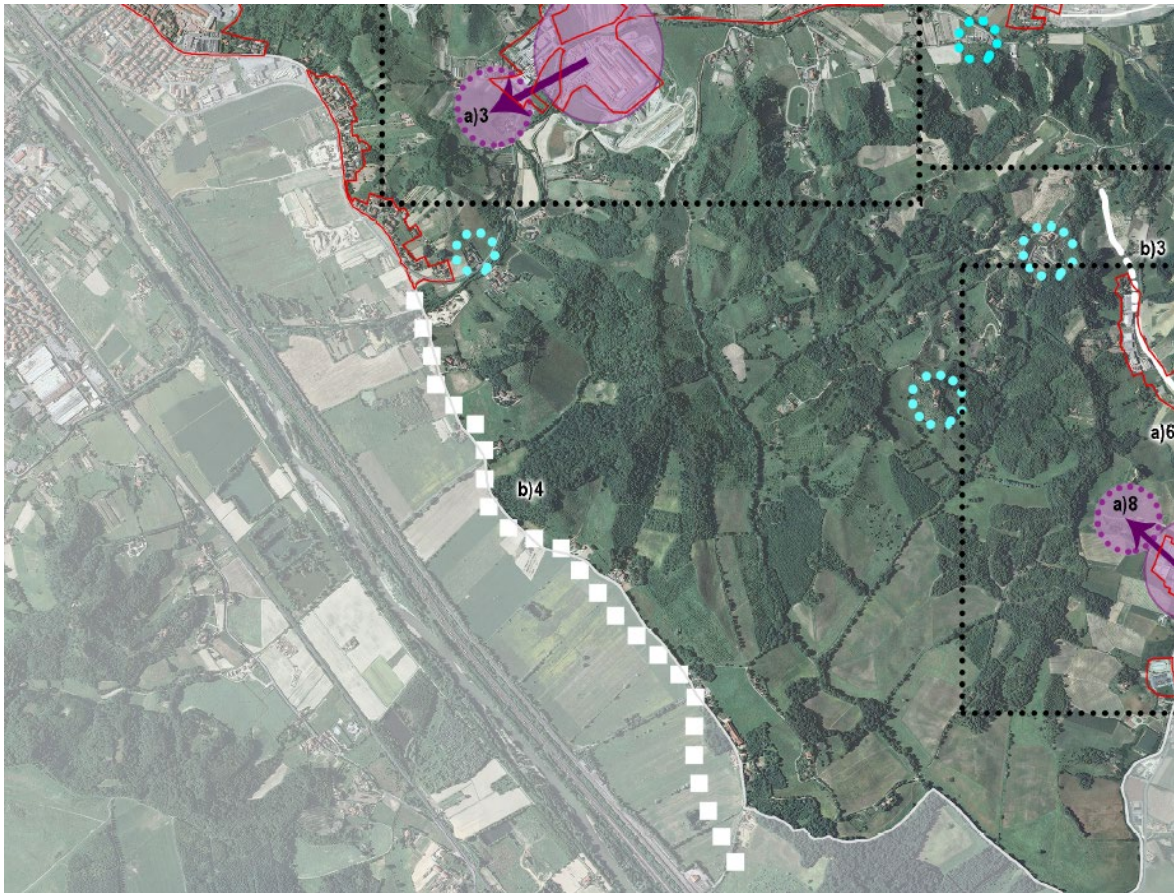
- Il Piano Strutturale di Castelfranco di Sopra è aggiornato alla "Variante al Piano Strutturale per aggiornamento del quadro conoscitivo e Variante al Regolamento Urbanistico per l'aggiornamento delle previsioni e procedura di VAS", Adottata con DCC n.34 del 4.10.2013 e Approvata con D.C.C. n.49 del 29.12.2013. L'avviso di approvazione del Piano Strutturale è stato pubblicato sul BURT n.6 del 12.2.2014.

Il Regolamento Urbanistico di Castelfranco di Sopra è aggiornato alla "Variante al Piano Strutturale per aggiornamento del quadro conoscitivo e Variante al Regolamento Urbanistico per l'aggiornamento delle previsioni e procedura di VAS", Adottata con DCC n.34 del 4.10.2013 e Approvata con D.C.C. n.49 del 29.12.2013.

- Il Piano Strutturale di Pian di Scò è aggiornato alla Variante Generale approvata con Delibera di D.C.C. n. 59 del 29.11.2011, pubblicata sul B.U.R.T. n.1 del 04.01.2012.

Il Regolamento Urbanistico di Pian di Scò è stato approvato con Delibera di C.C. n. 17 del 28.05.2013 ed è stato aggiornato con la Variante 1, approvata con Delibera di C.C. n. 53 del 30.12.2013

⁵ Cfr.: https://maps3.ldpgis.it/castelfrancopiandisco/?q=iter_ps_po/



Elementi di base



Limite comunale



Territorio urbanizzato ai
 sensi dell'art.4 della L.R. 65/2014

Interventi



Polo scolastico
 e servizi comunali



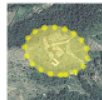
Area con attività dismessa
 o in dismissione



Area di espansione
 industriale



Stazione di distribuzione carburante



Attività turistico
 ricettiva



Tratto viabilità di progetto



Area a vocazione
 turistico-ricettiva



Tratto viabilità esistente



Area per servizi e attrezzature di
 servizio alla rete sentieristica delle
 Balze (integrazione a seguito di
 contributi pervenuti)



Variazione del tracciato SR 69



Nuovo tracciato di collegamento
 Pian di Scò - Faella

Le previsioni di nuova viabilità esterne al Territorio Urbanizzato

- b)1 - Potenziamnto, ampliamento e nuova previsione di tracciato viario, località Pian di Scò
- b)2 - Previsione di nuovo tracciato viario in località Vaggio
- b)3 - Nuovo raccordo viario in località Botriolo
- b)4 - Nuovo tracciato della SR69
- b)5 - Nuovo tracciato di collegamento tra Piandiscò e Faella

Figura 2:16 – Stralcio cartografico del Piano Strutturale della Tavola "Tav_QP5_Strategie_La conferenza di copianificazione"

La figura 2:16 riporta lo stralcio della tavola "Tav_QP5_Strategie_La conferenza di copianificazione" del Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico di Castelfranco Piandiscò. Tra le previsioni di nuova viabilità, riporta anche l'intervento "b)4 – Nuovo tracciato della S.R. 69".

2.2.3 Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico di San Giovanni Valdarno ⁶

Il Piano Strutturale è stato approvato con Delibera di D.C.C. n.3 del 08.01.2014, e si compone di:

- Il quadro conoscitivo, di lettura della città, articolato nei quattro sistemi di riferimento adottati: ambiente, insediamenti, servizi e infrastrutture; - Gli obiettivi generali e specifici per i singoli sistemi;
- Lo Statuto del territorio con l'identificazione delle invarianti strutturali.;
- La normativa con l'individuazione delle Invarianti e delle Unità Territoriali Organiche Elementari (U.T.O.E.), dei criteri da applicare nella redazione del Regolamento Urbanistico, dei piani di settore e degli strumenti di attuazione;
- Le attività di valutazione con le motivazioni delle scelte effettuate, delle valutazioni da effettuare nel Regolamento Urbanistico e la selezione degli indicatori di riferimento per la valutazione delle politiche di intervento. Tale documento è stato sostanzialmente modificato in quanto integrato di tutti i contenuti dovuti ai sensi della LR 10/2010, al fine di assumere le valenze di Rapporto ambientale, nonché integrato ai sensi della LR 01/2005, al fine di assumere le valenze di Relazione di sintesi (art. 10 D.P.G.R. 4/R/2007). Al documento è allegata la Sintesi non tecnica prevista dall'art. 24 della LR 10/2010.

⁶ Cfr.: <https://www.comunesgv.it/servizi-e-aree-tematiche/piano-strutturale-e-reg-urbanistico/>

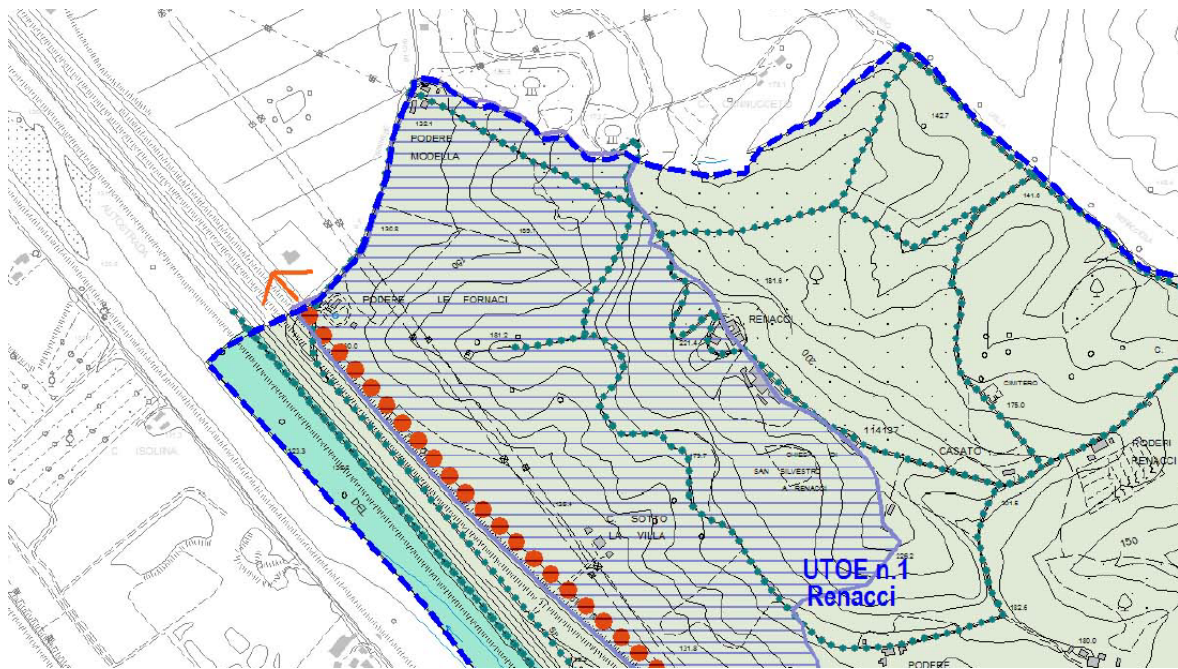


Figura 2:17 – Stralcio cartografico del Piano Strutturale della Tavola 8.3 – Azioni di Piano

Al punto 3.4.1 - Sottosistema mobilità del paragrafo 3.3 – Il sistema infrastrutturale nella descrizione delle "direttrici di fondo valle" della Relazione Generale del Piano Strutturale, si indica:

"anche per questo la SP11, posta in riva destra d'Arno, ha assunto un ruolo primario nella viabilità del Valdarno, ed è attualmente oggetto di una completa riconfigurazione, acquisendo il ruolo "in riva destra" della SRT69: il cui tracciato definitivo prevede di connettere Levane con Incisa, e di collegare i due caselli valdarnesi dell'autostrada A1, ponendosi, con il superamento dei centri abitati di Montevarchi, S. Giovanni V.no, Figline V.no, e Incisa."

Il tracciato interessa il territorio del comune di San Giovanni Valdarno solamente per l'area di innesto nella rotatoria già esistente e come indicato graficamente nel Regolamento Urbanistico nella tavola 01 - Disciplina del suolo.



Figura 2:18 – Stralcio cartografico del Piano Strutturale della Tavola 01 – Disciplina del suolo

2.3 Ricognizione dei vincoli ai sensi del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio

L'estensione dell'area progettuale è interessata dalla perimetrazione di zone sottoposte a vincolo secondo quanto previsto con il Codice dei beni culturali e del paesaggio normato dal Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

La ricognizione delle aree soggette a vincolo paesaggistico ai sensi del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.Lgs. n.42/2004 e s.m.i.), presenti nell'area di studio è stata effettuata attraverso la consultazione delle seguenti fonti ufficiali:

- Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano paesaggistico regionale (PIT-PPR);
- Portale "Sistema Informativo Territoriale Ambientale Paesaggistico" SITAP, raggiungibile all'indirizzo <http://www.sitap.beniculturali.it>;
- Portale "Vincoli in rete", raggiungibile all'indirizzo <http://vincoliinrete.beniculturali.it/vir/vir/vir.html>.

Tra i beni ambientali tutelati, e di conseguenza vincolati dal suddetto decreto, da consultazione della banca dati SITAP del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, integrata dall'analisi dei livelli di pianificazione paesaggistica vigenti, effettuata precedentemente, sono stati individuati come unici elementi direttamente interferiti dall'intervento di progetto:

- Immobili ed aree di notevole interesse pubblico, ai sensi dell'art. 136 e 157 del D. Lgs. 42/2004: all'Art. 136, lett. d) del Codice corrispondenti a *"le bellezze panoramiche e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze"*;
- I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera "c" del D. Lgs. 42/2004, iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- I territori coperti da foreste e da boschi, ancorchè percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera "g" del D. Lgs. 42/2004, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227.

Nel caso di diretta interferenza dell'opera con beni vincolati si impone la necessità del rilascio dell'autorizzazione ai fini paesaggistici da parte della Soprintendenza competente per il pronunciamento di compatibilità. Tale procedura comporta l'obbligo della predisposizione della Relazione Paesaggistica ai sensi del DPCM 12.12.05.

2.3.1 Immobili ed aree di notevole interesse pubblico

ai sensi dell'art. 136 e 157 del D. Lgs. 42/2004: all'Art. 136, lett. d) del Codice corrispondenti a *"le bellezze panoramiche e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze"*.

Codice vincolo Ministeriale 90047 regionale 9048104 provincia di Firenze. "LA FASCIA DI TERRENO FIANCHEGGIANTE L'AUTOSTRADA DEL SOLE SITA NEL TERRITORIO DEI COMUNI DI CALENZANO, BARBERINO DI MUGELLO, SESTO FIORENTINO, CAMPI BISENZIO, RIGNANO, INCISA VAL D'ARNO, BAGNO A RIPOLI, IMPRUNETA, FIGLINE VAL D'ARNO, SCANDICCI, FIRENZE, HA NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO AI SENSI DELLA LEGGE 29 GIUGNO 1939, NUMERO 1497, ED È QUINDI SOTTOPOSTA A TUTTE LE DISPOSIZIONI CONTENUTE NELLA LEGGE STESSA".

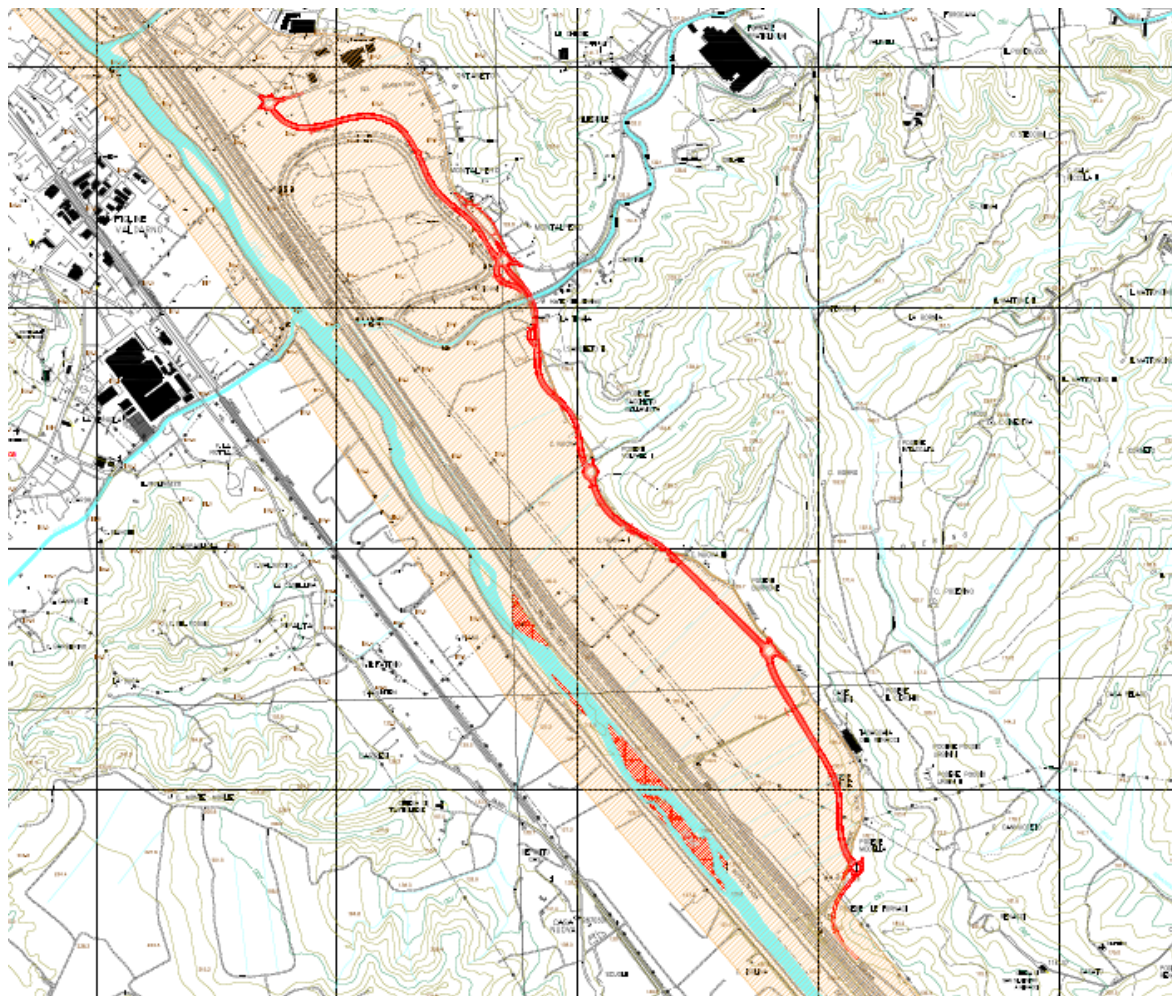


Figura 2:19 - Stralcio cartografico con evidenziato il vincolo di cui all'art. n. 136 del D. Lgs. 42/2004

Nello specifico, trattasi delle Visuali panoramiche godibili dall'autostrada del sole che attraversa la provincia di Firenze identificata con Cod.Reg. 9048104 e Cod.Min. 90047, dichiarata di notevole interesse pubblico con D.M. 23/06/1967 - G.U. n. 182 del 21/07/1967.

Nel suo complesso il vincolo si estende su una superficie di ha 5911,83 ed è delimitato nel modo seguente: 300 metri per ciascun lato dell'autostrada eccetto nei seguenti punti in cui il confine si discosta dal suddetto limite: FIGLINE VALDARNO - in riva destra dell'Arno dalla località Macelli al confine lungo la strada che va da detta località a q. 128 Case Ontaneto, podere Monte al Pero II, La Tinaia, podere Volpaie, Casa Nuova II, Casa Burrone, podere Modello, podere Fornaci.

SEGMENTAZIONE DEL PERIMETRO T - Nel comune di Figline Valdarno, in riva destra dell'Arno dalla Località Macelli al confine lungo la strada che va da detta località a q. 128 Case

Ontaneto, Podere Monte al Pero II, La Tinaia, Podere Volpaie, Casa Nuova II, Casa Burrone, Podere Modello, Podere Fornaci.

Tratto T: il percorso segue il confine comunale tra i comuni di Figline Valdarno e i comuni della provincia di Arezzo di Pian di Scò, Castelfranco di Sopra e San Giovanni Valdarno.

Le motivazione della dichiarazione di notevole interesse pubblico delle zone godibili dall'Autostrada del Sole nella provincia di Firenze sono le seguenti: *"per le varie formazioni orografiche, agrarie e forestali, unite a ricordi storici, alle espressioni architettoniche dei secoli passati che lasciarono nelle costruzioni, sia modeste che monumentali, documenti insostituibili della nostra vita nazionale, forma una serie di quadri naturali di compiuta bellezza, godibili dall'intero percorso dell'Autostrada del Sole che l'attraversa"*.

Il vincolo si pone il fine di tutelare la vista panoramica che si percepisce dal nastro autostradale, i quadri naturali per le caratteristiche di compiuta bellezza della morfologia, dell'assetto agrario e forestale e alle espressioni architettoniche del passato. Pertanto è di fondamentale importanza uno studio sulla visibilità del paesaggio nella condizione attuale e nell'ipotesi di realizzazione dell'opera, per definire il grado di possibile interferenza che potrebbe avere la nuova infrastruttura con le motivazioni della tutela. Non tanto nel rapporto con la percezione dei primi fronti arborei, vegetazionali o architettonici, quanto con gli elementi storicizzati o di valenza che si collocano sullo sfondo.

Nel tratto in oggetto, da Matassino alla rotatoria in comune di San Giovanni Valdarno, inoltre la perimetrazione di vincolo presenta diverse caratteristiche rispetto i territori contermini, in particolare l'area interessata si estende dal sedime dell'autostrada fino al percorso che segue il confine comunale tra i comuni di Figline Valdarno e i comuni della provincia di Arezzo di Pian di Scò, Castelfranco di Sopra e San Giovanni Valdarno, andando quindi a ricomprendere tutta la fascia di fondovalle fra la A1 e la pedemontana.

Di fatto gli interventi di progetto risultano per gran parte ricadenti all'interno del perimetro di vincolo oltreché essere frapposti fra il punto di visuale e i versanti collinari.

Tale situazione impone la necessità di procedere con una analisi della visibilità reale lungo tutto il nastro generante il vincolo, e quindi, con una valutazione della posizione relativa degli interventi rispetto i punti di visuale e i quadri oggetto di tutela, sia dal punto di vista morfologico sia dal punto di vista dell'assetto vegetazionale. L'analisi sarà volta a individuare la presenza di barriere di interdizione visiva di matrice antropica, vegetazionale e morfologica, analizzandone il ruolo in funzione della percezione.

Nel brano territoriale compreso fra il confine con il comune di San Giovanni Valdarno e l'abitato di Figline Valdarno, i tracciati dell'autostrada e della linea ferroviaria sono paralleli tra loro e adiacenti all'alveo dell'Arno in riva destra.

In particolare dall'analisi morfologica, l'impalcato autostradale risulta sempre ad una quota inferiore a quello ferroviario, che quindi si pone come ostacolo alla visuale nella carreggiata nord verso nord-est, e il rilevato mantiene un dislivello pressoché costante, rispetto la quota di campagna in riva destra, di circa 4-5 m. Il massimo dislivello si raggiunge nella zona di intersezione con il Borro Faella con circa 7-8 m.

Il progetto sviluppa dei tracciati stradali conservando perlopiù le quote di campagna nella fascia pedemontana, di stacco tra la piana e il piede del versante. Pertanto tale assetto morfologico non determina la condizione di "ostacolo alla visuale" dei manufatti previsti.

Nel dettaglio viene riportata l'analisi delle visuali dal tracciato autostradale verso il versante (verso nord-est), con senso di percorrenza verso Firenze, comparando una valutazione della potenzialità di interferenza della proposta progettuale per consentire una più agevole lettura, con una valutazione dell'attuale visibilità e degli elementi che ad oggi costituiscono una barriera percettiva.

Come più approfonditamente illustrato nella analisi della visibilità reale, questa mette in evidenza una intervisibilità nulla fra le due infrastrutture (A1 e lotto 5), per gran parte del tracciato, con due elementi di discontinuità. Tale stato è determinato dalla presenza di una fitta vegetazione, filari arborei e sviluppi arbustivi, lungo tutta la scarpata del rilevato autostradale in entrambe le direzioni e in particolare verso la linea ferroviaria.

La mancanza della scarpata, in corrispondenza dei viadotti, che superano il Borro delle Volpaie, apre un cono visuale per l'assenza della barriera vegetazionale, ma contestualmente la presenza dell'impalcato ferroviario a quota maggiore e, in immediata adiacenza, dell'argine della cassa di laminazione, impediscono la visuale della piana retrostante, quindi del tracciato della pedemontana e delle prime pendici del versante. Pertanto anche il sedime di progetto non viene colto.

Una situazione analoga si verifica in corrispondenza del sovrappasso della via Borratino Vallerempoli. Solo in questo caso si può realizzare la percezione dall'autostrada del tratto di progetto, nella zona della rotonda all'incrocio con Via Amendola, ma sviluppandosi la SR 69 alla quota di campagna, la stessa non determina alcun ostacolo percettivo verso la zona contermina a nord-est e i quadri paesaggistici.

Dato lo sviluppo del tracciato del Lotto 5 della SR 69, che ricalca per gran parte l'andamento, se non lo stesso sedime, del percorso di pedemontana, si possono sviluppare ulteriori condizioni sulla intervisibilità, procedendo con una analisi della percezione lungo Via degli Urbini.

Oltre a indagini grafiche, risulta evidente dai sopralluoghi e dalla documentazione fotografica, come da questa non risulta percepibile la A1, per la presenza dei rilevati e delle barriere vegetazionali che svolgono funzione di mitigazione, e intercludono la percezione sia della ferrovia che dell'autostrada.

Anche in questo caso si conferma che la visibilità si verifica solo nel tratto terminale di via Amendola, in corrispondenza dell'incrocio con via Borratino Vallerempoli.

Peraltro anche dalla carreggiata sud, in direzione sud-ovest, la percezione dei quadri d'insieme viene ridotta dalla presenza dall'assetto vegetazionale della scarpata e di quello ripariale.

Di fatto il sedime del nuovo tracciato ha una quota variabile in altezza rispetto il piano di campagna, ma che non supera mai quella della A1. Pertanto date le quote di imposta relative, la prospettiva delle visuali, si può affermare in generale che il tracciato della variante S.R. n.69, pur ricadendo all'interno della fascia di rispetto del vincolo sopracitato, per le caratteristiche morfologiche, non costituisce elemento di interdizione nella percezione del paesaggio.



Figura 2:20 – Cono visuale dal tracciato autostradale con azione di interdizione visiva esercitata dal viadotto ferroviario che impedisce la percezione del territorio di fondovalle

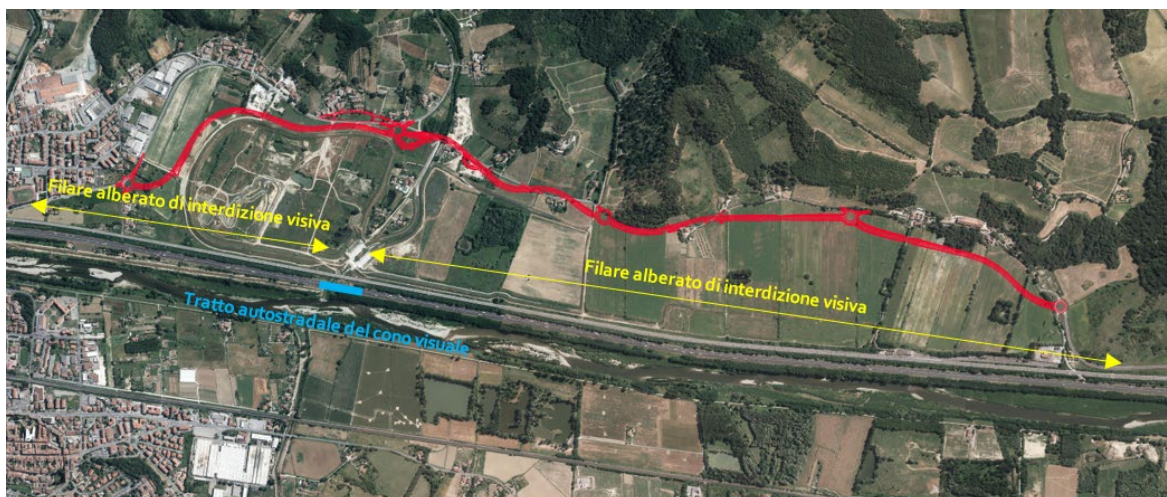


Figura 2:21 –Tratto di percezione dal percorso della A1

Ulteriore considerazione in merito alle caratteristiche del generatore di vincolo, è il rapporto tracciato autostradale-paesaggio che non costruisce una relazione diretta con il contesto urbano o rurale circostante, anzi per i tessuti costituisce una grave frattura. Il rilevato autostradale e le opere contermini si configurano importante barriera visiva nella percezione paesaggistica della piana, a breve e media distanza, ponendosi come elemento che delimita fisicamente in modo netto due porzioni. Diversamente la quota altimetrica consente una buona visuale del paesaggio. Il tracciato della A1 resta un punto di vista privilegiato, carattere che ha generato l'istituzione del vincolo.

Resta da rilevare tuttavia, come la percezione paesaggistica assuma due differenti registri quando deve essere valutata dal tracciato autostradale piuttosto che dal piano di campagna, in quanto la componente velocità, peraltro obbligata sulla sede stradale, distorce molti aspetti del paesaggio, soprattutto quelli di dettaglio, e non consente di definire dei coni visuali di modesta apertura laterali al tracciato.

Data la posizione, la quota altimetrica e la distanza cui sono posizionate le nuove opere rispetto il rilevato autostradale, si definisce una assoluta mancanza di interferenza, o meglio di influenza a tale scala, nella eventuale interferenza nella percezione del paesaggio data dalle opere stesse, in quanto non costituiscono barriera o ostacolo visivo da questo punto di osservazione.

Per quanto riportato nell'elaborato 8B "Disciplina dei beni paesaggistici" del PIT con valenza di Piano Paesaggistico, all'Articolo 2, sono identificati i beni di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art.136 del codice, e all'Articolo 4 ne è definita la disciplina, come si individua nella "Disciplina degli immobili e delle aree di notevole interesse pubblico" art. 136 D.Lgs n. 42/2004 – sezione 4. Tipologia d).

Nello specifico, trattasi delle Visuali panoramiche godibili dall'autostrada del sole che attraversa la provincia di Firenze identificata con Cod. Reg. 9048104 e Cod. Min. 90047, dichiarata di notevole interesse pubblico.

I principali obiettivi di tutela che il PIT-PPR individua per Immobili e aree di notevole interesse pubblico denominate "La fascia di territorio fiancheggiante l'Autostrada del Sole sita nel territorio dei comuni di Calenzano, Barberino di Mugello, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Rignano, Incisa Val d'Arno, Bagno a Ripoli, Impruneta, Figline Val d'Arno, Scandicci, Firenze" (D.M. 23/06/1967 - G.U. n. 182 del 21/07/1967) (codice regionale 9048104) sono "4.a.1 Salvaguardare e valorizzare le visuali panoramiche che si aprono dell'Autostrada del Sole verso le più varie formazioni orografiche, agrarie e forestali e verso il paesaggio silvano arricchito da borghi o emergenze o semplici costruzioni rurali, che rappresentano documenti insostituibili della nostra vita nazionale."

Più nel dettaglio, la Disciplina per il perseguimento dei suddetti obiettivi individua le seguenti prescrizioni:

"2.c.1. Non sono ammessi interventi sulla vegetazione ripariale e sugli ecosistemi fluviali in contrasto con la specifica normativa in materia. Eventuali interventi in tale contesto dovranno porsi l'obiettivo della salvaguardia della vegetazione ripariale, della continuità longitudinale e trasversale degli ecosistemi fluviali valorizzando le tecniche di ingegneria naturalistica, fatti salvi gli interventi per la messa in sicurezza idraulica delle sponde. Detti interventi dovranno garantire la conservazione degli habitat faunistici presenti."

Il progetto si sviluppa parallelamente al fiume Arno, in riva destra, senza mai intersecarne l'alveo. Anche in occasione dell'attraversamento del Torrente Faella, dove si prevede la realizzazione di un nuovo ponte (a monte di quello ad arco esistente), la progettazione rispetta quanto prescritto dalla disciplina in quanto le modalità realizzative dell'attraversamento prevedono che le spalle non vadano ad interessare i corpi arginali. Le eventuali interferenze sulla vegetazione ripariale e sugli ecosistemi fluviali, che potrebbero insorgere durante la realizzazione dell'opera, saranno opportunamente valutate in sede di programmazione della cantierizzazione, andando ad adottare tutti gli accorgimenti utili, compresi monitoraggi ambientali, a scongiurarne l'avvenimento.

"2.c.2. Eventuali azioni di manutenzione ed ampliamento dell'asse stradale sono vincolati alla realizzazione di opportuni interventi di mitigazione degli effetti negativi sulla continuità ecologica."

Il tracciato di progetto si sviluppa seguendo l'attuale pedemontana, di cui ricalca alcuni tratti, mentre in altri si discosta per mantenere le pertinenzialità di impianto di alcuni insediamenti a carattere rurale e produttivo, che conservano un valore storico architettonico. La scelta del tracciato garantisce il minor impatto, riducendo il consumo di suolo e collocandosi ai piedi dei

rilevati. Lungo tutto il tracciato sono previste opere di mitigazione ambientale. Nel dettaglio, si rimanda agli elaborati specifici, limitandoci di seguito, a riportare alcuni esempi delle soluzioni adottate per la continuità ecologica.

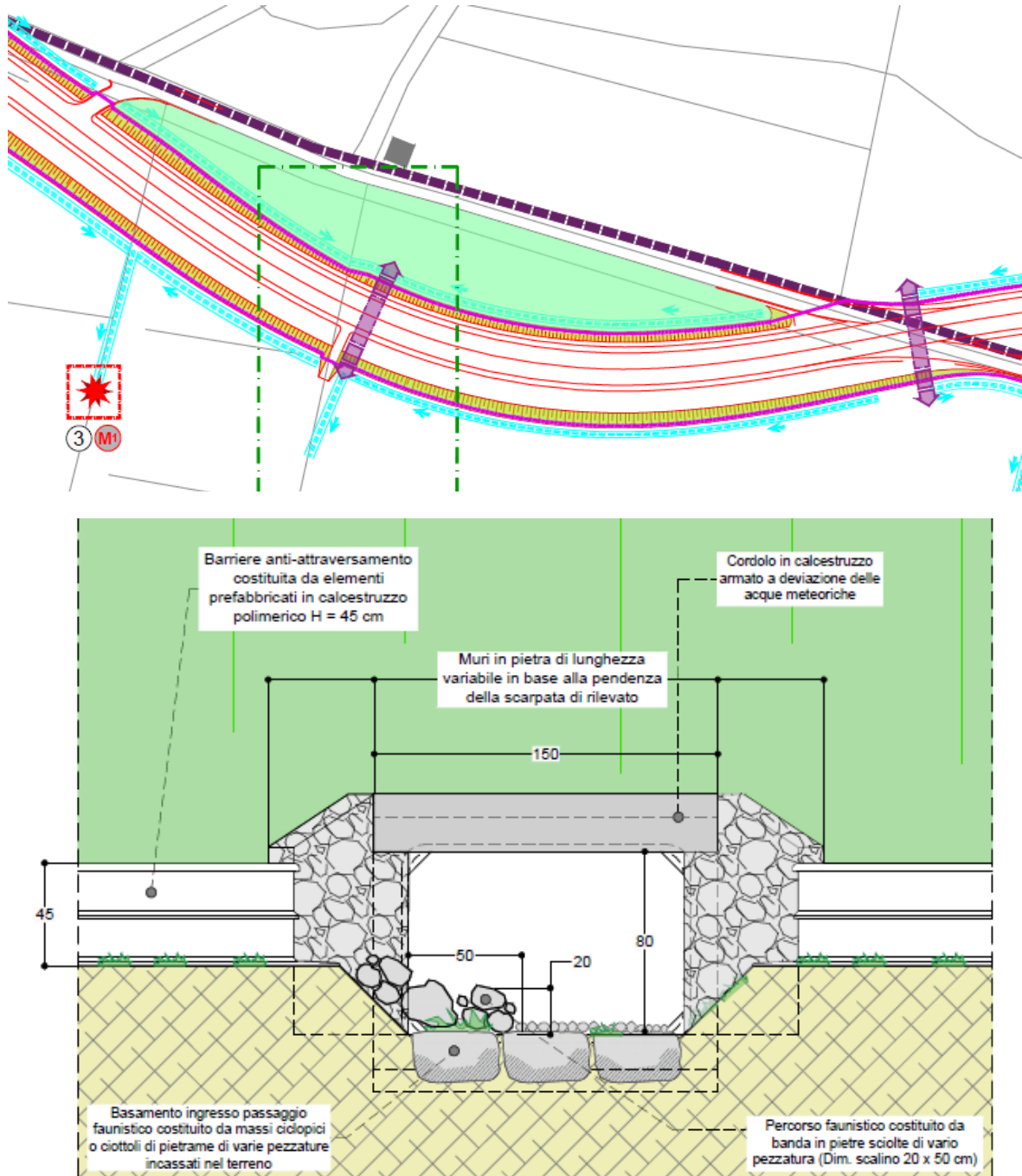
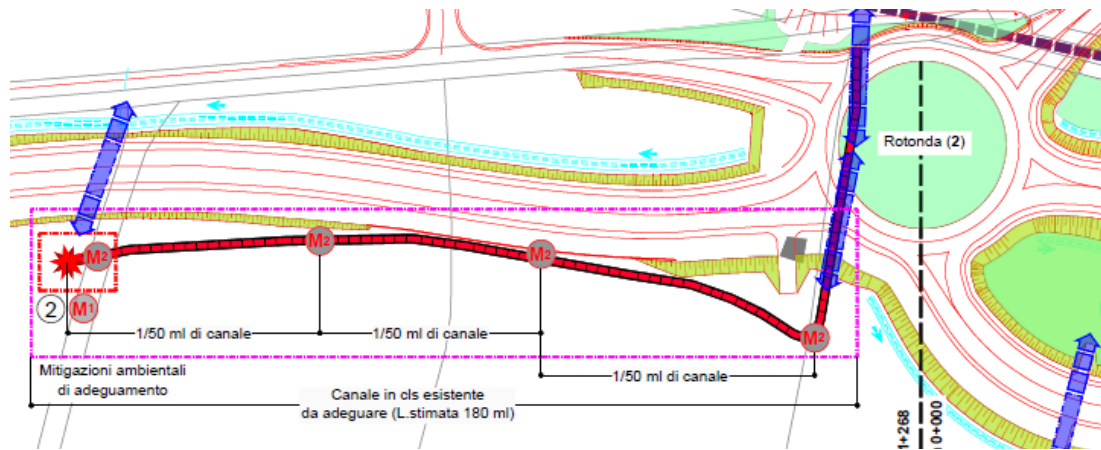


Figura 2:22 – Estratto tavola "D-C-15-07-o_Planimetria e dettaglio mitigazioni ambientali - Fauna - Tratto 2_1". Localizzazione di intervento di mitigazione ambientale (passaggio faunistico) nel tratto 2, tra il Torrente Faella e la rotatoria 3 "Volpaie", e dettaglio dell'imbocco del passaggio faunistico.



Ubicazione pozzetto in cemento armato



Interno di un pozzetto di grandi dimensioni, presente presso il piede esterno dell'argine della cassa di espansione, in cui trovano la morte decine di individui dopo essere caduti all'interno (**Pozzetti rilevati n.4**)



Particolare Mitigazione (**M1**) - Predisposizione all'interno del pozzetto di uno scivolo in ciottoli di pietra atto a favorire l'uscita dal tombino, di anfibio o animali di altra specie. (Pendenza max 45%)



Canale in cemento armato



Canale in cls, presente lungo il piede esterno dell'argine della cassa di espansione, privo di elementi di salvaguardia faunistica. (**Lunghezza stimata da adeguare 180 m**)



Particolare Mitigazione (**M2**) - Predisposizione all'esterno del canale di scivoli in cls atti a favorire l'uscita, di anfibio o animali di altra specie (1/50 ml di canale).

Figura 2:23 – Estratto tavola "D-C-15-06-o_Planimetria e dettaglio mitigazioni ambientali - Fauna - Tratto 1": Localizzazione di intervento di mitigazione ambientale di adeguamento di infrastruttura esistente in prossimità della rotondina 2 "Montalpero" e fotosimulazioni degli interventi.

2.c.3. *Non sono ammessi interventi che compromettano l'efficienza dell'infrastruttura ecologica costituita da elementi vegetali lineari (siepi, siepi alberate, vegetazione ripariale) e puntuali (piccoli nuclei forestali, grandi alberi camporili, piccoli laghetti e pozze).*

La tavola "D-C-15-05-0_Rilievo specie vegetali alloctone ed autoctone" è stata realizzata a seguito di dettagliato sopralluogo delle aree interessate dal nuovo tracciato stradale, e mostra come l'opera interferisca in maniera marginale con i sistemi boschivi presenti, sia a macchia rada che compatta, tuttavia sono previsti diversi interventi di mitigazione ambientale, per i quali si rimanda al capitolo 5. La condizione risulta soddisfatta.

(...)

3.c.1. *Gli interventi incidenti sull'assetto idrogeologico che comportano trasformazioni della maglia agraria e dei suoli agricoli sono ammessi a condizione che:*

- *sia tutelata l'efficienza dell'infrastrutturazione ecologica, ove presente, costituita da elementi vegetali lineari (siepi, siepi alberate, vegetazione ripariale) e puntuali (piccoli nuclei forestali, grandi alberi camporili, piccoli laghetti e pozze);*
- *siano evitati i rimodellamenti orografici che possono provocare il danneggiamento delle opere di sistemazione e regimazione dei suoli.*

Come per il punto precedente, la condizione risulta soddisfatta.

(...)

3.c.5. *Gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia sono ammessi a condizione che:*

- *siano mantenuti i coni e i bersagli visivi (fondali, panorami e skylines);*
- *siano mitigati gli effetti di frattura sul paesaggio indotti dagli interventi infrastrutturali;*
- *siano armonici per forma, dimensioni, orientamento, con le caratteristiche morfologiche proprie del contesto territoriale.*

La condizione risulta soddisfatta.

(...)

4.c.1. *Gli interventi di trasformazione sono ammessi a condizione che:*

- *non interferiscano negativamente con le visuali panoramiche, limitandole o occultandole e sovrapponendosi in modo incongruo con gli elementi significativi del paesaggio.*

Quanto realizzato e soddisfatto dal progetto, per la tipologia e dimensioni, che mantiene il tracciato ad altezze che non determinano interferenza visiva;

- *recuperino e riqualifichino le qualità percettive delle visuali verso i contesti di valore paesaggistico.*

Non pertinente con l'oggetto di progetto;

- *riqualifichino le aree di pertinenza delle strutture commerciali e industriali che fiancheggiano l'infrastruttura autostradale.*

Non pertinente con l'oggetto di progetto;

- *gli interventi volti a migliorare la fruibilità e la salubrità di locali interrati o seminterrati siano realizzati evitando sbancamenti di terreno tali da alterare la tipologia dell'edificio, la corografia dei luoghi e l'aumento dei piani visibili dell'edificio, pur in assenza di un innalzamento della quota assoluta.*

Non pertinente con l'oggetto di progetto;

- *i cartelloni, i totem e le altre strutture di varia tipologia a carattere pubblicitario non interferiscano negativamente con le visuali principali e/o panoramiche e non siano collocati in prossimità dei beni architettonici tutelati.*

Non pertinente con l'oggetto di progetto;

- *la cartellonistica e i corredi agli impianti stradali siano compatibili (per dimensione, tipologia e materiali) coi caratteri dei luoghi, garantendo il mantenimento e il miglioramento delle visuali principali e/o panoramiche.*

Soddisfatto dal progetto

- *i sistemi e i metodi di illuminazione pubblica e privata prospicienti la pubblica via e gli spazi pubblici in generale garantiscano la qualità e la compatibilità con il contesto.*

Soddisfatto dal progetto

4.c.2. Gli interventi che prevedono la realizzazione di nuove addizioni edilizie e/o espansione edilizie sono ammessi a condizione che:

Non pertinente con l'oggetto di progetto.

4.c.3. Non sono consentiti interventi che: ...

Non pertinente con l'oggetto di progetto.

4.c.4. Non è ammessa la realizzazione di nuovi depositi a cielo aperto, compreso l'ampliamento di quelli esistenti, che interferiscano negativamente con le visuali panoramiche ad eccezione di quelli riconducibili ad attività di cantiere.

Soddisfatto dal progetto

4.c.5. L'inserimento di manufatti non dovrà interferire negativamente o limitare le visuali panoramiche. Le strutture per la cartellonistica e la segnaletica non indispensabili per la sicurezza stradale dovranno armonizzarsi per posizione, dimensione e materiali con il contesto paesaggistico e mantenere l'integrità percettiva delle visuali panoramiche che si aprono verso le aree a maggiore intervisibilità e le emergenze di valore storico-architettonico.

Soddisfatto dal progetto

4.c.6. Le barriere antirumore di nuova previsione devono essere realizzate con soluzioni tecnologiche innovative, che consentano di minimizzare l'interferenza visiva con il valore estetico-percettivo del vincolo, garantendo altresì l'ottimizzazione delle prestazioni antirumore, con priorità per l'impiego di materiali trasparenti.

Soddisfatto dal progetto

4.c.7. I progetti relativi agli interventi infrastrutturali e alle opere connesse devono garantire soluzioni tecnologiche che assicurino la migliore integrazione paesaggistica rispetto agli assetti morfologici dei luoghi e alla trama consolidata della rete viaria esistente, minimizzando l'interferenza visiva con il valore estetico-percettivo del vincolo, anche attraverso l'utilizzo di soluzioni tecnologiche e di materiali innovativi in grado di favorire la maggiore armonizzazione delle opere con il contesto.

Quanto realizzato è soddisfatto dal progetto per le tipologie di strutture individuate e dei materiali definiti, che concorrono a mitigare l'impatto attraverso la cromia (scarpate inerbite).

Dalla verifica di coerenza soprariportata, commentata per ogni punto, emerge che, per le tipologie di intervento previste dal progetto risulta una sostanziale e completa conformità alle prescrizioni

previste dagli obiettivi per la tutela e la valorizzazione - disciplina d'uso (art. 143 c.1 lett b, art. 138 c. 1) previste nel P.I.T.

2.3.2 I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua

ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera "c" del D. Lgs. 42/2004, iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna.

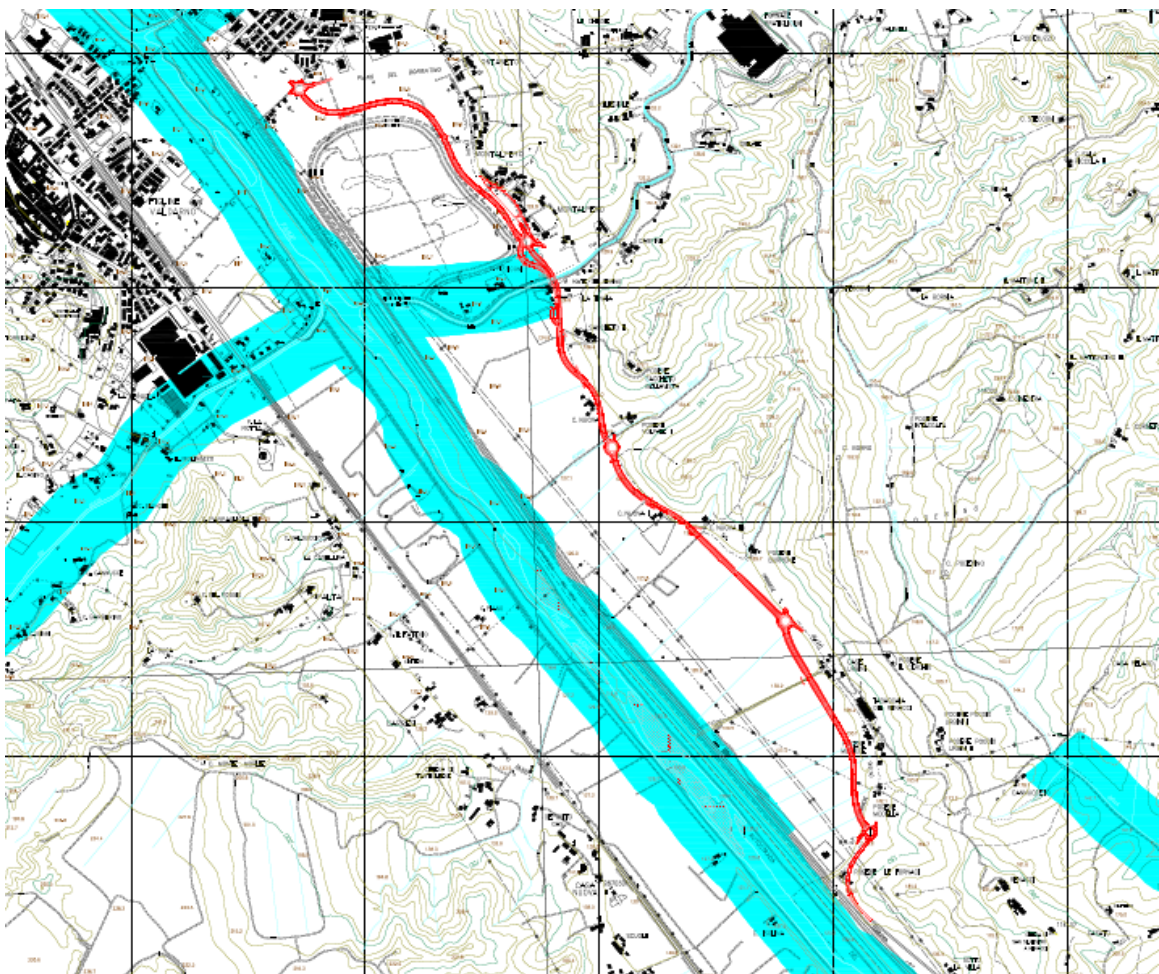


Figura 2:24 – Stralcio cartografico con evidenziato il vincolo di cui alla lettera "c" (fascia di rispetto dei corsi d'acqua) dell'art. n. 142 del D. Lgs. 42/2004.

Il tracciato della S.R.T. n.69 si sviluppa parallelo all'andamento del fiume Arno, lungo la riva destra. In questo tratto la perimetrazione di vincolo ha un andamento sinuoso secondo le sponde del Fiume, pertanto la sovrapposizione con il sedime di progetto è di tipo puntuale.

Il maggior tratto del lotto 5 della SR 69 non ricade in area sottoposto a vincolo paesaggistico di cui alla lettera "c" dell'art. n. 142. Solo una modestissima porzione del tracciato localizzato in prossimità della rotonda in loc. Montalpero, attraversa la fascia di tutela del Torrente Faella, e si sviluppa parallelo alla viabilità attuale rimanendo interno al perimetro di vincolo.

Per quanto riportato nell'elaborato 8B "Disciplina dei beni paesaggistici" del PIT con valenza di Piano Paesaggistico, all'Articolo 8, sono enunciati gli Obiettivi della pianificazione territoriale e degli interventi, e quelli del progetto non interferiscono con le finalità indicate. Sostanzialmente le visuali panoramiche di riferimento verso il paesaggio fluviale non sono assolutamente interessate dalla realizzazione dell'opera, in quanto il rilevato dell'autostrada del Sole e della ferrovia costituiscono già attualmente una barriera fisica, impermeabile e forte nella realizzazione degli obiettivi e dei contenuti dell'elaborato.

Quanto previsto non compromette i rapporti figurativi consolidati dei paesaggi fluviali, la qualità delle acque e degli ecosistemi, non intervengono sulla vegetazione ripariale, ne' sulla qualità ecosistemica dell'ambiente fluviale con particolare riferimento ai corridoi ecologici indicati come "diretrici di connessione fluviali da riqualificare" nelle elaborazioni del Piano Paesaggistico, non incide sulla fruizione sostenibile del fiume e delle fasce fluviali.

Il progetto, nello specifico, rispetta le Prescrizioni della disciplina dei beni paesaggistici riportate all'elaborato 8B al punto 8.3. Di seguito vengono esaminate nel dettaglio le relazioni ed eventuali interferenze con il regime di vincolo e gli interventi generali di messa in sicurezza del nuovo tracciato.

La realizzazione del ponte sul torrente Faella, è necessario per la sicurezza dell'infrastruttura e non diversamente localizzabile, è compatibile con le esigenze di funzionalità idraulica, mantiene i caratteri e i valori paesaggistici, anche con riferimento a quelli riconosciuti dal Piano Paesaggistico. Il progetto non prevede alcuna porzione di tracciato stradale nelle aree interessate dalla fascia di rispetto del fiume Arno.

Nel dettaglio si riporta l'articolato dell'"Art. 8 - I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal R.D. 11 dicembre 1933, n.1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna. (art.142. c.1, lett. c, Codice)"

8.1. Obiettivi - Gli strumenti della pianificazione territoriale, gli atti di governo del territorio, i piani di settore e gli interventi, fatti salvi quelli necessari alla messa in sicurezza idraulica, devono perseguire i seguenti obiettivi:

a - tutelare la permanenza e la riconoscibilità dei caratteri naturalistici, storico-identitari ed estetico-percettivi delle sponde e delle relative fasce di tutela salvaguardando la varietà e la tipicità dei paesaggi fluviali, le visuali panoramiche che si aprono dalle sponde ed in particolare dai ponti quali luoghi privilegiati per l'ampia percezione che offrono verso il paesaggio fluviale;

b - evitare i processi di artificializzazione degli alvei e delle fasce fluviali e garantire che gli interventi di trasformazione non compromettano i rapporti figurativi consolidati dei paesaggi fluviali, la qualità delle acque e degli ecosistemi;

c - limitare i processi di antropizzazione e favorire il ripristino della morfologia naturale dei corsi d'acqua e delle relative sponde, con particolare riferimento alla vegetazione ripariale;

d - migliorare la qualità ecosistemica dell'ambiente fluviale con particolare riferimento ai corridoi ecologici indicati come "direttrici di connessione fluviali da riqualificare" nelle elaborazioni del Piano Paesaggistico;

e - riqualificare e recuperare i paesaggi fluviali degradati;

f - promuovere forme di fruizione sostenibile del fiume e delle fasce fluviali.

8.2. Direttive - Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti di governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per la propria competenza, fatti salvi gli interventi necessari alla sicurezza idraulica, provvedono a:

a - individuare i corsi d'acqua caratterizzati dalla presenza di rilevanti valori ecosistemici e paesaggistici, con particolare riferimento alla presenza di habitat fluviali di interesse comunitario e/o regionale;

b - riconoscere il sistema storico delle opere idrauliche di valore testimoniale e dei manufatti edilizi connessi con la presenza del corso d'acqua, promuovendone altresì il mantenimento, la conservazione e la valorizzazione;

c - riconoscere i principali punti di vista e le visuali percepibili anche dagli attraversamenti, connotati da un elevato valore estetico-percettivo;

d - individuare i tratti fluviali che presentano potenziale di navigabilità e le sponde accessibili al pubblico con i relativi punti di vista e percorsi pedonali e ciclabili;

definire strategie, misure e regole/discipline volte a:

e - tutelare e riqualificare i caratteri morfologici e figurativi dei fiumi e torrenti anche in relazione alle loro aree di pertinenza;

f - garantire che gli interventi volti a mantenere e ripristinare la funzionalità del reticolo idraulico, con particolare riferimento al fondovalle e alle aree di pianura, rispettino i caratteri ecosistemici, identitari e percettivi propri del contesto fluviale;

g - tutelare e valorizzare i caratteri geomorfologici tipici dei corsi d'acqua quali ad esempio cascate, forre, orridi, meandri, golene, terrazzi alluvionali;

h - tutelare le formazioni vegetali autoctone (ripariali e planiziali) e individuare le fasce ripariali da sottoporre a progetti di riqualificazione, con particolare riferimento ai corridoi ecologici da riqualificare come individuati dagli elaborati del Piano Paesaggistico;

i - promuovere, anche attraverso sistemi perequativi, la delocalizzazione, all'esterno delle fasce di pertinenza fluviale, degli insediamenti produttivi non compatibili con la tutela paesaggistica, idraulica ed ecosistemica degli ambiti fluviali, anche sulla base delle criticità individuate dal Piano Paesaggistico;

l - contenere nuovi carichi insediativi entro i limiti del territorio urbanizzato e garantire che gli interventi di trasformazione urbanistico ed edilizia non compromettano il contesto paesaggistico e le visuali connotate da un elevato valore estetico-percettivo;

m - favorire la creazione di punti di sosta, itinerari, percorsi di mobilità dolce, e incentivare iniziative volte al recupero di manufatti e opere di valore storicoculturale, comprese le opere idrauliche storicamente legate al corso d'acqua (mulini, chiuse, ponti, briglie, vasche), al fine di valorizzare e ricostituire le relazioni tra comunità e fiume;

n - realizzare una gestione sostenibile delle periodiche attività di taglio della vegetazione ripariale, evitando alterazioni significative degli ecosistemi fluviali e della continuità e qualità delle fasce ripariali;

o - promuovere interventi che assicurino l'incremento delle superfici permeabili e degli spazi aperti incentivandone la fruizione collettiva anche attraverso interventi finalizzati alla rimozione di elementi artificiali che compromettono le visuali connotate da un elevato valore estetico-percettivo.

Nel dettaglio di quanto articolato, le Prescrizioni vengono osservate nei criteri progettuali delle componenti, che ricadono nelle aree soggette alla disciplina di vincolo, in quanto, come riportato nell'articolo 8:

a- il progetto, formulato nel rispetto dei requisiti tecnici derivanti da obblighi di legge relativi alla sicurezza idraulica, prevede degli interventi ammissibili di trasformazione dello stato dei luoghi, che:

1 - non compromettono la vegetazione ripariale, i caratteri ecosistemici caratterizzanti il paesaggio fluviale e i loro livelli di continuità ecologica, in quanto non incidono sugli argini interni e sull'alveo trattandosi di un ponte;

2 - non impediscono l'accessibilità al corso d'acqua, la sua manutenzione e la possibilità di fruire delle fasce fluviali, in quanto non c'è continuità territoriale con l'alveo;

3 - non impediscono la possibilità di divagazione dell'alveo, al fine di consentire il perseguimento di condizioni di equilibrio dinamico e di configurazioni morfologiche meno vincolate e più stabili, in quanto la progettazione del ponte rispetta il franco idraulico;

4 - non compromettono la permanenza e la riconoscibilità dei caratteri e dei valori paesaggistici e storico- identitari dei luoghi, anche con riferimento a quelli riconosciuti dal Piano Paesaggistico, in quanto affianca un ponte esistente della viabilità attuale.

b – non sono previste delle trasformazioni sul sistema idrografico, conseguenti alla realizzazione di interventi per la mitigazione del rischio idraulico, necessari per la sicurezza degli insediamenti e delle infrastrutture e non diversamente localizzabili, che garantiscano, compatibilmente con le esigenze di funzionalità idraulica, il mantenimento dei caratteri e dei valori paesaggistici, anche con riferimento a quelli riconosciuti dal Piano Paesaggistico, in quanto non necessari rispetto a quanto già esistente.

c – non sono previsti interventi di trasformazione, compresi gli adeguamenti e gli ampliamenti di edifici o infrastrutture esistenti, ove consentiti, e fatti salvi gli interventi necessari alla sicurezza idraulica, che sarebbero ammessi a condizione che:

1 - mantengano la relazione funzionale e quindi le dinamiche naturali tra il corpo idrico e il territorio di pertinenza fluviale;

2 - siano coerenti con le caratteristiche morfologiche proprie del contesto e garantiscano l'integrazione paesaggistica, il mantenimento dei caratteri e dei valori paesaggistici, anche con riferimento a quelli riconosciuti dal Piano Paesaggistico;

3 - non compromettano le visuali connotate da elevato valore estetico percettivo;

4 - non modifichino i caratteri identitari tipologici e architettonici del patrimonio insediativo di valore storico ed identitario;

5 - non occludano i varchi e le visuali panoramiche, da e verso il corso d'acqua, che si aprono lungo le rive e dai tracciati accessibili al pubblico e non concorrano alla formazione di fronti urbani continui.

d - le opere e gli interventi relativi alle infrastrutture viarie, ferroviarie ed a rete (pubbliche e di interesse pubblico), anche finalizzate all'attraversamento del corpo idrico, sono ammesse a condizione che il tracciato dell'infrastruttura non comprometta i caratteri morfologici, idrodinamici ed ecosistemici del corpo idrico e garantiscano l'integrazione paesaggistica, il mantenimento dei valori identificati dal Piano Paesaggistico e il minor impatto visivo possibile. Il progetto rispetta appieno tale prescrizione, in quanto il tracciato dell'infrastruttura nell'attraversamento non comprometta i caratteri morfologici, idrodinamici ed ecosistemici del corpo idrico e garantisce il minor impatto visivo possibile.

e – non sono previste nuove aree destinate a parcheggio fuori dalle aree urbanizzate che sarebbero ammissibili a condizione che gli interventi non comportino aumento dell'impermeabilizzazione del suolo e siano realizzati con tecniche e materiali ecocompatibili evitando l'utilizzo di nuove strutture in muratura.

f – non è prevista dal progetto la realizzazione di nuove strutture a carattere temporaneo e rimovibili, ivi incluse quelle connesse alle attività turistico-ricreative e agricole, che sarebbe ammissibile a condizione che gli interventi non alterino negativamente la qualità percettiva, dei luoghi, l'accessibilità e la fruibilità delle rive, e prevedano altresì il ricorso a tecniche e materiali ecocompatibili, garantendo il ripristino dei luoghi e la riciclabilità o il recupero delle componenti utilizzate.

g – il progetto non prevede alcun manufatto o opera fra quelli elencati al presente punto, quali: - edifici di carattere permanente ad eccezione degli annessi rurali; - depositi a cielo aperto di qualunque natura che non adottino soluzioni atte a minimizzare l'impatto visivo o che non siano riconducibili ad attività di cantiere; - discariche e impianti di incenerimento dei rifiuti autorizzati come impianti di smaltimento (All.B parte IV del D.Lgs. 152/06). Sono ammessi alle condizioni di cui alla precedente lett c) punti 2, 3, 4 e 5: - gli impianti per la depurazione delle acque reflue;^[1]_[SEP] - impianti per la produzione di energia.

h - Non è previsto l'inserimento di manufatti (ivi incluse le strutture per la cartellonistica e la segnaletica non indispensabili per la sicurezza stradale) che possano interferire negativamente o limitare le visuali panoramiche. E' presunta solo l'installazione di segnaletica stradale in ottemperanza a quanto previsto dal codice.

Pertanto nonostante siano marginali le porzioni interessate dal vincolo in oggetto, l'intervento rientra appieno in quanto previsto al punto d), e non è in contrasto con altre prescrizioni.

Un approfondimento di indagine sullo stato dei luoghi rileva come, oltre a non essere presente alcun punto di contatto fra l'alveo e il progetto, trattandosi di un ponte, si frappone una ulteriore barriera visiva costituita dall'assetto vegetazionale sulle sponde del torrente, che non consente la percezione completa dell'alveo nemmeno dal tracciato attuale.

2.3.3 I territori coperti da foreste e da boschi

ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera " g " del D. Lgs. 42/2004, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227.

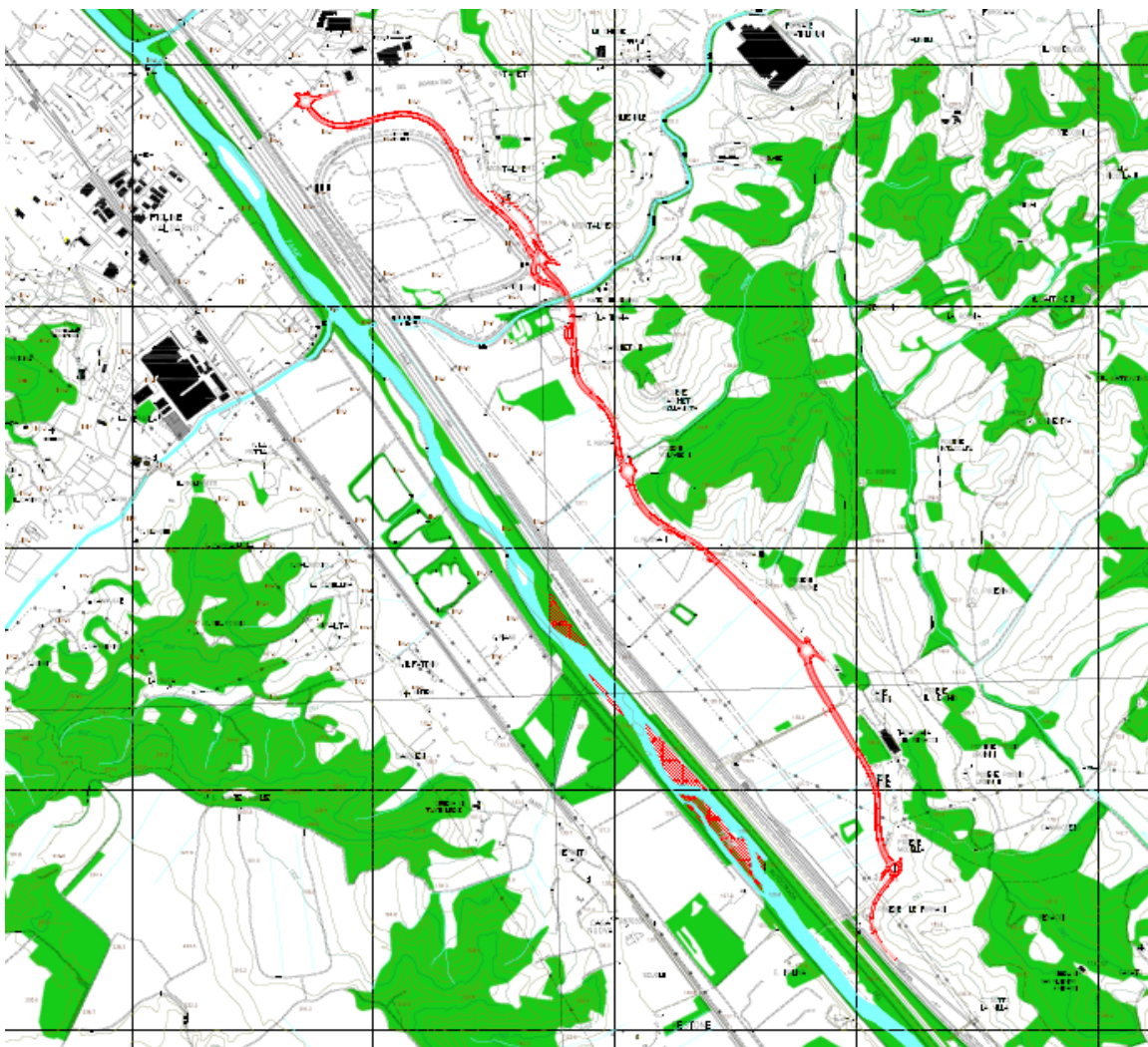


Figura 2:25 – Stralcio cartografico con evidenziato il vincolo di cui alla lettera "g" (territori coperti da foreste e boschi) dell'art. n. 142 del D. Lgs. 42/2004.

L'area di progetto non interferisce con aree soggette a tale vincolo. Delle modestissime interferenze si trovano, limitatamente all'attraversamento del torrente Faella, non diversamente localizzabile. Mentre il tracciato si sviluppa in adiacenza, senza sovrapposizioni al perimetro di vincolo, così come l'attuale viabilità, in loc. C. Nuova e in loc. Podere Muricce.

Nel dettaglio si riporta l'articolato dell' "Articolo 12 I territori coperti da foreste e da boschi, ancorchè percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227. (art.142. c.1, lett. g, Codice)"

12.1. Obiettivi - *Gli strumenti della pianificazione territoriale, gli atti di governo del territorio, i piani di settore e gli interventi devono perseguire i seguenti obiettivi:*

a - migliorare l'efficacia dei sistemi forestali ai fini della tutela degli equilibri idrogeologici del territorio e della protezione dei rischi derivanti da valanghe e caduta massi;

b - tutelare la permanenza e la riconoscibilità dei caratteri e dei valori paesaggistici e storico-identitari dei territori coperti da boschi salvaguardando la varietà e la tipicità degli ambienti forestali;

c - tutelare e conservare gli elementi forestali periurbani e planiziali per le loro funzioni di continuità paesaggistica tra questi e le matrici forestali collinari e montane;

d - salvaguardare la varietà e la qualità degli ecosistemi forestali, con particolare riferimento alle specie e agli habitat forestali di interesse comunitario e regionale e ai nodi primari e secondari della rete ecologica forestale riconosciuti tali dalle elaborazioni del Piano Paesaggistico;

e - garantire che gli interventi di trasformazione non alterino i rapporti figurativi consolidati dei paesaggi forestali e non ne compromettano i valori ecosistemici, storico -culturali ed estetico-percettivi;

f - recuperare i paesaggi agrari e pastorali di interesse storico, soggetti a ricolonizzazione forestale;

g - contrastare la perdita delle aree agricole ad alto valore naturale e preservare le radure identificabili come prati-pascoli, ancorchè arborati, mediante la salvaguardia delle tradizionali attività agro-silvo-pastorali;

h - promuovere la valorizzazione e la fruizione delle risorse del patrimonio storicoartistico, ambientale e paesaggistico rappresentato dal bosco, con particolare riferimento alle zone montane e a quelle a rischio di abbandono;

i - valorizzare le produzioni locali legate alla presenza del bosco e promuoverne forme di fruizione sostenibile, anche al fine di ricostituire le relazioni tra il bosco e le comunità.

12.2. Direttive - Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti di governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per la propria competenza, provvedono a:

a - Riconoscere, anche sulla base delle elaborazioni del Piano Paesaggistico:

1 - le aree di prevalente interesse naturalistico, con particolare riferimento ai nodi primari e secondari forestali della Rete Ecologica Regionale di cui all'Abaco regionale della Invariante "I caratteri ecosistemici dei paesaggi "del Piano Paesaggistico e alle aree interne ai sistemi di Aree protette e Natura 2000;

2 - le formazioni boschive che "caratterizzano figurativamente" il territorio quali: - boschi di latifoglie mesofile a prevalenza di faggio e/o abetine;^{ISEP} boschi di latifoglie a prevalenza di specie quercine;^{ISEP} castagneti da frutto; - boschi di altofusto di castagno; - pinete costiere;^{ISEP} boschi planiziani e ripariali;^{ISEP} leccete e sugherete; - macchie e garighe costiere; - elementi forestali isolati e paesaggisticamente emergenti e caratterizzanti;

3 - i paesaggi rurali e forestali storici (come riconosciuti dalle elaborazioni del Piano Paesaggistico e dalla legislazione nazionale e regionale vigente in materia).

b - Definire strategie, misure e regole /discipline volte a:

1 - promuovere la gestione forestale sostenibile finalizzata alla tutela degli ecosistemi forestali di valore paesaggistico e naturalistico nonché della loro funzione di presidio idrogeologico e delle emergenze vegetazionali;

2 - promuovere tecniche selvicolturali volte a contenere e/o contrastare la diffusione di specie aliene invasive soprattutto nelle zone di elevato valore paesaggistico e naturalistico;

3 - evitare che gli interventi di trasformazione e artificializzazione delle aree e delle formazioni boschive, di cui al presente comma lettera a, riducano i livelli e qualità e naturalità degli ecosistemi e alterino i rapporti figurativi consolidati dei paesaggi forestali e ne compromettano i valori, storico-culturali ed estetico percettivi;

4 - favorire il recupero delle attività agro-silvo-pastorali, al fine della conservazione dei caratteri storico- identitari e dei valori paesaggistici da esso espressi;

5 - tutelare i caratteri tipologici e morfologici degli insediamenti, degli edifici e dei manufatti di valore storico e architettonico, con particolare riferimento alle testimonianze della cultura agro -silvo-pastorale favorendone il recupero e il riuso compatibile con i valori del contesto paesaggistico;

6 - potenziare e valorizzare le attività economiche tradizionali nel campo della selvicoltura, e delle attività connesse, in particolar modo nelle zone montane e nelle aree economicamente svantaggiate;

7 - incentivare, laddove possibile anche mediante idonee misure contrattuali, il mantenimento e/o recupero: - dei castagneti da frutto; - dei boschi di alto fusto di castagno; - delle pinete costiere; - delle sugherete; - delle sistemazioni idraulico-agrarie e forestali quali ciglionamenti, lunette, terrazzamenti, acquidocci, scoline, fossi;

8 - promuovere il recupero e la manutenzione della sentieristica, garantendone, ove possibile, l'accessibilità e la fruizione pubblica;

9 - *perseguire la tutela, il miglioramento e la valorizzazione paesaggistica e naturalistica, delle proprietà pubbliche forestali, con particolare riferimento al patrimonio agricolo forestale regionale e alle proprietà comunali.*

Nel dettaglio di quanto articolato, le Prescrizioni vengono osservate nei criteri progettuali delle componenti, che ricadono nelle aree soggette alla disciplina di vincolo, in quanto, come riportato nell'articolo 12:

a - Gli interventi di trasformazione, compresi quelli urbanistici ed edilizi, ove consentiti, sono ammessi a condizione che:

1 - non comportino l'alterazione significativa permanente, in termini qualitativi e quantitativi, dei valori ecosistemici e paesaggistici (con particolare riferimento alle aree di prevalente interesse naturalistico e delle formazioni boschive che "caratterizzano figurativamente" il territorio), e culturali e del rapporto storico e percettivo tra ecosistemi forestali, agroecosistemi e insediamenti storici. Sono comunque fatti salvi i manufatti funzionali alla manutenzione e coltivazione del patrimonio boschivo o alle attività antincendio, nonché gli interventi di recupero degli edifici esistenti e le strutture rimovibili funzionali alla fruizione pubblica dei boschi;

2 - non modifichino i caratteri tipologici-architettonici del patrimonio insediativo di valore storico ed identitario, mantenendo la gerarchia tra gli edifici (quali ville, fattorie, cascine, fienili, stalle);

3 - garantiscano il mantenimento, il recupero e il ripristino dei valori paesaggistici dei luoghi, anche tramite l'utilizzo di soluzioni formali, finiture esterne e cromie compatibili con i caratteri del contesto paesaggistico.

b - Non sono ammessi:

1 - nuove previsioni edificatorie che comportino consumo di suolo all'interno delle formazioni boschive costiere che "caratterizzano figurativamente" il territorio, e in quelle planiziarie, così come riconosciuti dal Piano Paesaggistico nella "Carta dei boschi planiziarie e costiere" di cui all'Abaco regionale della Invariante "I caratteri ecosistemici dei paesaggi", ad eccezione delle infrastrutture per la mobilità non diversamente localizzabili e di strutture a carattere temporaneo e rimovibile;

2 - l'inserimento di manufatti (ivi incluse le strutture per la cartellonistica e la segnaletica non indispensabili per la sicurezza stradale) che possano interferire o limitare negativamente le visuali panoramiche.

L'intervento della nuova viabilità è ammissibile secondo quanto riportato al punto b-1, in quanto infrastruttura per la mobilità non diversamente localizzabile, questo in relazione al modesto valore della formazione arborea ripariale, coinvolta nella scelta progettuale.

Date le caratteristiche dell'opera in questo tratto, trattandosi cioè di un ponte in rilevato non c'è alcuna interferenza con gli argini, con l'alveo, ne' con vegetazione ripariale, che allo stato attuale presenta uno sviluppo contenuto facilmente superabile.

La definizione delle aree boscate è stata predisposta riconducendo le diverse formazioni vegetazionali rilevate alla sussistenza (o meno) delle caratteristiche definite dalla Legge Forestale Toscana n. 39/2000 e smi per le aree boscate (art. 3, cc. 1, 2 e 3 LRT 39/2000; art. 3, co. 3, D.lgs. 34/2018) e per quelle assimilabili a bosco (art. 3, co. 4, LRT 39/2000).

In particolare, al fine di verificare puntualmente la sussistenza dei requisiti necessari alla classificazione di aree boscate, sono state svolte indagini di campo puntuali che hanno portato alla perimetrazione e cartografazione delle stesse all'interno dell'areale d'intervento, ridefinendo in questo modo anche il vincolo paesaggistico (aree tutelate per legge ai sensi art. 142, co. 1, lett. g) desunto dalla cartografia ricognitiva del PIT/PPR.

2.3.4 I Beni architettonici

Il perimetro di progetto nel suo sviluppo territoriale non interferisce direttamente con alcun bene architettonico vincolato ai sensi del Decreto Legislativo n. 42 del 22 gennaio 2004.

Fra i Beni architettonici tutelati ai sensi della parte II del DLgs 42/2004 presenti nel territorio comunale, quelli prossimi all'area di intervento sono localizzati in riva sinistra:

- 90480161052 Chiesa Tartigliese
- Numerosi manufatti nell'abitato di Figline

Il progetto non ha alcuna relazione con la presenza dei Beni architettonici vincolati sopracitati, che sono localizzati a notevole distanza, non c'è intersezione diretta e non c'è interferenza visiva per la presenza di barriere vegetazionali e antropiche. In particolare l'infrastruttura non interferisce in alcuna visuale verso i Beni vincolati.

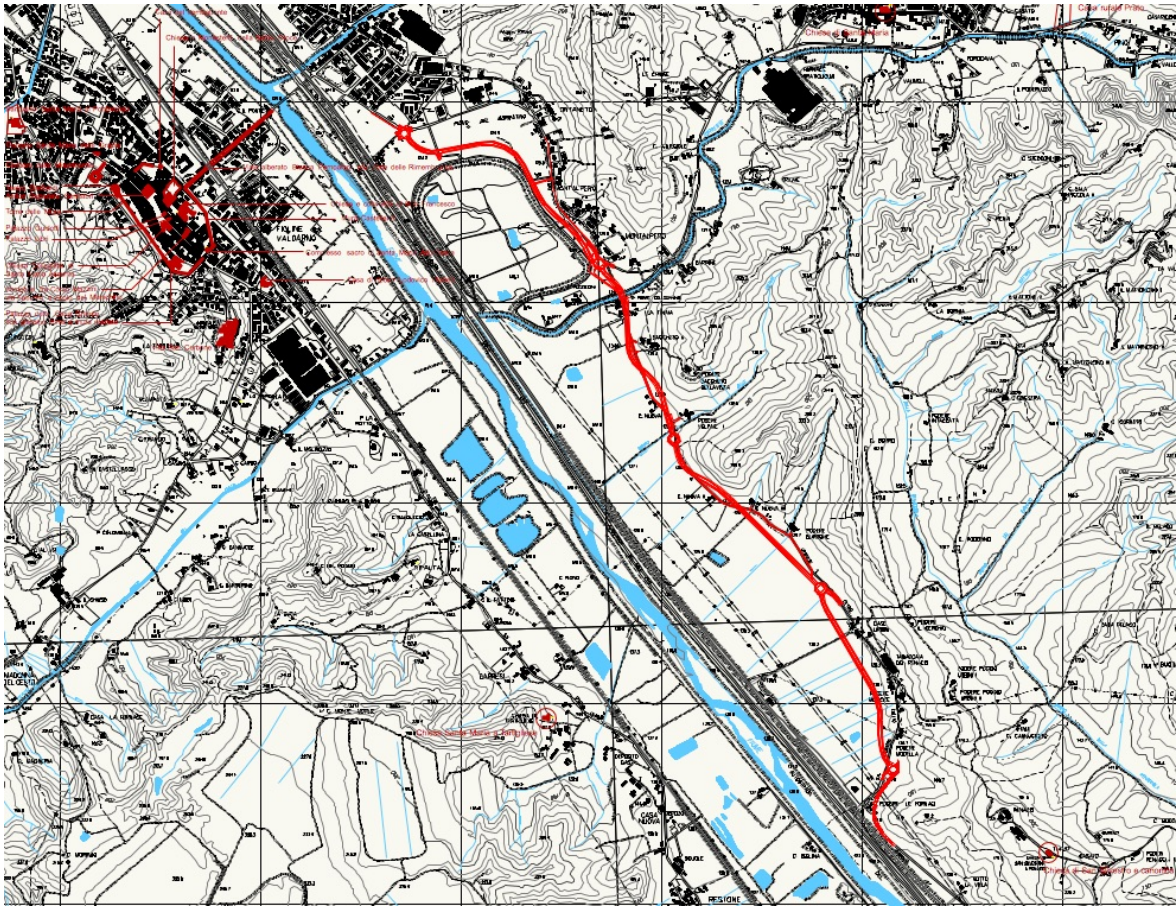


Figura 2:26 – Stralcio cartografico con evidenziata la posizione dei beni architettonici vincolati presenti nel contesto dell'intervento in progetto.

2.4 Altri vincoli

2.4.1 S.I.C. e Z.P.S.

L'area di intervento non interferisce con perimetrazione di aree S.I.C. - Z.P.S.

2.4.2 A.N.P.I.L.

L'area di intervento non interferisce con la perimetrazione delle Aree Naturali protette di Interesse Locali del contesto territoriale.



Figura 2:27 – Stralcio foto aerea con indicazione della ANPIL "Garzaia" e ANPIL "Le Balze"

Come indicato nella figura nel contesto in esame si trovano le A.N.P.I.L.:

Codice APFI 09 Garzaia

Codice APAR 05 Le Balze

2.5 Descrizione dello stato attuale dell'Area di Studio

Il paesaggio è frutto di un delicato equilibrio di elementi naturali ed antropici che porta alla sovrapposizione dei caratteri morfologici e ambientali dei luoghi con l'organizzazione che l'uomo imprime al territorio per soddisfare i propri bisogni di vita e relazione.

L'esame dell'area di studio interessata dal progetto proposto è stato condotto considerando il paesaggio come un sistema complesso a cui rapportarsi con un approccio multidisciplinare, esaminando le componenti sia naturali che antropiche che lo caratterizzano, partendo da un'analisi generale per poi esaminare le aree direttamente interessate dagli interventi.

Nei paragrafi seguenti si riporta la caratterizzazione dello stato attuale del paesaggio relativa all'area di studio considerata. La fonte principale utilizzata per la descrizione è il Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano paesaggistico regionale (PIT-PPR) della Regione Toscana. Unitamente, per una più completa descrizione dello stato attuale del paesaggio, si è provveduto ad un sopralluogo in situ.

2.5.1 Caratterizzazione dello stato attuale del paesaggio

L'ambito della Val D'Arno Superiore, è delimitato da due catene asimmetriche di rilievi, il fondovalle di dimensione variabile, sulla sinistra idrografica ha un'estensione maggiore, ma la sfavorevole esposizione ha condizionato in parte lo sviluppo dei paesaggi rurali. Entro la porzione montana, segnata da processi di abbandono e di ricolonizzazione arbustiva degli ambienti agricoli e pascolivi, emergono, per pregio e unicità, importanti realtà boschive. L'impianto insediativo storico è articolato sugli antichi percorsi pedemontani, matrice di insediamenti plebani e di centri abitati, e sulla viabilità storica di fondovalle (oggi SR n. 69 di Val d'Arno) sviluppatasi in corrispondenza di antichi mercatali, a partire dal XIII secolo.

Le due strade-matrice longitudinali sono collegate fra loro da una serie di percorsi ortogonali che uniscono i centri pedemontani e collinari con gli abitati lungo l'Arno. In sinistra d'Arno, le vie ortogonali alla SR n. 69 raggiungono con percorsi più brevi castelli e complessi monastici medievali affacciati sulla valle. Ancora chiaramente leggibile, seppur modificata, è la struttura insediativa storica attorno ai centri abitati e, parzialmente, nei "rami" di connessione fra gli insediamenti pedemontani e collinari e i centri di pianura.

Di elevato pregio i rilievi collinari dominati dall'oliveto tradizionale terrazzato che copre largamente il territorio rurale, definendo uno straordinario paesaggio dagli importanti valori storico-testimoniali, ecologici, nonché di presidio idrogeologico, per fenomeni di erosione del suolo e di instabilità dei versanti che interessano l'intero ambito.

La porzione oggetto di studio, come tutti i territori attraversati dall'Arno, è stato interessato nel corso degli ultimi decenni da forti modificazioni, legate al rapido sviluppo degli agglomerati urbani che compongono il sistema territoriale metropolitano e soprattutto produttivo.

L'area già antropizzata ha visto una crescita, uno spostamento dei baricentri, e una dinamica estremamente veloce nei rapporti fra il paesaggio agrario, l'ampliamento degli insediamenti, l'espansione delle periferie, dei tessuti produttivi e lo sviluppo dell'infrastrutturazione pianificata. L'aspetto più evidente è quello della crescita del tessuto edilizio e produttivo nella frazione di Matassino, una frazione del Comune di Figline e Incisa Valdarno in riva destra del fiume Arno.

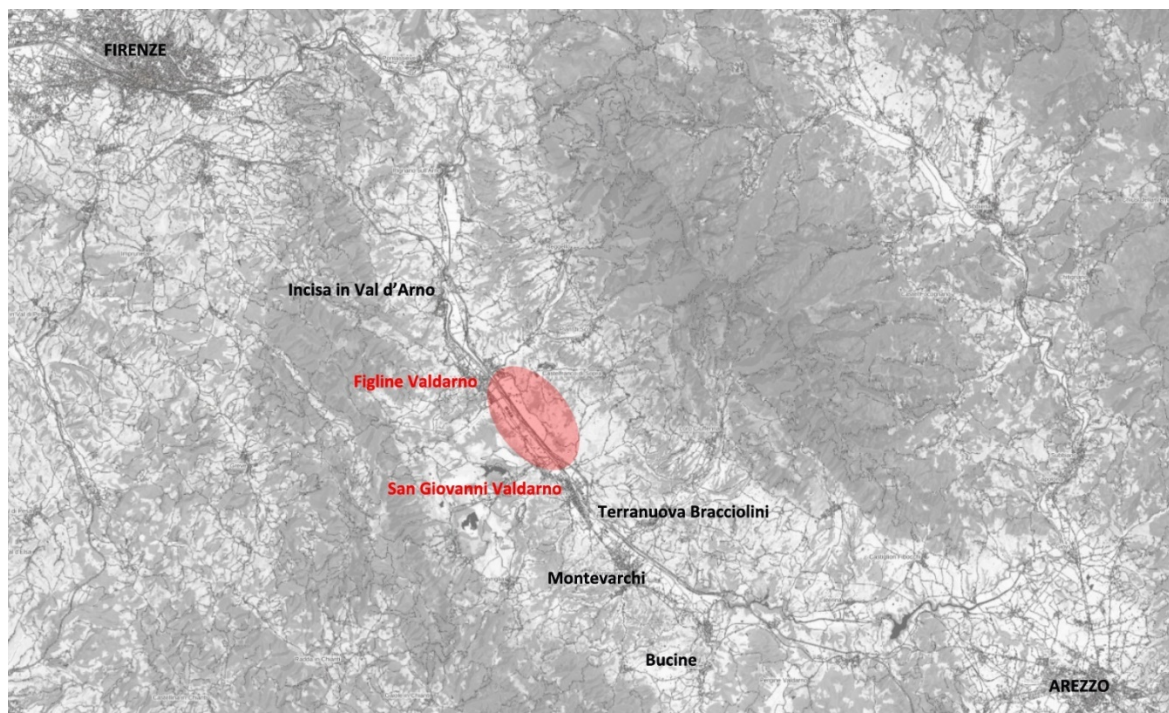


Figura 2:28 - Inquadramento territoriale a grande scala.

Le forme dei nuovi insediamenti comprendono sia funzioni tipiche delle periferie urbanizzate (infrastrutture stradali di grande traffico, aree industriali, zone per il commercio e il terziario, ecc), sia nuove funzioni che rapidamente stanno mutando la composizione strutturale del paesaggio e la progressiva urbanizzazione di aree, in precedenza utilizzate a fini agricoli, legata ad esigenze abitative, produttive, commerciali e di servizio per la comunità, ha generato un forte consumo di territorio.

Questi fenomeni, nell'area in oggetto, appaiono limitati al solo tratto a ridosso della frazione di Matassino, dove è presente anche un'attività estrattiva. Il territorio è segnato profondamente dalla presenza di una ampia cassa di espansione che con i suoi rilevati segna il paesaggio di questa parte di fondovalle e crea delle marginalizzazioni.

L'intervento in oggetto interessa il territorio di tre comuni: Figline Valdarno, Castelfranco Piandiscò e San Giovanni Valdarno, e sviluppa il lotto 5 della variante SR6g.

Il tracciato si sviluppa seguendo l'attuale pedemontana, di cui ricalca alcuni tratti, mentre in altri si discosta per mantenere le pertinenzialità di impianto di alcuni insediamenti a carattere rurale e produttivo, che conservano un valore storico architettonico. L'area interessata è quindi il limite della pianura di fondovalle, dove i versanti collinari iniziano a salire e dove si trova l'attuale percorso di via degli Urbini.

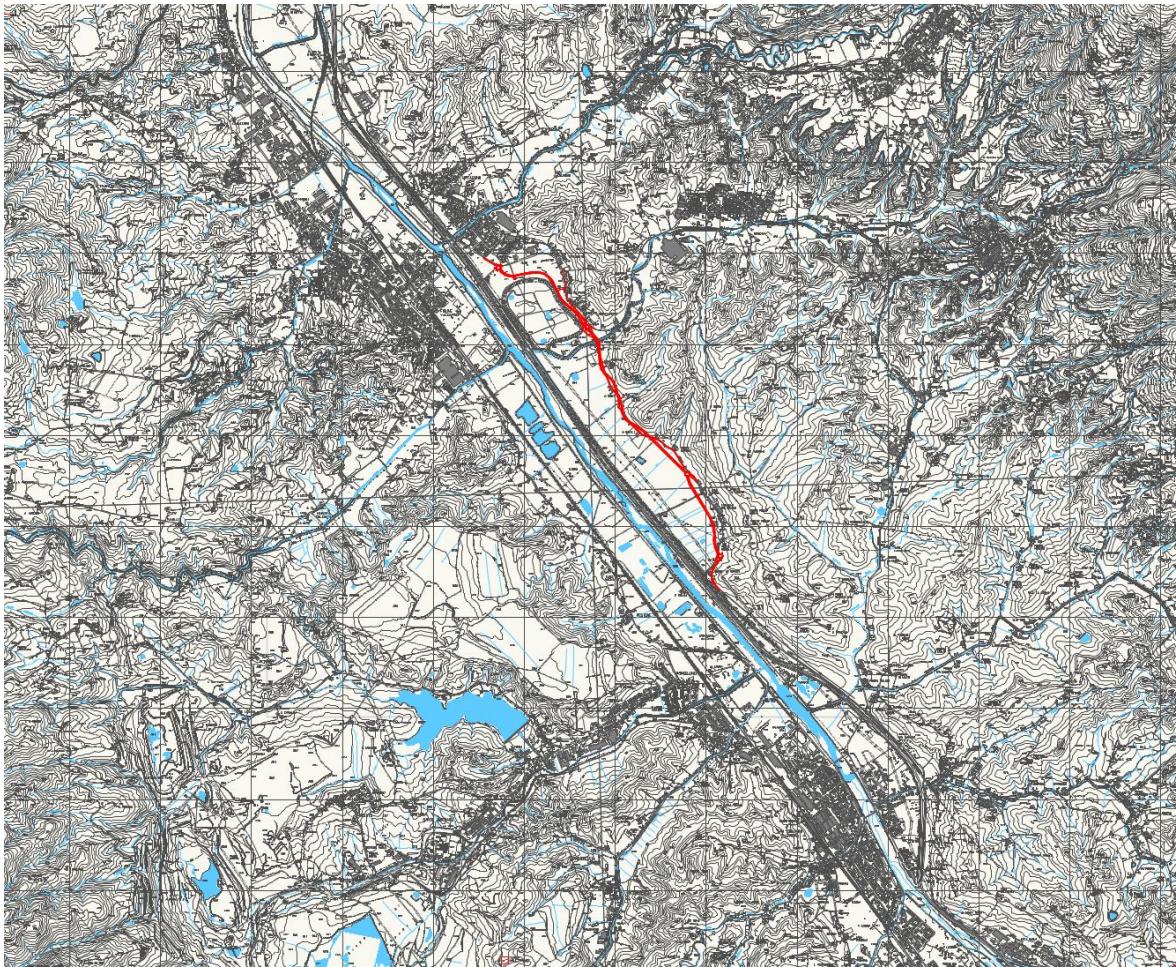


Figura 2:29 - Inquadramento territoriale scala locale

L'area è caratterizzata dalla presenza di un insediamento sparso, connesso a coltivi, attestato sulla viabilità di impianto, che limita l'ambito a nord-est, nella porzione confinante con il comune di San Giovanni Valdarno, mentre nella porzione prossima all'abitato di Figline, la trama del paesaggio agrario risulta compromessa dalla realizzazione della cassa di espansione.

Il limite a sud-ovest è dato dalla riva destra dell'Arno, segnato anche dalla presenza di due grandi infrastrutture, quella autostradale e quella, come citato precedentemente, dell'alta velocità ferroviaria.

Il nuovo tracciato risponde all'esigenza di creare un itinerario capace, grazie alle migliori caratteristiche e alle più elevate velocità di percorrenza, di assicurare un collegamento diretto tra l'esistente rotonda posta al confine comunale di San Giovanni Valdarno e l'insediamento della frazione di Matassino in Comune di Figline Valdarno.

Il nuovo percorso ha inizio con la rotatoria in località Matassino, in corrispondenza di via Amendola, per poi proseguire parallelo alla viabilità esistente e curvare per passare in adiacenza ai rilevati della cassa di espansione di Pizziconi e attraversare l'impianto di betonaggio in località Borratino, fino alla nuova rotatoria in progetto di Montalpero, dove si collega con la strada provinciale n. 9 Fiorentina.

Da questo punto la strada proseguirà attraversando il Torrente Faella con un nuovo ponte di 36 metri e percorrendo il piede del versante collinare, a monte della viabilità esistente, raggiungerà la rotatoria detta "Volpaie", da dove prima sovrapponendosi al percorso della viabilità esistente nel tratto in curva che costeggia un tratto boscoso, e successivamente distanziandosi, la nuova strada salirà di quota e, con sezione a mezza costa, a ridosso del bosco, riprenderà quota per proseguire in rettilineo fino all'immissione con la Rotatoria "Case Urbini".

Dalla rotatoria "Case Urbini" la strada attraverserà un'area rurale, a margine della attuale via degli Urbini, caratterizzata dalla presenza di coltivi che verranno interessati in maniera molto parziale, non compromettendone la funzione produttiva, per poi immettersi nella rotatoria esistente già realizzata nel territorio comunale di San Giovanni Valdarno.



Figura 2:30 - Il territorio in riva destra dove è previsto l'intervento

2.5.1.1 L'assetto geomorfologico e il sistema idrografico

La composizione geologica, l'assetto tettonico, unitamente al reticolo idrografico sono i fattori che definiscono l'assetto geomorfologico di un sito. Questo settore della catena dell'Appennino

settentrionale è caratterizzato dalla presenza di un ampio bacino, o fossa tettonica (graben), delimitato lungo i suoi fianchi da due catene a carattere collinare e montuoso (horst). Si tratta del Bacino neogenico del Valdarno superiore delimitato, a nord, nord-est, dal Pratomagno e, a sud, sud ovest, dalla dorsale delle colline e dei monti del Chianti, che lo separano dai vicini bacini neogenici della val d'Elsa e di Siena.

Geograficamente, e nella sua storia geologica, la Valdarno di Sopra è un conduttore, un percorso di collegamento; sia sulla scala geologica che su quella antropica, l'ambito ha assunto questo ruolo recentemente ed è ancora in piena evoluzione.

La struttura principale dell'ambito è rappresentata da una vallata molto ampia ed articolata, delimitata da due catene montuose fortemente asimmetriche. L'asimmetria dei rilievi che contornano la vallata è notevole. La Collina a versanti dolci sulle Unità Toscane forma una fascia sottile, ma altamente significativa nella struttura dell'ambito per i paesaggi rurali, gli insediamenti e la funzione di raccordo visivo tra Margine e Montagna.

L'ambito presenta infatti una varietà di paesaggi portatori di unicità anche dal punto di vista geologico. Di grande rilevanza le balze e i calanchi, inclusi all'interno di aree naturali protette di interesse locale (ANPIL e geositi dei pinnacoli e delle balze di Reggello); l'area protetta si estende alle pendici valdarnesi del Pratomagno, tra il torrente Resco e il Ciuffenna.

Idrograficamente la porzione di territorio interessata principalmente dal percorso del Fiume Arno, con il suo ampio alveo e le sponde ricoperte di vegetazione ripariale, e dalla presenza di tre torrenti in riva destra. Si tratta del Torrente Resco, che si immette nel fiume principale nei pressi della frazione di Matassino, del Torrente Faella, che viene superato dal tracciato in progetto e del Borro delle Volpaie, caratterizzato da un modesto bacino idrografico.

Nella piana dell'Arno l'orografia del territorio è stata modellata sulle esigenze dell'attività agricola e il paesaggio rurale ha sostituito quello naturale, sia come assetto morfologico sia per l'uso del suolo. L'antropizzazione residenziale e, successivamente, quella di matrice produttiva, hanno ulteriormente modellato il fondovalle aumentando considerevolmente le superfici artificiali e impermeabili.

La pedemontana, linea che definisce il limite tra l'andamento pianeggiante e il territorio acclive, è il segno di costruzione del paesaggio più rilevante. Il margine esterno della piana, a ridosso della base dei versanti, è stato storicamente il luogo prescelto per lo sviluppo della viabilità di collegamento e, conseguentemente, elemento matrice dell'edificazione nelle epoche più recenti.



Figura 2:31 - i rilevati della cassa di espansione di Pizziconi

Il paesaggio del fondovalle in cui si inserisce la strada in progetto è stato, negli ultimi anni, segnato dalla realizzazione della cassa di espansione di Pizziconi, che con i suoi rilevati di matrice antropica si configura come la più grande trasformazione morfologica del contesto territoriale tra Figline Valdarno e San Giovanni Valdarno.

Il fondovalle era già stato segnato, sotto il profilo altimetrico, dalla realizzazione dei rilevati per il tracciato dell'alta velocità ferroviaria. Rilevati che corrono paralleli al percorso del fiume e ai rilevati autostradali realizzati nel secolo scorso.

Questa modellazione del terreno ha generato una barriera percettiva tra i territori pianeggianti di fondovalle posti sulle opposte sponde dell'Arno.

2.5.1.2 Il processo e i caratteri dell'antropizzazione del territorio

Il comprensorio del Valdarno Superiore risulta abitato fin dal Paleolitico Inferiore, mentre non sono ancora chiari i tempi e le dinamiche dell'insediamento degli Etruschi in questo comprensorio per la difficoltà data dalla natura del popolamento di questa fase, nella quale scarseggiano i grandi nuclei e si afferma invece una rete di piccoli agglomerati, dei quali più facilmente si sono perse le tracce. Dall'VIII secolo a.C. la popolazione aumenta, con insediamenti che privilegiavano gli altipiani e le colline, evitando le zone limitrofe all'Arno per paura di esondazioni. Alcune fra le principali tracce del periodo etrusco sul territorio sono legate alla toponomastica, conservata sul territorio.

Dalla seconda metà del III secolo a.C. ha inizio l'occupazione romana. Subentrando agli Etruschi, i Romani danno un forte impulso all'agricoltura e alla pastorizia, sfruttando i terreni particolarmente fertili e le abbondanti quantità di bestiame, favorendo il processo con la distribuzione delle terre ai veterani. Anche i centri già esistenti trovano nuovi impulsi da un sistema viario meglio strutturato (anche grazie alla lastricatura) rispetto ai secoli precedenti.

Dal IX secolo, il paesaggio inizia a strutturarsi mediante i centri curtensi, che si trasformeranno successivamente in castelli. Nel corso dell'alto medioevo, le aree di pianura risultano essere quasi deserte, anche a causa dei frequenti allagamenti dell'Arno, che a ogni esondazione modifica la fisionomia del fondovalle. L'insediamento si mantiene prevalentemente sui rilievi collinari prospicienti alla piana, in un quadro vegetativo che si presenta prevalentemente boscoso.

Quindi Firenze procede alla fortificazione dei principali centri e alla creazione ex-novo di presidi militari, come Castel San Giovanni (attuale San Giovanni Valdarno), finalizzati a rispondere agli eventuali attacchi delle città sconfitte e a depotenziare i piccoli signori locali. Tale strategia, mira a trasformare l'intera vallata da area di poteri diffusi a parte di uno stato regionale, dove le "terre nuove" fungono anche da avamposti militari e da snodi commerciali sulle tratte fra il territorio della Repubblica e Arezzo. La grande crescita dei poli commerciali, che sorgono sistematicamente lungo le principali strade determina, sul finire del XIV secolo, un massiccio spopolamento della montagna valdarnese, con conseguente migrazione della popolazione verso le città mercantili del fondovalle, dinamici centri, che rappresentano nel tardo medioevo il vero baricentro politico e soprattutto economico dell'ambito.

Ancora nell'età moderna le strade e sedi umane continuavano ad evitare il fondovalle a causa delle variazioni del corso fluviale. Fino alla definitiva canalizzazione dell'Arno (ultimata all'inizio dell'Ottocento), gli stretti piani del fondovalle erano occupati dal greto sassoso del fiume che vi divagava e li inondava in tempo di piena: e ciò, nonostante i lavori di sistemazione idrica attuati fin dalla metà del XVI secolo. Il sistema viario poggiava su quello etrusco-romano e rimase immutato fino alle innovazioni primo-ottocentesche. Oltre alla via Aretina, altri percorsi intersecavano le vie principali disposte da ovest a est e viceversa.

Dopo la convulsa vicenda napoleonica, l'unità della valle fu spezzata, con l'assegnazione delle Podesterie di Montevarchi, Bucine e Laterina al Commissariato di Arezzo. La canalizzazione dell'Arno, completata nel primo Ottocento, e la costruzione delle strade rotabili favorirono la messa a coltura della pianura e l'infittimento della maglia poderale, con costruzione di numerose case coloniche. Nel 1817 fu costruita la Strada Regia da Pontassieve lungo l'Arno per Incisa. Negli anni '20 e '30 vennero aperte le strade dal Valdarno al Chianti. Le comunità del Valdarno appaiono nei primi tre decenni dell'Ottocento "tutte d'imponente popolazione" e "distinte specialmente per

il florido loro stato di agricoltura". Intorno alla metà del XIX secolo, con Bettino Ricasoli fu iniziata la "bonifica di colle" e fu modificato l'avvicendamento colturale, facendo spazio ai foraggi, che resero possibile il potenziamento dell'allevamento bovino e una maggiore produttività della cerealicoltura. Venne intensificata la messa a coltura di pioppi e altri alberi lungo le rive dell'Arno e dei corsi d'acqua minori. L'intensificazione colturale interessò gran parte della valle nel corso del XIX e nei primi decenni del XX secolo.

Nel 1929, ormai, i terreni lavorati erano oltre il 52% dell'intera superficie ed il seminativo arborato era salito al 42%. La grande avanzata delle colture promiscue era avvenuta a spese degli incolti, dato che i boschi rimanevano sostanzialmente invariati. Dalla seconda metà del XVIII secolo la popolazione aumenta con ritmo sempre più accentuato. L'industria si sviluppò con la costruzione della ferrovia Firenze-Arezzo (ultimata nel 1866), e direttamente inserita nel mercato nazionale. La scoperta dei banchi di lignite a Castelnuovo dei Sabbioni determinò la costruzione, nel 1873, dello stabilimento siderurgico Ferriera di S. Giovanni. Siderurgia ed escavazione mineraria costituirono, da allora, l'industria trainante del Valdarno, che arrivò ad occupare alcune migliaia di operai nei periodi bellici.

Fino alla seconda guerra mondiale, i principali centri, vicini tra di loro e agevolmente collegati da strade o ferrovie, Figline - San Giovanni - Montevarchi, ai giorni nostri quasi unitisi urbanisticamente – rappresentavano poli urbani del tutto indipendenti. La crescita demografica si bloccò nel periodo infrabellico con la crisi del settore minerario. L'economia era allora caratterizzata dall'attività agricola e dallo sfruttamento della lignite. Nell'ultimo dopoguerra, le distruzioni belliche e la liberalizzazione del mercato ridussero l'attività estrattiva.

Alla fine degli anni '50, il Valdarno si caratterizzò come zona in crisi occupazionale. La possibilità di produrre energia elettrica a basso costo, l'apertura dell'Autostrada del Sole e il potenziamento della ferrovia Roma-Milano favorirono la nascita di nuove industrie nel fondovalle che, grazie alla posizione geografica, si legavano al commercio nazionale ed internazionale; esse determinarono la ripresa economica della valle e fecero da traino per la localizzazione di centri di vendita e magazzini commerciali e di altre piccole e medie imprese, sorte su iniziative per lo più locali. Dopo il 1961 si registra infatti una graduale ripresa del popolamento.

Già nel 1980 la piana ospitava il 52% degli abitanti, con una densità di oltre 1000 ab./kmq, con tanto terreno eroso all'agricoltura, che qui è stata interessata da una riconversione che vede la coltura promiscua sostituita dalla coltivazione specializzata di cereali, foraggi, piante industriali e prodotti orticoli-vivaistici. La conurbazione valdarnese svolge un notevole ruolo attrattivo per i flussi giornalieri di lavoratori provenienti dall'interno collinare e montano, nonché per utenti dei servizi scolastici superiori, ospedalieri-sanitari e commerciali. Non esistendo un capoluogo, le funzioni

urbane sono divise fra Montevarchi e San Giovanni, e Figline. E ciò anche se Firenze (più di Arezzo) rappresenta il polo urbano superiore su cui gravita tutta la valle. I processi di concentrazione hanno fatto emergere problemi paesaggistici ed ambientali: inquinamento dell'Arno e dei suoi affluenti, sbancamenti per prelievo di sabbie e ghiaie nel fondovalle, frane e smottamenti da erosione nella fascia dei depositi fluvio-lacustri, con formazione di suggestivi fenomeni geo-morfologici (balze). La fascia della collina strutturale oggi ha superato la crisi prodotta dalla disgregazione della mezzadria, per effetto della riconversione a colture specializzate (il vigneto e soprattutto l'oliveto) e per l'eccellente qualità dei prodotti. La popolazione prevalentemente intraprende spostamenti pendolari nei centri del fondovalle o verso Arezzo e Firenze.

I centri collinari risultano in rinnovamento edilizio per gli elevati valori residenziali. La soprastante fascia montana con le sue associazioni forestali di alto fusto (abetine e faggete), con i castagneti sparsi un po' ovunque come il bosco ceduo, con i pascoli delle aree sommitali, risulta essere maggiormente colpita dalla crisi dell'economia tradizionale. I pochi piccoli proprietari che continuano a coltivare le loro aziende fatte da più particelle di coltivi, bosco e castagneto sono pensionati o persone che sono solite integrare i bassi redditi agricoli con attività svolte in famiglia nelle industrie del fondovalle o, in loco, alle dipendenze di enti pubblici, per opere di bonifica e sistemazione montana.

Nell'area di intervento, nella seconda metà del secolo scorso, due fenomeni differenti hanno, in periodi diversi, caratterizzato l'antropizzazione del territorio.

Il primo è stato l'espansione edilizia della frazione di Matassino, prima a carattere residenziale e, successivamente, con una matrice di tipo produttivo.

Il secondo è stato un graduale abbandono degli insediamenti sparsi, connesso alla migrazione della popolazione verso la città, per poi assistere, negli ultimi decenni ad un ritorno verso la residenza sui versanti collinari, attraverso anche il recupero della produzione agricola.

Il contesto in oggetto si caratterizza per un bassissimo peso insediativo, ad eccezione del centro abitato di Matassino.

Un tessuto costituito da una maglia agraria e da un edificato sparso viene interessato dal tracciato della nuova strada nel tratto prossimo al comune di San Giovanni. Si tratta di edifici legati all'evoluzione del contesto rurale del territorio, che conservano ancora in parte dei valori testimoniali.



Figura 2:32 - Casa Pizziconi



Figura 2:33 - Casa La Tinaia



Figura 2:34 - Casa Nuova



Figura 2:35 - Le Case Nuove o Case Nuove II



Figura 2:36 - Case Urbini

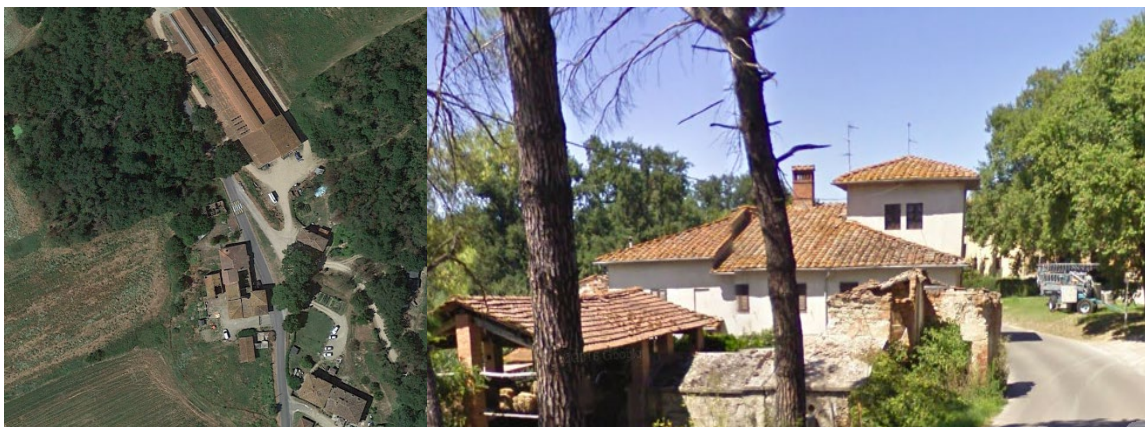


Figura 2:37 - Case Muricce

2.5.1.3 I segni dell'uso del suolo nell'unità di paesaggio

L'analisi metodologica degli elementi del paesaggio porta alla definizione di una struttura formata da un insieme di mosaici ambientali collocati secondo una precisa gerarchia territoriale. L'insieme degli elementi puntuali, lineari e delle maglie paesistiche alle varie scale, definiscono il tessuto. La definizione delle sottozone, che costituiscono la struttura del paesaggio, avviene attraverso la lettura degli elementi fisici, ambientali, antropici e la sintesi delle dinamiche funzionali in atto sul territorio. Le tipologie dei mosaici paesistici individuati sono distinguibili in unità paesistiche areali complesse, caratterizzate da una matrice estesa e connessa con i "patches" adiacenti e in unità paesistiche di corridoio, definite attorno ad un elemento lineare che funziona da matrice dello sviluppo paesistico, funzionale e di espansione antropica.

Il tratto di territorio nel quale si sviluppa il tracciato della nuova strada si configura come un'area fortemente connotata attorno alla sua matrice rurale. Gli elementi lineari antropici del paesaggio (tracciato ferroviario e autostradale) non riescono ad elevarsi a matrici evolutive del territorio, nonostante la visibilità e la riconoscibilità paesistica del loro ruolo come segni importanti dell'ambiente del fondovalle.

La frammentazione paesistica è cresciuta con la realizzazione della cassa di espansione di Pizziconi, che ha sottratto una grande superficie alla dimensione rurale del contesto non creando, contestualmente, una superficie naturale capace di relazionarsi con i caratteri identificativi della matrice fluviale.



Figura 2:38 - Rilevato arginale della cassa di espansione di Pizziconi

E' evidente quanta importanza assumano tutti i processi di frantumazione del paesaggio che portano ad una graduale formazione di tessuti isolati, in genere troppo piccoli, e sempre più poveri di identità storica, e di interazione funzionale, per assicurare un grado di diversità dei segni sufficiente alla conservazione del patrimonio paesistico esistente.

2.5.1.4 I caratteri dell'Unità di paesaggio

Come già emerso nella individuazione geografica dell'ambito di intervento, il tessuto è costituito da un paesaggio storicamente sviluppatosi nelle forme di gestione agraria di fondovalle che conserva elementi relittuali di insediamento rurale.

La viabilità pedemontana di via degli Urbini svolge un collegamento a scala locale, e malgrado questo, assorbendo una quantità di traffico di livello territoriale a scala maggiore. Permane ancora una serie di connessioni interpoderali e di servizio dei singoli lotti.

L'Autostrada del Sole è il segno lineare maggiormente estraneo al paesaggio. Il suo percorso si sviluppa senza ricercare alcun riferimento tra i segni antropici che costruiscono il paesaggio della piana, se non il facile parallelismo con l'asse dell'Arno.

La scala del suo tracciato, insieme alle dimensioni dell'opera, fanno dell'autostrada un elemento autoreferenziale, che non trova alcun riscontro, se non nella presenza del rilevato. L'impatto, che questa opera ha portato sull'ambiente che attraversa, è stato storicamente molto rilevante per diversi aspetti e, in particolare per la presenza dello svincolo (uscita Valdarno).

Paesaggisticamente, la scala dell'infrastruttura, unitamente alla scarsa permeabilità visuale dell'opera, risultano essere una barriera che altera profondamente la percezione e la fruibilità del paesaggio. Inoltre il tracciato impedisce la fruizione sia percettiva che fisica dell'alveo.



Figura 2:39 - Coltivi e il rilevato del tracciato ferroviario dell'alta velocità

La linea ferroviaria Firenze-Roma corre parallela al percorso del fiume Arno e all'Autostrada del Sole e costituisce l'altro orizzonte visivo di questa unità paesaggistica, non permettendo alcuna permeabilità visiva con i suoi rilevati. Il suo tracciato crea una chiusura visuale che rafforza il valore dell'elemento lineare paesistico e della sua artificialità.

Gli altri orizzonti visivi di sfondo sono costituiti prima dalle colline quindi dai massicci montani, senza che si sviluppi alcuna particolare interferenza di carattere antropico nella percezione, se non la presenza della vegetazione.

Formazioni lineari di argine e scarpata a copertura prevalentemente erbacea sono sviluppate principalmente sugli argini della cassa di espansione e sulla parte terminale del torrente Faella, nonché sui terrapieni autostradali e ferroviari.

Tali condizioni portano a dedurre che gran parte dell'area può considerarsi interclusa alla percezione dall'esterno.

Nonostante le ridotte dimensioni dell'area, sono presenti gran parte degli attori principali del paesaggio di valle: il fiume Arno (alveo e vegetazione ripariale), il torrente Faella (alveo, argini e vegetazione ripariale), la viabilità stradale a scala locale (via degli Urbini con la sua stretta carreggiata), l'Autostrada del Sole (rilevato e vegetazione di scarpata), la ferrovia Firenze –Roma (viadotto e percorso in rilevato), l'edificato sparso minuto di prevalente carattere rurale (Casa Nuova, Case Urbini, Podere Le Volpaie), l'edificato industriale organizzato (Matassino), il tessuto non edificato ma gerarchizzato (presenza di caratteri agrari residui, coltivazioni intensive), il territorio marginalizzato (impianto di betonaggio), opere della rete e di regimazione idrica, il territorio con dinamiche di rinaturalizzazione (cassa di espansione di Pizziconi).

2.5.1.5 Il paesaggio rurale

L'antropizzazione del territorio e l'attività agricola hanno generato una struttura di segni che costruiscono, nelle loro interrelazioni, la forma evidente del paesaggio rurale.

E' necessario però sottolineare la perdita di figurabilità in seguito alle trasformazioni avvenute negli ultimi anni, per cui da un paesaggio a forte identità si è passati, attraverso trasformazioni spesso rapide e di un certo impatto, ad un tipo di paesaggio dal carattere più anonimo, condizionato non dalle caratteristiche dello specifico luogo, ma dalle necessità indotte dalle nuove attività insediate.

Sui versanti collinare sono presenti colture specializzate a vigneto e oliveto che con le linee delle geometrie della orditura colturale segnano il paesaggio delle colline che si strutturano come le quinte della scena panoramica dai punti di osservazione posti nel fondovalle.



Figura 2:40 - Il fondovalle e le orditure delle colture specializzate sul versante collinare

Attualmente gran parte dell'area in oggetto è interessata da seminativi (irrigui e non). Gli orti non rivestono un elevato valore conservazionistico, considerata l'assenza di specie rare o protette e il ridotto numero di specie. Mentre in prossimità del rilevato autostradale aumenta la presenza di incolto che assume a tratti una fitta consistenza.

Si può dire che il paesaggio agrario si è semplificato nella sua costituzione organizzativa, con la scomparsa degli elementi appartenenti ad una scala minuta, sostituiti da quelli che appartengono ad una scala più grande, quella della macchina e della produzione e distribuzione industriale di tipo globale.

Questo fenomeno innesca un sistema di degrado del paesaggio che riguarda molteplici aspetti:

- un degrado formale, che consiste nella sparizione dei caratteri del paesaggio rurale legati all'ordinamento colturale;
- un degrado fisico delle opere di sistemazione irrigua e dei suoi caratteri paesistici, con evidenti conseguenze nella regimentazione delle acque (argini e canali);
- un degrado legato al rischio di cancellazione di parti della maglia di appoderamento, a causa di una espansione incontrollata della vegetazione arbustiva spontanea.

Nell'area si può rilevare un fenomeno di semplificazione delle colture, e il mantenimento isolato di alcuni elementi formali del paesaggio rurale, soprattutto filari di alberi, mentre le formazioni arbustive a siepe sono state cancellate per poter far spazio all'uso delle macchine agricole.



Figura 2:41 - Foto dell'area

1.1. Corridoio di espansione antropica e marginalizzazione

Si tratta di un ambito caratterizzato da una media metastabilità, caratterizzato dalla presenza di un tessuto di matrice produttiva sul lato nord di via Amendola e di coltivi intensivi sul lato opposto.

I campi agricoli si sviluppano sino alle sponde dei fossi di regimentazione delle acque che corrono lungo i rilevati esterni della cassa di espansione di Pizziconi.

Il percorso in progetto taglia quest'area modificando in maniera sostanziale la frammentazione paesistica esistente. Qui gli equilibri paesistici appaiono già compromessi dalla eterogeneità dei manufatti esistenti.



Figura 2:42 - I grandi volumi dell'edificato di via Amendola

La frazione di Matassino risente della vicinanza del collegamento con l'abitato di Figline Valdarno e questo determina l'inclusione dell'ambito entro un'area in cui i processi di urbanizzazione sono in stato di continua evoluzione. Seppur vicino al percorso del Fiume Arno questo assetto non consente rapporti diretti con l'ambito fluviale, che risulta intercluso dalla presenza del tracciato Autostradale e ferroviario dell'alta velocità.

Il comparto produttivo assume un ruolo ben specifico nel contesto paesaggistico dell'area interessata dal progetto, quello di fronte edilizio di interdizione visiva. Passivamente assume anche il ruolo di quinta nella scena panoramica percettiva.

2.5.1.6 Assetto botanico-vegetazionale

L'ambito d'intervento è costituito da un agroecosistema residuale compreso tra il tracciato autostradale e ferroviario e la viabilità pedemontana di via degli Urbini.

Il contesto rurale appare ben strutturato, anche se il processo di semplificazione delle colture e l'uso dei mezzi meccanici in agricoltura, ne hanno abbassato il valore paesaggistico, ma dal confine con San Giovanni Valdarno al Torrente Faella, non l'estensione ne' lo sfruttamento a fini produttivi.

Dal torrente Faella all'abitato di Matassino il tessuto appare piuttosto frammentato con l'alternarsi di coltivi di dimensioni minori e superfici destinate alle attività produttive.

In questo tratto l'agroecosistema risulta interessato da fenomeni di abbandono con presenza di vegetazione arboreo-arbustiva secondaria di post coltura in evoluzione naturale.

Laddove il tessuto rurale confina con il perimetro della cassa di espansione o con infrastrutture lineari, si creano aree marginalizzate e/o intercluse, spesso in disuso e caratterizzate da formazioni vegetali ruderali di ridotto valore ecologico.

Ancora leggibili risultano inoltre alcuni filari camporili ormai in evoluzione naturale con presenza di sporadici esemplari arborei anche di apprezzabili dimensioni.



Figura 2:43 - Filari camporili ormai in evoluzione naturale.

Il tessuto rurale costituisce la categoria vegetazionale maggiormente rappresentata all'interno dell'ambito di studio. In particolare, all'interno dell'agroecosistema la matrice è rappresentata dai seminativi non irrigui.

In termini ecologici le aree agricole rivestono un ridotto valore conservazionistico vista l'assenza di specie rare o protette e, in particolare, in funzione del disturbo determinato dalla ripetizione delle attività colturali.

2.5.1.6.1 Aree in evoluzione naturale

Si tratta di superfici agricole non più coltivate caratterizzate da cespuglieti post colturali che, quando raggiungono un grado evolutivo maggiore, presentano una prevalenza di vegetazione arborea.

Cespuglieti post colturali in evoluzione naturale sono presenti all'interno della cassa di espansione e nelle aree marginalizzate fra il confine degli argini della stessa e i rilevati della linea dell'alta velocità ferroviaria.

2.5.1.6.2 *Vegetazione arbustiva fra la vegetazione ripariale e i coltivi di fondovalle*

I pruneti e i ginestreti si sviluppano come fasi di ricolonizzazione precedentemente coltivate e successivamente interessate dalla realizzazione dei tracciati infrastrutturali.

Neri pruneti sono caratteristici, oltre al prugnolo arbusti, quali sanguinello (*Cornus sanguinea*), biancospino (*Crataegus monogyna*), ligustro (*Ligustrum vulgare*), rosa (*Rosa canina*). Negli stadi di successione ecologica più avanzati si formano arbusteti alberati dove alle specie precedenti si associano vitalba (*Clematis vitalba*), olmo campestre (*Ulmus minor*), acero campestre (*Acer campestre*), roverella (*Quercus pubescens*), cerro (*Quercus cerris*).

I ginestreti a *Spartium junceum* sono difficilmente classificabili, anche in ragione del loro dinamismo vegetazionale.

2.5.1.6.3 *Vegetazione ripariale*

La fascia fluviale dell'Arno è caratterizzata dalla presenza di una vegetazione arborea ed arbustiva composta in gran parte da salici e pioppi.

Si tratta in gran parte di fasce ripariali esigue, fortemente ridotte nel tempo dalla presenza di assi di collegamento viario e dallo sviluppo delle aree agricole e appaiono spesso degradate dalla presenza di robinia o cascia (*Robinia pseudacacia*).

In alcuni tratti queste formazioni ripariali si ampliano considerevolmente, su entrambe le rive, a costituire boschi ripariali di importanza ecologica e paesaggistica, soprattutto quando si fondono con la vegetazione ripariale che si estende attorno alle sponde degli specchi d'acqua che si trovano a ridosso della fascia fluviale.

Nell'area interessata dal passaggio del percorso stradale in progetto, tratti di saliceti e pioppeti ripari sono presenti anche sui tratti terminali del Torrente Faella.

2.5.1.6.4 *Formazioni boschive*

Sui versanti collinari, alternati alle superfici occupate dalle colture specializzate a olivo e vite, Questi querceti, sono diffuse formazioni di querceto con prevalenza di roverella e cerro.

Insieme al cerro e alla roverella si trovano altre specie arboree quali carpino nero, acero campestre, orniello. Lo strato arbustivo è composto da corniolo *Cornus mas*, sanguinella *Cornus sanguinea*, berretta da prete *Euonymus europaeus*, ecc.), a cui si aggiunge una percentuale maggiore di

elementi più termofili quali emero (*Coronilla emerus*), ginepro comune, rose selvatiche (*Rosa* sp. pl.), biancospino, rovi (*Rubus* sp. pl.), *Rubia peregrina*, *Brachypodium rupestre*.

2.5.1.6.5 Formazioni lineari

Le formazioni lineari, siano esse esclusivamente arboree o arboreo-arbustive, sono presenti come confini di proprietà e come linea di separazione fra colture differenti. Si tratta di un elemento residuale del paesaggio storico rurale e dell'evoluzione della maglia poderale.

Fa eccezione un filare di recente impianto come opera di mitigazione visiva dei volumi edilizi del comparto produttivo lungo via Amendola.



Figura 2:44 - Filare di recente impianto a mitigazione visiva del comparto produttivo di via Amendola

Lungo il tracciato della variante in progetto, da sud verso nord, s'incontrano un filare camporile e siepi arborate. Queste ultime, di fatto, si sono evolute per disseminazione delle specie presenti nei filari camporili e in conseguenza del progressivo insediamento di vegetazione (anche alloctona invasiva) negli stessi.

3 QUADRO PROGETTUALE

La S.R.T. n.69 - Lotto 5, per l'importanza che riveste nella rete globale della viabilità regionale, richiede interventi di adeguamento e ammodernamento che la portino ad avere le caratteristiche di strada extraurbana secondaria di tipo C1.

La Variante S.R.T. 69 - Lotto 5 ha origine con la realizzazione di una nuova rotatoria a sud dell'abitato di Matassino nel Comune di Figline e Incisa Valdarno e si sviluppa per circa 4.330 m in direzione Sud-Est, terminando con la rotatoria esistente "Le Fornaci" nel Comune di San Giovanni Valdarno.

Il tracciato si sviluppa essenzialmente in rilevato e prevede la realizzazione di un nuovo ponte in corrispondenza dell'attraversamento del torrente Faella.

L'infrastruttura di progetto prevede la realizzazione di 4 nuove rotatorie (in progressione: Matassino, Montalpero, Volpaie, Case Urbini) tipologicamente uguali, aventi diametro esterno pari a 53 m.

In accordo alle prescrizioni scaturite dalla Conferenza dei Servizi del 05/07/2018, rispetto al tracciato di progetto, corrispondente all'Ipotesi n°9, il tratto 1 *"è stato avvicinato all'argine della cassa di espansione"* e *"l'intero tracciato è affiancato da una pista ciclabile"*.

Come ribadito più volte, l'infrastruttura stradale è suddivisa in 3 tratti:

- *Tratto 1*, dalla Rotatoria 1 "Matassino" alla Rotatoria 2 "Montalpero";
- *Tratto 2*, dalla Rotatoria 2 "Montalpero" alla Rotatoria 4 "Case Urbini";
- *Tratto 3*, dalla Rotatoria 4 "Case Urbini" alla Rotatoria 5 (esistente) "Le Fornaci".

3.1 Tratto 1

Il primo tratto ha origine dalla Rotatoria 1 "Matassino", posta a sud dell'omonimo abitato, e si sviluppa fino alla rotatoria 2 "Montalpero", dove si raccorda con la S.P. n.9, attraversando l'impianto di betonaggio in Loc. Borattino e rimanendo tangente all'argine della cassa di espansione Pizziconi.

Il tratteggio giallo riportato in figura rappresenta la pista ciclabile di nuova realizzazione, ad opera del Comune di Castelfranco Piandiscò, che si raccorderà con quella prevista nel progetto in esame.



Figura 3:1 – Planimetria del Tratto 1

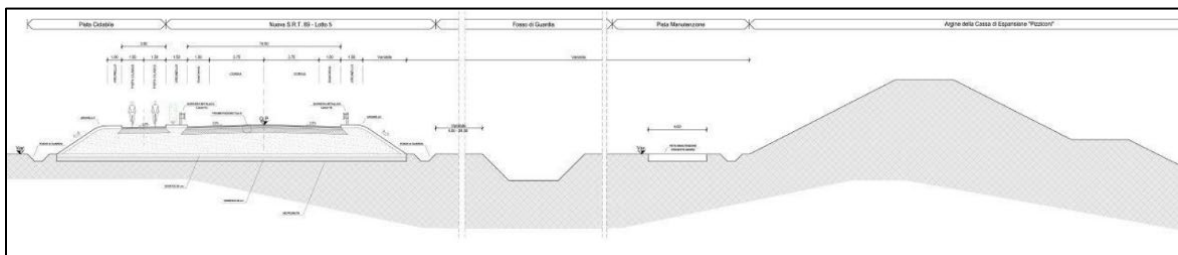


Figura 3.2- Sezione tipo 1: strada, fosso di guardia e argine della cassa d'espansione

3.2 Tratto 2

Il secondo tratto della nuova S.R.T. n.69 si sviluppa dalla rotatoria 2 “Montalpero” alla Rotatoria 4 “Case Urbini”, con un andamento sinuoso e con raggi idonei ad una strada di categoria C1 come quella in esame. La strada esistente, riportata con tratteggio giallo nella figura 3.5 diventa strada di servizio. Le aree di risulta ricomprese tra i due tracciati, quello di progetto e quello della viabilità esistente, saranno rinverditi e all’occorrenza piantumati con essenze arboree/arbustive, a formare una idonea barriera visiva e acustica in direzione delle proprietà private.

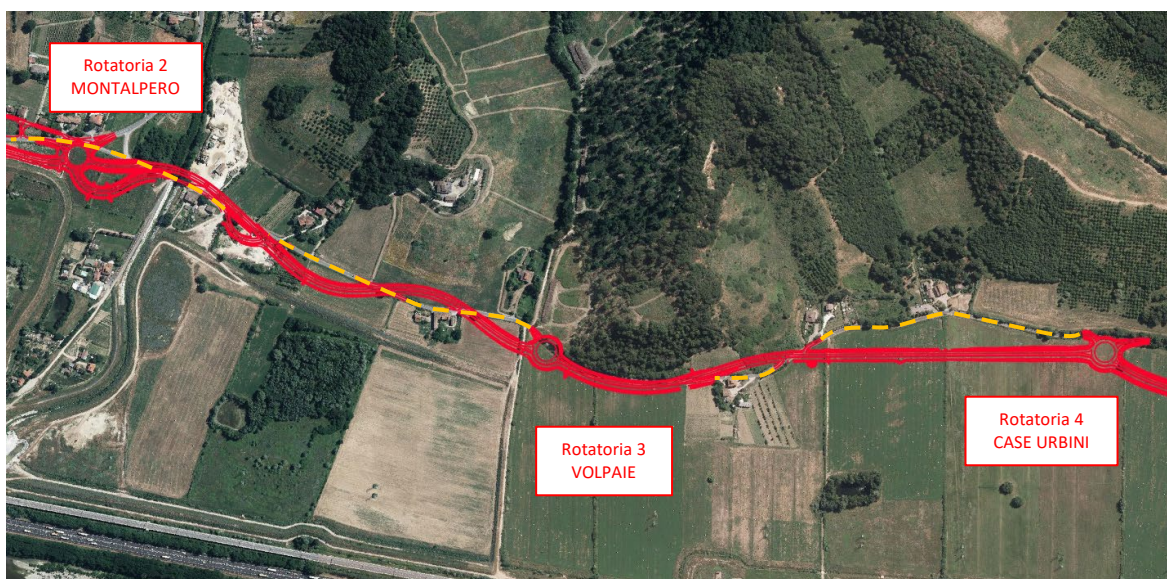


Figura 3.5 - Planimetria del tratto 2

Il secondo tratto prevede la costruzione di un nuovo ponte sul Torrente Faella, posizionato più a monte di quello esistente, in modo tale da allontanarsi dal Podere del Bernino e consentire l’ingresso degli automezzi all’impianto di lavaggio inerti in Loc. Tinaia.

In corrispondenza della Rotatoria 3 “Volpaie”, nel tratto in curva che costeggia il bosco, la nuova strada S.R.T. n.69 ripercorre quella esistente, per poi distaccarsi nuovamente e proseguire in rettilineo fino alla Rotonda 4 “Case Urbini”.

Il collegamento tra la nuova S.R.T. n.69 e la viabilità di servizio (che sarà a senso unico) avverrà in maniera tale che l’immissione di questa avverrà con la svolta a sinistra impedita, così da non attraversare la carreggiata della S.R.T. n.69. L’inversione di marcia potrà avvenire solo per mezzo di una delle 5 rotatorie che saranno poste a distanza tale da garantire un adeguato livello di Servizio.

La pista ciclabile si trova in fregio alla nuova strada verso valle e, in corrispondenza del podere Casa Nuova, è ricavata nella viabilità di servizio esistente, come richiesto dalla Committenza.

Dal punto di vista altimetrico, il tratto in esame si sviluppa in rilevato con una altezza maggiore rispetto al tratto 1; solo in corrispondenza delle aree gialle presenti nel profilo longitudinale (figura 3.6), che corrispondono ad un tratto di scavo, la strada si sviluppa a mezza costa.

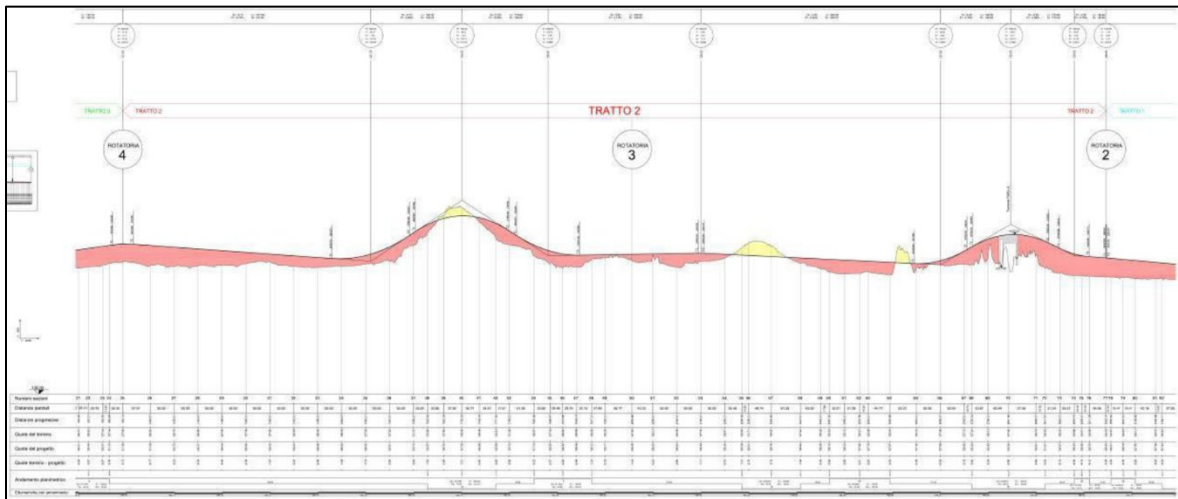


Figura 3.6 - Profilo longitudinale del tratto 2

La figura 3.7 mostra la sezione tipo 4 del tracciato, posta tra la rotatoria "Volpaie" e il rettilifeo. La strada si sviluppa a mezza costa prevedendo anche un intervento di sostegno per il versante. Si possono notare anche la barriera verde di alberi e arbusti che agisce da filtro tra la nuova strada e le abitazioni presenti.

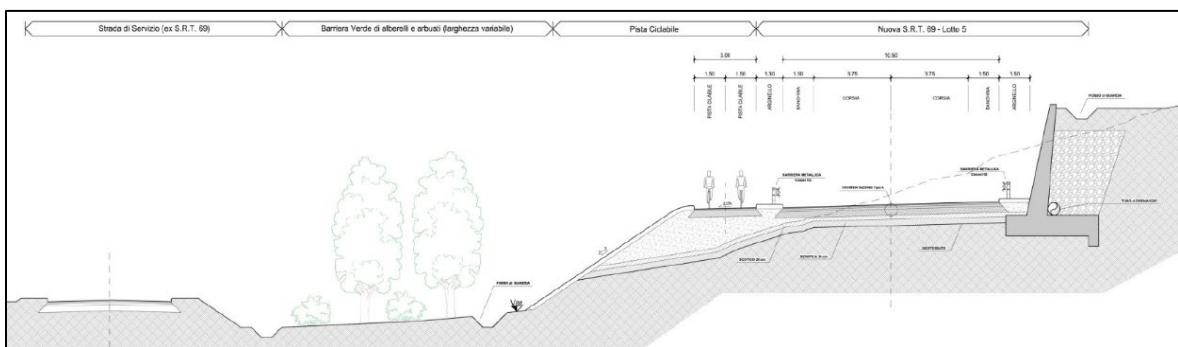


Figura 3.7 - Sezione tipo 4

3.3 Tratto 3

In questo tratto, come per gli altri due segmenti, per la strada bianca che da Case Urbini attraversa la nuova S.R.T. n.69, dovrà essere inibito l'attraversamento e consentita la sola svolta a destra.

Sono presenti due rotatorie, di cui una esistente (rotatoria 5) poste ad una distanza di 900 metri, come è evidenziato nella figura 3.8.



Figura 3.8 - Planimetria del tratto 3

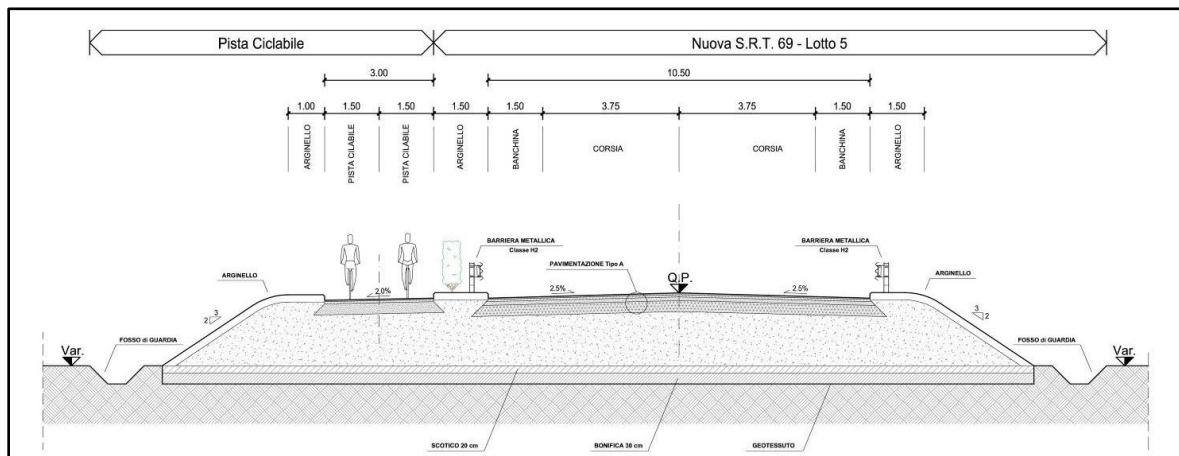


Figura 3.9 - Sezione tipo 5 e 6

il mantenimento del ponte ad arco in muratura esistente ed il recupero e restauro delle sue spallette e della piccola edicola votiva in muratura nella immediata prossimità di esse.

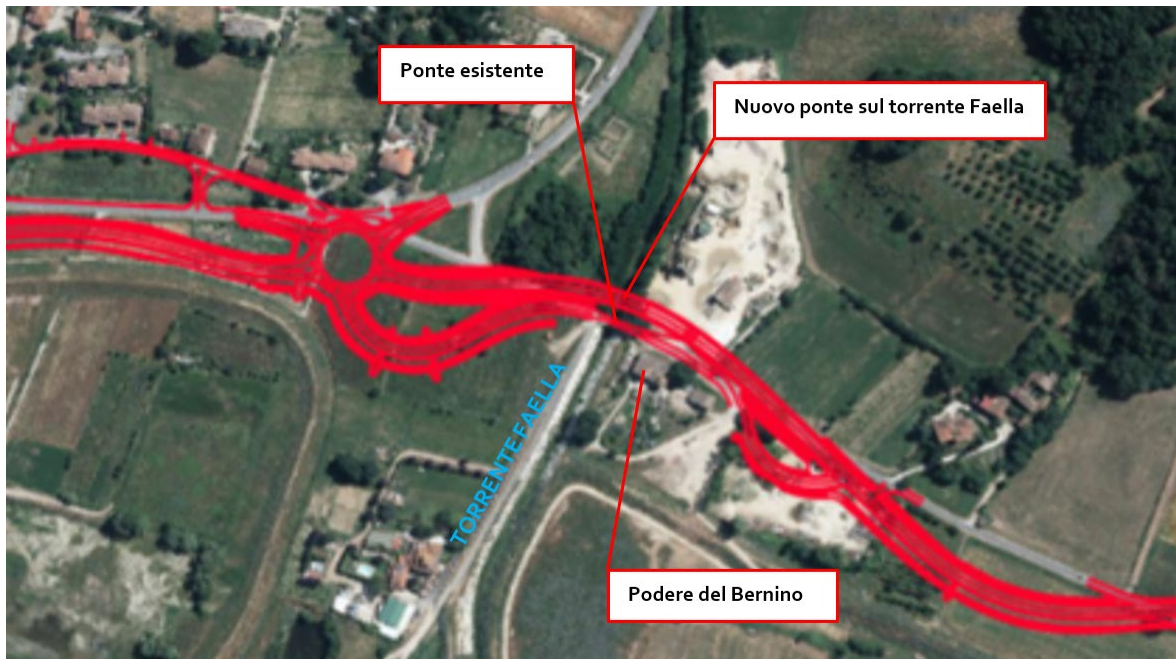


Figura 3.13 – Dettaglio corografia in corrispondenza dell'intersezione con il Torrente Faella



Figura 3.14 – Il ponte ad arco in muratura esistente. Sulla destra, la piccola edicola votiva in muratura.

Il ponte sarà realizzato in modo tale che le spalle non vadano ad interessare i corpi arginali, secondo le indicazioni previste dal D.M. 17.01.2018, ed avrà una luce netta minima di circa 27 m.

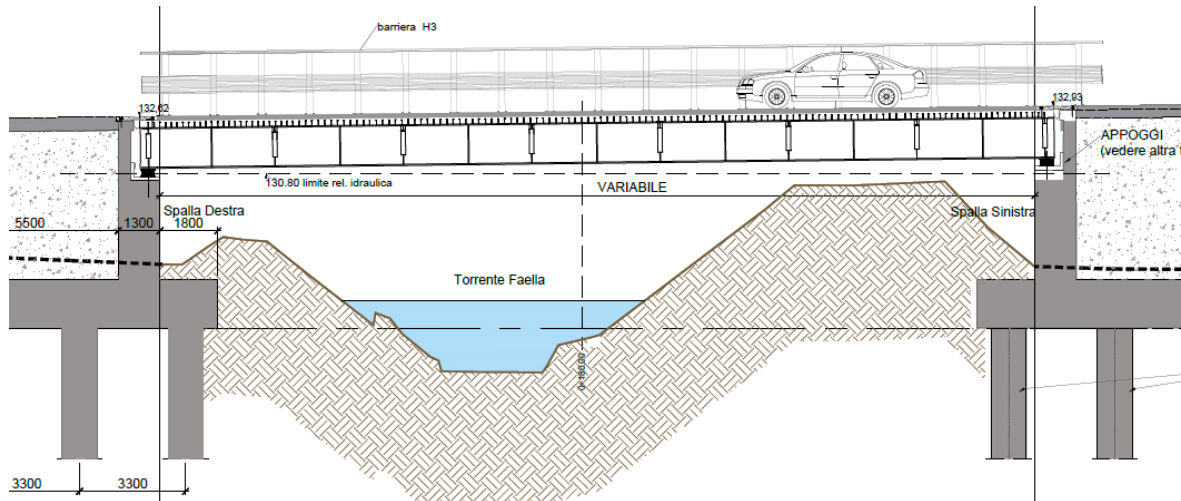


Figura 3.15 – Sezione longitudinale del nuovo ponte sul Torrente Faella.

Per quanto riguarda la costruzione delle spalle del ponte, è prevista la realizzazione di fondazioni profonde, mediante pali trivellati in c.a. aventi diametro 1,0 m e lunghezza 25 m. Ciò permette di attestare la fondazione sul substrato coesivo (complesso lacustre), in seguito all'attraversamento di substrati granulari (complesso fluviale).

In corrispondenza di ciascuna spalla si prevede la realizzazione di una palificata costituita da 18 elementi, come riporta la figura 6.14.

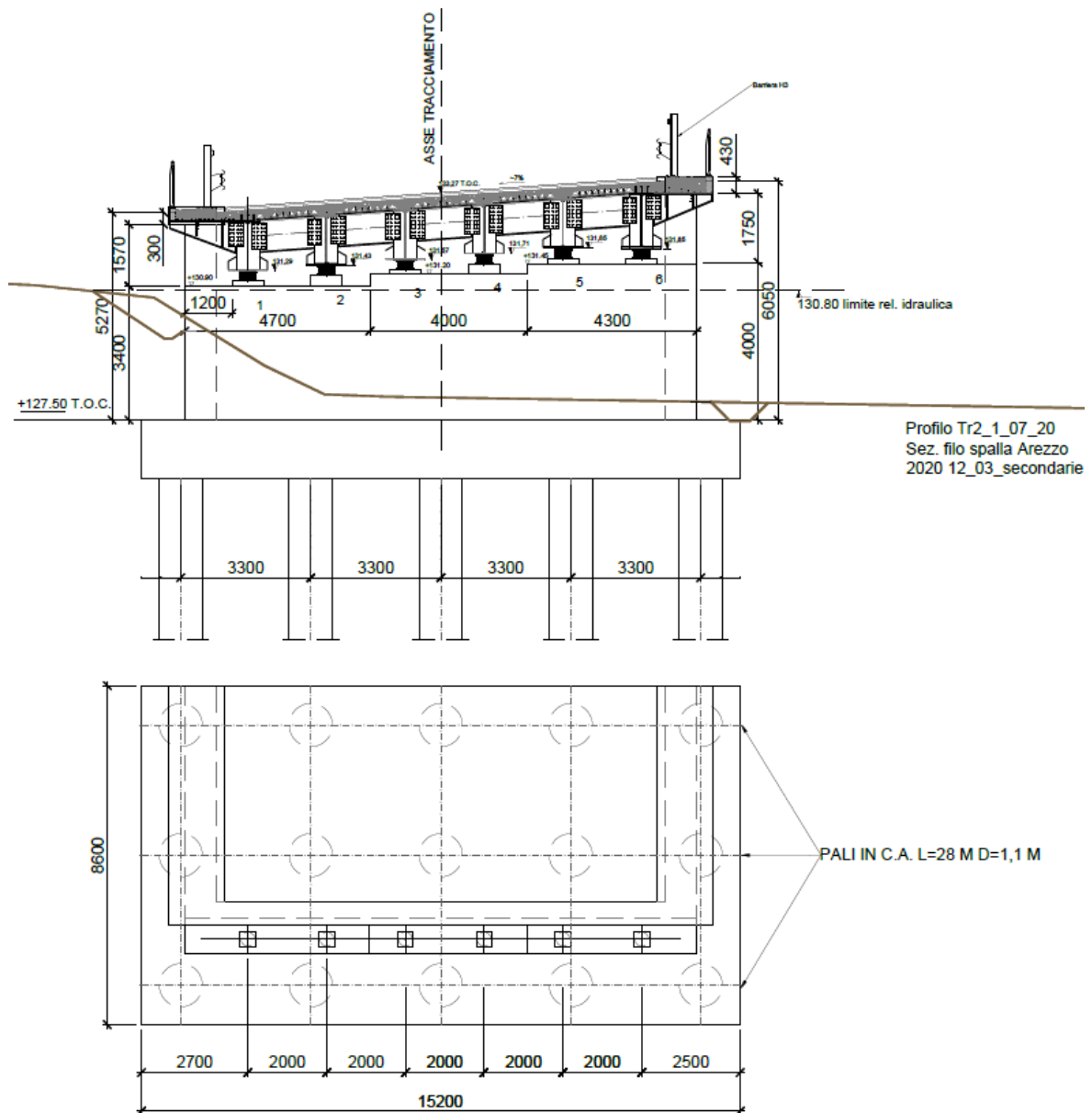


Figura 3.16 - Sezione filo spalla Arezzo: vista di insieme.

Il profilo altimetrico dell'infrastruttura è tale da consentire l'accesso all'impianto di recupero inerti esistente, mediante un sottoattraversamento realizzato per mezzo di una struttura indipendente (larghezza 6,0 m, altezza minima 5,0 m).

Dal punto di vista planimetrico, il tracciato stradale in corrispondenza del Torrente Faella, si sviluppa in curva, con raggio pari a 200 m, mentre, dal punto di vista altimetrico, il tratto in oggetto è posto all'interno di un raccordo verticale convesso avente raggio 1500 m.

Come opera di sicurezza è previsto l'impiego di barriere di ritenuta metalliche di classe H₃, che dovranno essere opportunamente prolungate anche oltre l'attraversamento, in modo da assicurare una protezione adeguata nei confronti dello svio dei veicoli.

Sul retro delle barriere di protezione è presente uno spazio tecnico avente principalmente funzione di passaggio di servizio, con larghezza minima di 75 cm, delimitato, sul lato esterno, da un parapetto metallico avente altezza minima pari a 1,20 m.

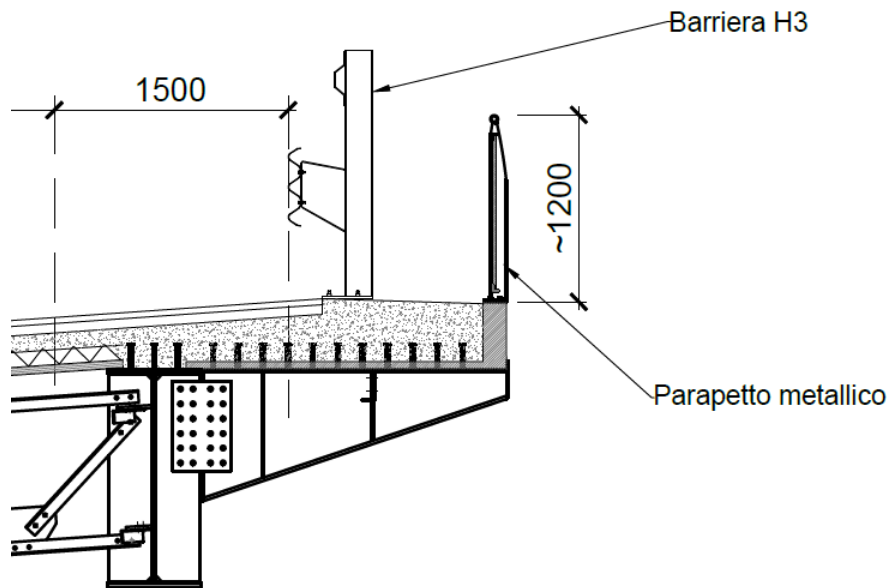


Figura 3.17 – Dettaglio sezione di mezzeria del ponte con barriera di sicurezza di classe H₃ e parapetto metallico sul lato esterno.

Il ponte è previsto in struttura mista, acciaio-calcestruzzo, privilegiando quindi la leggerezza degli elementi e la minimizzazione delle loro dimensioni. Ciò consentirà di ridurre, per quanto possibile, l'altezza dell'impalcato ed il conseguente impatto visivo. Si utilizzerà acciaio tipo Corten, in modo da massimizzare la durabilità della struttura e minimizzare gli interventi di manutenzione.

L'impalcato del ponte sarà realizzato mediante graticcio costituito da 6 travi longitudinali in acciaio, aventi altezza massima pari ad 1,26 m e interasse pari a 2,00 m e 6 trasversi posti ad interasse 4,00 m, più due trasversi di testata.

La soletta sarà costituita da una lamiera grecata collaborante e da una soprastante soletta in calcestruzzo, per uno spessore complessivo pari a 25 cm. Tale soletta sarà soggetta ad impermeabilizzazione e soprastante realizzazione di binder e tappeto d'usura, per uno spessore complessivo pari a 10 cm.

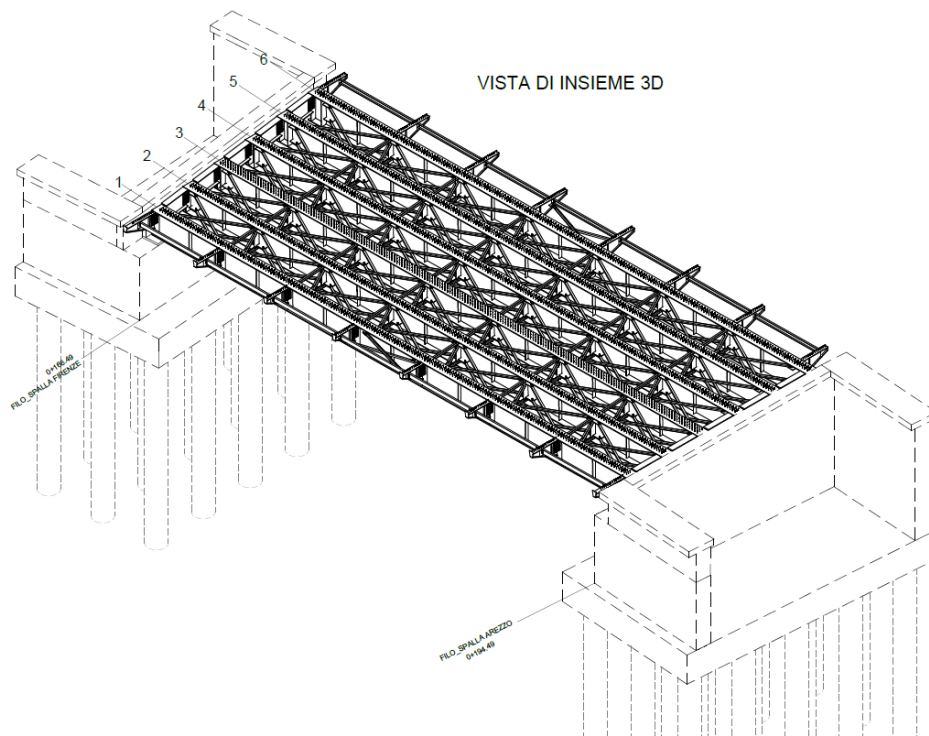


Figura 3.18 – Vista di insieme della struttura del ponte.

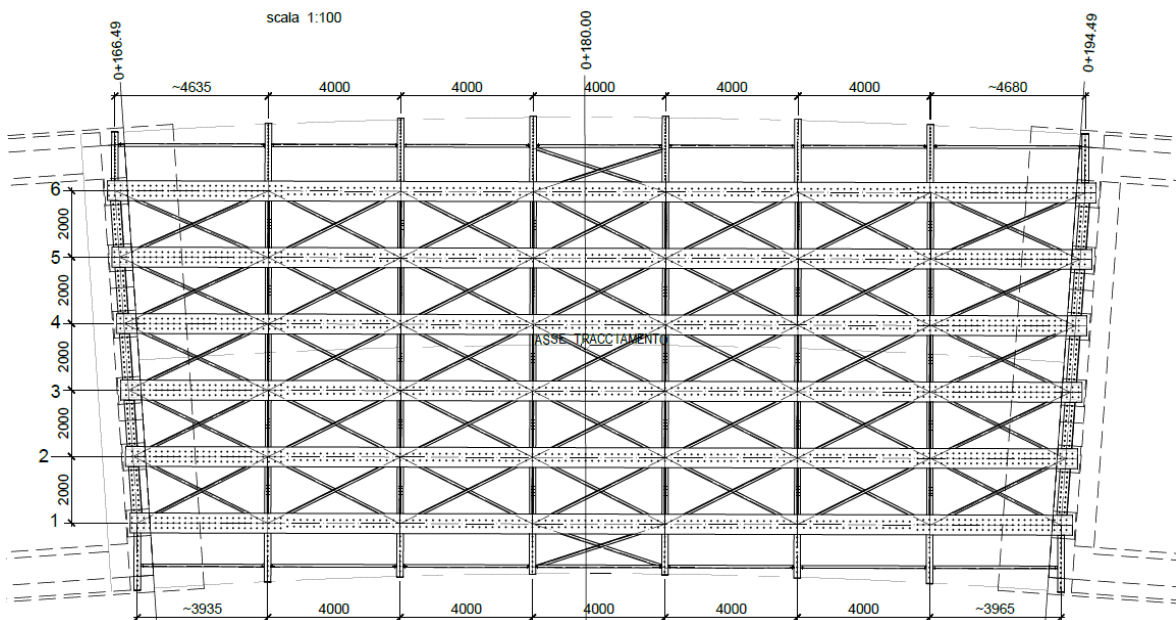


Figura 3.19 – Impalcato superiore del ponte.

4 ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE PAESAGGISTICA

4.1 Gli aspetti percettivi

La visibilità del progetto è valutata da ogni porzione di territorio al fine di comprendere il reale impatto visivo dell'intervento e considerarne, soprattutto, l'inserimento sotto il profilo panoramico.

La valutazione della percettività tiene conto anche della posizione relativa dell'osservatore e dei coni prospettici definiti dal contesto che lo circonda.

Date le caratteristiche morfologiche del territorio e la collocazione dell'area nella piana, la quota altimetrica del punto di osservazione incide in maniera rilevante sulla percezione sia della situazione attuale, sia di quella futura dell'opera in progetto. In generale una posizione posta ad una quota superiore quella della piana, permette una maggiore visibilità del sito.

Il primo parametro selettivo del percorso virtuale è rappresentato dalla mera visibilità dell'intervento, la successiva selezione è stata effettuata seguendo quanto enunciato dalla Convenzione Europea del Paesaggio: "Landscape means an area, as perceived by people, whose character is the result of the action and interaction of natural and/or human factors" (European Landscape Convention, versione ufficiale in inglese del Consiglio d'Europa, Articolo 1, lettera a) tradotto nella versione italiana come: "Paesaggio designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni", e riportata, in maniera più fedele all'enunciato europeo, come: Zona o territorio, quale viene percepito dagli abitanti del luogo o dai visitatori, il cui aspetto o carattere derivano dalle azioni di fattori naturali e/o culturali (antropici), da A.Giordano, Per codice di progetto del paesaggio, in Frames. Frammenti di architettura e paesaggio, 2006.

Si può riassumere questo processo come la sintesi di due momenti di analisi distinti: il primo in cui i parametri di selezione hanno per lo più carattere fisico legato alla distanza e agli elementi di interdizione, ed il secondo legato invece alla definizione delle relazioni. Tra gli elementi di interdizione rientrano tutti gli elementi costituenti una interruzione fisica della visibilità: i crinali, i rilevati stradali, gli argini, la vegetazione, il fronte edilizio.

Il secondo momento è legato alla percezione dai punti di vista con carattere pubblico: viabilità, centri abitati.

Il risultato di questo processo è l'individuazione di punti di ripresa collocati laddove il sito in oggetto verrà percepito:

- da luoghi oggetto di tutela vincolistica specifica,
- dai luoghi di fruizione pubblica come piazze e percorsi pedonali posti al margine della viabilità stradale.

Con l'aumentare della distanza la percezione della struttura del paesaggio e dell'intervento perde in maniera proporzionale la capacità di distinzione ed identificazione dei materiali, dei colori e quindi dei volumi.

La fascia altimetrica superiore dei versanti collinari è caratterizzata da una visibilità di sfondo del paesaggio della piana e, quindi, anche del sito in oggetto. Da queste zone non sono più riconoscibili le forme, e i colori dei singoli volumi. E' questo il caso della visuale panoramica dell'osservatore posto sulle visuali pubbliche della fascia collinare.

4.1.1 La visibilità dell'area

Date le peculiarità dell'intervento è stata condotta un'ulteriore indagine per completare lo studio di visibilità. La metodologia adottata si trova illustrata nelle tavole di dettaglio in cui vengono analizzati i seguenti fattori: altimetria, barriere vegetazionali, barriere antropiche, quest'ultime distinte in infrastrutturali, tessuto urbano e tessuto produttivo. La sequenza porta a definire un perimetro di visibilità (prevalentemente di dettaglio), e alcuni punti di percezione diversi per caratteristiche morfologiche e ampiezza dei con visuali, così schematizzati:

- fronte 1- percezione area dall'autostrada del Sole,
- fronte 2-percezione area da via degli Urbini,
- fronte 3- percezione area da via Amendola.

Sono stati individuati anche dei punti di osservazione che, per l'altimetria cui si trovano, godono di una visibilità seppur di sfondo, da cui è percepibile prevalentemente la cromia degli oggetti. Sono state così indagate le aree e i fronti, fino al posizionamento del progetto e alla valutazione di effetti barriera dello stesso, per definire e determinare le opere di mitigazione necessarie.

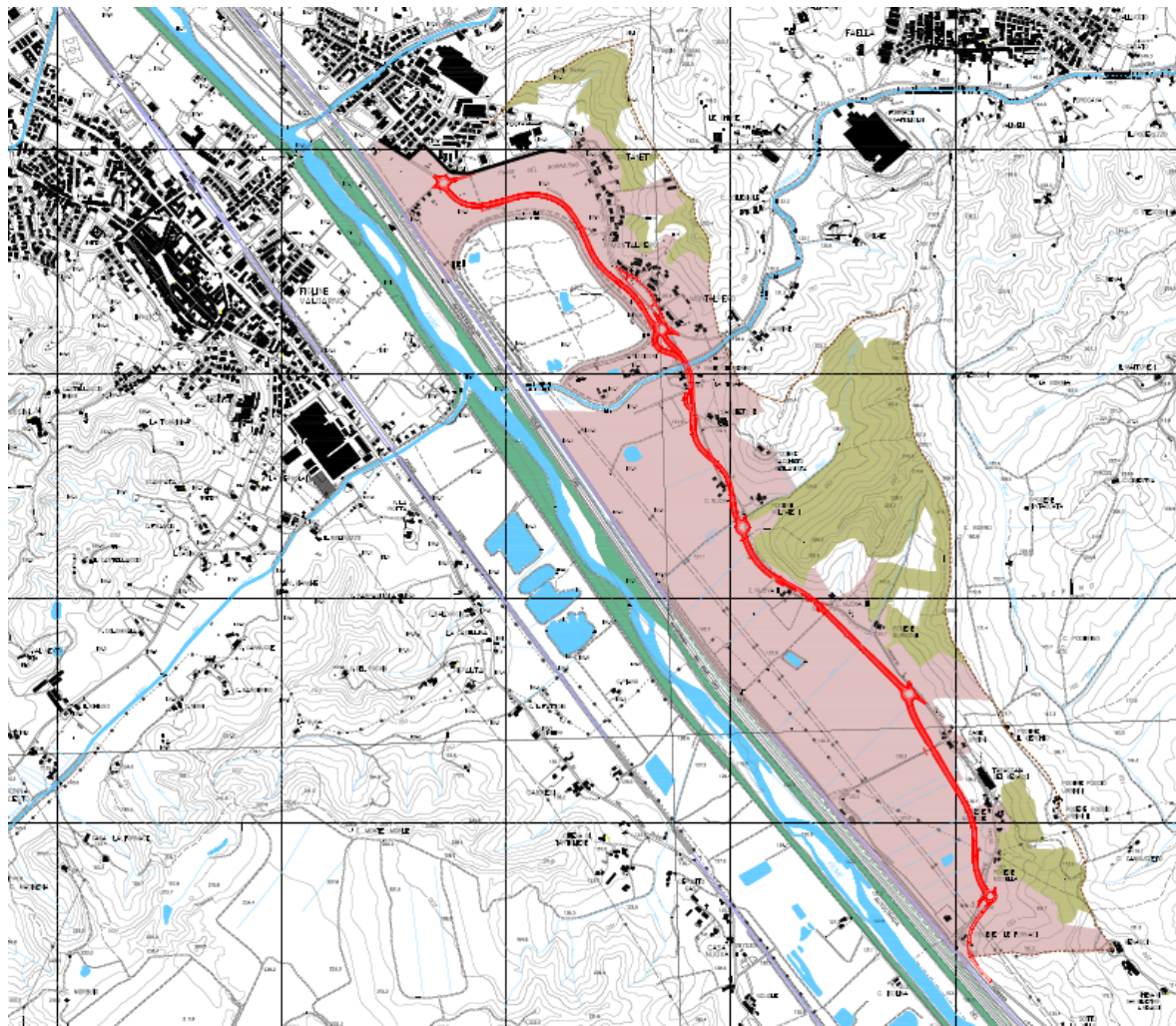
Dallo studio della morfologia si evidenzia che l'opera non costituisce ostacolo nella percezione per le quote di imposta raggiunte e pertanto è visibile solo da punti siti a quote più elevate. Tale stato riduce sensibilmente l'impatto delle opere.

L'indagine cartografica e la rilevazione delle barriere antropiche, vegetazionali, architettoniche e infrastrutturali, ha ridotto il campo della possibile visibilità a dei coni ristretti.

La densità insediativa, l'assetto infrastrutturale e la morfologia del tessuto non facilitano la percezione della piana dalla viabilità e da punti di fruizione pubblica. I pochi coni visivi appaiono stretti, le visuali sono molto discontinue e non permettono una ricostruzione d'insieme della scena panoramica complessiva.

I sopralluoghi e le indagini cartografiche hanno completato i dati relativi alla visibilità reale e potenziale, descritta di seguito. L'indagine di dettaglio si è ristretta al territorio delimitato dal rilevato Autostradale e ferroviario a sud-ovest, e il tracciato della via degli Urbini poi via Amendola a nord-est, per quanto riguarda la piana e gli immediati versanti, fino al crinale di modestissima elevazione.

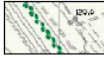


L'assetto vincolistico ha poi imposto di procedere con una analisi della visibilità reale lungo tutto il tracciato della A1, e quindi, con una valutazione della posizione relativa degli interventi rispetto i punti di visuale e i quadri oggetto di tutela, sia dal punto di vista morfologico sia dal punto di vista dell'assetto vegetazionale. L'analisi ha individuato la presenza di barriere di interdizione visiva di matrice antropica, vegetazionale e morfologica, e ne ha analizzato il ruolo in funzione della percezione.



LEGENDA

-  Area di visibilità dell'intervento
- Barriera di interdizione visiva di matrice antropica**
-  Fronte edilizio
-  Linea ferroviaria
-  Argini e scarpate

Barriere di interdizione visiva di matrice naturale vegetazionale

-  Filare alberato adiacente tracciato autostradale
-  Vegetazione ripariale
-  Area boscate di versante collinare

Barriere di interdizione visiva di matrice naturale fisica


-  Crinale della morfologia territoriale

Figura 4:1 – Stralcio della tavola sulla visibilità dell'area

Nel dettaglio si può ritrovare un'area di visibilità dell'intervento definita da margini fisici che definiscono una intervisibilità: displuvi e argini; delle barriere di interdizione visiva di matrice antropica: fronti edilizi, linea ferroviaria, argini e scarpate; delle barriere di interdizione visiva di carattere naturale e vegetazionale: filari, vegetazione ripariale, area boscata di versante collinare.

La sintesi della visibilità del nuovo tracciato stradale tiene conto della mappatura degli elementi sopra illustrati e può essere illustrata considerando due tratti principali che si distinguono per una diversa visibilità. Il primo tratto è quello che parte dalla rotonda di Case Urbini fino al ponte sul torrente Faella, il secondo quello che dal ponte arriva alla rotonda in corrispondenza dell'innesto di via Amendola con via Borratino Vallerempoli.

Tale partitura è determinata da un paesaggio con caratteristiche diverse in cui si articolano i due tratti. Nel primo, il sedime proposto dal progetto ricalca per alcuni tratti quello della pedemontana attuale (via degli Urbini), discostandosi da questo per consentire la definizione delle pertinenzialità dell'edificato con carattere storico-testimoniale, sia di tipo rurale che produttivo. Lungo il tracciato sono previste delle rotonde per consentire l'innesto dei vecchi tratti a servizio degli insediamenti.

Pertanto risulta evidente che in questo tratto la nuova strada SR6g conserva il carattere di pedemontana, mantenendo quote prossime al piano di campagna e comunque, non prevedendo terrapieni con caratteristica di ostacolo visivo. La strada attuale ha conservato delle barriere vegetazionali per gran parte del tracciato, tali che non consentono da questa la percezione della nuova. Inoltre nelle aree che risultano intercluse, sarà incrementato l'assetto vegetazionale in modo tale da costituire una barriera tra il nuovo tracciato e gli insediamenti attestati sulla viabilità esistente. (si veda anche il capitolo 5 – Opere di mitigazione)

La vegetazione esistente quindi condiziona la percezione del tracciato anche dalla piana. Risulterà infatti visibile quando si trova a valle rispetto la pedemontana, e schermata da questa quando si trova a monte, influenzata anche dalla stagionalità.

Caratteristica comune per l'intero tracciato è quella di avere una visibilità morfologica delimitata dal dislivello dei versanti a nord-est e dei rilevati ferrovia, autostrada a sud-ovest, da potenziali punti di visuale pubblica posti appunto sul versante. In particolare per il primo tratto questa percezione è condizionata dall'assetto vegetazionale (relative a impianti di tipo produttivo – vivai, di carattere rurale, di rivegetazione spontanea di aree incolte e soprattutto di banchina stradale) e dai fronti edilizi esistenti, residenziali, rurali e produttivi.

La visibilità del ponte sul Faella rimane condizionata dalla folta vegetazione ripariale, che seppur ridotta nella fase di attuazione, tenderà a riformarsi naturalmente in pochi mesi, riducendo la visibilità dell'infrastruttura alle sole rampe di accesso.

La seconda parte del tracciato, quella che dal ponte raggiunge la rotonda a nord nell'innesto con la viabilità ordinaria si sviluppa in una sede molto ristretta, riducendo di fatto le visuali di possibile percezione. Un primo tratto da Montalpero a Ontaneto, fra la strada provinciale 9 Fiorentina, da cui resta visibile, verso nord-est, e l'argine della cassa di espansione che ne impedisce la visuale da

sud-ovest. La percezione presenta le stesse caratteristiche anche nel secondo tratto, da Ontaneto alla rotonda in corrispondenza dell'innesto di via Amendola con via Borratino Vallerempoli, quindi visibile da via Amendola a nord e non a sud, in quanto a ridosso dell'argine della cassa di espansione. Proprio la parte terminale in corrispondenza della rotonda assume una maggiore visibilità dal territorio circostante per l'assenza di barriere tra questo e le visuali pubbliche.

Nel brano territoriale compreso fra il confine con il comune di San Giovanni Valdarno e l'abitato di Figline Valdarno, i tracciati dell'autostrada e della linea ferroviaria sono paralleli tra loro e adiacenti all'alveo dell'Arno in riva destra. In particolare dall'analisi morfologica, l'impalcato autostradale risulta sempre ad una quota inferiore a quello ferroviario, che quindi si pone come ostacolo alla visuale nella carreggiata nord verso nord-est, e il rilevato mantiene un dislivello pressochè costante, rispetto la quota di campagna in riva destra, di circa 4-5 m. Il massimo dislivello si raggiunge nella zona di intersezione con il Borro Faella con circa 7-8 m.

Il progetto sviluppa dei tracciati stradali conservando perlopiù le quote di campagna nella fascia pedemontana, di stacco tra la piana e il piede del versante. Pertanto tale assetto morfologico non determina la condizione di "ostacolo alla visuale" dei manufatti previsti.

Nel dettaglio è stata condotta una analisi delle visuali dal tracciato autostradale verso il versante (verso nord-est), con senso di percorrenza verso Firenze, comparando una valutazione della potenzialità di interferenza della proposta progettuale per consentire una più agevole lettura, con una valutazione dell'attuale visibilità e degli elementi che ad oggi costituiscono una barriera percettiva. Si è evidenziata una intervisibilità nulla fra le due infrastrutture (A1 e lotto 5), per gran parte del tracciato, con due elementi di discontinuità. Tale stato è determinato dalla presenza di una fitta vegetazione, filari arborei e sviluppi arbustivi, lungo tutta la scarpata del rilevato autostradale in entrambe le direzioni e in particolare verso la linea ferroviaria.

La mancanza della scarpata, in corrispondenza dei viadotti, che superano il Borro delle Volpaie, apre un cono visuale per l'assenza della barriera vegetazionale, ma contestualmente la presenza dell'impalcato ferroviario a quota maggiore e, in immediata adiacenza, dell'argine della cassa di laminazione, impediscono la visuale della piana retrostante, quindi del tracciato della pedemontana e delle prime pendici del versante. Pertanto anche il sedime di progetto non viene percepito.

Una situazione analoga si verifica in corrispondenza del sovrappasso della via Borratino Vallerempoli. Solo in questo caso si può realizzare la percezione dall'autostrada del tratto di progetto, nella zona della rotonda all'incrocio con Via Amendola, ma sviluppandosi la SR 69 alla

quota di campagna, la stessa non determina alcun ostacolo percettivo verso la zona contermina a nord-est e i quadri paesaggistici.



Figura 4.2 – Percezione dell'autostrada e della ferrovia dall'incrocio di Via Amendola con via Borratino Vallerempoli.

Data lo sviluppo del tracciato del Lotto 5 della SR 69, che ricalca per gran parte l'andamento, se non lo stesso sedime, del percorso di pedemontana, si possono sviluppare ulteriori condizioni sulla intervisibilità, procedendo con una analisi della percezione lungo Via degli Urbini.

Oltre a indagini grafiche, risulta evidente dai sopralluoghi e dalla documentazione fotografica, come da questa non risulta percepibile la A1, per la presenza dei rilevati e delle barriere vegetazionali che svolgono funzione di mitigazione, e intercludono la percezione sia della ferrovia che dell'autostrada. Anche in questo caso si conferma che la visibilità si verifica solo nel tratto terminale di via Amendola, in corrispondenza dell'incrocio con via Borratino Vallerempoli.

Peraltro anche dalla carreggiata sud, in direzione sud-ovest, la percezione dei quadri d'insieme viene ridotta dalla presenza dall'assetto vegetazionale della scarpata e di quello ripariale.

Di fatto il sedime del nuovo tracciato ha una quota variabile in altezza rispetto il piano di campagna, ma che non supera mai quella della A1. Pertanto date le quote di imposta relative, la prospettiva delle visuali, si può affermare in generale che il tracciato della variante S.R. n.69, pur ricadendo all'interno della fascia di rispetto del vincolo della visuale dall'autostrada del sole, per le caratteristiche morfologiche, non costituisce elemento di interdizione nella percezione del paesaggio.

Il rilevato autostradale e le opere contermini si configurano importante barriera visiva nella percezione paesaggistica della piana, a breve e media distanza, ponendosi come elemento che delimitata fisicamente in modo netto due porzioni.

Resta da rilevare tuttavia, come la percezione paesaggistica assuma due differenti registri quando deve essere valutata dal tracciato autostradale piuttosto che dal piano di campagna, in quanto la componente velocità, distorce molti aspetti del paesaggio, soprattutto quelli di dettaglio, e non consente di definire dei coni visuali di modesta apertura laterali al tracciato.

Data la posizione, la quota altimetrica e la distanza cui sono posizionate le nuove opere rispetto il rilevato autostradale, si definisce una assoluta mancanza, o meglio di influenza a tale scala, di eventuale interferenza nella percezione del paesaggio data dalle opere stesse, in quanto non costituiscono barriera o ostacolo visivo da questo punto di osservazione.

Dalle visuali che si determinano la nuova infrastruttura non verrà percepita come elemento di interferenza nel paesaggio, in quanto non costituisce ostacolo e, a seconda della posizione del fruitore, si proietta sullo sfondo del rilevato già esistente dell'autostrada-ferrovia, dell'argine della cassa di espansione, dei fronti alberati, spontanei e di impianto. Dalla piana in riva sinistra non è possibile percepire l'opera.

Da punti di visuale a quote maggiori, quali le percorrenze sulla fascia collinare, la distanza rende l'intervento con percezione di struttura, proiettato sullo skyline del versante o delle barriere e viene mitigato dagli impianti vegetazionali, soprattutto nella stagione di maggiore sviluppo degli stessi.

Peraltro si evidenzia come la percezione di sfondo e di struttura, seppur dai rilievi collinari sia già caratterizzata nella definizione della linea dell'orizzonte dalla presenza dell'Arno, dell'argine e dell'autostrada, che determinano lo skyline, risulta interdittiva nella percezione complessiva dell'estensione della variante.

Quindi dal territorio a nord-est, dell'area di intervento, lo stesso non occlude la visuale avendo come sfondo attuale argini e scarpate, mentre da sud-ovest il progetto non è percepibile e non risulta interdittivo.

4.2 Sintesi degli impatti

Dell'impatto derivante dalla realizzazione dell'opera in oggetto si è già parlato all'interno delle analisi sulla visibilità, a tal proposito vale la pena evidenziare alcune considerazioni derivanti dall'analisi territoriale. Il tracciato di progetto non introduce elementi di forte contrasto paesaggistico. Infatti all'interno delle considerazioni di merito sulla necessità di realizzare il

completamento dell'intero tracciato della variante S.R. n. 69, il tratto in oggetto, da Matassino alla rotonda Case Urbini, nella prima porzione, ponendosi parte in sovrapposizione parte parallelamente all'attuale pedemontana, con porzioni in rilevato e altre a raso, non interrompe o modifica maglie di impianto o coni di percezione del paesaggio, nell'assetto attuale delle barriere interdittive vegetazionali e architettoniche, definendo la miglior posizione possibile al fine di contenere l'impatto paesaggistico dell'infrastruttura. Pertanto le scelte operate non hanno avuto una particolare ricaduta sui segni storici del territorio ancora leggibili.

Nella seconda porzione il tracciato si articola in un paesaggio di risulta, che presenta alcune criticità, in cui i lotti sono stati marginalizzati dalla Strada Provinciale 9 Fiorentina e dall'argine della cassa di espansione. Pertanto risulta considerevolmente ridotto l'impatto per l'azione di mitigazione svolta dall'argine della cassa di espansione.

Un'ulteriore considerazione in parte già accennata, mette in evidenza il carattere di marginalità e frammentazione dell'area interessata nella porzione a nord, in cui la conformazione dell'assetto raggiunto non permette un recupero della produttività agricola o uno sviluppo organico di recupero paesaggistico. Mentre le scelte progettuali nella parte a sud, consentono di conservare e rafforzare la maglia agraria e le emergenze, quali gli insediamenti con valore storico testimoniale (residenziali, rurali e produttivi), i sestii di impianto vegetazionale, gli sviluppi a boschetto, i laghi e tutta la viabilità di servizio e interpodereale presente.

La variante alla SR 69, quale componente del corridoio viario-infrastrutturale, ottimizza la funzionalità nel servizio al traffico locale, canalizzando il traffico commerciale a lunga percorrenza e non di carattere locale, e risolvendo la promiscuità sulla viabilità corrente. Il progetto garantisce un intervento infrastrutturale che non crea un ulteriore effetto barriera rispetto a quello dell'Autostrada e Ferrovia.

Sommariamente, si può affermare quanto segue.

Le fasce di percezione visiva "Vista di dettaglio" tra gli 0 ed i 500 metri dal punto di osservazione sono localizzate interne all'area definita dallo studio. In questo caso, dove il tracciato è realizzato in modesto rilevato, si definiscono delle fasce di impatto alternate ad aree che realizzano già una mitigazione per la presenza di un sistema vegetazionale boschivo.

Nel caso dei coni visivi che si aprono tra le barriere vegetazionali, lungo il tracciato autostradale, la variante non costituisce elemento di impatto o interdizione visiva, trovandosi ad una quota decisamente inferiore a quella della sede stradale della A1, rispettando le prescrizioni dell'art.8 dell'allegato 8B del PIT. A questa distanza nello spazio del quadro visivo si riesce a cogliere il profilo, la superficie e il colore della materia dei singoli elementi volumetrici che compongono il

progetto. Pertanto l'eventuale mitigazione dovrà tenere conto del rapporto con le caratteristiche della pedemontana e della strada provinciale 9 fiorentina, della presenza di insediamenti e della presenza di sistemi vegetazionali lineari e boschivi, in particolare laddove il sesto di impianto consente durante la stagione invernale, la percezione di coni visivi.

Le fasce di percezione visiva "Vista di struttura" per una distanza compresa tra i 500 m ed i 5 km dal punto di osservazione, sono quelle prese in esame e dettagliate nel capitolo dedicato alla visibilità, e comprendono anche quelle dalle percorrenze sulle fasce collinari. In questo caso nello spazio del quadro visivo è possibile apprezzare la relazione tra gli elementi territoriali, cogliendo nel complesso la composizione della struttura paesaggistica, dalla quale emerge che la tipologia e la posizione rispetto al rilevato autostradale, non introducono ulteriori elementi di contrasto o impatto paesaggistico.

Dalle fasce di percezione visiva "Vista di sfondo" per una distanza compresa tra i 5 e i 12 km, l'intervento non è percepibile da punti di visuale pubblica. A questa distanza nello spazio del quadro visivo è possibile cogliere lo skyline territoriale, il profilo dei rilievi e il cromatismo del sito. Con l'aumentare della distanza la percezione della struttura del paesaggio e dell'intervento perde in maniera proporzionale la capacità di distinzione ed identificazione dei materiali, dei colori e quindi dei volumi. Pertanto, per la posizione e le caratteristiche tipologiche dell'opera, un eventuale vista non percepirebbe un unico segno stradale continuo.

Dalla fascia altimetrica superiore dei versanti collinari non sono più riconoscibili le forme, e i colori dei singoli manufatti.

Dallo studio della morfologia si evidenzia che l'opera non costituisce ostacolo nella percezione per le quote di imposta raggiunte e pertanto è visibile solo da punti siti a quote più elevate. Tale stato riduce sensibilmente l'impatto delle opere.

Pertanto risulta evidente che in questo tratto la nuova strada SR69 conserva il carattere di pedemontana mantenendo quote prossime al piano di campagna. La strada attuale ha conservato delle barriere vegetazionali per gran parte del tracciato, tali che non consentono da questa la percezione della nuova. Inoltre nelle aree che risultano intercluse, sarà incrementato l'assetto vegetazionale in modo tale da costituire una barriera tra il nuovo tracciato e gli insediamenti attestati sulla viabilità esistente.

5 OPERE DI MITIGAZIONE

Dall'analisi emersa dallo studio di visibilità e dal grado di impatto, si è evidenziata la necessità di realizzare delle opere di mitigazione.

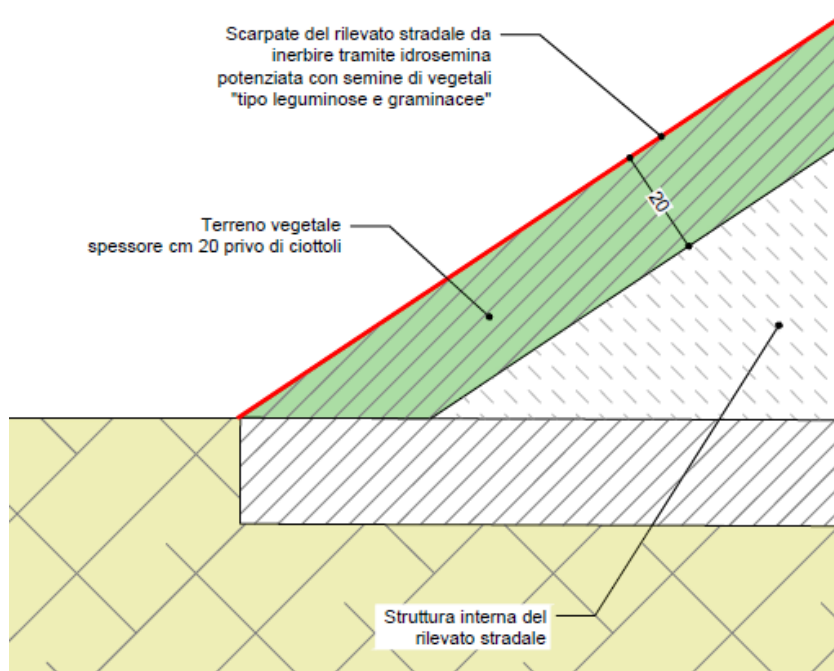
Le componenti paesaggistiche e i valori ambientali indicano che la tipologia di barriera ideale da porre in opera è quella vegetazionale, sia per la cromia, sia per la irregolarità delle chiome che ammorbidisce e frammenta i tratti rigidi e lineari del manufatto.

Se precedentemente si è accennato agli interventi di mitigazione ambientale, rimandando per approfondimenti alle apposite tavole, con particolare riferimento alle mitigazioni di ricomposizione della connessione ecologica, quale condizione di conformità dell'opera ai principali obiettivi di tutela del PIT-PPR, specie riguardo agli "immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 e 157 del D. Lgs. 42/2004: all'Art. 136, lett. d) del Codice corrispondenti a "le bellezze panoramiche e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze", preme in questa parte evidenziare come la progettazione abbia tenuto conto della necessità di realizzare delle opere di mitigazione più prettamente paesaggistiche. Tali opere si sono rese necessarie al fine di porre una zona di interdizione visiva in corrispondenza di alcuni insediamenti di case sparse. Una zona filtro naturale tra il tracciato in progetto e la componente insediativa residenziale del fondovalle.

Di seguito si ripropongono alcuni stralci delle tavole di progetto, specifiche in tema di mitigazioni ambientali, che illustrano la tecnica di idrosemina potenziata "a mulch" che sarà adottata per il ripristino a verde dei rilevati, o anche alcuni esempi di sesto di impianto previsti lungo il tracciato di progetto.



Figura 5.1 – Stralcio tavola D-C-15-01-o_Planimetria e dettaglio mitigazioni ambientali - Flora - Tratto 1



SPECIFICHE TECNICA IDROSEMINA POTENZIATA A MULCH

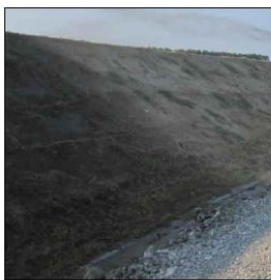
Tecnica di idrosemina a mulch

Miscela adatta su terreni con inclinazione fino a 35° e con presenza di fenomeni erosivi intensi e per substrati aridi. Alla miscela di una idrosemina potenziata verranno aggiunte fibre di mulch di legno in quantità non inferiore ai 100 gr/mq nelle condizioni meno crude.

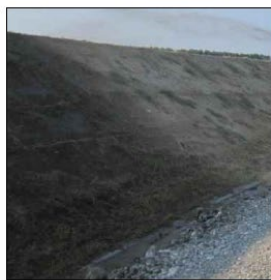
MODALITA' REALIZZATIVA

- Apporto e stesura del terreno vegetale che dovrà avere spessore di almeno 20 cm
- Preparazione del letto di semina con eventuale asportazione dei ciottoli presenti tramite rastrellatura
- Messa in opera inerbimento mediante idrosemina

ESEMPIO DI FASI PER MESSA IN OPERA INERBIMENTO A IDROSEMINA POTENZIATA



FASE 1
Messa in opera terreno vegetale per uno spessore minimo di 20 cm.



FASE 2
Dopo la realizzazione delle scarpate laterali al tracciato stradale di progetto prevedere, tramite rastrellatura, l'eliminazione di ciottoli presenti.

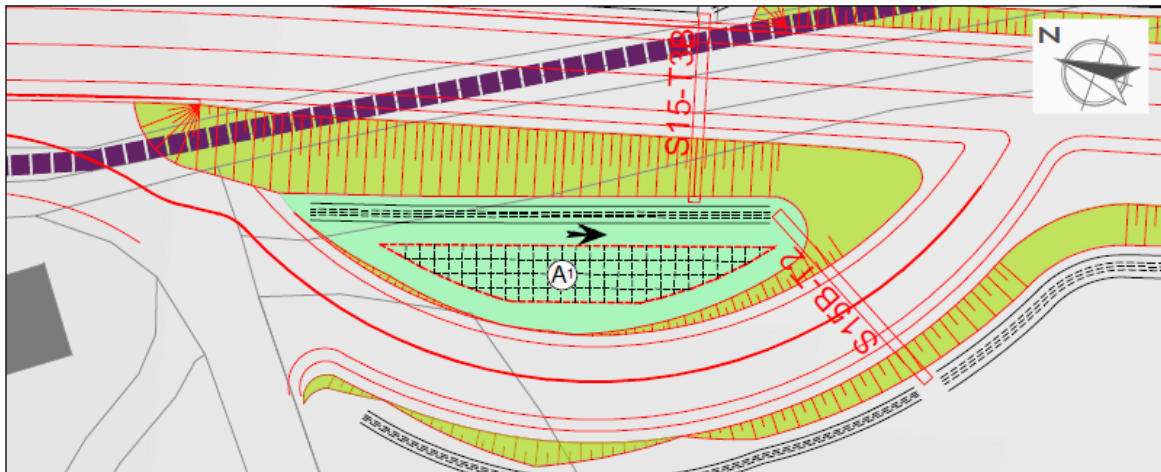


FASE 3
Spargimento meccanico della miscela prevista (semi di leguminose e graminacee) comprensiva di fertilizzanti e mulch di legno sul rilevato precedentemente livellato.



Atteccimento della germinatura del manto erboso

Figura 5.2 – Estratto tavola D-C-15-01-0_Planimetria e dettaglio mitigazioni ambientali - Flora - Tratto 1: Specifiche tecnica idrosemina potenziata e fasi di esecuzione.



Ⓐ Area oggetto di nuove piantumazioni di essenze arbustive a sviluppo in altezza controllato (Griglia d'impianto 1.50 x 2.00 ml) - Superficie di piantumazione 180 mq

PARTICOLARE TIPO SESTO D'IMPIANTO ARBUSTIVO (A1)
 SCALA 1:50

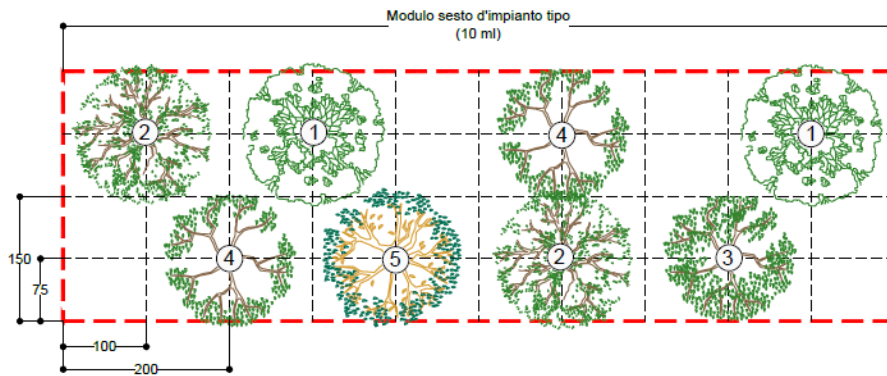
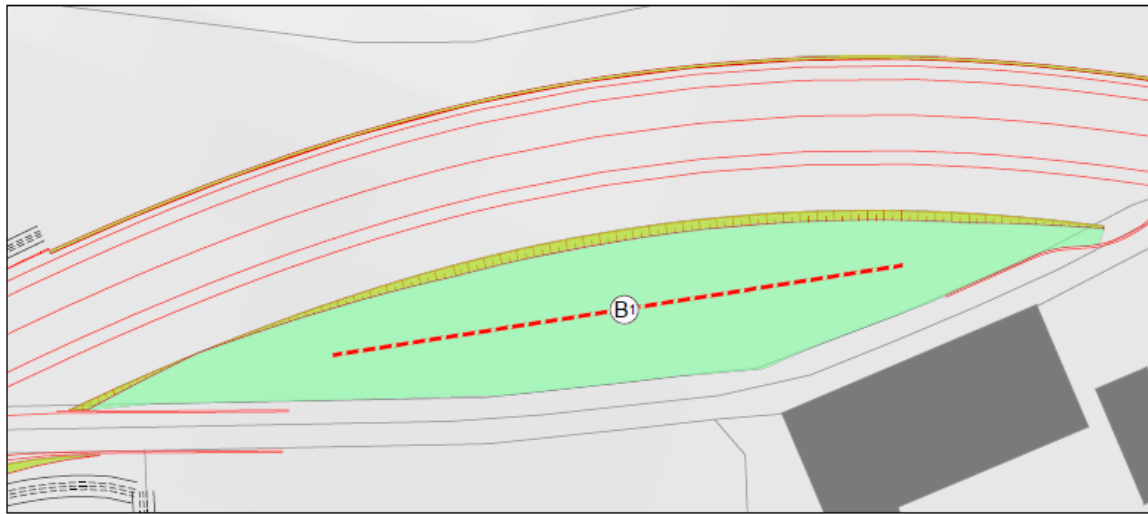


Figura 5.5 – Estratto tavola D-C-15-02-o_Planimetria e dettaglio mitigazioni ambientali - Flora - Tratto 2_1: dettaglio dell'opera di mitigazione ambientale "A1" a sud del Torrente Faella. Sesto di impianto e essenze.



B1 Profilo lineare oggetto di nuove piantumazioni di essenze arboree
(L= 130 ml)

PARTICOLARE TIPO SESTO D'IMPIANTO ARBOREO (**B1**)
SCALA 1:100

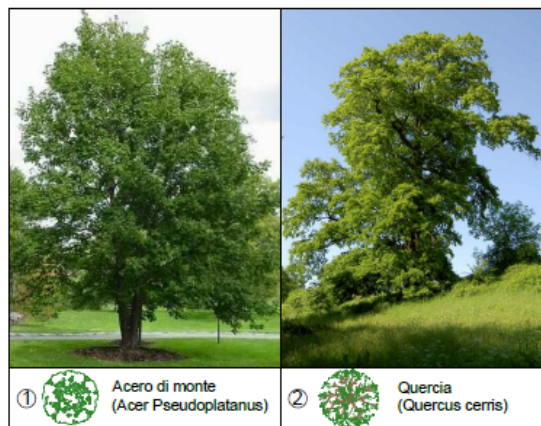
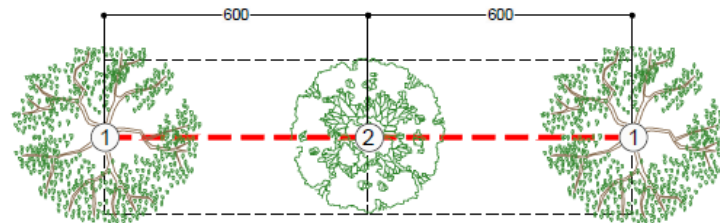
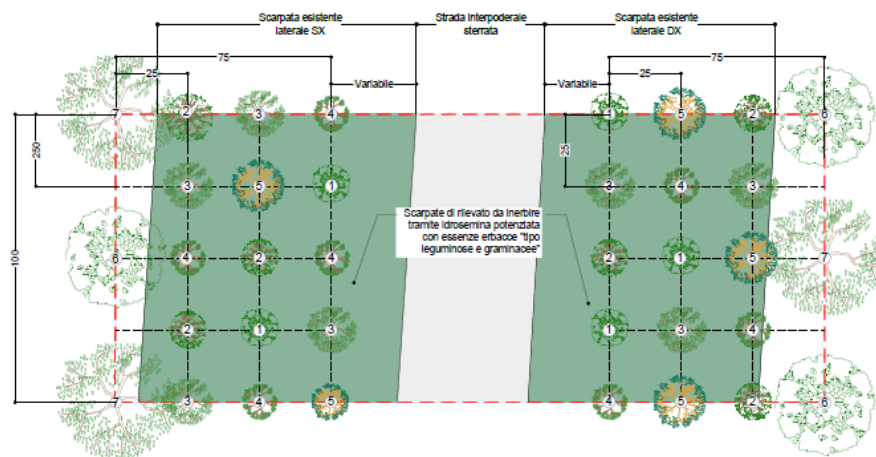


Figura 5.6 – Estratto tavola D-C-15-02-0_Planimetria e dettaglio mitigazioni ambientali - Flora - Tratto 2_1: dettaglio dell'opera di mitigazione ambientale "B1" a nord del Borro delle Volpaie. Sesto di impianto e essenze.



PARTICOLARE TIPO SESTO D'IMPIANTO ARBORE ED ARBUSTIVO (E1)



ESSEZE VEGETALI ARBOREE



ESSEZE VEGETALI ARBUSTIVE

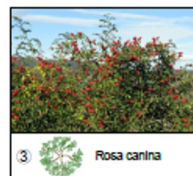
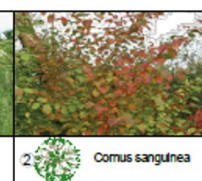


Figura 5.8 – Estratto tavola D-C-15-02-o_Planimetria e dettaglio mitigazioni ambientali - Flora - Tratto 3: dettaglio dell'opera di mitigazione ambientale "E1"