



Regione Toscana



Comune di Fiesole



Comune di Pontassieve



Comune di Rignano sull'Arno



Comune di Reggello



Comune di Figline ed Incisa Valdarno

Progetto di realizzazione di un sentiero ciclo-pedonale
dal Comune di Fiesole al Comune di Figline e Incisa Valdarno
*Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 - Intervento
"Infrastrutture ciclabili di interesse regionale: Sistema integrato
Ciclopista Arno, Sentiero della bonifica e Ciclopista Tirrenica"*

CUP n° J11B18000200005



Progettisti:

Arch. Irene Esposito
Arch. Enrico Guaitoli Panini

Collaboratori:

Paes. Giulia Mazzali
Arch. Eleonora Vaccari
Arch. Michela Gessani
Paes. Ilaria Rinaldi

Il Responsabile Unico del Procedimento:

Arch. Stefania Sassolini

Supporto al RUP:

Comune di Fiesole - Geom. Beatrice Fontani
Comune di Pontassieve - Arch. Giulia Sati
Comune di Rignano sull'Arno - Arch. Stefano Casali
Comune di Reggello - Ing. Agostino Mastrangelo
Comune di Figline ed Incisa Valdarno - Arch. Alessandro Parigi

PROGETTO DEFINITIVO

Relazione paesaggistica

PROT.	SCALA	FORMATO
CODICE PON-4-1	N. REV A	DATA 05/2022

FAHRE ASSOCIATI

Enrico Guaitoli Panini e Irene Esposito architetti associati

Viale Marcello Finzi, 597 - 41122 - Modena

tel. 328/7421242 - 335/6058479

sito: www.fahreassociati.it mail: info@fahreassociati.it

P.IVA e C.F. 03224820369

Sommario

Premessa.....	2
Descrizione caratteri contesto paesaggistico.....	4
Rappresentazione fotografica stato di fatto e contesto paesaggistico	12
Analisi livelli di tutela paesaggistica	16
Descrizione interventi dettagliati nell'area protetta.....	30
Elementi di valutazione compatibilità paesaggistica.....	32
Effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera	34
Mitigazione impatti dell'opera sul paesaggio.....	34
Conclusioni.....	35

Premessa

La presente relazione, redatta ai sensi del DPCM 12/12/2005, correda l'istanza di autorizzazione paesaggistica ex art. 146 del D.Lgs. 42/2004 relativamente al Progettazione definitiva dell'intervento di realizzazione di un sentiero ciclo-pedonale dal comune di Fiesole al comune di Figline e Incisa Valdarno.

Costituisce finalità della presente relazione la descrizione delle caratteristiche del bene paesaggistico oggetto di modifica, nonché l'illustrazione dei principali elementi che incidono nella verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento proposto. Essa permette di accertare la conformità dell'intervento con le esigenze di salvaguardia del paesaggio ed in particolare della:

- compatibilità rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo;
- congruità con i criteri di gestione dell'immobile o dell'area;
- coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica.

La presente relazione, come da Allegato del DPCM 12/12/2005, descrive dettagliatamente lo stato dei luoghi, il contesto paesaggistico, nonché le aree di intervento, includendo specifici capitoli per la descrizione dell'opera in progetto, e per la descrizione dello stato attuale dei luoghi, concludendo con la valutazione degli effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera ed alle proposte per la mitigazione all'impatto dell'intervento. La stessa contiene, altresì, un'adeguata documentazione fotografica.

I Beni Paesaggistici (D. Lgs 42/2004) con cui la ciclabile in progetto ha interferenze e in virtù dei quali viene redatta la presente Relazione sono:

AREE TUTELATE PER LEGGE (ART. 142 DEL D.LGS. 42/2004) – ART.1 LETT. C I FIUMI, I TORRENTI, I CORSI D'ACQUA

L'art. 142 comma 1 lett. C del DLgs 42/2004 individua quali elementi da tutelare *"i fiumi, i torrenti, i 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 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna"*. L'area tutelata interessata dal tracciato segue il corso del fiume Arno nei comuni di Fiesole, Pontassieve, Rignano sull'Arno, Reggello e Figline Incisa Valdarno. Inoltre incrocia i corsi d'acqua tutelati di Fosso Sambre, Fosso delle Falle nel comune di Fiesole, Fosso delle Sieci e Fiume Sieve in comune di Pontassieve, Botro di Ricciofani nel comune di Rignano sull'Arno, e Borro della Felce o Lame Salceto tra i comuni di Rignano sull'Arno e Figline Incisa Valdarno.

Tra gli obiettivi, le direttive e le prescrizioni citati all'articolo 8 della Disciplina dei beni paesaggistici, vi sono quelli di *"Promuovere forme di fruizione sostenibile del fiume e delle fasce fluviali"* e di *"favorire la creazione di punti di sosta, itinerari, percorsi di mobilità dolce, e incentivare iniziative volte al recupero di manufatti e opere di valore storico-culturale, 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"*.

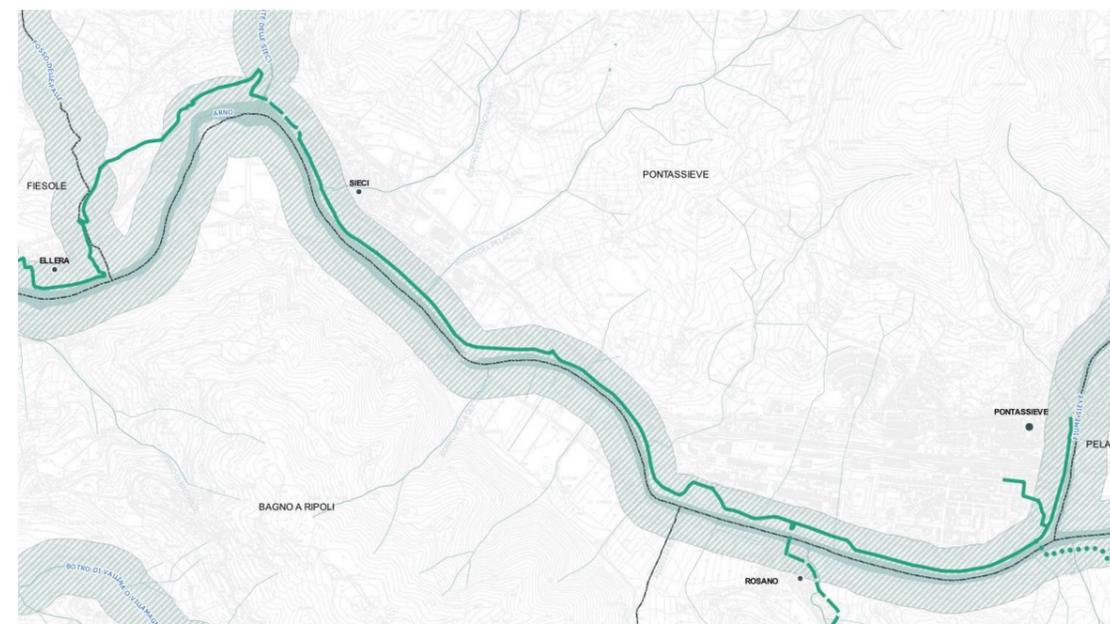


Figura 1: Estratto del PIT. Aree tutelate per legge – I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua (comune di Pontassieve)

Pontassieve: percorso ciclopedonale in sede propria, percorso cicloveicolare con interventi di moderazione della velocità, taglio della vegetazione, staccionata di progetto, area di sosta

(B.11. interventi puntuali di adeguamento della viabilità esistente, quali: sistemazioni di rotatorie, riconfigurazione di incroci stradali, realizzazione di banchine, pensiline, marciapiedi e percorsi ciclabili, manufatti necessari per la sicurezza della circolazione, realizzazione di parcheggi a raso con fondo drenante o che assicuri adeguata permeabilità del suolo; B.28. realizzazione di ponticelli di attraversamento di corsi d'acqua, o tombinamento parziale dei medesimi, limitatamente al tratto necessario per dare accesso ad edifici esistenti o a fondi agricoli interclusi; riapertura di tratti tombinati di corsi d'acqua; B.22. taglio, senza sostituzione, di alberi, ferma l'autorizzazione degli uffici competenti, ove prevista; sostituzione o messa a dimora di alberi e arbusti nelle aree, pubbliche o private, vincolate ai sensi dell'art. 136, comma 1, lettere a) e b) del Codice, ferma l'autorizzazione degli uffici competenti, ove prevista)

AREE TUTELATE PER LEGGE (ART. 142 DEL D.LGS. 42/2004) – ART.1 LETT. G I TERRITORI COPERTI DA FORESTE E DA BOSCHI

L'art. 142 comma 1 lett. G del DLgs 42/2004 individua quali elementi da tutelare i *"i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché 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 (norma abrogata, ora il riferimento è agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018)"*. Il tracciato di progetto, in particolare, corre lungo la vegetazione ripariale del fiume Arno e di alcuni dei suoi affluenti, e boschi di collina.

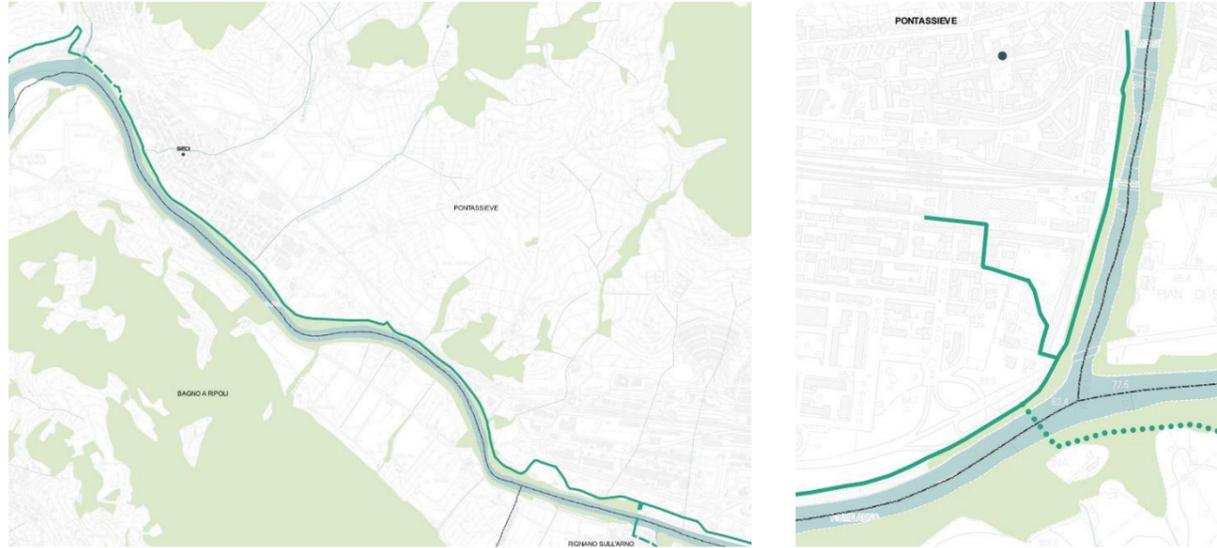


Figura 2: Estratto del PIT. Aree tutelate per legge – I territori coperti da foreste e boschi (comune di Pontassieve)

Descrizione caratteri contesto paesaggistico

Gli ambiti paesaggistici dove si inserisce il progetto sono "Ambito 6: Firenze-Prato-Pistoia" relativamente al comune di Fiesole, "Ambito 7: Mugello" relativamente al comune di Pontassieve, "Ambito 11: Val d'Arno superiore" relativamente ai comuni di Reggello, Rignano sull'Arno e Figline Incisa Valdarno.

PONTASSIEVE

L'ambito 7 – Mugello si compone di un esteso bacino, con una stretta striscia pianeggiante lungo la Sieve, una vasta area centrale di colline e un'ampia zona montuosa. Il tracciato si colloca nella componente territoriale e paesaggistica del fondovalle del fiume Sieve, diffusamente urbanizzato e caratterizzato dalla presenza di rilevanti connessioni infrastrutturali con la rete nazionale. Agli incroci fra la viabilità a pettine, che connette i versanti e la statale che corre lungo la Sieve, sono situati i maggiori centri urbani dell'ambito, tra cui Pontassieve.

raggiungendo livelli elevati nella zona di Barberino.

Il Mugello, come bacino della Sieve, rappresenta un sistema idrogeologico critico. La dinamicità della Sieve, infatti, rappresenta un rischio per l'ambito in sé, ma anche per l'Arno a valle della confluenza, essendo noto il ruolo fondamentale del contributo della Sieve nell'indurre eventi critici nel bacino a valle. I sistemi agricoli della collina a versanti dolci sono una parte fondamentale del paesaggio agricolo toscano, e sono soggetti al fenomeno degli abbandoni, anche a causa dell'impossibilità di impiantare la coltura della vite, salvo in alcune aree limitate. o. Sul territorio sono presenti ampi bacini estrattivi che comportano un consumo di suolo e inquinamento delle acque nei tratti fluviali immediatamente a valle dei siti estrattivi.

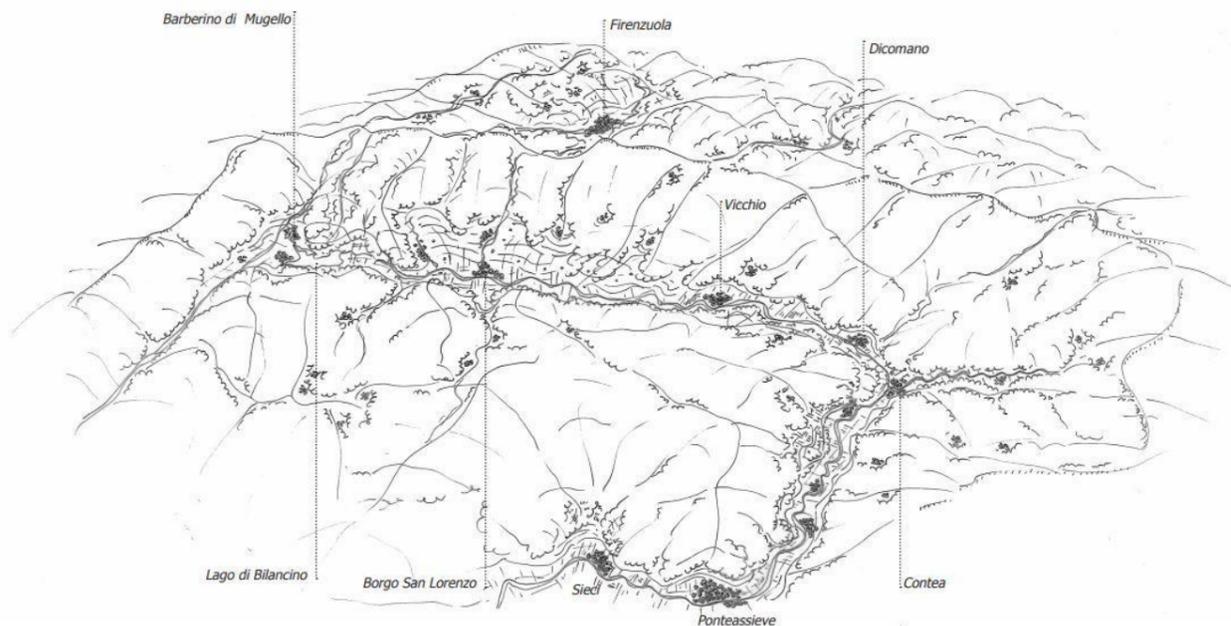


Figura 3: Estratto del PIT. Ambito 7 - Mugello

Caratteri idro-geo-morfologici

L'ambito del Mugello rappresenta uno spaccato tipico della catena appenninica e dei suoi contrafforti, tanto che è da lungo tempo un oggetto di studio privilegiato, una "palestra" per tutte le interpretazioni e le teorie sull'Appennino. L'elemento centrale dell'ambito è rappresentato dalla conca intermontana del Mugello in senso stretto. Questa struttura ha la particolarità di essere, tra le grandi conche intermontane della catena, una delle più "esterne" rispetto alla struttura, cioè di essere posizionata molto vicino allo spartiacque e di confinare pressoché direttamente con una delle poche porzioni di Appennino "frontale" comprese nel territorio toscano.

La bassa valle della Sieve, tra Dicomano e Pontassieve, è incassata, con una stretta fascia di terrazzi bassi tra il fiume e le colline.

Negli ultimi decenni, la pressione antropica sul Mugello ha assunto nuove forme. L'espansione delle infrastrutture e degli insediamenti lungo quello che resta un corridoio privilegiato è di tipo localizzato, ma a forte impatto anche sulle dinamiche geomorfologiche e idrologiche. La pressione di è spostata sulla parte nord-occidentale dell'ambito,

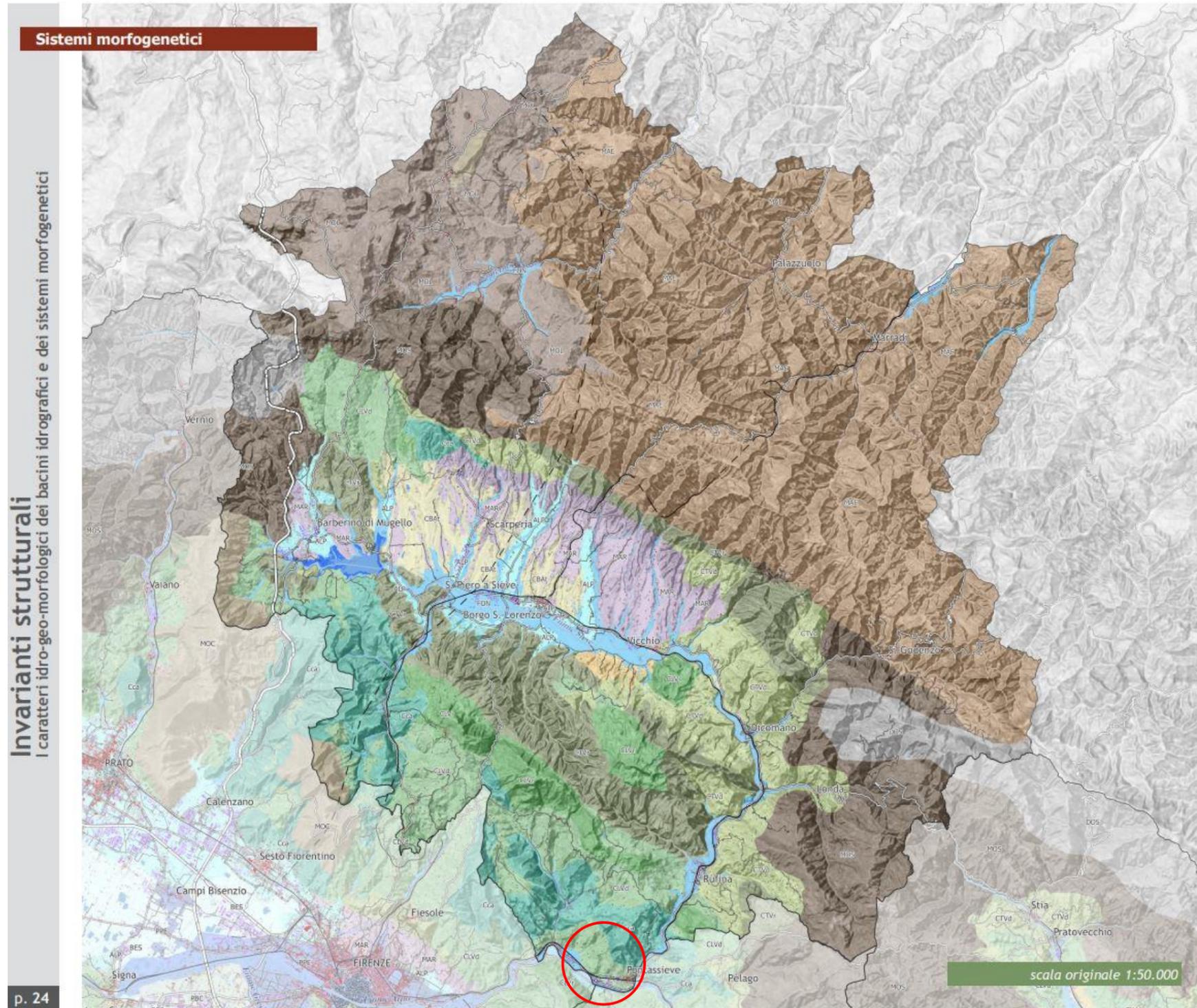


Figura 4: Estratto del PIT. Ambito 7 – Mugello. Caratteri idro-geo-morfologici. In rosso l'area di progetto

Caratteri ecosistemici del paesaggio

L'ambito è prevalentemente costituito dal bacino idrografico del Fiume Sieve e dagli alti bacini dei torrenti Santerno, Senio e Lamone. Il bacino del Fiume Sieve si sviluppa attorno alla vasta conca presente, con asse ovest-est, tra il Lago di

Bilancino e Dicomano, dominata dal paesaggio agricolo di fondovalle e dai caratteristici ripiani fluvio-lacustri. Boschi di latifoglie completano il paesaggio vegetale del bacino, con una continua matrice forestale presente nei versanti del M.te Giovi, nell'alto bacino, lungo lo spartiacque del Giogo-Casaglia e nei versanti al confine con la zona del Casentino (versanti occidentali del complesso montuoso tra il M.te Falterona e il passo della Consuma). Verso sud l'ambito

interessa anche il **bacino del Fiume Arno**, con i versanti meridionali del M.te Senario e del Monte Giovi, con un paesaggio dominato dai tipici mosaici di agroecosistemi tradizionali e boschi o con più intensivi paesaggi vitivinicoli della zona di Rufina.

Ai processi di abbandono e di rinaturalizzazione delle aree montane e alto collinari si sono affiancati gli opposti processi di aumento dei livelli di artificialità e urbanizzazione (residenziale e industriale/commerciale) della pianura alluvionale dell'alta val di Sieve (in particolare a Barberino del Mugello, tra Scarperia e San Piero a Sieve e tra questa e Vicchio), delle aree di pertinenza fluviale della media e bassa val di Sieve (in particolare tra Rufina e Pontassieve) e dell'Arno. L'aumentata pressione ambientale e i livelli di artificialità del territorio di pianura hanno comportato anche dinamiche di semplificazione degli ecosistemi fluviali e torrentizi, con la riduzione della vegetazione ripariale (in parte costituita da formazioni esotiche), della qualità delle acque e della loro qualità ecosistemica complessiva. Nel basso bacino della Sieve il territorio collinare ha inoltre visto la parziale trasformazione del paesaggio agricolo tradizionale (con oliveti, seminativi e colture promiscue) un paesaggio più intensivo legato alla presenza di vigneti specializzati (zona della Rufina).

Riguardo la rete ecologica, di rilevante interesse risulta la presenza di corridoi ripariali, con importanti formazioni arboree a salici e pioppi dei fiumi ad ampio alveo (Fiume Sieve) ed ontanete e saliceti arbustivi e arborei dei corsi d'acqua montani (in particolare del Lamone e del Santerno).

Per gli ecosistemi fluviali le criticità sono legate alla non ottimale qualità delle acque (particolarmente scadente la qualità delle acque del Fiume Arno a valle di Pontassieve), oltre alla riduzione delle fasce ripariali arboree per lo sviluppo di attività agricole o edificatorie nelle aree di pertinenza fluviale. In tali contesti risultano critici i processi di trasformazione della vegetazione ripariale autoctona in cenosi alloctone a dominanza di robinia, così come locali situazioni di inadeguata gestione della vegetazione igrofila.

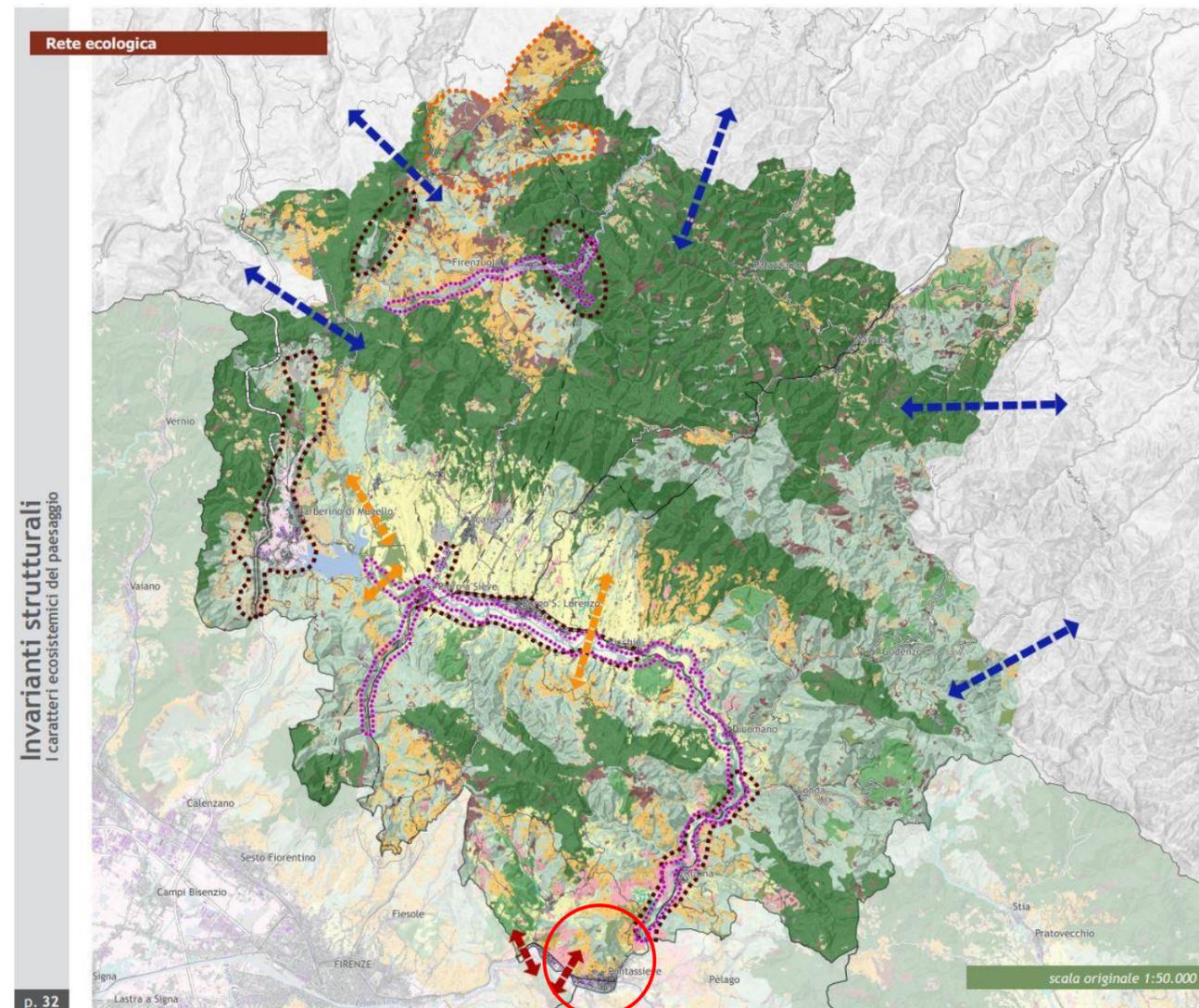


Figura 5: Estratto del PIT. Ambito 7 – Mugello. Caratteri ecosistemici del paesaggio. In rosso l'area di progetto

Caratteri dei sistemi insediativi, urbani e infrastrutturali

La struttura insediativa dell'ambito è caratterizzata prevalentemente dal morfotipo n. 6 "Morfotipo insediativo a spina delle valli appenniniche" (Articolazione territoriale 6.4 Mugello) e dal morfotipo n.7 "Morfotipo a pettine delle penetranti di valico delle alte valli appenniniche" (Articolazione territoriale 7.2 – Romagna Toscana). La direttrice principale di sviluppo dell'area è costituita dal fondovalle pianeggiante della Sieve, diffusamente urbanizzato e caratterizzato dalla presenza di rilevanti connessioni infrastrutturali con la rete nazionale.

In Val di Sieve le aree collinari e basso montane che degradano verso la Sieve e L'Arno sono caratterizzate da un patrimonio edilizio notevole, sia per qualità che per quantità, intensamente riutilizzato e quindi soggetto a trasformazioni, a volte anche incongrue, che tuttavia hanno permesso nel complesso la permanenza di un'immagine paesistica ben curata. L'aumento di strutture ricettive di tipo agriturismo, insieme al recupero delle colture tradizionali e alla diffusione delle colture biologiche, con raccolta, trasformazione e commercio dei prodotti, rappresenta un indicatore importante per possibilità di sviluppo in forme alternative a quelle tipiche delle aree a maggiore pressione insediativa.

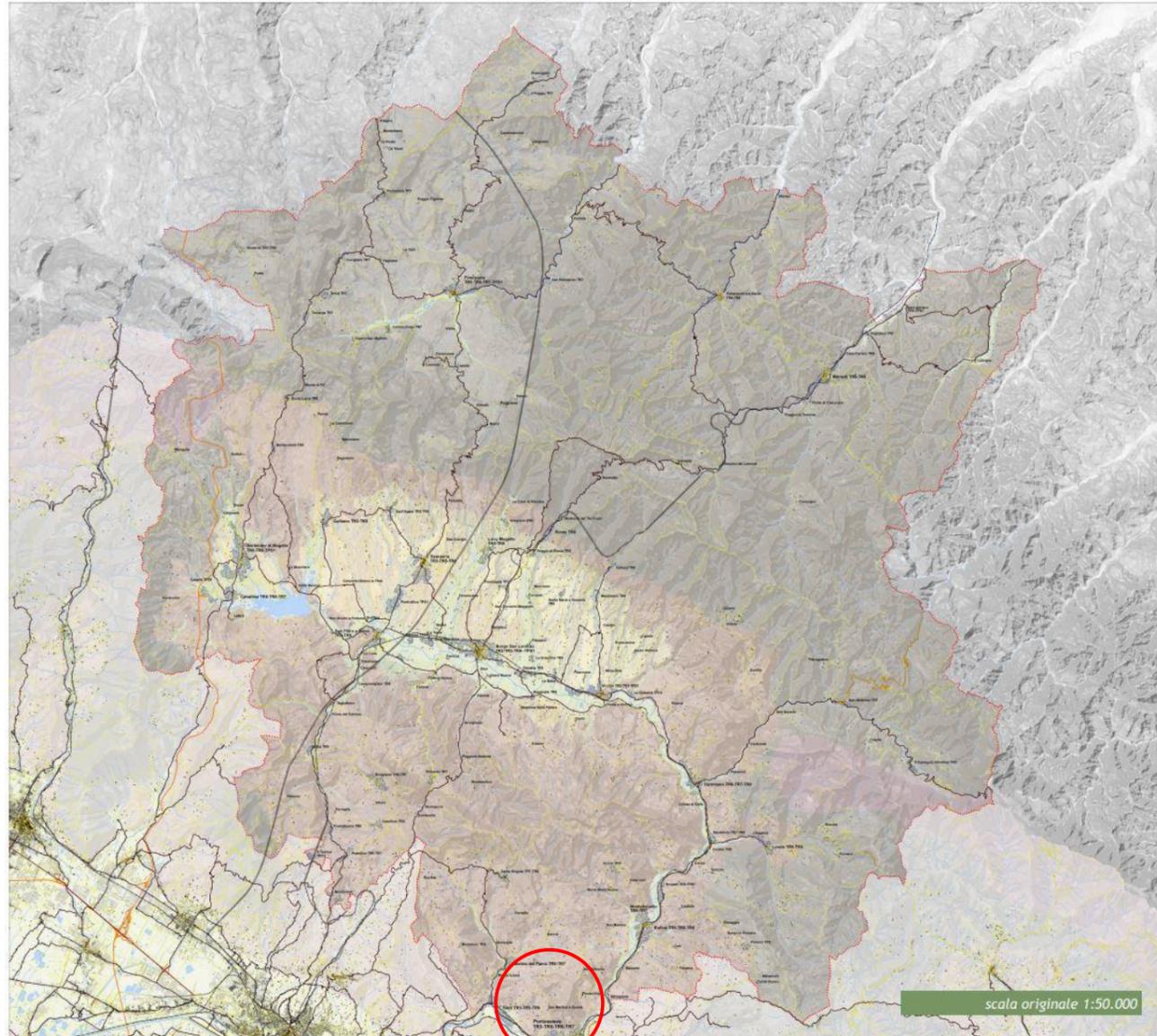


Figura 6: Estratto del PIT. Ambito 7 – Mugello. Sistemi insediativi, urbani e infrastrutturali. In rosso l'area di progetto

Caratteri dei sistemi agro ambientali dei paesaggi rurali

Il fondovalle della Sieve presenta una struttura articolata, nella quale aree pianeggianti disposte lungo i corsi d'acqua tributari si alternano a modestissimi rilievi collinari o costituiti da formazioni di Margine. Il paesaggio agrario è connotato da seminativi a maglia semplificata (morfotipo 6) associati, specialmente lungo il fondovalle principale, a insediamenti di recente realizzazione a carattere residenziale, produttivo-industriale, commerciale, localizzati in maniera incongrua rispetto alle regole storiche del paesaggio (in questo caso in zone ad alta pericolosità idraulica).

Le aree di fondovalle sono interessate da massicci processi di artificializzazione legati alla realizzazione di infrastrutture, insediamenti residenziali, produttivi, commerciali. Il consumo di suolo rurale è particolarmente marcato nella porzione di fondovalle compresa tra Vicchio e San Piero a Sieve, e nel territorio di Barberino del Mugello. Qui i terreni agricoli, coincidenti con grandi appezzamenti a seminativo a maglia semplificata (morfotipo 6), subiscono gli effetti della marginalizzazione indotta dalla presenza di carichi insediativi e infrastrutturali particolarmente ingenti; gli aspetti di valore riferiti a questa parte di territorio sono riconducibili al ruolo di connessione ecologica e di discontinuità morfologica rispetto ai tessuti costruiti svolto dagli spazi rurali (morfotipo 6), in particolare da quelli posti nel solco

vallivo principale.



Figura 7: Estratto del PIT. Ambito 7 – Mugello. Patrimonio territoriale e paesaggistico. In rosso l'area di progetto

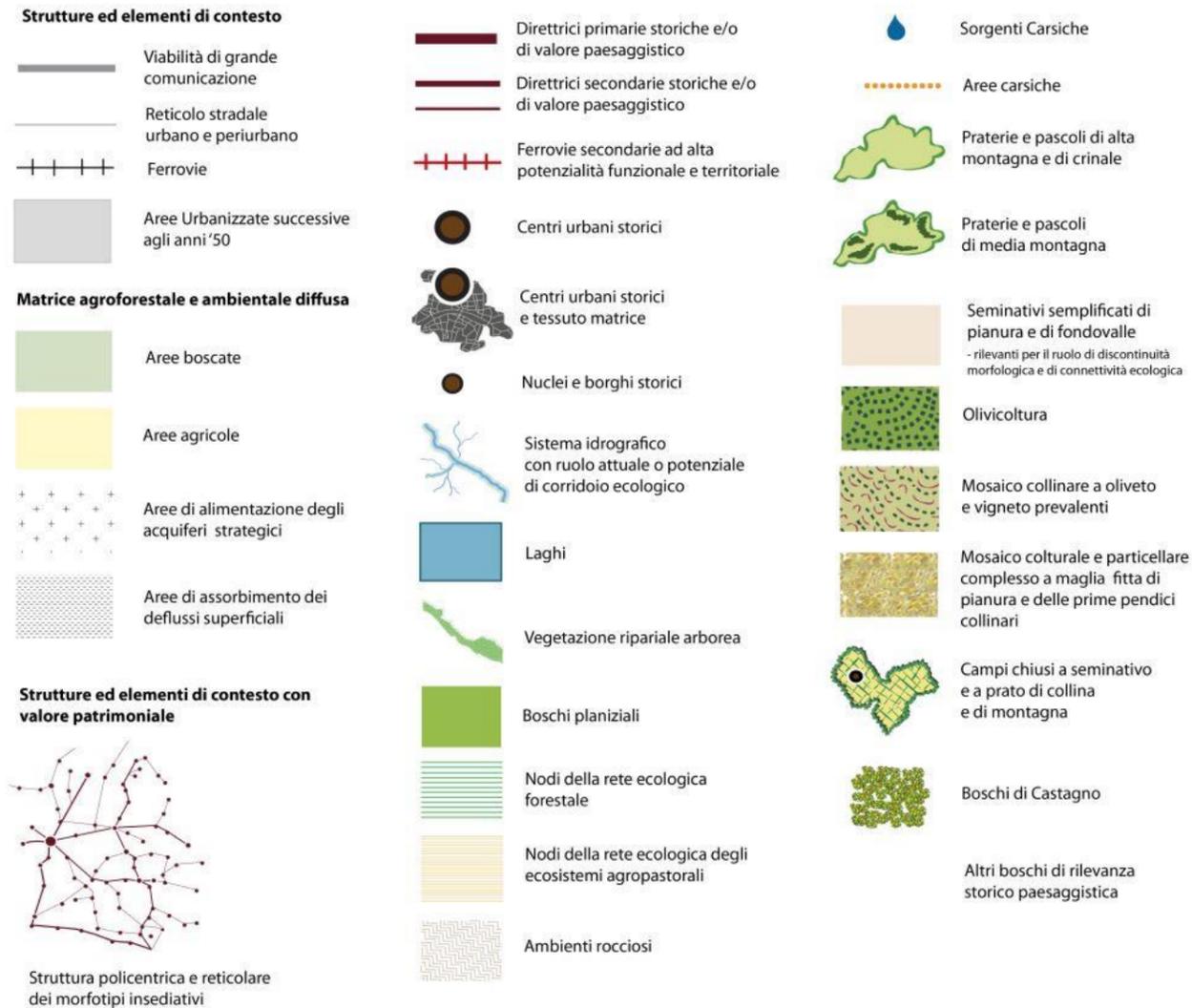


Figura 8: Estratto del PIT. Ambito 7 – Mugello. Patrimonio territoriale e paesaggistico - Legenda

Tra gli indirizzi per le politiche riportati nella scheda di ambito “7 – Mugello”, vi è quello di “*Salvaguardare, riqualificare e valorizzare il sistema fluviale del Sieve e dei suoi affluenti e le sue relazioni con il territorio circostante: riqualificando i waterfront urbani, la viabilità e gli spazi pubblici, l’accessibilità al fiume e la sua riconoscibilità nel contesto urbano; riqualificando e valorizzando in chiave multifunzionale gli spazi aperti perifluviali e assicurandone la continuità; promuovere la riqualificazione del sistema infrastrutturale di fondovalle e valorizzare il ruolo connettivo del Sieve con forme di fruizione sostenibile della via d’acqua e delle sue rive (attraverso la realizzazione di **itinerari di mobilità dolce**, punti di sosta, accessi) e recuperando i manufatti di valore storico-culturale legati alla risorsa idrica*”.

Inoltre, uno degli obiettivi fissati per l’ambito del Mugello è “*Riqualificare i sistemi insediativi di pianura di fondovalle e riattivare le relazioni fra le aree montano-collinari e la valle della Sieve*”. Esso prevede, tra le direttive, di “*Riqualificare e valorizzare la riviera fluviale della Sieve e i paesaggi fluviali ad esso connessi*”. A tal fine, gli orientamenti proposti sono “*innalzare la qualità ambientale e paesaggistica dei waterfront urbani*” e “*valorizzare il ruolo connettivo del fiume favorendo forme di **fruizione sostenibile** della via d’acqua e delle sue riviere attraverso la realizzazione di **itinerari di mobilità dolce** e punti di sosta*”.

Carta dei caratteri del paesaggio

Comune di Fiesole- il tracciato interessa i seguenti tematismi:

- Insediamenti civili recenti
- Vigneti
- Aree umide: intorno il fiume Arno
- Percorsi fondativi
- Boschi di collina
- Vegetazione ripariale



Figura 9: Estratto Carta dei caratteri del paesaggio

Comune di Pontassieve- il tracciato interessa i seguenti tematismi:

- Aree umide: presenti lungo il corso del fiume Arno
- Zone agricole eterogenee
- Insediamenti al 1850
- Insediamenti al 1954
- Insediamenti civili recenti
- Insediamenti produttivi recenti
- Percorsi fondativi



Figura 10: Estratto Carta dei caratteri del paesaggio

Comune di Rignano sull'Arno- il tracciato interessa i seguenti tematismi:

- Insediamenti civili recenti
- Vigneti
- Zone agricole eterogenee
- Percorsi fondativi
- Boschi di collina
- Vigneti terrazzati
- Aree umide
- Insediamenti al 1954
- Insediamenti civili recenti
- Insediamenti produttivi recenti

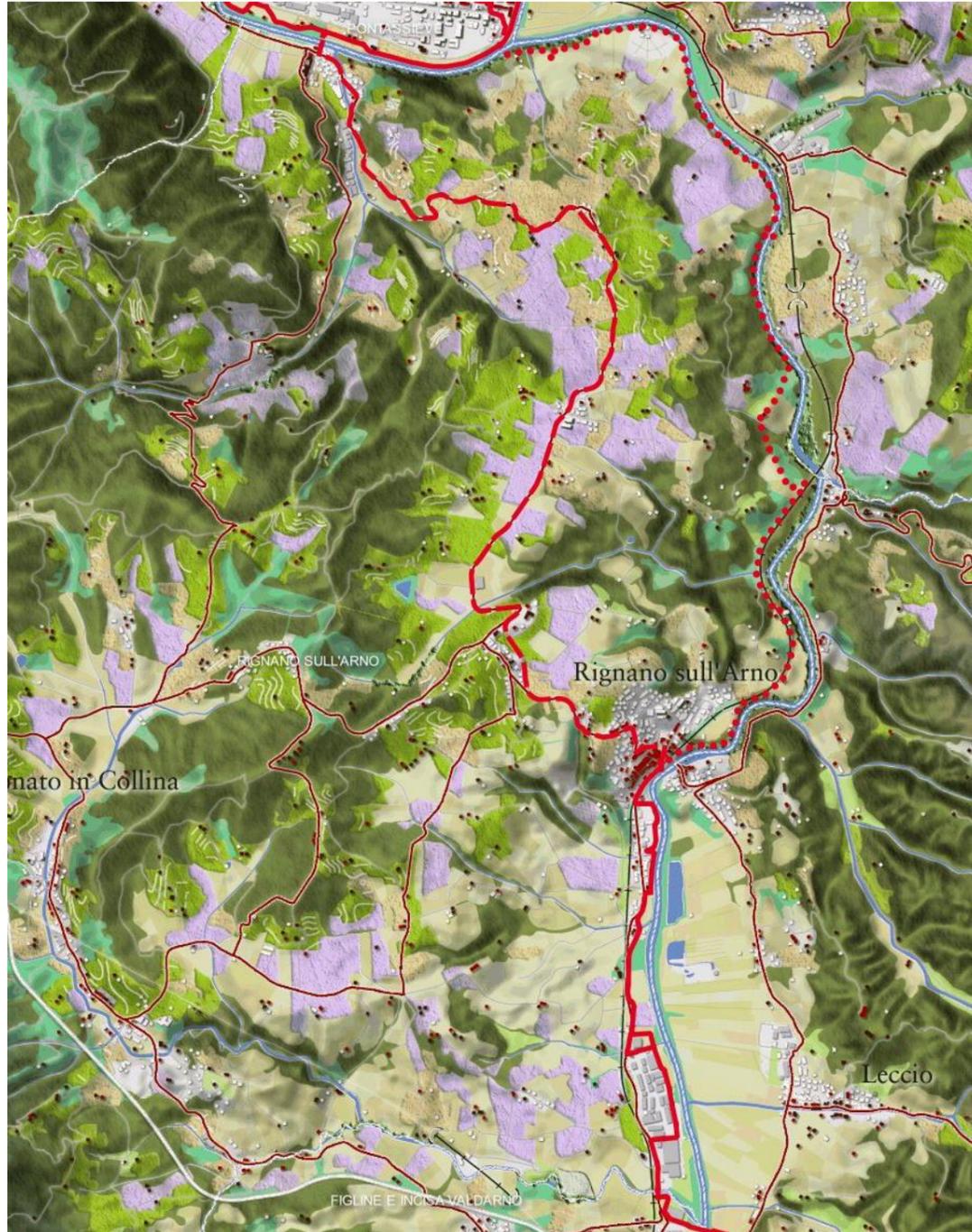


Figura 11: Estratto Carta dei caratteri del paesaggio

Comune di Figline Incisa Valdarno- Il tracciato interessa i seguenti tematismi:

- Insediamenti civili recenti
- Insediamenti al 1954
- Aree Umide: presenti lungo il corso del fiume Arno



Figura 12: Estratto Carta dei caratteri del paesaggio

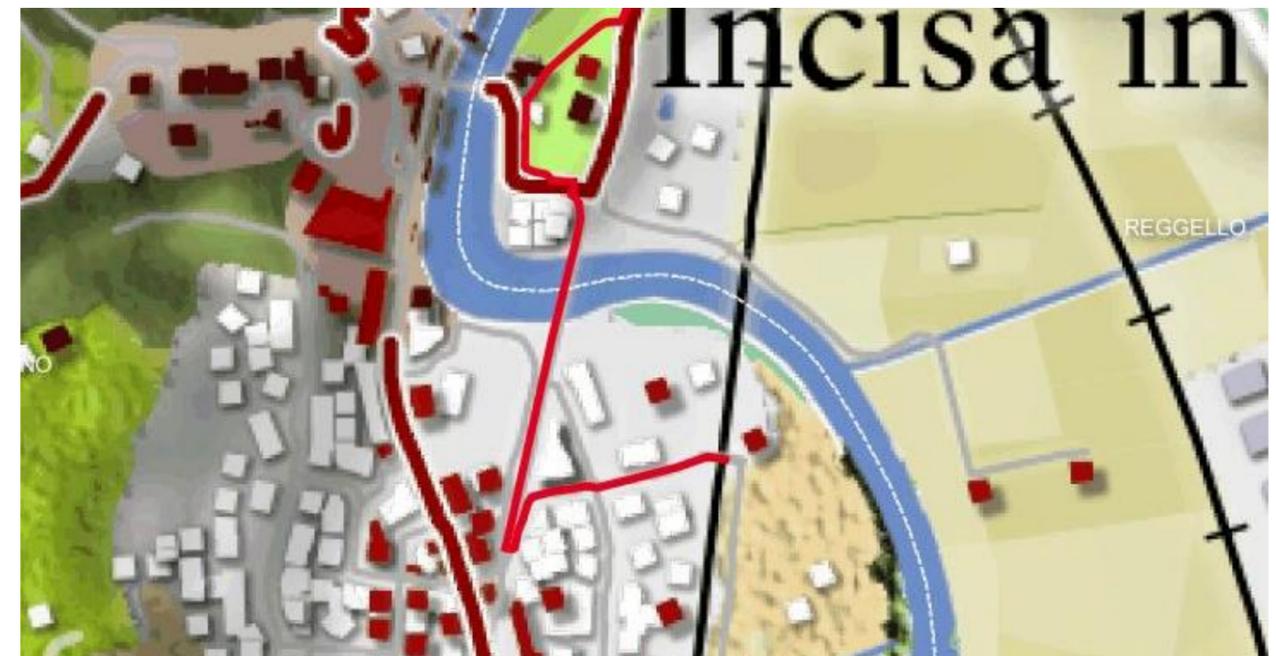


Figura 13: Estratto Carta dei caratteri del paesaggio

Comune di Reggello: il tracciato interessa i seguenti tematismi:

- Aree umide: intorno al fiume Arno
- Insediamenti produttivi recenti
- Percorsi fondativi
- Boschi di collina



Figura 14: Estratto Carta dei caratteri del paesaggio

INSEDIAMENTI E INFRASTRUTTURE

- centri matrice
- insediamenti al 1850
- insediamenti al 1954
- insediamenti civili recenti
- insediamenti produttivi recenti
- percorsi fondativi
- viabilità recente
- aeroporti
- aree estrattive

COLTIVI E SISTEMAZIONI IDRULICHE-AGRARIE

- trama dei seminativi di pianura
- aree a vivaio
- serre
- vigneti
- oliveti
- zone agricole eterogenee
- vigneti terrazzati
- oliveti terrazzati
- zone agricole eterogenee terrazzate

FASCE BATIMETRICHE

- 0-10
- 10-50
- 50-100
- 100-200
- 200-500
- >500

CARATTERIZZAZIONE VEGETAZIONALE DEI BOSCHI E DELLE AREE SEMI-NATURALI

- boschi a prevalenza di leccio
- boschi a prevalenza di sughera
- boschi a prevalenza di rovere
- boschi a prevalenza di faggio
- boschi a prevalenza di pini
- boschi a prevalenza di cipresso
- boschi di abete rosso
- boschi di abete bianco
- macchia mediterranea
- gariga
- vegetazione ofiolitica
- pascoli e incolti di montagna
- castagneti da frutto

CARATTERIZZAZIONE FISIOGRAFICA DEI BOSCHI E DELLE AREE SEMI-NATURALI

- Vegetazione ripariale
- Boschi planiziali
- Boschi di collina
- Boschi di dorsale
- Boschi di montagna

AREE UMIDE ED ELEMENTI IDRICI

- aree umide
- corsi d'acqua
- bacini d'acqua

Rappresentazione fotografica stato di fatto e contesto paesaggistico

COMUNE DI PONTASSIEVE

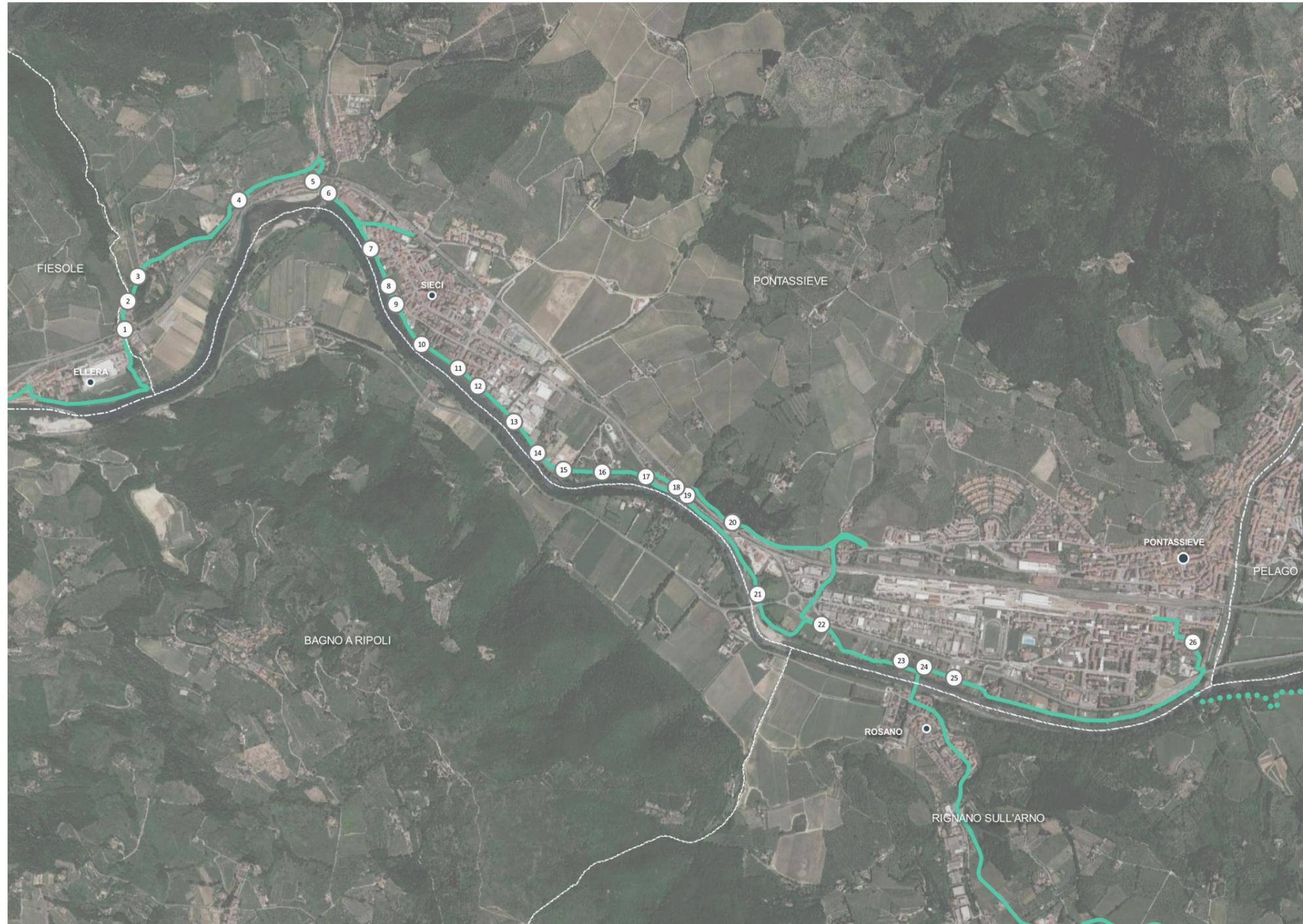


Figura 15: Ortofoto con tracciato di progetto e rilievo fotografico – con numerazione





13



14



15



16



17



18



19



20



21



22



23



24



25



26

Analisi livelli di tutela paesaggistica

PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE (PIT) CON VALENZA DI PIANO PAESAGGISTICO

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

Il Piano di Indirizzo Territoriale della Toscana è stato approvato dal Consiglio regionale il 24 luglio 2007 con [delibera n. 72](#) e pubblicato sul [Burt n.42 del 17 ottobre 2007](#). Con Deliberazione del Consiglio Regionale del 27 marzo 2015 n. 37, è stato approvato un atto di integrazione al PIT con valenza di piano paesaggistico.

Gli ambiti paesaggistici dove si inserisce il progetto sono “Ambito 6: Firenze-Prato-Pistoia” relativamente al comune di Fiesole, “Ambito 7: Mugello” relativamente al comune di Pontassieve, “Ambito 11: Val d’Arno superiore” relativamente ai comuni di Reggello, Rignano sull’Arno e Figline Incisa Valdarno.

Aree tutelate per legge (art. 142 del D.Lgs. 42/2004) – art.1 Lett. C I fiumi, i torrenti, i corsi d’acqua

L’art. 142 comma 1 lett. C del DLgs 42/2004 individua quali elementi da tutelare *“i fiumi, i torrenti, i 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 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna”*. L’area tutelata interessata dal tracciato segue il corso del fiume Arno nei comuni di Fiesole, Pontassieve, Rignano sull’Arno, Reggello e Figline Incisa Valdarno. Inoltre incrocia i corsi d’acqua tutelati di Fosso Sambre, Fosso delle Falle nel comune di Fiesole, Fosso delle Sieci e Fiume Sieve in comune di Pontassieve, Botro di Ricciofani nel comune di Rignano sull’Arno, e Borro della Felce o Lame Salceto tra i comuni di Rignano sull’Arno e Figline Incisa Valdarno.

Tra gli obiettivi, le direttive e le prescrizioni citati all’articolo 8 della Disciplina dei beni paesaggistici, vi sono quelli di *“Promuovere forme di fruizione sostenibile del fiume e delle fasce fluviali”* e di *“favorire la creazione di punti di sosta, itinerari, percorsi di mobilità dolce, e incentivare iniziative volte al recupero di manufatti e opere di valore storico-culturale, 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”*.

Aree tutelate per legge (art. 142 del D.Lgs. 42/2004) – art.1 Lett. G I territori coperti da foreste e da boschi

L’art. 142 comma 1 lett. G del DLgs 42/2004 individua quali elementi da tutelare i *“i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall’articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (norma abrogata, ora il riferimento è agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018)”*. Il tracciato di progetto, in particolare, corre lungo la vegetazione ripariale del fiume Arno e di alcuni dei suoi affluenti, e boschi di collina.

All’articolo 12 delle Discipline del Piano, gli obiettivi, le direttive e le prescrizioni mirano a salvaguardare e valorizzare i valori paesaggistici e storico-identitari dei territori coperti da boschi. Uno degli obiettivi da perseguire è, infatti, la promozione della fruizione delle risorse del patrimonio rappresentato dal bosco.

Beni architettonici di interesse culturale dichiarato

Il tracciato di progetto non incrocia nessun bene architettonico di interesse culturale dichiarato.

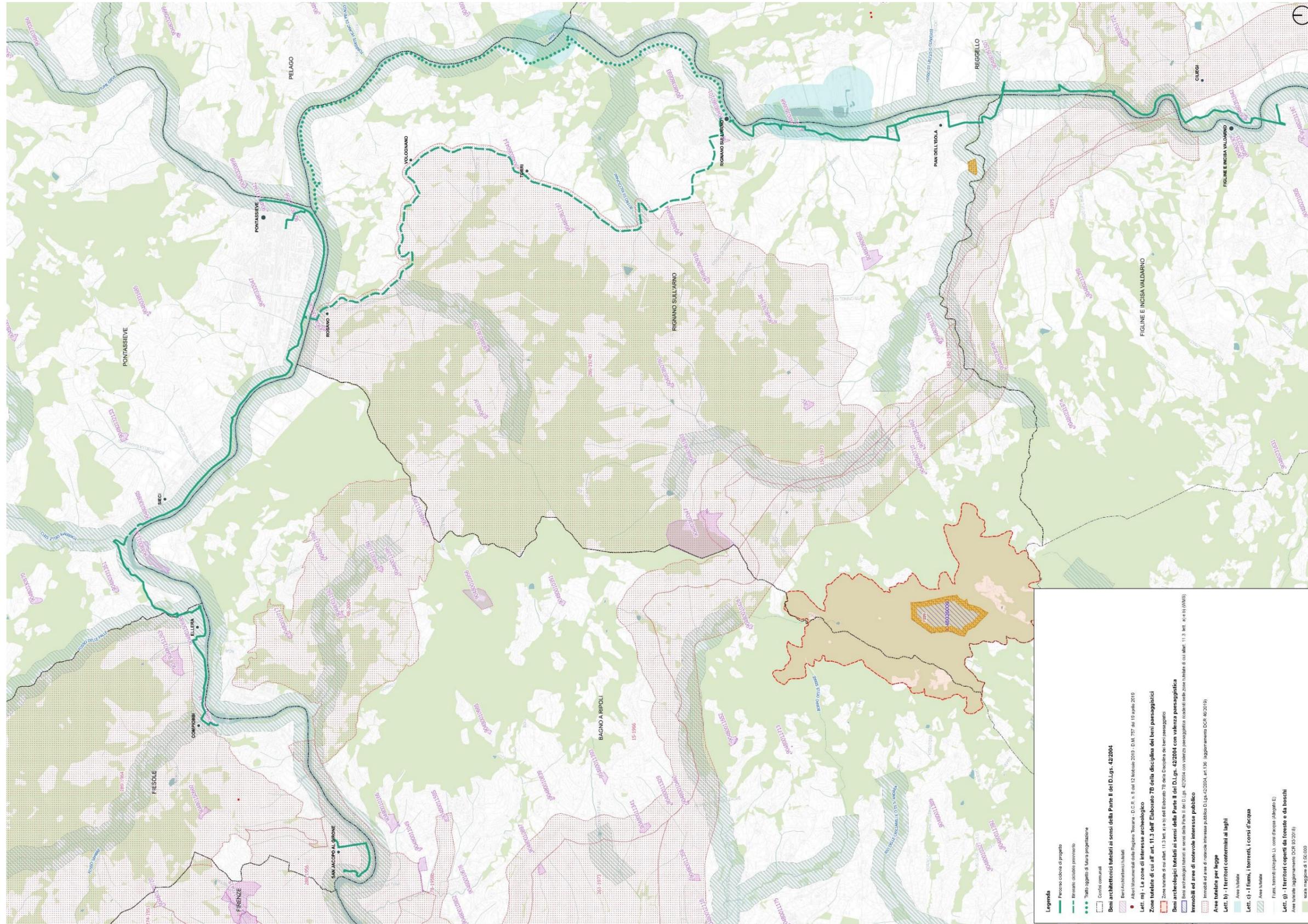


Figura 16: PIT. Tavola vincoli di tutela paesaggistica. In verde il tracciato di progetto

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP)

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

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. Lo strumento di pianificazione in oggetto ha acquistato efficacia dalla data di tale pubblicazione.

Il PTCP vigente si compone di più documenti, il più rilevante dei quali è la Carta dello Statuto del Territorio 1: 20.000, che costituisce l'elaborato progettuale di pianificazione cui approda l'analisi conoscitiva del territorio. Ad esso è collegato l'elaborato Statuto del Territorio e Norme di attuazione, ove sono contenute norme, prescrizioni, criteri e direttive per la pianificazione urbanistica a livello comunale.

Il comune di Fiesole è compreso nel sistema territoriale "Area Fiorentina". L'area centrale fiorentina presenta legami di mercato del lavoro più o meno intensi con tutto il resto della provincia e con alcune aree extra-provinciali. Dal punto di vista delle relazioni socioeconomiche, i legami sono di livello nazionale e internazionale, in ragione dei caratteri reticolari ed "aperti" che caratterizzano le formazioni metropolitane oltre una certa soglia di evoluzione. La definizione dei confini dell'area deriva perciò da un compromesso fra considerazioni di carattere economico e morfologico.

Il comune di Pontassieve appartiene al sistema territoriale "Val di Sieve" Il sistema è caratterizzato da un paesaggio medio collinare, che si inserisce nella parte sud-occidentale del bacino della Sieve.

I comuni di Rignano sull'Arno, Figline Incisa Valdarno e Reggello fanno parte del sistema territoriale "Valdarno Superiore Fiorentino". Si possono distinguere almeno quattro zone geografiche, ciascuna con specifici caratteri e problemi naturali e antropici. Il bacino è, infatti, suddiviso in fasce altimetriche e morfologiche molto ben definite, soprattutto sul versante orientale: una fascia inferiore, costituita dal fondovalle percorso dall'Arno, una fascia mediana di ripiani e poi, con rapida rottura di pendenza, una fascia di ripidi versanti che risalgono fino ai crinali.

Carta dello Statuto del territorio

Comune di Fiesole – Il tracciato interessa i seguenti ambiti:

- Ambiti di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e ANPIL – Art.10
- Insediamenti – Art.7
- Rete stradale di interesse sovracomunale esistente – Art 30 (Via Aretina Nuova)

Comune di Pontassieve – Il tracciato interessa i seguenti ambiti:

- Aree fragili del territorio aperto – Art.11
- Insediamenti – Art.7
- Ambiti di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e ANPIL – Art.10
- Impianti tecnologici: Potabilizzazione e depurazione acque – Art. 24bis
- Rete stradale di interesse sovracomunale esistente – Art 30 (Strada Statale 67 Tosco Romagnola)

Comune di Rignano sull'Arno – Il tracciato interessa i seguenti ambiti:

- Corridoi di connessione ecologica ed ambientale – Art.9
- Altre aree del territorio aperto – Art.7
- Insediamenti – Art.7
- Ambiti di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e ANPIL – Art.10
- Rete ferroviaria esistente – Art.31
- Rete stradale di interesse sovracomunale di progetto – Art.30

- Insediamenti produttivi – Art.23

Comune di Figline e Incisa Valdarno – Il tracciato interessa i seguenti ambiti:

- Insediamenti produttivi – Art.23
- Altre aree del territorio aperto- Art.7
- Rete stradale di interesse sovracomunale esistente – Art 30 (Via Nazionale)
- Insediamenti – Art.7

Comune di Reggello – Il tracciato interessa i seguenti ambiti:

- Aree per il contenimento del rischio idraulico – Art.4
- Insediamenti – Art.7
- Cave attive – Art.20
- Ambiti di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e ANPIL – Art.10
- Rete stradale di interesse sovracomunale esistente – Art 30 (Strada Regionale 69)

ART.10- AMBITI DI REPERIMENTO PER L'ISTITUZIONE DI PARCHI, RISERVE E ANPIL

"Sono definiti ambiti di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e aree naturali protette di interesse locale gli ambiti del territorio aperto che, per caratteristiche ambientali e naturali, possono essere oggetto di istituzione ad area protetta; essi sono in particolare caratterizzati da singolarità naturale, geologica, flori-faunistica, ecologica, morfologica, paesaggistica, di coltura agraria ovvero da forme di antropizzazione di particolare pregio per il loro significato storico, formale e culturale e per i loro valori di civiltà. Tali ambiti costituiscono invariante strutturale."

ART. 7- TUTELA DEL TERRITORIO APERTO

"Il territorio aperto, in applicazione dei criteri per l'individuazione del territorio rurale dettati dall'art. 22 del PIT, è costituito dalle aree del territorio provinciale esterne agli insediamenti, secondo le relative delimitazioni, e comprende le aree agricole, quelle

forestali, gli abitati minori e gli insediamenti sparsi sia recenti che di rilevanza storica. I riferimenti cartografici delle politiche di tutela del territorio aperto sono contenuti nella Carta dello Statuto del territorio."

In coerenza con i principi di cui al Titolo II dello Statuto del territorio, la perimetrazione del territorio aperto è strettamente correlata alla definizione del margine urbano degli insediamenti ed è finalizzata: ad impedire ulteriore consumo di suolo agricolo e ad incentivare la riqualificazione della frange di transizione città-campagna; ad impedire la saldatura degli insediamenti e la conseguente saturazione dei varchi residui, da riservare prioritariamente ai corridoi di connessione alla rete ecologica provinciale;

ART. 9- AREE DI COLLEGAMENTO ECOLOGICO-FUNZIONALE.

Le aree di collegamento ecologico-funzionale, individuate ai sensi dell'art. 10 della LR 56/2000 e finalizzate alla conservazione della biodiversità, La definizione delle aree di collegamento ecologico è finalizzata a tutelare la diversità delle specie animali e vegetali minacciata principalmente dalla separazione fisica tra le popolazioni animali o vegetali, rappresentata da barriere reali lineari, quali ad esempio autostrade, strade di grande comunicazione, importanti assi ferroviari e simili, o da barriere diffuse, quali aree industriali o commerciali, oppure dalla mancanza o dalla scarsa efficacia di aree naturali di collegamento tra le varie popolazioni. Gli strumenti di pianificazione e programmazione della Provincia incentivano l'adozione delle principali misure per la conservazione dei corridoi esistenti e per il ripristino delle zone a connettività compromessa.

ART. 30- STRADE DI RILIEVO SOVRACOMUNALE

La rete stradale di interesse sovracomunale esistente, da potenziare e di progetto, è individuata e classificata sulla base del Piano regionale per la mobilità e per la logistica, approvato con DCR n. 63/2004, efficace fino all'approvazione del Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM) di cui alla LR 55/2011, del quadro aggiornato delle previsioni e dell'art. 9 della disciplina del PIT. Il PTC specifica, con riferimento alla rete stradale provinciale, gli obiettivi e

le previsioni del piano regionale della mobilità e della logistica. Gli interventi sulla rete provinciale sono evidenziati nella Carta dello Statuto del territorio; possono essere realizzate, nelle fasce di rispetto, opere di ambientazione volte alla mitigazione dell'impatto sul paesaggio dell'infrastruttura stradale, nonché spazi di sosta attrezzati per la fruizione visiva dei panorami più significativi.

[...] I piani urbani della mobilità, i piani e programmi inerenti il TPL della provincia e i programmi socio-economici:

- assumono gli obiettivi di qualità e sicurezza stabiliti dagli articoli 8 e 9 della Disciplina di piano del PIT, riferiti alla mobilità delle persone e delle merci;
- prevedono, per quanto di competenza, misure opportune per incrementare l'accessibilità dei servizi di interesse sovracomunale mediante il TPL, secondo quanto disposto al precedente articolo 24 e per favorire la **mobilità ciclo-pedonale**, secondo quanto stabilito dall'articolo 9 della Disciplina di piano del PIT e quanto disposto al precedente articolo 16.

ART. 24 BIS- SERVIZI ED ATTREZZATURE TECNOLOGICHE DI RILIEVO SOVRACOMUNALE

Sono servizi e attrezzature tecnologiche di rilevanza sovracomunale le centrali per la produzione dell'energia e gli impianti di trasformazione, gli impianti di depurazione delle acque, gli impianti di trattamento dei rifiuti, e simili.

ART. 31- FERROVIE E LINEE FERROTRAMVIARIE

Il PTC promuove il coordinamento delle scelte inerenti la mobilità degli strumenti della pianificazione territoriale, al fine di assicurare:

- uno sviluppo equilibrato degli insediamenti, sia in relazione ai rapporti tra l'area metropolitana fiorentina e il resto della provincia, sia all'interno di ciascuno dei sistemi territoriali;
- una costante verifica del carico urbanistico indotto dal complesso delle previsioni dei piani comunali, ai fini della tutela delle risorse essenziali;
- l'armonizzazione delle strategie e delle scelte relative agli aspetti infrastrutturali e gestionali necessarie per dare attuazione agli indirizzi stabiliti dall'articolo 9 del PIT.

ART 23 – CRITERI PER GLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI

Gli insediamenti produttivi sono le parti degli insediamenti specializzate per la produzione di beni e servizi. Gli SU dei Comuni definiscono il dimensionamento degli insediamenti produttivi in conformità ai criteri di cui allo Statuto del territorio, Titolo III.

La Provincia aggiorna e approfondisce il quadro conoscitivo degli insediamenti produttivi di livello sovracomunale, indicati, con finalità ricognitive, nella Carta dello Statuto del territorio e descritti in apposito repertorio, documento QC 15 (Aree produttive), del quadro conoscitivo.

ART. 4- AREE PER IL CONTENIMENTO DEL RISCHIO IDRAULICO

Gli ambiti interessati dagli interventi di tipo strutturale per la riduzione del rischio idraulico sono individuati dalla pianificazione di bacino e, limitatamente alle casse di esondazione, schematicamente indicati con finalità ricognitive nelle Carte dello Statuto

del territorio del PTC come specificato in legenda. In tali aree si applicano le misure di salvaguardia dei piani di bacino di cui alla legge 18 maggio 1989, n. 183. Gli strumenti della pianificazione e programmazione provinciale promuovono azioni e comportamenti tali da non alterare l'efficienza idrogeologica del suolo, della copertura vegetale e quella idraulica della rete idrografica principale e minore.

ART. 20- AREE PER ATTIVITÀ ESTRATTIVE. MINIERE.

Al fine del coordinamento della pianificazione urbanistica comunale, la Provincia redige il Piano provinciale delle attività estrattive, di recupero delle aree escavate e di riutilizzo dei residui recuperabili (PAERP), ai sensi delle disposizioni vigenti e del PRAER, e in applicazione degli ulteriori elementi derivanti dall'approfondimento dei propri quadri conoscitivi.

Non si rilevano vincoli ostativi con la ciclovia di progetto. La Ciclopista dell'Arno, di cui fa parte il tracciato di progetto, viene citata nell'Art. 16 delle Norme Tecniche di Attuazione.

ART. 16- RETI DI PERCORSI ATTREZZATI: TREKKING, PISTE CICLABILI ECC. RETE DELLA MOBILITÀ LENTA

La Provincia incentiva lo sviluppo di una **rete della mobilità lenta** legata alla valorizzazione del territorio e alla riduzione del traffico privato attraverso la formazione del piano provinciale delle piste ciclabili di cui alla LR 27/2012 in coerenza con il Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM) e con i provvedimenti attuativi in materia di reti ciclabili, in conformità con le prescrizioni di cui all'art. 9 della disciplina del PIT, con il presente PTC ed in coordinamento con gli altri piani provinciali di settore. Il piano provinciale delle piste ciclabili è formato in considerazione dell'approfondimento tematico QC 26 (Quadro strategico della mobilità ciclistica in Provincia di Firenze), contenuto nel quadro conoscitivo del PTC.

La Provincia individua nella realizzazione della **Ciclopista dell'Arno**, [...], la linea programmatica fondamentale per lo sviluppo della cosiddetta "mobilità lenta", non solo escursionistica, sul proprio territorio. Tali infrastrutture, rappresentate con specifico simbolo grafico nella Carta dello Statuto del territorio, hanno valore strategico.

Gli strumenti della pianificazione e programmazione provinciale incentivano la sistemazione dei tratti utilizzati o utilizzabili. A tal fine:

possono essere utilizzati quali piste ciclabili anche

- percorsi verdi alternativi e argini dei corsi d'acqua;
- gli enti interessati provvedono ove possibile alla contestuale realizzazione di percorsi ciclo pedonali lungo le viabilità, in particolare in aree urbane.

LEGENDA

	al 1900		al 2007	Edificato (art.22)
				Limite insediamenti (artt.22, 22bis)
Idrografia				
	pozzi		sorgenti	Protezione di pozzi e sorgenti (art.6)
	concessione		area di protezione ambientale	Acque minerali e/o termali (art.6)
	casce di esondazione Piano Stralcio Riduzione del Rischio Idraulico dell'A.d.B.Amo: interventi di tipo "A" e "B"			Interventi strutturali per la riduzione del rischio idraulico (art.4)
Tutela del territorio aperto				
	parchi, riserve e aree naturali di interesse locale		area contigua alle aree protette	(art.8)
	ambiti di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e ANPIL		S.L.R.	(art.15)
	geotopi e biotopi puntuali e censimento grotte della Toscana		geotopi e biotopi areali	(art.15)
	corridoi di connessione ecologica ambientale della rete dei fiumi		aree sensibili	(art.3)
	aree fragili		aree di protezione storico-ambientale	(art.12)
	altre aree del territorio aperto			(art.7)
	giacimenti		concessioni minerarie	Giacimenti e concessioni minerarie (art.20)
	areali		puntuali	Cave attive (art.20)
				Aree di recupero e/o restauro ambientale (art.21)
	Aree soggette a vincolo architettonico			Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (art.14)
	Aree soggette a vincolo archeologico			
	Alberi monumentali			

				Aree produttive (superficie > 30 Ha) (art.23)
				Aziende a Rischio di Incidente Rilevante (art.28)
				Servizi e attrezzature di livello sovracomunale (art.24)
	esistente		progetto	
ISTRUZIONE	S scuole secondarie e di formazione professionale	U attrezzature universitarie		
SANITA'	H attrezzature sanitarie e ospedaliere			
SPORT	SP poli sportivi e ricreativi con bacino di utenza rilevante			
IMPIANTI TECNOLOGICI (art.24bis)	TA potabilizzazione e depurazione acque	Tr smaltimento rifiuti		
CULTURA	C arte, musei, teatri, poli espositivi, centri visita, biblioteche, archivi e altre istituzioni culturali			
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE	PA uffici di enti pubblici sovramunicipali	PC Protezione Civile	PS carceri, difesa e PS	
PARCHI TERRITORIALI				
LR.2/2000	R aree attrezzate per la residenza			
LR.42/2000 (art.25)				
				campeggi
PARCHI EGREGIOMENI (art.32)				
ENERGIA (art.24bis)				
				impianti di produzione e distribuzione
				Linee elettriche (art.34)
				Metanodotti (art.34)
	esistente		progetto	
	potenziamento			
	Autostrada SGC SS, SR SP			Strade (art.30)
	linee in esercizio		linee di progetto (con i percorsi alternativi)	Tramvie (art.31)
	esistente		progetto	Ferrovie (art.31)
	linea AV/AC			
	linee nazionali o regionali			
	collegamento nuova stazione AV-stazione S.Maria Novella			
	trekking		ciclabili	Percorsi attrezzati (art.16)
	itinerari storico-culturali			
	stazione ferroviaria fermata del servizio esistente/progetto		polo ferroviario esistente/progetto	Nodi (art.31)
	area aeroportuale		aviosuperficie esistente/progetto	
	aviosuperficie		aviosuperficie	
	aviosuperficie		aviosuperficie di progetto	Elisuperfici (art.33)
	confine comunale		confine sovracomunale	Limiti amministrativi

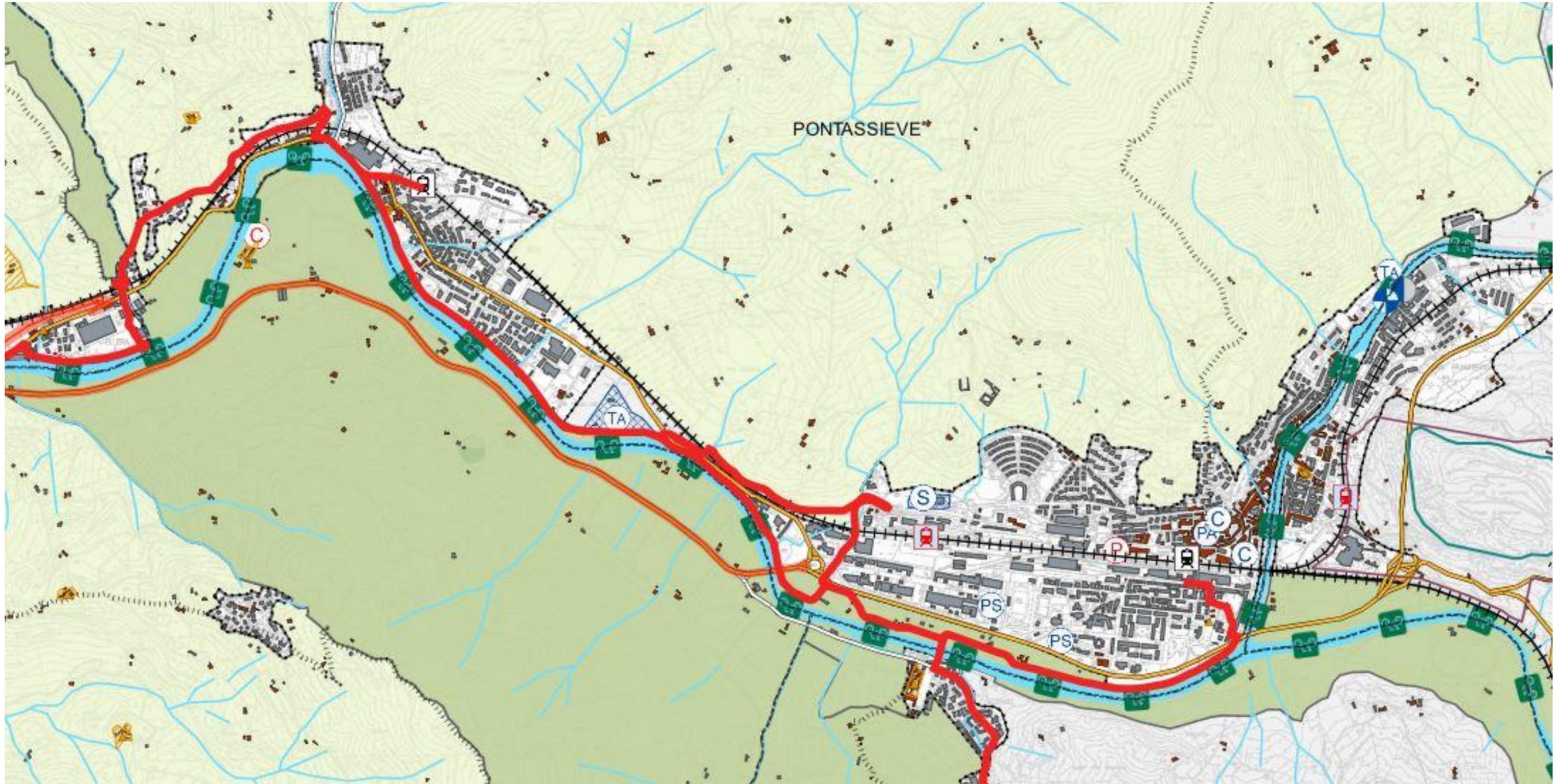


Figura 17: Estratto della Carta dello Statuto del Territorio: Comune di Pontassieve. La linea rossa indica il progetto.

PIANO STRUTTURALE DI PONTASSIEVE (PS)

<https://www.comune.pontassieve.fi.it/piano-strutturale>

La disciplina dettata dal presente piano trova applicazione nella totalità del territorio compreso entro la circoscrizione amministrativa del Comune di Pontassieve.

- adottato con deliberazione C.C. n. 13 del 22.10.2003 (BURT del 12.11.2003)
- approvato con deliberazione C.C. n. 66 del 27.04.2004 (BURT del 1.6.2004)
- ultima variante con deliberazione C.C. n. 99 del 30.11.2021

Le disposizioni del presente piano sono vincolanti per il regolamento urbanistico, per i programmi integrati di intervento, per il regolamento edilizio, per il programma triennale dei lavori pubblici e per qualsivoglia altro piano o programma settoriale comunale suscettibile di incidere sugli assetti e sulle trasformazioni, fisiche e funzionali, del territorio e degli immobili che lo compongono, nonché per le valutazioni degli effetti ambientali delle trasformazioni previste e progettate in tutti i casi in cui le richiedano le vigenti Leggi.

QUADRO CONOSCITIVO

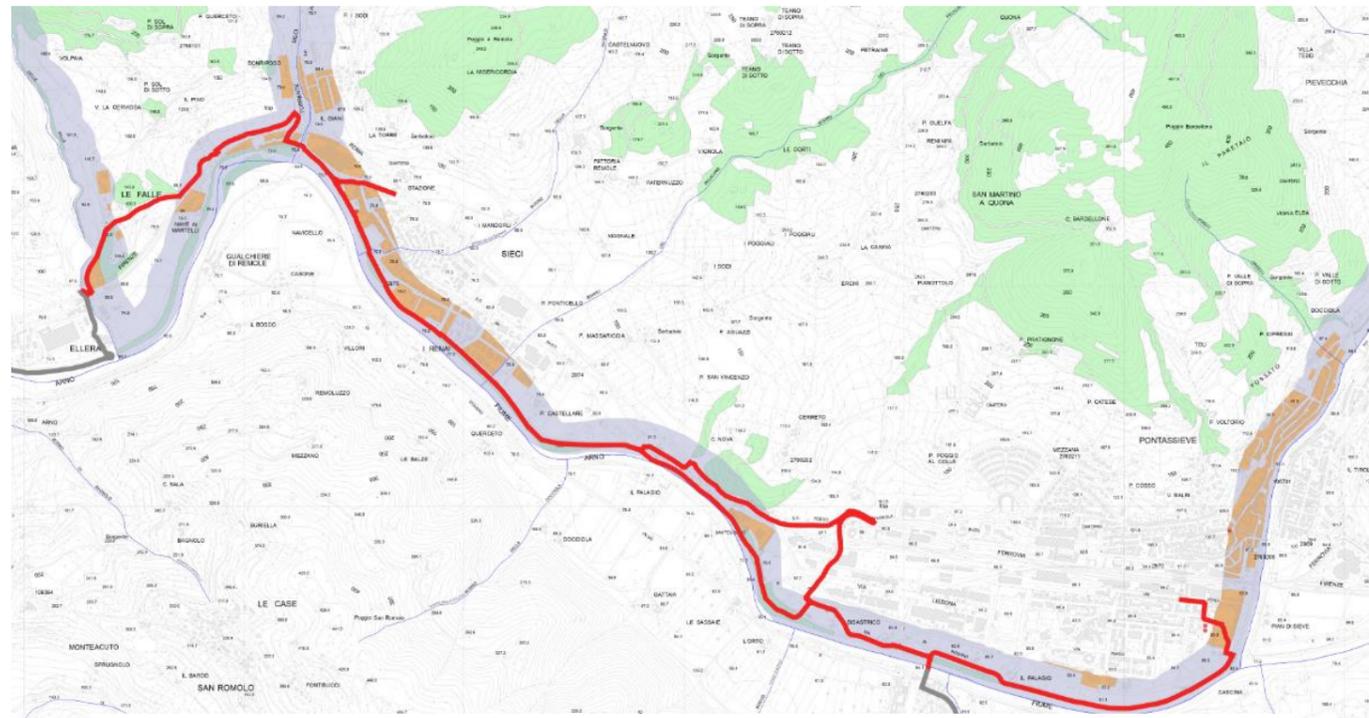


Figura 18: Estratto Elaborato B1.1-sud-Vincoli testo unico. In rosso il tracciato di progetto

ELABORATO B1.1 – SUD- VINCOLI IN ATTUAZIONE DEL TESTO UNICO DELLE DISPOSIZIONI LEGISLATIVE IN MATERIA DI BENI CULTURALI E AMBIENTALI (D.LGS. 29 OTTOBRE 1999, N.490)

La parte del tracciato che attraversa il comune di Pontassieve è interessato dai seguenti vincoli:

- Fiumi, Torrenti e Corsi d'acqua (titolo II, art.146, lett. C)
- Foreste e boschi (titolo II, art. 146, lett. G)
- Zone omogenee A – B E P.P.A. del P.R.G. Vigente al 6/09/1985 (art. 146 L.490/99 comma 2 punti a-b)

L'applicazione di suddetti vincoli è rimandata al Regolamento Urbanistico.

ELABORATO B1.2 – SUD- FASCE DI RISPETTO E DI TUTELA

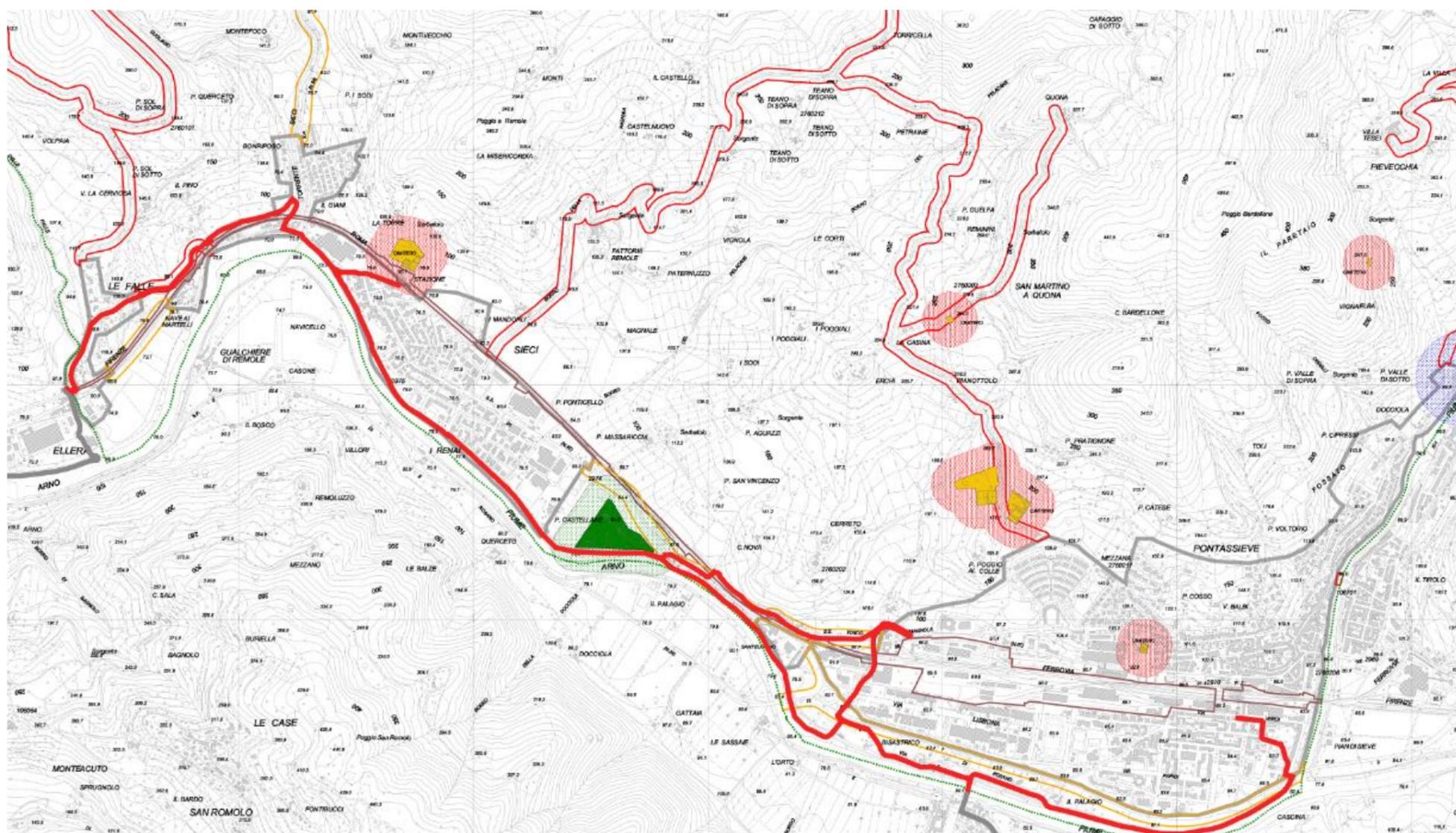
Il tracciato attraversa i seguenti vincoli ex lege:

- Perimetrazione dei centri abitati ai sensi del codice della strada (D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 – D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495)
- Fascia di rispetto stradale: strade extraurbane locali lett. F(D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 – D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495)
- Area di rispetto degli impianti di depurazione dei reflui (D.lgs. 11 maggio 1999, n. 152)
- Fascia di rispetto stradale: strade extraurbane secondarie lett. C (D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 – D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495)
- Fascia di rispetto delle linee e degli impianti ferroviari e assimilari (D.P.R. 11 luglio 1980, n.753 – Titolo III)

L'applicazione di suddetti vincoli è rimandata al Regolamento Urbanistico.

Legenda

- BENI CULTURALI DICHIARATI CON PROVVEDIMENTI AMMINISTRATIVI (Titolo I - art. 6)
- CORSI D'ACQUA
- CONCESSIONE DI RICERCA DI BENI CULTURALI (Titolo I - art. 86)
- ZONE OMOGENEE A - B E P.P.A. DEL P.R.G. VIGENTE AL 6.09.1985 (Art. 146 L.490/99 comma2 punti a - b)
- FIUMI, TORRENTI E CORSI D'ACQUA (Titolo II - art. 146, lett. c)
- BENI PAESAGGISTICI E AMBIENTALI DICHIARATI CON PROVVEDIMENTI AMMINISTRATIVI (Titolo II - art. 139) (Titolo II - art. 139)
- FORESTE E BOSCHI PERCORSI O DANNEGGIATI DAL FUOCO (Titolo II - art. 146, lett. g)
- FORESTE E BOSCHI (Titolo II - art. 146, lett. g)



LEGENDA

-  Confine Comunale
-  Sorgente di acque destinate al consumo umano (1)
-  Pozzo di captazione di acque destinate al consumo umano (1)
-  Presa superficiale di acque destinate al consumo umano (1)
-  Fascia di rispetto delle acque destinate al consumo umano (2) (D.lgs. 11 maggio 1999, n. 152)
-  Impianto di depurazione dei reflui (3)
-  Area di rispetto degli impianti di depurazione dei reflui (4) (D.lgs. 11 maggio 1999 n. 152)
-  Cimitero (5)
-  Fascia di rispetto cimiteriale (4) (R.D. 27 luglio 1934, n. 1265)
-  Perimetrazione dei centri abitati ai sensi del codice della strada (6) (D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 - D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495)
-  Fascia di rispetto stradale: strade extraurbane secondarie lett. C (4) (D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 - D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495)
-  Fascia di rispetto stradale: strade extraurbane locali lett. F (7) (D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 - D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495)
-  Fascia di rispetto delle linee e degli impianti ferroviari e assimilati (4) (D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 - Titolo III)
-  Sito d'Importanza Regionale (L.R. 6Aprile 2000 n° 56 "Norme per la conservazione e la tutela degli habitat naturali e semi naturali della flora e della fauna")

- NOTE
- (1) Dati tratti dal rapporto "Riconoscimento del servizio idrico nel Comune di Pontassieve", Publicacqua, 2001.
 - (2) Elaborazione dell'Ufficio di piano del Comune di Pontassieve, 2002 (non sono rappresentate le fasce di tutela assoluta, per irrilevanza dimensionale rispetto alla scala cartografica).
 - (3) Dati tratti dalla cartografia del piano regolatore generale vigente del Comune di Pontassieve.
 - (4) Elaborazione dell'Ufficio di piano del Comune di Pontassieve, 2002.
 - (5) Dati tratti dalla cartografia del piano regolatore generale e dal piano regolatore cimiteriale vigenti del Comune di Pontassieve.
 - (6) Dati tratti dalla cartografia "Delimitazione dei centri abitati", Settore urbanistica del Comune di Pontassieve, D.G.M. n. 824 del 25 giugno 1993.
 - (7) Elaborazione dell'Ufficio di piano del Comune di Pontassieve, 2002 (non sono rappresentate le fasce di rispetto vigenti per le strade vicinali, per assenza dei relativi dati geografici digitali)

Figura 19: Estratto Elaborato B1.2-sud-fasce di rispetto. In rosso il tracciato di progetto

ELABORATO B6.1 – SUD – BENI CULTURALI

Il tracciato di progetto attraversa 2 nuclei storici e strade storiche. L'applicazione di suddetti vincoli è rimandata al Regolamento Urbanistico.

ELABORATI DI PROGETTO CORRISPONDENTI ALLA STRUTTURA DEL PIANO

ELABORATO C10.1 – SUD – CARTA DI SINTESI DEI RISCHI TERRITORIALI

Il tracciato di progetto attraversa per la maggior parte l'area di rischio idraulico elevato, associato con un rischio geologico medio. Nella parte restante del tracciato il rischio idraulico si trova a livello medio, o del tutto assente nella zone de LE FALLE. Sarà necessaria l'autorizzazione idraulica.

Articolo 8. Classi di pericolosità idraulica media ed elevata

“Relativamente alle aree ricadenti nella classe di pericolosità idraulica elevata (4), lo studio idrologico-idraulico deve definire con precisione, attraverso i normali metodi dell'idrologia, il livello di rischio relativo all'area nel suo complesso. Nel caso in cui dallo studio risulti che l'area interessata è soggetta a fenomeni di inondazione con tempi di ritorno compresi tra 0 e 20 anni non devono essere prescritte, ovvero dichiarate ammissibili, nuove costruzioni, salvo che di infrastrutture a rete non diversamente localizzabili a condizione che si attuino tutte le precauzioni necessarie per la riduzione del rischio idraulico a livelli compatibili con le specifiche caratteristiche dell'infrastruttura considerata. Nel caso in cui dallo studio risulti invece che l'area interessata è soggetta a fenomeni di inondazione con tempi di ritorno superiori a 20 anni devono essere previsti interventi atti a raggiungere la messa in sicurezza dal rischio di inondazione, dei manufatti risultanti dalle trasformazioni, per piene con tempo di ritorno superiore a duecento anni, e al contempo tali da non aumentare il livello di rischio nelle aree adiacenti. Tali interventi devono inoltre essere coordinati con le analoghe previsioni di altri eventuali piani, idraulici o di bonifica, vigenti o in corso di formazione.”

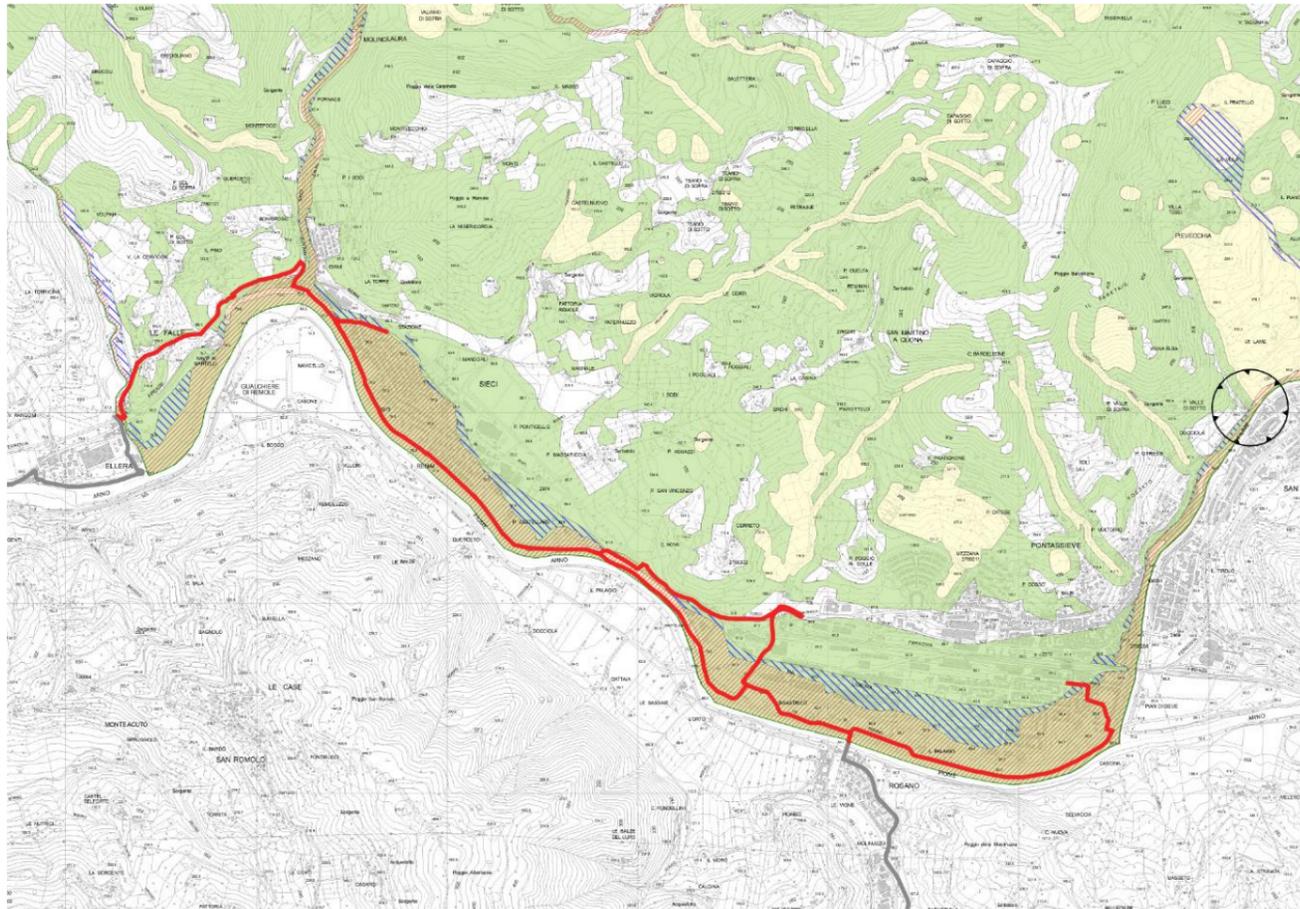


Figura 20: Estratto Elaborato C10.1-sud-Carta di sintesi rischi territoriali. In rosso il tracciato di progetto



ELABORATO C11.1 – SUD- SISTEMI, SUBSISTEMI E ALTRI ELEMENTI DEL TERRITORIO

In questo elaborato vengono analizzati i sistemi territoriali:

- Sistema del territorio rurale e aperto
- Sistema insediativo
- Sistema infrastrutturale

Il tracciato di progetto attraversa le seguenti aree:

- Sistema infrastrutturale: viabilità locale
- Sistema insediativo: subsistema a organizzazione morfologica da trasformare
- Sistema insediativo: subsistema storico

- Sistema infrastrutturale: viabilità secondaria
- Sistema del territorio rurale e aperto: subsistema delle pertinenze ecologiche e morfologiche dei corsi d'acqua
- Sistema del territorio rurale e aperto: subsistema del fondovalle principalmente a utilizzazione agricola
- Aree critiche (Elementi territoriali di interesse comune)

A seguire verranno citati gli articoli dalle Norme dello strumento urbanistico, in particolare le direttive che interessano direttamente il progetto.

Articolo 17- Subsistema insediativo a organizzazione morfologica da trasformare

“1. Del subsistema insediativo a organizzazione morfologica da trasformare, individuato e perimetrato nelle tavole contrassegnate con 11.1, il regolamento urbanistico può definire ammissibile anche l'integrale trasformazione, mediante la modificazione di elementi quali:

- la maglia insediativa e l'impianto fondiario,
- la giacitura e la larghezza di elementi viari,
- [...] il regolamento urbanistico può altresì definire ammissibile anche la conferma dell'attuale assetto morfologico e funzionale.

2. Il regolamento urbanistico specifica, con riferimento ai diversi ambiti componenti il subsistema insediativo a organizzazione morfologica da trasformare, quali caratteristiche siano da considerare, in sede di definizione delle trasformazioni ammissibili, invariati strutturali, individuandole tra le seguenti, ove presenti e significative:

- la morfologia del terreno qualora caratterizzata da variazioni di energia di rilievo;
- gli elementi della rete idrografica superficiale;
- la vegetazione ripariale;
- le sistemazioni idraulico-agrarie;
- le colture tradizionali e di pregio;

[...] 3. Il regolamento urbanistico può prevedere incrementi della complessiva consistenza edilizia, attraverso ampliamenti, connessi o meno con trasformazioni di ristrutturazione edilizia, o di demolizione e ricostruzione, ovvero attraverso nuove edificazioni, nei limiti in cui siano valutati sostenibili dalla rete viaria, dalle reti e dagli impianti tecnologici di servizio e dalle dotazioni di spazi destinabili sia ai parcheggi e agli altri servizi pertinenti che alla fruizione pubblica o collettiva.

4. Laddove preveda trasformazioni della rilevanza di cui ai commi 1 e 3 con riferimento ad aree di cui non sia stata puntualmente valutata l'insediabilità dal presente piano, il medesimo regolamento urbanistico deve provvedere a tale puntuale valutazione adottando gli stessi metodi e criteri.

5. Il regolamento urbanistico definisce:

a) quali delle trasformazioni ammissibili, consistendo in trasformazioni di singole unità di spazio, o di singoli manufatti, quali la ristrutturazione edilizia, la demolizione e ricostruzione ed eventuali limitati ampliamenti degli edifici esistenti, la rettifica di **elementi viari**, la sistemazione degli spazi scoperti, e simili, possano essere disciplinate direttamente dal medesimo regolamento urbanistico;

6. Il regolamento urbanistico, in particolare nei casi di cui alla lettera b) del comma 5, può disporre che nelle trasformazioni di ristrutturazione urbana, nonché in quelle di nuovo impianto urbanizzativo ed edificatorio, debbano essere riproposte le regole conformative dell'assetto urbano riconoscibili come proprie dei tessuti circostanti o vicini.

7. Il regolamento urbanistico definisce altresì quali trasformazioni siano effettuabili antecedentemente all'entrata in vigore dei richiesti piani attuativi.”

Articolo 15. Subsistema insediativo storico

“1. Sono invariati strutturali del subsistema insediativo storico, individuato e perimetrato nelle tavole contrassegnate con 11.1:

a) le caratteristiche dell'organizzazione territoriale, della maglia insediativa, dell'impianto fondiario, che conservano i segni delle regole che hanno presieduto alla loro conformazione;

b) le caratteristiche tipologiche e formali delle unità di spazio, intese come unità edilizie e come unità di spazio scoperto autonome, che li compongono, e che parimenti conservano i segni delle regole che hanno presieduto alla loro conformazione;

c) la compresenza, seppure a diversi livelli di complessità, di pluralità di utilizzazioni, tra le quali, prevalentemente, quella

abitativa;

d) le specifiche caratteristiche morfologiche dei rapporti con il territorio circostante delle diverse componenti del subsistema insediativo storico, laddove abbiano concorso a preservarne l'identità e la riconoscibilità.

2. Relativamente al subsistema insediativo storico il regolamento urbanistico definisce una disciplina volta:

[...] - a prescrivere il ripristino delle predette caratteristiche, mediante trasformazioni degli elementi fisici, in cui, e per quanto, esse siano state alterate, facendo riferimento a cartografie storiche, o ad altre idonee documentazioni storiche

consistenti flussi di fruitori non abitanti nell'ambito considerato, nonché le forti concentrazioni di utilizzazioni non abitative indicate al comma 5 che eccedano le quantità in equilibrio con l'utilizzazione abitativa di prevista esplicazione nel medesimo ambito."

Articolo 18. Gli elementi infrastrutturali per la mobilità esistenti

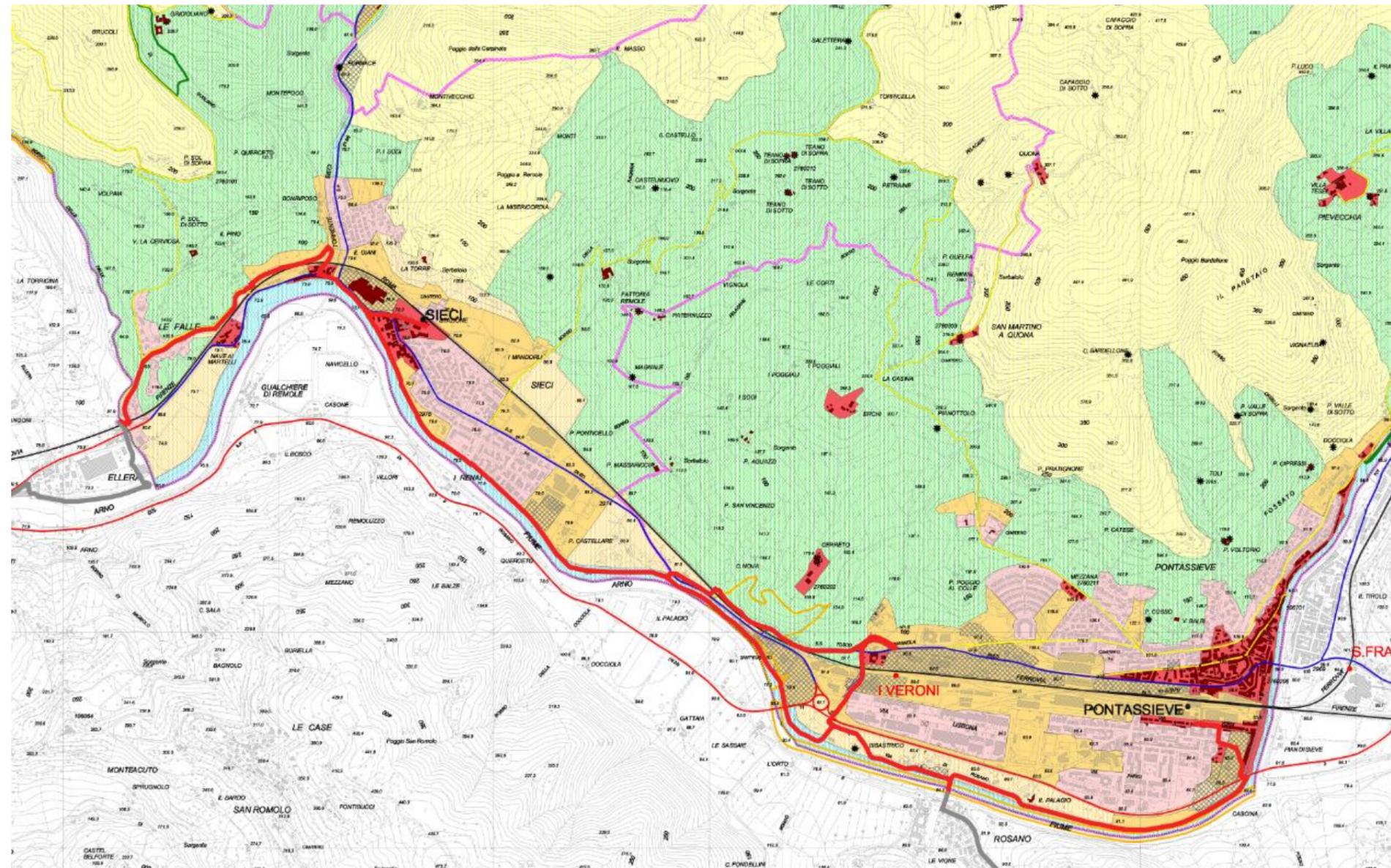


Figura 21: Estratto Elaborato C11.1-sud-Sistemi del territorio. In rosso il tracciato di progetto

e iconografiche, ovvero a elementi o tracce superstiti degli assetti originari, e, relativamente al subsistema insediativo storico edificato o riedificato in epoca novecentesca, laddove l'assetto risultante dalle intervenute ricostruzioni non sia riconosciuto di alcun interesse, neppure testimoniale.

3. Ai sensi e ai fini di cui al comma 2 il regolamento urbanistico detta disposizioni, di norma immediatamente precettive e operative, volte a garantire la conservazione e, ove necessario, il ripristino della morfologia insediativa, nonché a disciplinare le trasformazioni fisiche ammissibili e le utilizzazioni compatibili.

[...] 7. Il regolamento urbanistico deve evitare, o contenere in limiti accettabili, utilizzazioni suscettibili di attrarre

"1. Nelle tavole contrassegnate con 11.1 sono indicati gli esistenti elementi infrastrutturali per la mobilità extraurbana, nonché le loro componenti direttamente interessanti il sistema insediativo, attribuiti alle seguenti categorie:

- viabilità primaria;
- **viabilità secondaria;**
- **viabilità locale;**
- rete ferroviaria;
- stazioni e fermate ferroviarie esistenti.

2. Ogni esistente elemento infrastrutturale per la mobilità extraurbana, pubblico o privato a uso pubblico, ricadente nel sistema del territorio rurale e aperto, ove non indicato nelle tavole contrassegnate con 11.1, è assunto dal presente piano come appartenente alla categoria della viabilità locale.

3. Gli elementi infrastrutturali per la mobilità di cui al comma 1 devono essere mantenuti nel rispettivo tracciato e nella rispettiva configurazione, essendone ammesse la manutenzione, la ristrutturazione, la qualificazione, ivi compresa la nuova realizzazione di impianti e di attrezzature tecnologiche, di servizio, di arredo e di supporto, complementari e connesse.

4. Il regolamento urbanistico provvede a indicare l'appartenenza degli elementi infrastrutturali per la mobilità, con particolare riferimento a quelli esistenti nel sistema insediativo, alle diverse classi considerate e definite dalle vigenti disposizioni di legge, nonché a determinare la relativa disciplina.

5. Il regolamento urbanistico, nell'adempiere a quanto disposto al comma 4, detta in particolare disposizioni volte alla tutela e alla valorizzazione dei tratti di viabilità di crinale individuati nelle tavole contrassegnate con 8.3."

Articolo 13. I subsistemi e le relative invarianti strutturali

"[...] 4. Sono specifiche invarianti strutturali del subsistema delle pertinenze ecologiche e morfologiche dei corsi d'acqua:

– la conformazione complessiva degli alvei fluviali, così come determinati dall'azione di modellamento naturale;

– la consistenza delle formazioni vegetali ripariali spontanee.

5. Sono specifiche invarianti strutturali del subsistema dei fondovalle principali a prevalente utilizzazione agricola:

– le residue relazioni, fisiche e funzionali, con i vicini tratti fluviali;

– la consistenza e la distribuzione degli spazi verdi residui, nonché le loro connessioni fisiche e funzionali.

"[...] 9. La conservazione attiva delle invarianti strutturali dei diversi subsistemi in cui si articola il sistema del territorio rurale e aperto è perseguita mediante la disciplina, definita dal regolamento urbanistico, delle trasformazioni, fisiche e funzionali, nonché delle attività, ammissibili e prescritte in tali subsistemi, in particolare attraverso la specificazione degli elementi costitutivi e dei contenuti progettuali dei programmi di miglioramento agricolo-ambientale. Tale conservazione attiva è altresì perseguita con l'attivazione di piani e programmi di settore, nonché di politiche di promozione e di incentivazione."

REGOLAMENTO URBANISTICO DI PONTASSIEVE (RU)

<https://www.comune.pontassieve.fi.it/regolamento-urbanistico>

Il regolamento urbanistico, formato, in conformità alle vigenti disposizioni statali e regionali, e nel rispetto delle disposizioni dei vigenti strumenti di pianificazione sovraordinati, con particolare riferimento al Piano strutturale del Comune di Pontassieve, persegue la realizzazione, nel territorio interessato, di uno sviluppo sostenibile, attraverso:

- le tutele dell'integrità fisica e dell'identità culturale, assunte come condizioni di ogni ammissibile scelta di trasformazione, fisica o funzionale, del medesimo territorio;
- la valorizzazione delle qualità, ambientali, paesaggistiche, urbane, architettoniche, relazionali e sociali presenti, nonché il ripristino delle qualità deteriorate, e il conferimento di nuovi e più elevati caratteri di qualità, formale e funzionale;
- la configurazione di un assetto del territorio interessato coerente con le predette finalità, mediante la definizione:
 - delle trasformazioni fisiche ammissibili o prescritte, nonché delle utilizzazioni compatibili, degli immobili che compongono il suddetto territorio;
 - delle destinazioni d'uso vincolanti.

Le disposizioni del regolamento urbanistico, con le eccezioni specificamente disposte ai commi 5, 6 e 7, hanno validità a tempo indeterminato, salva revisione in conseguenza di disposizioni degli strumenti di pianificazione territoriale, regionali e provinciali, le quali comportino tale revisione a norma delle leggi vigenti, ovvero in conseguenza di variazioni delle disposizioni del Piano strutturale del Comune di Pontassieve.

- adottato con deliberazione C.C. n.84 del 28.7.2005 (BURT del 17.8.2005)
- approvato con deliberazione C.C. n.154 del 29.12.2005 (BURT del 1.2.2006)
- ultima variante con deliberazione C.C. n. 99 del 30.11.2021

ELABORATO A1.2 – SUD- CORRISPONDENTI AGLI ELABORATI GRAFICI RECANTI “SISTEMI, SUBSISTEMI E ALTRI ELEMENTI DEL TERRITORIO” DEL PIANO STRUTTURALE, CON RETTIFICA DI ERRORI MATERIALI DEL MEDESIMO PIANO STRUTTURALE

L'elaborato in questione riprende i sistemi territoriali delineati nel Piano Strutturale e decide le direttive da rispettare per ogni subsistema.

Come nel PS, il tracciato attraversa i seguenti ambiti:

- Sistema infrastrutturale: viabilità locale
- Sistema insediativo: subsistema a organizzazione morfologica da trasformare
- Sistema insediativo: subsistema storico
- Sistema infrastrutturale: viabilità secondaria
- Sistema del territorio rurale e aperto: subsistema delle pertinenze ecologiche e morfologiche dei corsi d'acqua
- Sistema del territorio rurale e aperto: subsistema del fondovalle principalmente a utilizzazione agricola
- Aree critiche (Elementi territoriali di interesse comune)

A seguire verranno citati gli articoli dalle Norme dello strumento urbanistico, in particolare le direttive che interessano direttamente il progetto.

Titolo I. Disposizioni relative al territorio rurale e aperto

3. Nel subsistema delle pertinenze ecologiche e morfologiche dei corsi d'acqua devono essere previsti e progettati interventi di riqualificazione ambientale finalizzati alla sistemazione delle sponde e delle aree ripariali, e alla conservazione o ricostituzione dei lembi di vegetazione ripariale, con l'esclusivo ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica e con l'impiego di specie coerenti con le potenzialità ecologiche dei siti, anche ai fini e per gli effetti di cui al comma 13 dell'articolo 28.

4. Nel subsistema dei fondovalle principali a prevalente utilizzazione agricola e nel subsistema della bassa collina deve essere prevista e progettata la ricostituzione di elementi di naturalità con funzioni di rafforzamento della rete ecologica comunale (tutela, restauro, ripristino, nuova costituzione di siepi, filari, nuclei arborei, boschetti poderali, alberi isolati), con l'impiego di specie coerenti con le potenzialità ecologiche dei siti e con la tradizione locale, anche ai fini e per gli

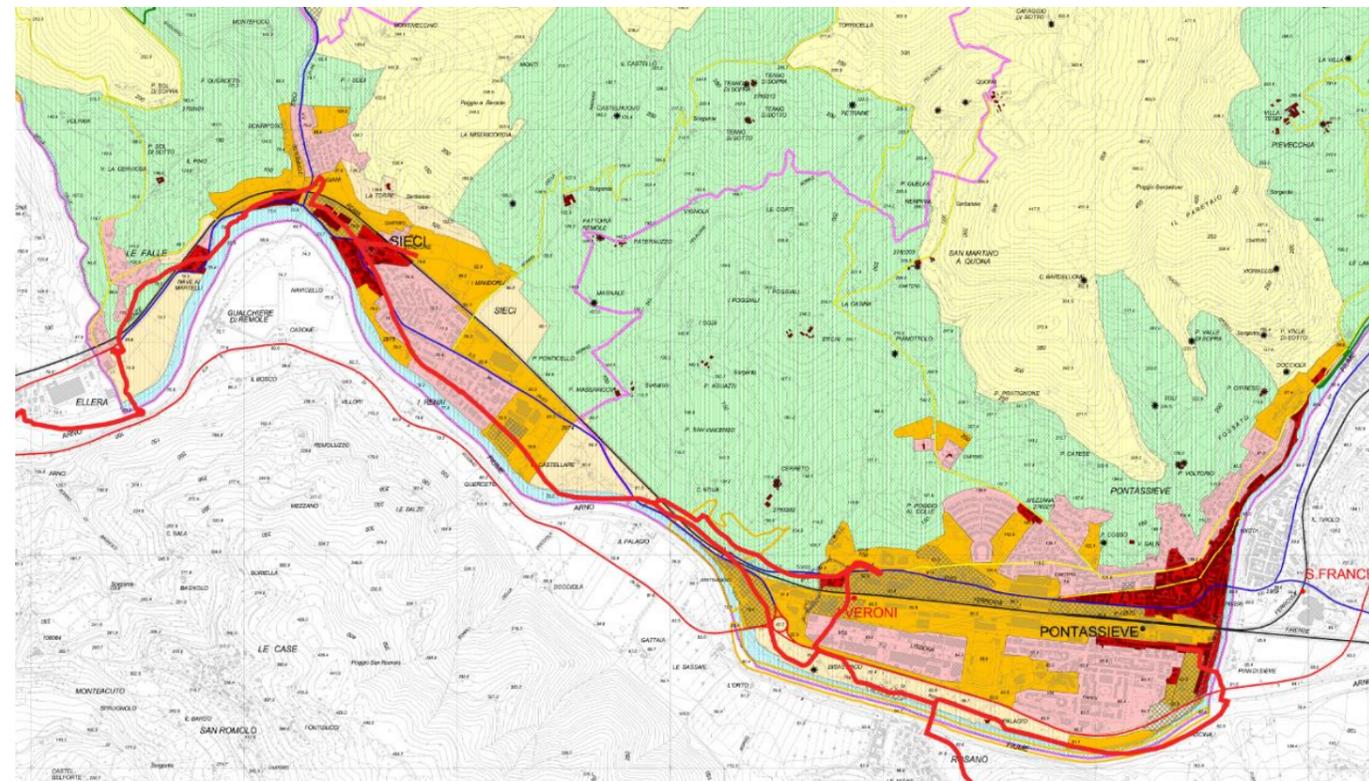


Figura 22: Estratto Elaborato A1.2--sud-Sistemi del territorio. In rosso il tracciato di progetto

effetti di cui al comma 13 dell'articolo 28.

Articolo 8- Percorsi e spazi di sosta pedonali e per mezzi di trasporto non motorizzati

- In tutto il territorio rurale e aperto sono ammissibili la manutenzione, l'adeguamento, la ristrutturazione, la realizzazione di percorsi e di spazi di sosta pedonali e per **mezzi di trasporto non motorizzati**. Essi non devono essere pavimentati con materiali **impermeabilizzanti**. Laddove interessino il subsistema delle pertinenze ecologiche e morfologiche dei corsi d'acqua non devono costituire ostacolo al deflusso delle acque, né interessare le sponde e le ripe scoscese.

Articolo 17- Reticolo idrografico

1. Lateralmente agli elementi del reticolo idrografico, individuato nelle tavole contrassegnate da d1) del presente regolamento urbanistico, sono stabilite fasce di rispetto pari a 10 metri a partire dai piedi esterni degli argini, o, in mancanza di argini, dai cigli di sponda.

[...] 3. E' favorita la massima rinaturalizzazione delle fasce di rispetto di cui al comma 1 compatibile con le disposizioni di cui ai commi 4, 5 e 6, soprattutto mediante la conservazione e la promozione del formarsi della vegetazione ripariale erbacea e arbustiva.

4. Al fine di garantire l'officiosità dei corsi d'acqua, sono stabilite fasce di protezione che si estendono:

a) per i corsi d'acqua incassati, dal ciglio degli stessi, per tre metri ove l'ampiezza del fondo dei corsi d'acqua sia pari o inferiore a metri 0,50, e per quattro metri ove l'ampiezza del fondo dei corsi d'acqua sia superiore a metri 0,50;

b) per i corsi d'acqua arginati, dal piede delle scarpate esterne degli argini, ovvero dal ciglio del controfosso, per quattro metri.

5. Le fasce di protezione di cui al comma 4 sono riservate al deposito delle erbe derivanti dai diserbamenti, al deposito del materiale di spurgo e al transito dei mezzi meccanici impiegati nell'attività di regolazione del regime idraulico e del personale a essa addetto.

ad accrescere il valore ecologico, ambientale e paesaggistico dei boschi con azioni a favore delle associazioni vegetali che nel processo di evoluzione possano raggiungere il climax tipico della fascia altitudinale dove viene realizzato l'intervento nel rispetto degli equilibri biologici fito-faunistici già presenti nell'ecosistema.

4. In tutto il territorio rurale e aperto è vietata qualsiasi riduzione dell'estensione delle superfici boscate.

5. La rimozione della vegetazione spontanea legnosa di colonizzazione secondaria è consentita, salvo che nel subsistema delle pertinenze ecologiche e morfologiche dei corsi d'acqua, limitatamente al recupero agricolo di terreni interessati da abbandono colturale, non individuati come boschi dalle tavole contrassegnate con d2) del presente regolamento urbanistico, né rispondenti alla definizioni di boschi, all'interno di areali riconosciuti capaci di produzioni tipiche di qualità, ed è, in particolare, favorita nel subsistema collinare a indirizzo agricolo e forestale complesso. In tale caso la rimozione della vegetazione legnosa deve essere accompagnata dalla realizzazione, se non già esistenti, di adeguate misure di sistemazione delle terre al fine di assicurare idonee condizioni di drenaggio superficiale e di conservazione dei suoli.

[...]7. E' per contro promosso nel subsistema delle pertinenze ecologiche e morfologiche dei corsi d'acqua il riformarsi della vegetazione spontanea, segnatamente di quella ripariale sulle sponde degli alvei fluviali, ovvero, nelle aree golenali, laddove sia adeguata, della copertura boschiva, e dell'avviamento all'alto fusto dei boschi cedui e dei boschi misti, previa cessazione definitiva dell'eventuale coltivazione dei terreni; nel predetto subsistema sono comunque vietati i rimboschimenti a scopo produttivo e gli impianti per l'arboricoltura da legno.

8. Sono in particolare vietati l'abbattimento e l'espianto dei boschi ripariali, e in genere della vegetazione igrofila, ovunque sia presente nel territorio rurale e aperto, e in particolare nel subsistema delle pertinenze ecologiche e morfologiche dei corsi d'acqua, salvo che per comprovate ragioni fitosanitarie, nel qual caso i predetti elementi vegetazionali vanno sostituiti, nelle stesse posizioni e giaciture, nonché con esemplari delle medesime specie.

9. In funzione dell'esercizio delle attività selvicolturali, e della salvaguardia delle superfici boscate, sono ammissibili la manutenzione, l'adeguamento, la ristrutturazione, la realizzazione:

a) di strade forestali, di piste forestali, di piste temporanee di esbosco, di piste frangifuoco, di condotte, canali temporanei e linee di esbosco, in tutti i casi di larghezza **non superiore a 3,5 metri lineari**, e non pavimentate con materiali impermeabilizzanti, nonché di imposti o piazzali permanenti o temporanei per il deposito del legname;"

Articolo 31- Annessi agricoli

"7. Non trovano applicazione i commi 5 e 6 nelle zone individuate dal piano di coordinamento provinciale come ambiti di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e aree naturali protette di interesse locale, o aree di protezione paesistica e/o storico ambientale o aree sensibili già vulnerate da fenomeni di esondazione e soggette a rischio idraulico, perimetrare nelle tavole contrassegnate con d2) del presente regolamento urbanistico."

Articolo 23- Aree da sottoporre a riqualificazione ambientale

"1. Relativamente alle parti di territorio rurale e aperto individuate come aree da sottoporre a riqualificazione ambientale nelle tavole contrassegnate con d2) del presente regolamento urbanistico vanno definiti piani attuativi, o altri strumenti di progettazione unitaria degli interventi, che definiscano le trasformazioni e le azioni necessarie, in relazione alle specifiche caratteristiche dei fenomeni di degrado intervenuti, e in atto, al loro recupero ambientale e funzionale.

2. Laddove si tratti di siti affetti da inquinamento del suolo e del sottosuolo, deve essere previsto il ricorso alle più efficaci e sicure tecnologie di bonifica, nell'osservanza delle pertinenti norme aventi forza di legge, e comunque delle indicazioni dei competenti livelli istituzionali sovracomunali.

3. Le azioni di riqualificazione devono essere rivolte, in ogni caso, a produrre un assetto finale tale da consentire un effettivo **reinserimento** delle aree considerate nel paesaggio e nell'ecosistema circostante."

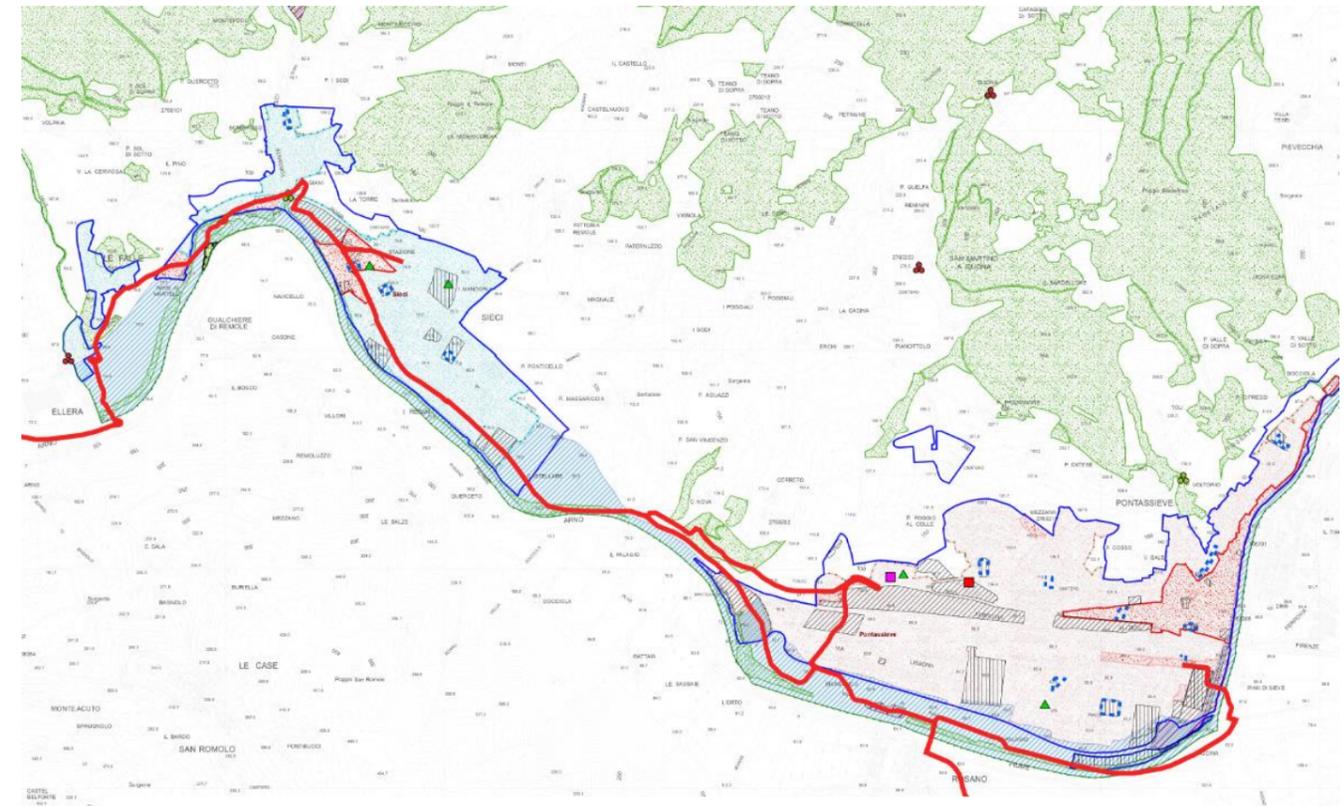


Figura 24: Estratto Elaborato D2.1--sud-Tavola altri elementi del territorio. In rosso il tracciato di progetto

LEGENDA

- AREE PROTEZIONE CIVILE**
 - ▲ Area ricovero
 - Campo base avanzato VVFF
 - Campo base PC
 - Aree di attesa
 - ▨ Aree di pubblico spettacolo (art. 3 e 4 LR 89/98 e PCCA)
 - ▭ Sistema insediativo
 - ▨ Aree critiche (art. 28)
 - AREE REPERIMENTO PARCHEGGI COMMERCIALI (Art. 67)**
 - ▨ A1
 - ▨ A2
 - ▨ A3
 - ▨ A4
 - ▨ Aree di protezione paesistico ambientali (Art. 31 comma 7)
 - ▨ Boschi (Art. 12)
 - ▨ Ambito di reperimento parchi (Art. 31 comma 7)
 - ▨ Aree sensibili soggette a rischio idraulico (Art. 31 comma 7)
 - ▨ Aree da sottoporre a riqualificazione ambientale (Art.23)
- SITI DI INTERESSE ARCHEOLOGICO, DA INDIVIDUAZIONE "CARTA ARCHEOLOGICA DELLA PROVINCIA" 2012 (Art. 24)**
- Preistoria
 - Protostoria
 - Età etrusca
 - Età romana
 - Medioevo/ età post-medievale/ età da determinare

Descrizione interventi dettagliati nell'area protetta

La Ciclovia dell'Arno che viene sviluppata all'interno di questo progetto interessa 5 Comuni (Fiesole, Pontassieve, Rignano sull'Arno, Reggello, Figline e Incisa Valdarno), per una **lunghezza complessiva di 33.666 metri**.

Le tipologie di percorso ciclabile sono:

Tipologie di percorso	Lunghezza (m)
Percorso ciclopedonale di progetto in sede propria	10.198
Percorso cicloveicolare di progetto con interventi di moderazione delle velocità	7.072
Itinerario ciclabile provvisorio: percorso su strada provinciale	9.287
Percorso ciclopedonale esistente/finanziato	5.109
Percorso pedonale esistente (bici a mano)	787
Sentiero naturalistico pedonale di progetto (bici a mano)	1.213

Considerando che la quasi totalità del progetto si trova in area tutelata, viene descritto in seguito in tutte le sue tratte e tipologie.

Comune di Pontassieve

In Comune di Pontassieve la ciclovia si sviluppa a volte a monte della ferrovia ed a volte a valle a seconda della disponibilità di spazi. Il tracciato unisce le Falle al Ponte di Rosano, con un collegamento già esistente fra quest'ultimo e la stazione di Pontassieve. Tale collegamento è molto importante in relazione alla difficoltà di percorrenza del tratto di collegamento tra Rosano e Rignano capoluogo, tratto per il quale si prevede che il possa essere evitato dal cicloturista medio utilizzando il treno. Nel Comune di Pontassieve la ciclovia ha uno sviluppo complessivo di 9.872 metri. Le tratte in sede propria di nuova realizzazione hanno una larghezza di 3 metri ed una pavimentazione in calcestruzzo drenante color sabbia, mentre sui tratti esistenti si prevedono solo interventi di segnaletica. Di seguito si riporta una tabella con i codici tratta, le tipologie e le lunghezze. Il tracciato è visibile nell'elaborato PON 7-1 – Planimetria di progetto su ortofoto e catasto.

Codice tratta	Tipologia di percorso	Lunghezza (m)
1	Percorso ciclopedonale esistente/finanziato	48
2	Percorso cicloveicolare di progetto con interventi di moderazione delle velocità	313
3	Percorso cicloveicolare di progetto con interventi di moderazione delle velocità	376
4	Percorso cicloveicolare di progetto con interventi di moderazione delle velocità	279
5	Percorso cicloveicolare di progetto con interventi di moderazione delle velocità	12
6	Percorso ciclopedonale di progetto in sede propria	193
7	Percorso ciclopedonale di progetto in sede propria	73
8	Percorso ciclopedonale di progetto in sede propria	44
9	Percorso ciclopedonale di progetto in sede propria	95
10	Percorso cicloveicolare di progetto con interventi di moderazione delle velocità	150

11	Percorso pedonale esistente (bici a mano)	379
12	Percorso cicloveicolare di progetto con interventi di moderazione delle velocità	289
13	Percorso ciclopedonale esistente/finanziato	805
14	Percorso cicloveicolare di progetto con interventi di moderazione delle velocità	331
15	Percorso ciclopedonale di progetto in sede propria	411
16	Percorso ciclopedonale di progetto in sede propria	396
17	Percorso cicloveicolare di progetto con interventi di moderazione delle velocità	246
18	Percorso ciclopedonale esistente/finanziato	972
19	Percorso cicloveicolare di progetto con interventi di moderazione delle velocità	503
20	Percorso ciclopedonale di progetto in sede propria	107
21	Percorso cicloveicolare di progetto con interventi di moderazione delle velocità	455
22	Percorso ciclopedonale di progetto in sede propria	175
23	Percorso pedonale esistente (bici a mano)	53
24	Percorso ciclopedonale esistente/finanziato	1514
25	Percorso cicloveicolare di progetto con interventi di moderazione delle velocità	33
26	Percorso ciclopedonale esistente/finanziato	138
27	Percorso cicloveicolare di progetto con interventi di moderazione delle velocità	269
28	Sentiero naturalistico pedonale di progetto (bici a mano)	1213

Tratta 1: Questa tratta coincide con un percorso esistente che supera il torrente Le Falle e collega i Comuni di Fiesole e di Pontassieve a nord della via Aretina.

Tratta 2: Il percorso si sviluppa in promiscuo su via di Gricigliano, già strada chiusa con limite di velocità di 30 km/h, in cui si prevedono solo interventi rafforzativi di segnaletica verticale ed orizzontale.

Tratta 3: La ciclovia prosegue utilizzando via del Paretaio in promiscuo con il traffico veicolare. Qui si prevedono interventi di moderazione delle velocità quali una minirotafora e dei dossi. A questi si aggiungono interventi di segnaletica verticale ed orizzontale.

Tratta 4: Dove via del Paretaio si allarga la strada ha una conformazione che induce gli automobilisti a velocità più sostenute. Il limite di velocità attualmente consentito è quello dei 50 km/h che il progetto prevede di ridurre ai 30 km/h insieme all'inserimento di bike lane disegnate su sfondo rosso, così da essere percettivamente più impattanti e contribuire a ridurre le velocità veicolari. Il tracciato si discosta da quanto era previsto nel PFTE che prevedeva un percorso parallelo alla ferrovia, ma la presenza di ripida parete rocciosa non permettono l'inserimento della ciclovia. A questo si aggiunge la necessità di dover prevedere una nuova passerella ciclopedonale per poter superare via del Paretaio, per poi entrare all'interno di un'area cortiliva con spazi già strettissimi fra l'abitazione e la recinzione ferroviaria.

Tratta 5: La tratta si sviluppa in promiscuo su una viabilità a bassissimo traffico.

Tratta 6: La ciclovia si porta in sede propria all'interno di una proprietà agricola a monte della ferrovia. Il progetto prevede una sezione a mezza costa con pendenze poco rilevanti e trova uno sviluppo che permette di minimizzare gli impatti sulle proprietà agricole, ponendosi sempre sul limite delle particelle catastali senza lasciare piccole porzioni inaccessibili. Si prevede la realizzazione di un fosso a monte ed un fosso a valle per delimitare la proprietà pubblica ed evitare che i mezzi agricoli passino sopra la ciclabile, poiché danneggerebbero la pavimentazione. In questa tratta come nelle successive il PFTE prevedeva di sviluppare il tracciato a ridosso della proprietà ferroviaria. Si è deciso di rimanere in quota per assecondare le curve di livello ed agevolare la percorribilità ciclabile.

Tratta 7: il percorso continua all'interno di una piccola area boscata con le stesse caratteristiche realizzative del tratto precedente.

Tratta 8: Allo stesso modo si prosegue a mezza costa tra gli ulivi.

Tratta 9: Questa tratta si sviluppa sul sedime di una vecchia strada di cui rimane ancora la particella. Il progetto prevede di allargare quel che resta del sedime di questo passaggio inserendo una palificata semplice a monte. Per poter accedere a questo percorso da via della Fonte si prevedono interventi di demolizione su parte della recinzione privata esistente. Al fine di salvaguardare la suddivisione con la proprietà privata oggetto di esproprio, si prevede l'inserimento di una recinzione in rete metallica a monte della siepe.

Tratta 10: Il percorso si sviluppa in promiscuo su via della Fonte, che è una strada stretta a basso traffico in cui si prevedono interventi di segnaletica verticale ed orizzontale per segnalare la promiscuità tra auto e ciclisti. Qui il PFTE prevedeva di procedere a monte della ferrovia e realizzare una nuova passerella ciclopedonale per il superamento del Torrente Sieci. Tale idea è stata superata in vista di una riqualificazione urbanistica di più ampio respiro che coinvolge tutto l'ambito intorno alle ex ceramiche Brunelleschi.

Tratta 11: Per lo stesso motivo sopra descritto si è trovata una soluzione temporanea che prevede l'utilizzo di un percorso pedonale esistente con bici a mano, in attesa di una complessiva ridefinizione dell'area, nella quale è prevista anche un pista ciclabile in affiancamento alla via Aretina.

Tratta 12: Collegamento ciclabile in promiscuo con la stazione ferroviaria delle Sieci. Si prevedono interventi di segnaletica verticale ed orizzontale.

Tratta 13: Percorso esistente sulla sponda dell'Arno in cui si prevedono interventi di segnaletica verticale.

Tratta 14: Strada a senso unico in cui si prevede l'inserimento di corsie ciclabili per doppio senso di marcia, ai sensi del DL 76/2020. Qui il PFTE prevedeva un percorso in sede propria sulla sponda dell'Arno, ma le larghezze ridotte non permettono di mantenere i 4 metri dal ciglio di sponda, inoltre la strada è poco trafficata e le velocità sono ridotte, pertanto si ritiene si possa condividere lo spazio con le auto senza la realizzazione di un percorso in sede propria.

Tratta 15: Il tracciato si sviluppa sulla sponda dell'Arno in sede propria, mantenendosi sulla sponda più alta. Il fabbricato posto vicino al tracciato ha una pratica edilizia già approvata che ne prevede la demolizione e lo spostamento più arretrato rispetto alla posizione attuale.

Tratta 16: Si utilizza il sedime del percorso già esistente tra il depuratore e la sponda dell'Arno. Si prevede la demolizione ed il rifacimento della staccionata esistente.

Tratta 17: Si prevede il superamento di via Aretina tramite l'inserimento di un semaforo a chiamata, che vista la posizione in curva necessiterà del blocco del traffico prima della curva per gli automobilisti che procedono in direzione nord. In questo punto non è possibile pensare ad un attraversamento senza il blocco del traffico veicolare perché per chi proviene dalla tratta 17 per andare verso la tratta 16 non c'è visibilità. La tratta 17 si sviluppa su una strada a traffico nullo, e permette di utilizzare un sottopasso ferroviario esistente e raccordarsi con il progetto "Cammino di Francesco".

Tratta 18: Questo tracciato corrisponde al progetto già finanziato del "Cammino di Francesco" che prevede un collegamento ciclopedonale tra Le Sieci e Pontassieve e monte della Ferrovia. Si prevede che questo venga abbandonato dai cicloturisti che percorrono il tracciato da Firenze verso Arezzo all'altezza degli orti sociali, per poi prendere la via Aretina nell'incrocio esistente in prossimità degli orti. Al contrario per i cicloturisti che percorrono la ciclovia da Arezzo verso Firenze si prevede che questi imbocchino il tracciato corrispondente al Cammino di Francesco nei pressi delle fermate degli autobus scolastici.

Tratta 19: Il tracciato si sviluppa in promiscuo su via Aretina inserendo 2 nuove bike lane su sfondo rosso ed un anello ciclabile in rotatoria ai sensi del DL 79/2020.

Tratta 20: Si prevede un percorso ciclabile in sede propria ed un attraversamento con semaforo a chiamata. Dalla SS67 alla tratta 21 si prevede la realizzazione di una rampa per raccordare i due livelli del terreno.

Tratta 21: Il percorso procede in promiscuo su via di Rosano nel tratto in cui è già presente il senso di marcia unico. Verrà pertanto prevista la corsia ciclabile per doppio senso di marcia fino a dove la ciclovia non torna in sede propria.

Tratta 22: Qui si prevede l'esproprio di un'ampia area verde, oggi in stato di abbandono la quale diverrà il prolungamento del parco fluviale. Al centro di questa si svilupperà il percorso ciclabile in sede propria. All'interno di quest'area si prevede la realizzazione di aree di sosta con tavoli da pic-nic, sedute, cicloposteggi ed aree gioco. La vegetazione arborea verrà diradata e verranno aperti dei varchi per stabilire un contatto visivo con il fiume.

Tratta 23: si utilizza il percorso pedonale esistente sul ponte di Rosano con bici a mano.

Tratta 24: Si utilizza il percorso ciclopedonale esistente di recente realizzazione che costeggia la via di Rosano prima, poi si entra all'interno del percorso del parco fluviale lungo il fiume. Si prevede di allargare un breve tratto in prossimità del cavalcavia sulla SS67 al fine dare omogeneità di sezione. Nel tratto 24 gli altri interventi individuati si limitano alla segnaletica verticale di indirizzamento.

Tratta 25: si prevedono interventi di segnaletica orizzontale e verticale in un piccolo tratto in promiscuo.

Tratta 26: si prevedono soli interventi di segnaletica di indirizzamento, poiché la riqualificazione del percorso ciclopedonale è affidata ad altro progetto.

Tratta 27: Si prevedono interventi di segnaletica verticale ed orizzontale su un tratto promiscuo cicloveicolare.

Tratta 28: Questo itinerario naturalistico, pur non facendo parte della ciclovia dell'Arno, si integra con questa e permette ai pedoni di percorrere un tratto molto più breve di collegamento tra Pontassieve e Le Sieci. Questo itinerario si sviluppa sulla scogliera esistente e si prevedono solo sistemazioni naturalistiche per raccordare più facilmente la quota della scogliera alla quota del sentiero pedonale esistente. Nello specifico si prevede la realizzazione di una scaletta in legno e terra (lato Sieci) ed il ripristino di un sentiero oggi occluso dalla vegetazione (la Pontassieve).

Elementi di valutazione compatibilità paesaggistica

Sono state selezionate le situazioni rappresentative che descrivono le caratteristiche di inserimento dell'opera nel contesto dei beni paesaggistici vincolati.

COMUNE DI PONTASSIEVE

TRATTA 16 - PONTASSIEVE

STATO DI FATTO



SIMULAZIONE DI PROGETTO

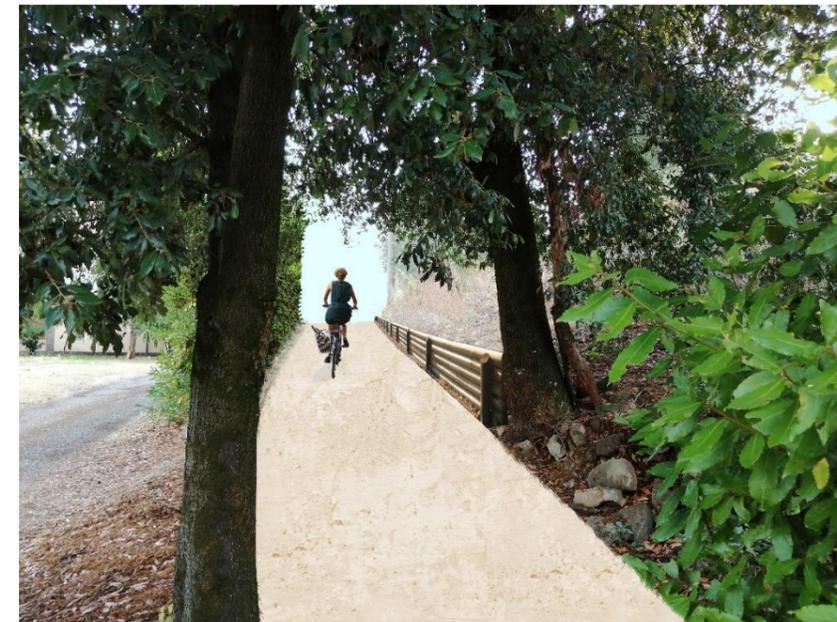


TRATTA 9 – SIECI - VIA DELLA FONTE

STATO DI FATTO



SIMULAZIONE DI PROGETTO



TRATTO 6 - SIECI

STATO DI FATTO



SIMULAZIONE DI PROGETTO



TRATTA 22 – PONTASSIEVE - VIA DI ROSANO

STATO DI FATTO



SIMULAZIONE DI PROGETTO



Effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera

Il progetto in esame è stato oggetto di un'attenta analisi al fine di definire se le scelte progettuali e le attività previste in fase di cantiere e di esercizio potessero avere effetti negativi sui beni tutelati e nel contesto paesaggistico in cui si interviene.

Analisi dettagliata degli effetti sul paesaggio conseguenti alla realizzazione della ciclabile in fase di esercizio e di cantiere:

Alterazioni percettive del paesaggio: non si prevedono superfici coperte né opere in elevazione, si segnalano tuttavia alcuni tratti in leggero rilevato che tuttavia non impediscono la percezione del paesaggio circostante. L'impatto percettivo complessivo è minimo per tutte le fasce tutelate.

Effettivi visivi e cromatici: in contesto naturalistico, affiancato al fiume Arno, il percorso ciclabile sarà realizzato in calcestruzzo drenante con colorazione simile ai sentieri sterrati, e in ghiaietto stabilizzato. Le scelte progettuali hanno quindi teso all'armonizzazione dell'opera con il paesaggio. Riguardo le passerelle ciclopedonali in acciaio cor-ten queste manterranno una buona permeabilità visiva e per materiali e cromatismi, e si inseriscono in maniera discreta nel contesto paesaggistico. L'ulteriore impatto visivo sarà ridotto alla segnaletica orizzontale e verticale. Gli effetti visivi e cromatici sono complessivamente minimi per tutti i corsi d'acqua.

Effetti dovuti ai movimenti terra e alle impermeabilizzazioni del terreno: in contesto naturalistico, la ciclabile viene realizzata in calcestruzzo drenante, materiale che permette di mantenere inalterate le capacità drenanti dei suoli. In ambito urbano e periurbano la ciclabile viene realizzata in asfalto, materiale impermeabile, per continuità con i tratti di ciclabile già realizzati o da realizzare sulla viabilità esistente. Circa i movimenti terra alcuni tratti di ciclabile saranno realizzati movimenti terra per effettuare i necessari raccordi. In particolare in prossimità delle passerelle ciclopedonali saranno realizzate due rampe in rilevato in salita e discesa. Gli effetti sui movimenti terra e le impermeabilizzazioni sono quindi limitati agli scavi per la creazione della fondazione per le passerelle ciclabili e lo scolare, mentre per gli altri corsi d'acqua possono considerarsi limitati e puntuali.

Effetti sulla vegetazione: l'inserimento del nuovo itinerario ciclabile nelle aree tutelate comporterà l'abbattimento di alcuni alberi della fascia ripariale del fiume Arno nei comuni di Pontassieve, Rignano sull'Arno e Reggello. Laddove il tracciato passa in prossimità di esemplari esistenti si dovrà tenere conto in fase esecutiva di soluzioni che ne salvaguardino l'apparato radicale. Complessivamente nelle scelte progettuali si è cercato di evitare il più possibile l'abbattimento di alberi.

Effetti sulla Rete Ecologica: trattandosi di realizzazione di ciclabile in parte su sentieri esistenti e in parte in aree già urbanizzate e prossime a strade di scorrimento, si ritiene trascurabile l'interferenza della frequentazione da parte degli utenti della ciclabile in fase di esercizio con le aree di pregio naturalistico in prossimità dei corsi d'acqua. Gli effetti sulla rete ecologica sono complessivamente nulli per tutti i corsi d'acqua. Inoltre non si prevedono impatti né sul regime idrologico-idraulico né in merito alle caratteristiche organolettiche (specialmente la torbidità) in quanto, sia per l'Arno che per i fossi interessati da passerelle; gli interventi avverranno al di fuori dell'alveo ed eventuali lavorazioni saranno svolte all'asciutto.

Effetti in fase di cantiere: sono quelli maggiormente significativi, seppur di lieve entità e limitati nel tempo. Il movimento dei mezzi di cantiere, oltre a produrre disturbo a fauna, avifauna e alla popolazione, potrebbe avere ripercussioni sulla componente atmosferica, specialmente per quanto riguarda gli aspetti legati all'inquinamento e al sollevamento di polvere.

Mitigazione impatti dell'opera sul paesaggio

Al fine di minimizzare e mitigare gli impatti dell'intervento sul paesaggio già in fase progettuale sono stati previsti diversi accorgimenti di seguito descritti:

- la scelta, nella valutazione delle alternative, di sviluppare il tracciato della ciclabile su sentieri, ciclabili e strade esistenti, operandone dove necessario una riqualificazione, minimizzando così sia gli impatti precettivi che le impermeabilizzazioni e l'uso di nuovi suoli;
- le scelte nelle soluzioni di inserimento del tracciato che sono state in grado di mantenere la vegetazione arborea esistente, e la capacità di cogliere le occasioni per la riqualificazione della vegetazione deteriorata;
- la scelta di materiali, cromie e texture in armonia col paesaggio circostante e in continuità con lo stato attuale dei luoghi, sì per le pavimentazioni che per la passerella e i parapetti.

Per ridurre gli effetti sul paesaggio in fase di cantiere si intendono adottare le seguenti misure di mitigazione:

- laddove il tracciato passa in prossimità di esemplari esistenti tenere conto di soluzioni che ne salvaguardino l'apparato radicale sia in fase di progettazione che di cantiere (evitare costipamenti del terreno e scavi in prossimità degli alberi);
- attenta progettazione del cantiere al fine di evitare la sovrapposizione con i periodi di nidificazione dell'avifauna;
- In merito all'emissione di inquinanti (NOx, CO e PM10) derivanti dal funzionamento degli automezzi impiegati, tutti gli automezzi dovranno essere a norma e CE omologati secondo le direttive più recenti;
- per quanto riguarda l'eventuale sollevamento di polvere durante il transito dei mezzi si dovrà provvedere a bagnare con regolarità, al fine di contenere il sollevamento della polvere;
- prevedere l'impiego di mezzi omologati secondo le direttive più recenti o dotate di sistemi efficaci di abbattimento del rumore, evitando la contemporaneità e concentrazione di attività ad alto impatto acustico;
- evitare la sosta di mezzi con motore in funzione al di là delle esigenze operative inderogabili sia per ridurre l'impatto acustico che quello atmosferico;
- prediligere mezzi e tecnologie a basse temperature ed esalazioni. Ad esempio per la realizzazione del manto di usura, che prevede il riutilizzo del materiale di fresatura e una lavorazione a basse temperature, eliminando in questo modo le esalazioni e risparmiando energia.

Conclusioni

In sintesi, gli effetti sul paesaggio derivanti dalla realizzazione dell'opera sono ridotti al minimo. Si riducono all'impatto limitato e puntuale di rilevati e impermeabilizzazioni, e agli impatti temporanei in fase di cantiere dovuti all'inquinamento acustico e atmosferico.

In linea principale le opere da realizzare costituiscono una valorizzazione e una maggiore accessibilità per il territorio. La realizzazione della ciclovia consentirà un nuovo modo di vivere e scoprire la val d'Arno e la mobilità lenta porterà un nuovo punto di vista sul paesaggio valorizzando i corsi d'acqua, vegetazione e scorci visuali finora persi dall'esclusiva percorrenza del territorio alla velocità dell'automobile.

Inoltre è importante sottolineare i temi individuati dal PUMS; questo propone il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Questi obiettivi hanno prima orientato alcune scelte di tracciato e poi portato a sviluppare un progetto specifico di opere a verde e arredi. In particolare nelle aree tutelate sono stati previsti nel progetto spazi destinati ad aree verdi di sosta in parte anche fruibili e il più possibile in connessione con elementi esistenti della rete ecologica (Fiume Arno).

Infine il progetto consentirà un miglioramento rispetto allo stato attuale, rendendo più accessibili e fruibili le fascia fluviale dell'Arno incentivando la mobilità sostenibile a tutto vantaggio dell'ambiente e della salute umana. Infatti anche se indirizzata primariamente ai cicloturisti la Ciclopista dell'Arno è progettata come un'infrastruttura altamente funzionale anche per gli spostamenti urbani e funzionali casa-lavoro.