

COMUNE DI
FIRENZE



DIREZIONE NUOVE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ

**INTERVENTI INFRASTRUTTURALI CONNESSI
ALL'ATTUAZIONE DEL PIANO DI BACINO DEL TPL**
codice opera 150252

TITOLARE e R.U.P.

Ing. Giuseppe Carone

COLLABORATORE

Ing. Simone Mannucci

PROGETTISTI

*Arch. Riccardo Roda
Arch. Silvio Pappalettere
(RES Architetture)*

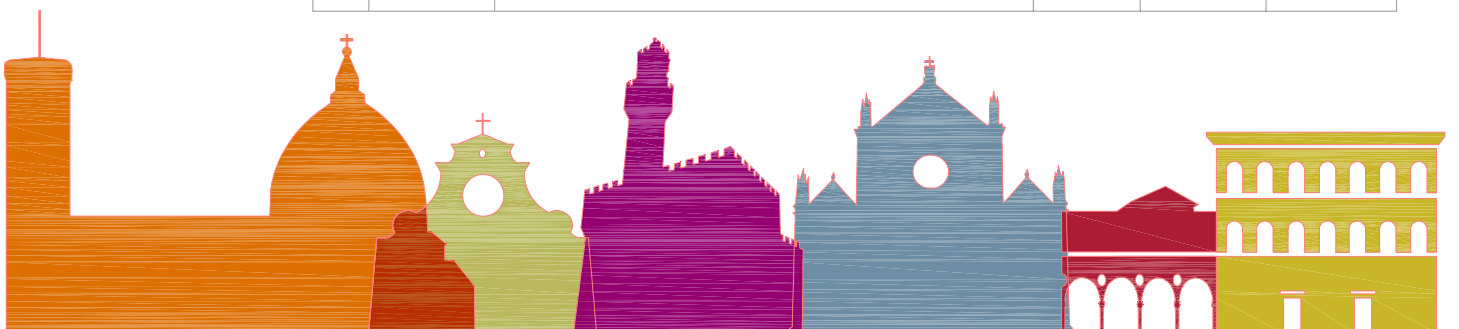
COLLABORATORI

*Arch. Simona Moricciani
Arch. Erica Ventrella*

PROGETTO ESECUTIVO

codice elaborato						scala		n. progressivo	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>			2	5
progetto	fase	ambito/opera	disciplina	tipo/numero elaborato	rev.				

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
A	15/06/2018	Relazione Paesaggistica			



INDICE

Premessa

INTERVENTO 1 - Via Vittorio Veneto

- 1.1 Inquadramento urbanistico
- 1.2 Anali di vincoli, invariante e tutele
- 1.3 Prescrizioni specifiche dei vincoli paesaggistici
- 1.4 Stato attuale dell'area di intervento e analisi del contesto
- 1.5 Descrizione degli aspetti architettonici e funzionali del progetto
- 1.6 Simulazioni foto-realistiche del progetto
- 1.7 Verifica della compatibilità rispetto ai valori paesaggistici

INTERVENTO 2 – Piazzale Montelungo

- 2.1 Inquadramento urbanistico
- 2.2 Analisi di vincoli, invariante e tutele
- 2.3 Prescrizioni specifiche dei vincoli paesaggistici
- 2.4 Stato attuale dell'area di intervento e analisi del contesto
- 2.5 Descrizione degli aspetti architettonici e funzionali del progetto
- 2.6 Simulazioni foto-realistiche del progetto
- 2.7 Verifica della compatibilità rispetto ai valori paesaggistici

INTERVENTO 3 – Via Gabbuggiani

- 3.1 Inquadramento urbanistico
- 3.2 Analisi di vincoli, invariante e tutele
- 3.3 Prescrizioni specifiche del vincolo paesaggistico
- 3.4 Stato attuale dell'area di intervento e analisi del contesto
- 3.5 Descrizione degli aspetti architettonici e funzionali del progetto
- 3.6 Simulazioni foto-realistiche del progetto
- 3.7 Verifica della compatibilità rispetto ai valori paesaggistici

Premessa

La presente relazione paesaggistica è redatta secondo quanto espressamente previsto dal DPCM 12.12.2005 secondo l'art. 146 del D.Lgs 42/2004 ed illustra le componenti relative all'inserimento all'interno del contesto paesaggistico degli interventi di cui al progetto "Interventi infrastrutturali connessi all'attuazione del Piano di Bacino del T.P.L."

Il progetto esecutivo sviluppa l'ipotesi di realizzare un insieme organico di servizi alla sosta in tre aree individuate dall'amministrazione comunale in via Vittorio Veneto, via Gabbuggiani e Piazzale Montelungo.

Nell'ambito dei lavori di realizzazione delle nuove testate delle linee 2 e 3 della Tramvia cittadina, si sono resi necessari trasferimenti, anche provvisori, dei servizi alla sosta del Trasporto Pubblico Locale (T.P.L. attualmente concentrati in Piazza Stazione).

Le tre aree interessate dalla presente proposta, e corrispondenti alle 3 fasi, riguardano la creazione di un'area di sosta dei bus T.P.L. e dei relativi servizi in via Vittorio Veneto, la previsione di servizi in via Gabbuggiani, la creazione di servizi alla sosta a piazzale Montelungo.

Il presente progetto esecutivo è conseguente al progetto definitivo presentato in data 10.11.2018 e approvato con Delibera di Giunta Comunale n. 228 del 05/06/2018.

Il progetto definitivo è completo inoltre di Nulla Osta della Soprintendenza A.B.A.P n. 03925 del 10.04.2018, di seguito allegato.

Il progetto esecutivo aggiunge maggior dettaglio al progetto definitivo, introducendo specifiche alle finiture e piccole modifiche richieste dagli enti, ma non incide in maniera rilevante sul progetto.

L'attuale parcheggio per le auto su via Vittorio Veneto, in corrispondenza con l'incrocio con via Solferino, verrà trasformato in capolinea del TPL, con la creazione di n. 7 stalli di sosta per i bus (più 2 per la fermata) per e l'installazione di 2 moduli prefabbricati temporanei destinati ai servizi: il primo modulo servirà come sala di attesa per gli utenti e sarà dotato di pannello informativo; il secondo modulo sarà destinato a biglietteria, punto ristoro per gli autisti TPL e wc dedicato. La posizione di quest'area è ideale come interscambio con l'attigua fermata della linea 1 della Tramvia alla Torre

della Serpe: il progetto infatti si inserisce nella più ampia previsione di sistemazione delle aree contigue alla linea 1 della Tramvia, elaborata dal Comune e concordata con la Soprintendenza.

Non sono previste sostanziali modifiche allo stato dei luoghi, dal momento che il progetto, oltre a moduli prefabbricati semplicemente appoggiati al suolo, prevede la riasfaltatura del piazzale, la creazione di un percorso pedonale per gli utenti del TPL nel rispetto delle aree non carrabili esistenti, lo scolo delle acque meteoriche oggi mancante, l'estensione della recinzione di protezione in corrispondenza della linea della tramvia. Si prevede inoltre la predisposizione di allacciamenti (elettrico, acqua e scarichi fognari) per una eventuale postazione per attività economiche, secondo le indicazioni ricevute dall'assessorato alle attività economiche.

Per quanto riguarda piazzale Montelungo, l'uscita dalla stazione ferroviaria in corrispondenza del binario 16, oggetto di un progetto firmato a suo tempo da Gae Aulenti, nel tempo si è trasformata in un punto di interscambio molto frequentato, in cui convergono TPL, bus turistici, navette di collegamento con gli aeroporti di Pisa e Bologna. Gli unici servizi oggi presenti sono costituiti da una semplice pensilina.

L'ipotesi progettuale mira ad incrementare l'offerta di servizi alla sosta, attraverso la creazione di diversi moduli polifunzionali: un primo modulo, dotato di wc, sarà destinato a biglietteria e ristoro per gli autisti del TPL, un secondo ospiterà la sala di attesa per i passeggeri, e nei due ulteriori moduli saranno localizzati n. 3 servizi igienici per gli utenti, di cui uno per disabili.

E' inoltre prevista una seconda pensilina aperta, gemella di quella esistente, per migliorare la qualità della sosta anche durante le ore notturne di chiusura della nuova sala d'attesa.

Si prevede inoltre la predisposizione di allacciamenti (elettrico, acqua e scarichi fognari) per una eventuale postazione per attività economiche, secondo le indicazioni ricevute dall'assessorato alle attività economiche.

Al fine di incrementare la funzionalità dell'area anche a livello dei servizi, si prevede la predisposizione di allacciamenti (elettrico, acqua e scarichi fognari) per quattro eventuali postazioni per attività economiche (di cui due di tipo alimentare

Attualmente sono presenti n. 2 compattatori di Alia Spa, che presentano aree di carico e scarico sul lato destro con occupazione della banchina compresa tra il muro della

Stazione ferroviaria e viale Strozzi, dei quali è stato garantito lo spostamento da parte della stessa azienda responsabile dei servizi ambientali.

In via Gabbuggiani, in prossimità della stazione Leopolda e dell'angolo con viale Rosselli, si prevede di creare un piccolo nucleo di servizi temporanei mediante moduli prefabbricati appoggiati al suolo. Nell'area pedonale a confine con il muro di cinta della stazione Leopolda sono previsti 2 moduli a supporto del TPL che saranno destinati a biglietteria con punto ristoro per gli autisti e sala d'attesa; non sono stati previsti servizi igienici per gli autisti, in quanto vi è uno esistente nell'ingresso del parcheggio interrato adiacente. Si prevede inoltre la predisposizione di allacciamenti elettrici per due eventuali postazioni per attività economiche.

Il progetto si inserisce nel contesto esistente comportando esigue modifiche allo stato dei luoghi che non interessano le attività esistenti.



Firenze, _____

*Ministero dei beni e delle
attività culturali e del turismo*

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA
BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LA CITTA' METROPOLITANA DI FIRENZE
E LE PROVINCE DI PISTOIA E PRATO

DIREZIONE NUOVE
INFRASTRUTTURE E MOBILITA' DEL
COMUNE DI FIRENZE
VIA MANNELLI,119/I
50132 - Firenze
nuove.infrastrutture@pec.comune.fi.it

20 APR. 2018 N. 03925

Prot. N. Allegati Risposta al foglio del 12/12/2017 N. 27152
Class. Fasc.

OGGETTO: - **PROGETTO DEFINITIVO INTERVENTI INFRASTRUTTURALI CONNESSI
ALL' ATTUAZIONE DEL PIANO DI BACINO DEL TPL . I FASE - CONFERENZA DEI SERVIZI DEL 20
DICEMBRE 2017**

**Conferenza di Servizi ai sensi dell'art. 14 della L. 241/90 e ss.mm.ii. del giorno 20/12/2017 presso Direzione
Nuove Infrastrutture e mobilità**

Parere di competenza

Con riferimento alla Conferenza di Servizi in oggetto (ns. prot. n. 27152 del 12/12/2017), questa
Soprintendenza, esaminati gli elaborati progettuali esprime parere favorevole con le seguenti prescrizioni:

- che il rivestimento e gli elementi di finitura dei moduli prefabbricati sia concordato preliminarmente con questa
Soprintendenza sulla base di idonee campionature da valutare mediante sopralluogo congiunto.

IL SOPRINTENDENTE
(Dot. Andrea Pessina)



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

Piazza Pitti, 1- 50125 – Firenze
Tel. 055 265171 fax 055 219397
e-mail: sabap-fi@beniculturali.it
PEC : mbac-sabap-fi@mailcert.beniculturali.it
[http:// www.sbap-fi.beniculturali.it](http://www.sbap-fi.beniculturali.it)

Nulla Osta della Soprintendenza A.B.A.P.

INTERVENTO 1 - Via Vittorio Veneto

1.1 Inquadramento urbanistico

L'area in oggetto è ubicata in prossimità di piazza Vittorio Veneto, nel tessuto urbano che si estende tra il Parco delle Cascine e il centro cittadino.

Nello specifico l'ambito di intervento, intercluso tra viale Fratelli Rosselli e l'edificato otto/novecentesco in prossimità del Teatro Comunale, rientra all'interno del sistema di aree per cui gli strumenti urbanistici comunali prevedono la generale riorganizzazione della mobilità e della sosta attraverso le prescrizioni contenute nella *ATs 08/12.16 – Area di trasformazione per servizi (infrastrutture per la mobilità e standard)*, che interessa l'intero complesso che si estende da Piazza Vittorio Veneto fino alle sponde dell'Arno.

Il progetto per il nuovo sito di servizio per il trasporto pubblico locale rappresenta un'anticipazione del complesso di interventi previsti dall'ATs ai fini del soddisfacimento delle esigenze manifestate dall'Amministrazione Comunale, attraverso la creazione di una stazione per il trasporto pubblico locale e di dotazioni mobili e provvisorie di servizio alla sosta; tale intervento non comporta la realizzazione di opere che interessano il sottosuolo, eccetto che per i sottoservizi, in quanto prevede l'insediamento di servizi alla sosta di tipo provvisorio semplicemente appoggiati in superficie.

In generale, per l'intero ambito di collegamento tra la città storica e lo spazio aperto di maggiore ampiezza all'interno del perimetro urbano, l'*ATs 08/12.16 prevede* il ripristino dei connotati di connessione tra il tessuto storico e lo spazio aperto, come nella originale visione del Poggi. In accordo con le tracce del suo progetto, le previsioni comprendono il ripristino della "testata del parco delle Cascine", costituita dalla piazza pedonale, e la generale risistemazione della rete viaria dell'area, attualmente caratterizzata dalla presenza della fermata della linea 1 della Tramvia Scandicci-SMN, dal viale Fratelli Rosselli e dalla pista ciclabile con tracciato interrotto in prossimità del ponte alla Vittoria.

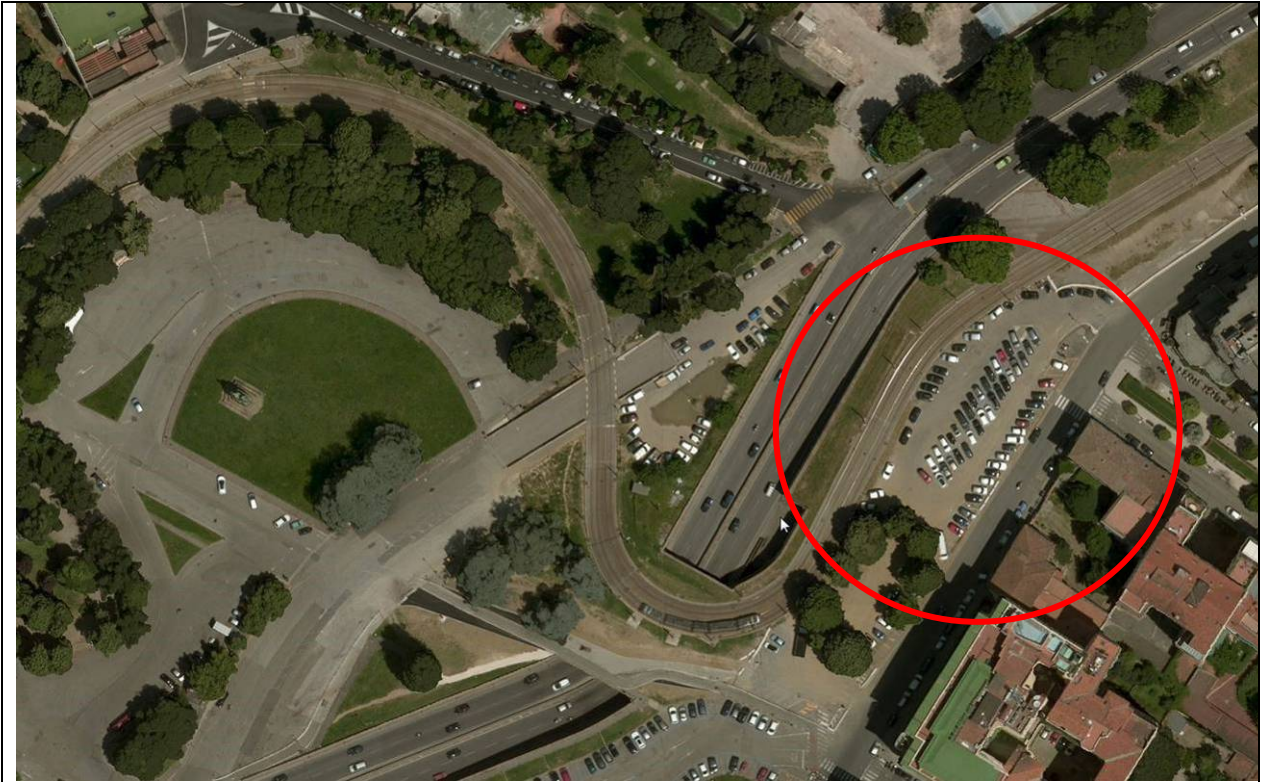


Foto aerea con individuazione dell'area di intervento

1.2 Analisi di vincoli, invariati e tutele

Di seguito si descrivono i vincoli relativi all'area in oggetto. Per quanto riguarda i vincoli paesaggistici, il progetto definitivo precedente al presente esecutivo è completo di Nulla Osta della Soprintendenza A.B.A.P n. 03925 del 10.04.2018.

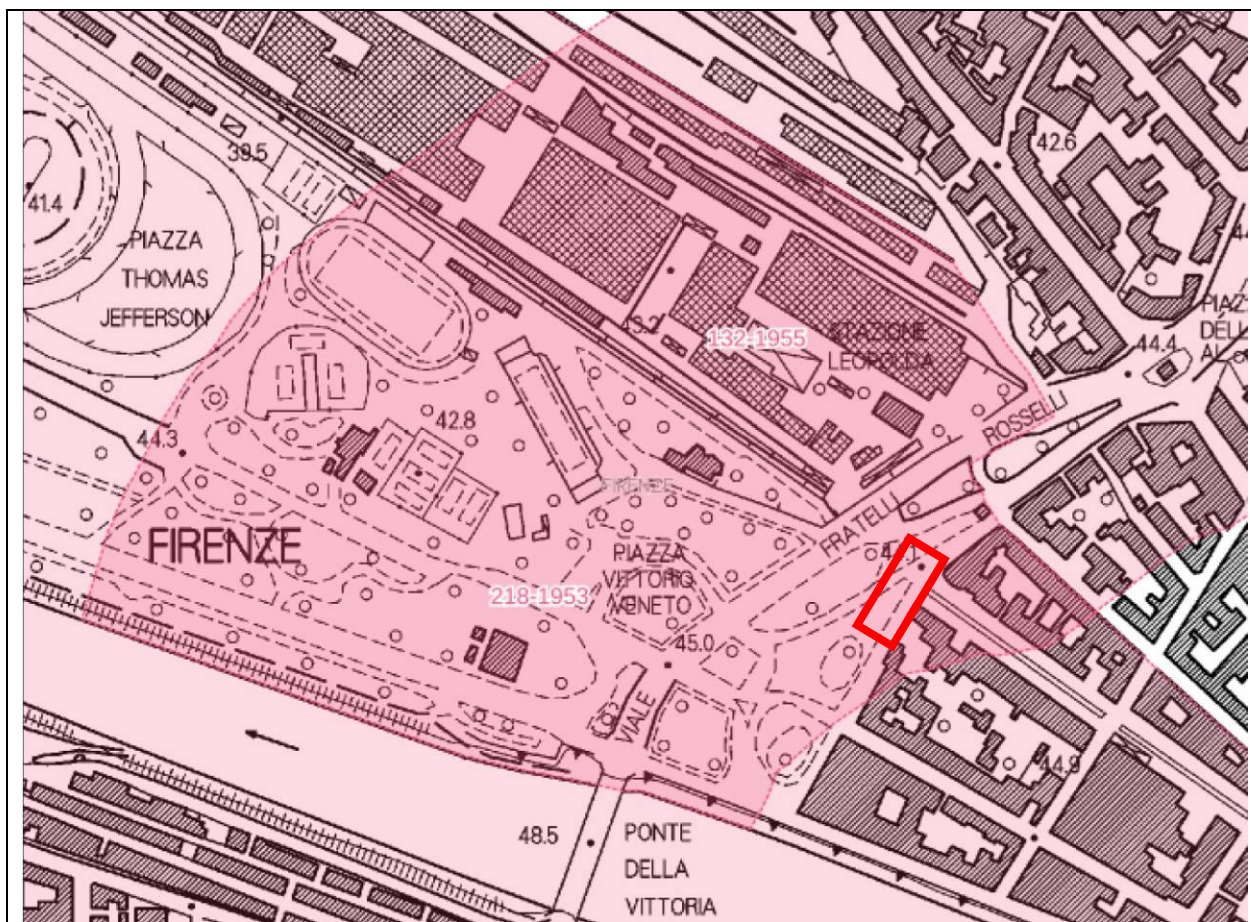
Il parere rilasciato dalla Soprintendenza al progetto definitivo autorizza l'opera, con alcune prescrizioni relative alla scelta dei materiali e dei colori.

A seguito di incontri e sopralluoghi con funzionari della Soprintendenza, è stata infine data indicazione di rivestire i moduli prefabbricati di servizio in acciaio Corten, a cui ci si è uniformati in sede di progetto esecutivo.

1.2.1 Piano di Indirizzo Territoriale

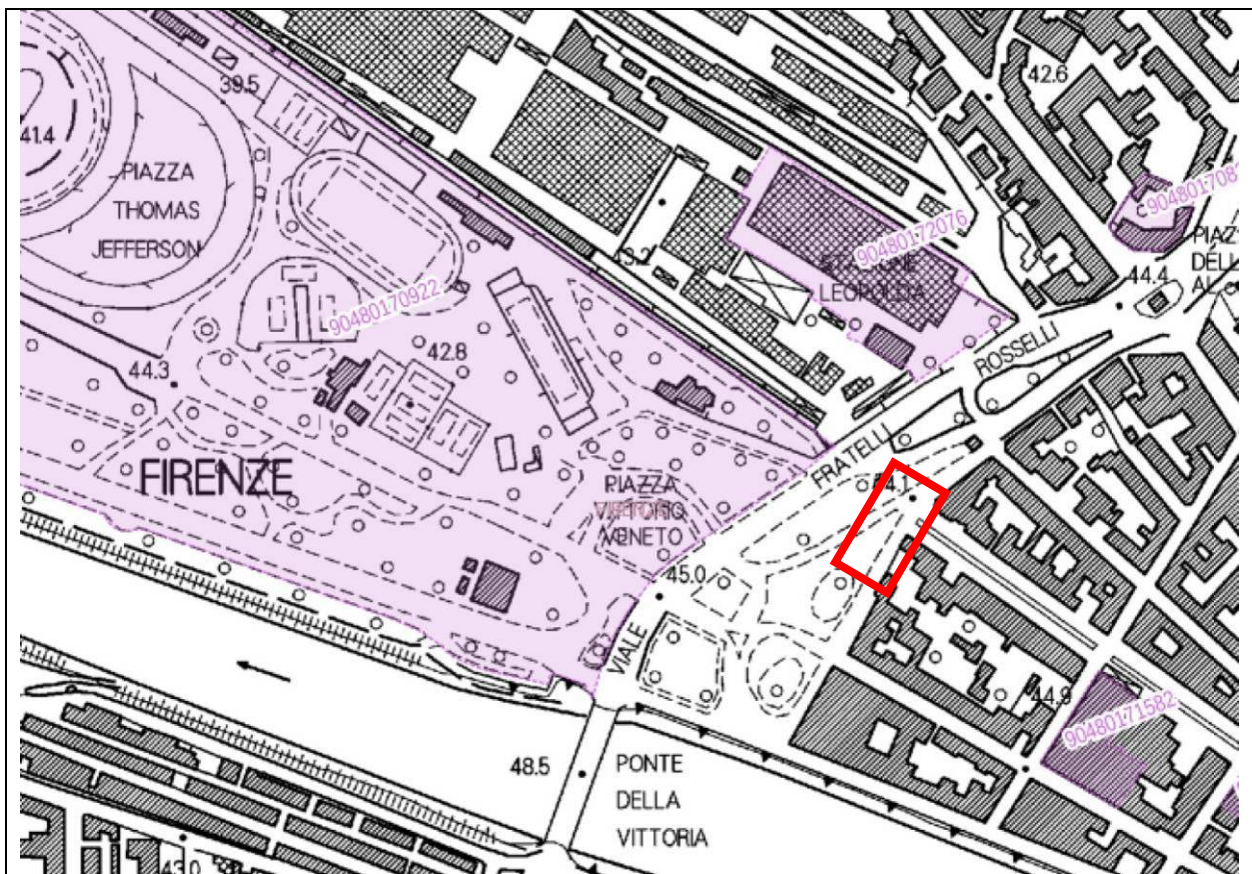
L'ambito di intervento rientra nelle aree di notevole interesse pubblico individuate dal PIT (*Apr. con Del. C.R. 25 marzo 2015 n. 35*) in accordo con l'art. 136 del D.Lgs 42/2004: in particolare è soggetto alle prescrizioni dovute ai D.M. 31.08.1953 – *Sponde Nord e dell'Arno nell'Ambito del Comune di Firenze (cod. id. vincolo 218-1953-cod. reg. 9048136)* e D.M. 25.05.1955 – *Zona dei Viali di circonvallazione della città di Firenze (cod. id. vincolo 132-1955 – cod. reg. 9048045)*.

Tali prescrizioni si configurano come vincoli di natura paesaggistica (ex L. 1497/39), pertanto la realizzazione dell'intervento è subordinata all'acquisizione dell'Autorizzazione Paesaggistica come da art. 146 del D.Lgs 42/2004.



Estratto della Cartografia del PIT con valenza di piano paesaggistico relativa ad immobili ed aree di notevole interesse pubblico (art.136 DLgs 42/2004) con individuazione in rosso dell'area di intervento

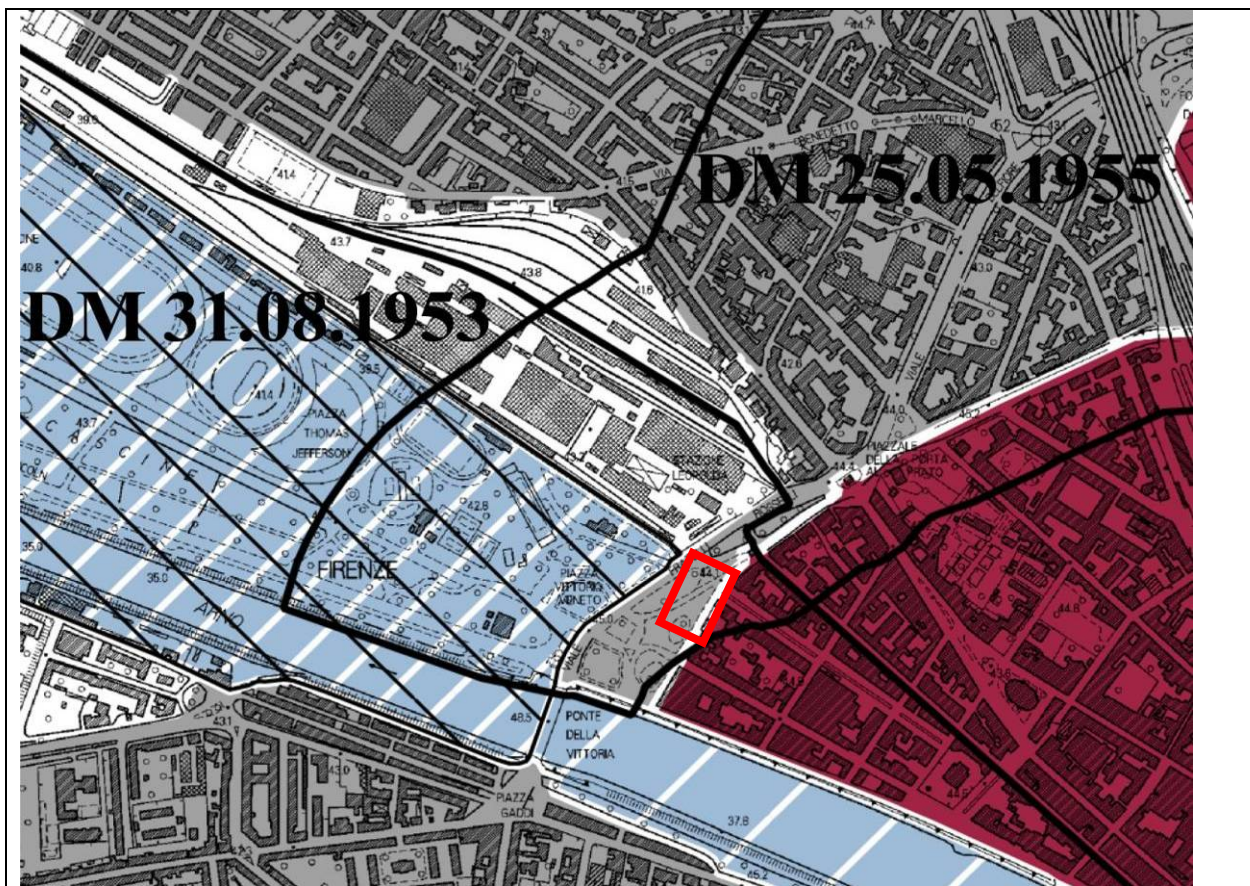
Le cartografie di PIT evidenziano la presenza del vincolo ex L. 1089/39 – Beni Architettonici Tutelati ai sensi della parte II del D.Lgs. 42/2004 – che interessa il Parco delle Cascine, ma non l'area oggetto di intervento, come si evince dall'estratto planimetrico di seguito riportato. Ma si confronti la trattazione successiva sul Piano Strutturale, in quanto vi è una difformità con quest'ultimo.




Estratto della Cartografia del PIT con valenza di piano paesaggistico relativa ai Beni architettonici tutelati (Parte II DLgs 42/2004) con individuazione in rosso dell'area di intervento

1.2.2 Piano Strutturale

I vincoli di natura paesaggistica sono individuati anche dal P.S. (Appr. con Del. 2015/C/00025 del 02.04.2015) come *invarianti* del territorio urbano, definite dall'art. 9 c.2 punto 9.3 delle NTA come aree con caratteri di elevata qualità paesaggistica, ambientale e storico-insediativa, vere e proprie risorse sulle quali vigono le modalità di tutela emanate direttamente dai piani sovraordinati (P.I.T. con valore di piano paesaggistico e P.T.C.P.).



 beni paesaggistici



zone con esclusiva o prevalente funzione agricola



invariante dei fiumi e delle valli



invariante del nucleo storico



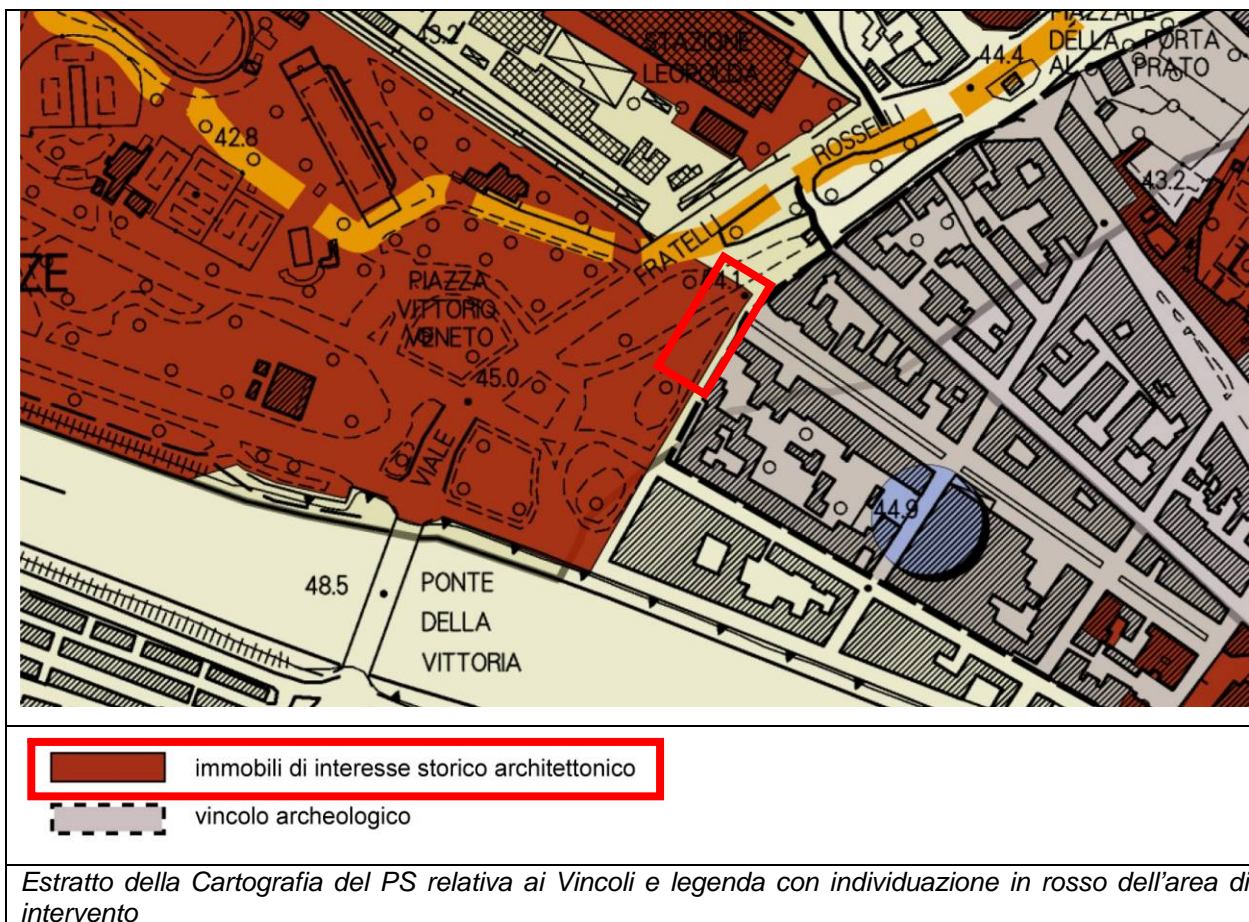
invariante dei tessuti storici e di relazione con il paesaggio aperto



invariante del paesaggio aperto

Estratto della Cartografia del PS relativa alle Invarianti e legenda con individuazione in rosso dell'area di intervento

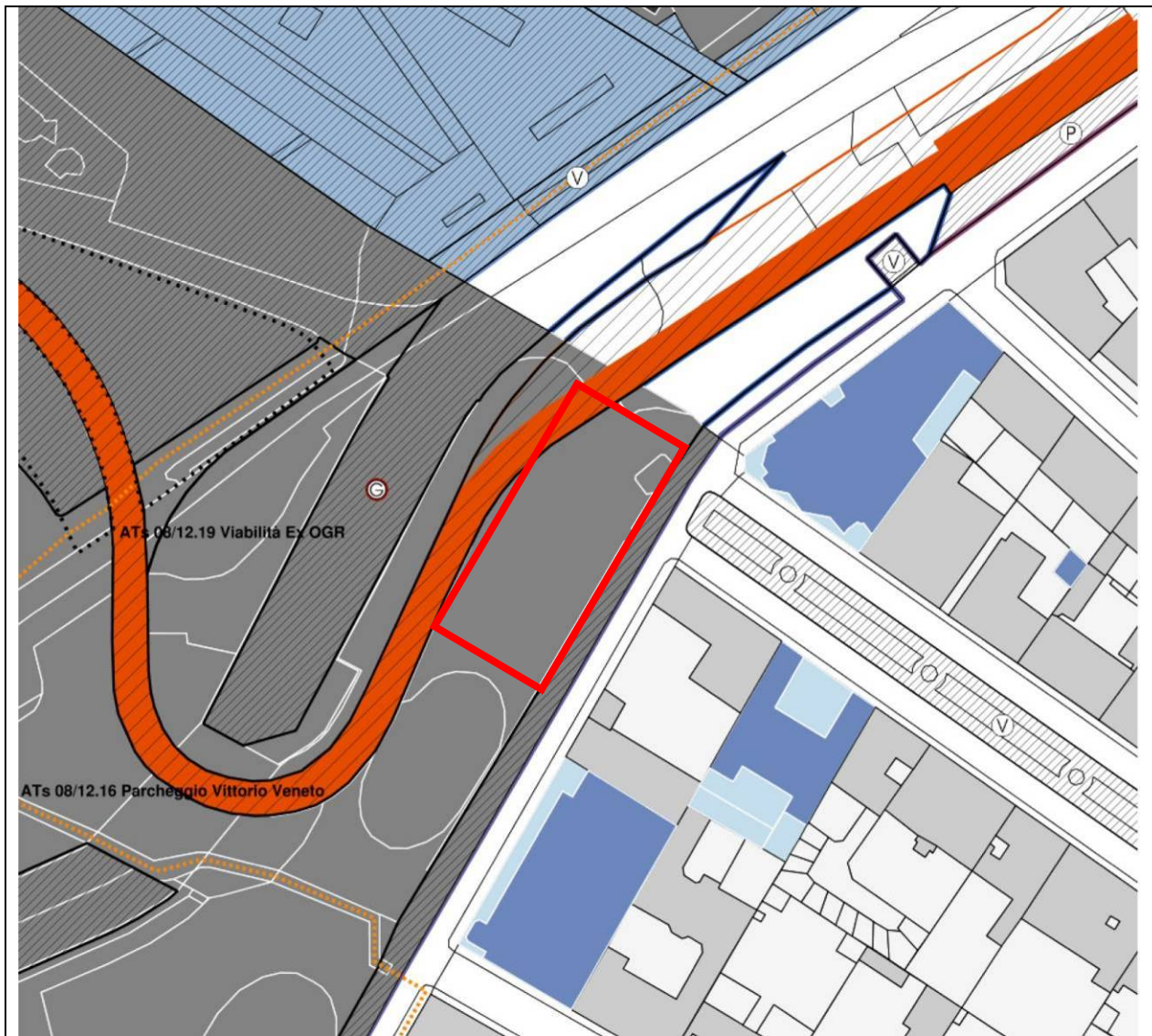
Secondo quanto contenuto nella parte del piano strutturale relativa specificatamente ai *vincoli*, l'area oggetto di intervento ricade all'interno della perimetrazione del vincolo relativo agli immobili di interesse storico-architettonico riguardante il parco delle Cascine, in parziale difformità da quanto riportato nella porzione di cartografia del PIT a cui si è fatto riferimento al punto 1.2.1. Tale prescrizione subordina la realizzazione dell'intervento all'acquisizione del Nullaosta da parte della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Firenze, Pistoia e Prato come previsto per i beni disciplinati dalla parte II del D.Lgs 42/2004.



1.2.4 Regolamento Urbanistico

Secondo quanto contenuto nella parte del R.U. (Appr. con Del. 2015/C/00025 del 02.04.2015) relativa alla disciplina dei sistemi territoriali, l'area rientra nell'ambito dei tessuti compatti di formazione otto-novecentesca (zona A). Descritto dall'art. 66 delle NTA, tale ambito è costituito dall'ampia fascia oltre i viali di circoscrizione cresciuta prevalentemente per interventi unitari e addizioni fra la fine dell'ottocento e gli inizi del novecento.

All'interno del suddetto tessuto, il regolamento individua le emergenze di valore storico architettonico, tra le quali rientra l'area di interesse, in parziale difformità dal PIT come precedentemente evidenziato, le cui limitazioni riguardano principalmente l'edificato; le prescrizioni inerenti gli spazi aperti privati, sono oggetto del comma 7 dell'art. 66 e riguardano la permanenza delle alberature esistenti, la permeabilità, la fruizione pedonale la percorribilità ciclabile nella generale ottica di collegamento dei viali con l'ambito del nucleo storico.

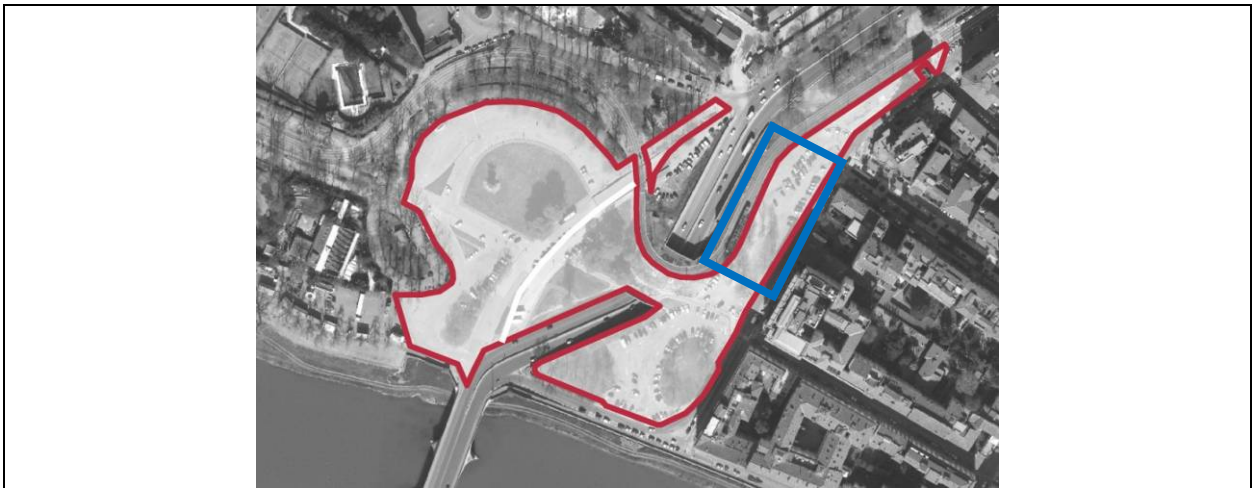


<ul style="list-style-type: none"> ambito del nucleo storico (zona A) ambito dei tessuti compatti di formazione otto-novecentesca (zona A) ambito dei centri storici minori/borghi storici (zona A) ambito dell'insediamento recente (zona B) ambito dell'insediamento recente - i tessuti specializzati (zona D) ambito dell'insediamento recente - le aree per i depositi a cielo aperto 	<p>classificazione</p> <ul style="list-style-type: none"> emergenze di valore storico architettonico - beni culturali - spazio edificato emergenze di valore storico architettonico - beni culturali - spazio aperto emergenze di valore storico architettonico - spazio edificato emergenze di valore storico architettonico - spazio aperto edifici singoli o aggregati di interesse documentale - spazio edificato edifici singoli o aggregati di interesse documentale - spazio aperto tessuto storico o storicizzato prevalentemente seriale - spazio edificato
<ul style="list-style-type: none"> AT area di trasformazione ATt area di trasformazione/SUL in trasferimento ATa area di trasformazione/SUL in atterraggio ATs area di trasformazione per servizi 	<ul style="list-style-type: none"> rete tramviaria esistente rete tramviaria di progetto piste ciclabili esistenti piste ciclabili di progetto

Estratti delle cartografia di RU relativa alle disciplina del suolo e degli insediamenti e legenda con individuazione in rosso dell'area di intervento

Secondo la parte V del RU riguardante la disciplina delle trasformazioni, l'ambito ricade nell'area di trasformazione per servizi ATs.08/12.16, come precedentemente

indicato. L'ATs, oggetto di specifica scheda contenuta nelle NTA del regolamento, rientra tra le aree soggette a trasformazione per la previsione di infrastrutture per la mobilità e standard, le cui prescrizioni generali sono contenute nell'art. 77 c.3 delle NTA stesse. L'intervento rappresenta un'anticipazione del complesso di operazioni previste per l'area in accordo con le esigenze dell'Amm.ne Comunale.



Estratto della scheda ATs 08/12.16 con delimitazione dell'intero ambito oggetto della scheda in rosso e individuazione dell'area di intervento in blu

1.3 Prescrizioni specifiche dei Vincoli Paesaggistici

1.3.1 D.M. 31.08.1953 – Sponde Nord e dell'Arno nell'Ambito del Comune di Firenze

Le prescrizioni del PIT dovute al vincolo individuato dal D.M. riguardano il corso del Fiume Arno all'interno del tratto cittadino ed i parchi urbani di elevato valore paesaggistico e naturalistico presenti, tra i quali il parco delle Cascine, in prossimità del quale si colloca l'area di intervento.

L'obiettivo di tutela del tessuto e dell'edificato di impianto storico della città di Firenze e delle relazioni tra l'insediamento storico adiacente ai lungarni ed il fiume e della relativa leggibilità dell'impianto morfologico è perseguito attraverso una serie di prescrizioni riguardanti gli interventi di trasformazione sul costruito ma anche sugli spazi aperti. Per questi ultimi in particolare il piano impone la tutela e la valorizzazione dei caratteri storici e morfologici di fisionomia storica evitando la frammentazione e l'introduzione di elementi di finitura e di arredo in contrasto con il contesto paesaggistico. Le prescrizioni riguardano pertanto il mantenimento dei camminamenti, dei passaggi, degli accessi storici al centro e le relative opere di arredo. In presenza di parchi, giardini storici o sistemazioni di pertinenze originarie o storicizzate, si impone anche il mantenimento degli assi visivi, nel loro andamento così come nel trattamento delle finiture, dei manufatti presenti e degli elementi di dettaglio.

Per gli interventi di trasformazione che prevedono l'installazione di nuovi impianti o l'adeguamento/rifacimento di impianti esistenti il piano impone l'utilizzo di soluzioni di adeguata qualità progettuale e tecnologica compatibili con il contesto paesaggistico.

I sistemi ed i metodi di illuminazione pubblica e privata su spazi pubblici dovranno garantire qualità e compatibilità con il contesto, nel rispetto delle norme di sicurezza stradale, evitando in ogni caso l'esaltazione scenografica puntuale, in favore di soluzioni caratterizzate da illuminazione diffusa e soffusa.

Per i cartelloni, i totem e altre strutture pubblicitarie il piano impone l'obbligo di non interferire con le visuali principali e panoramiche ed il divieto di collocazione in prossimità dei beni architettonici tutelati.

Per le nuove aree di sosta e parcheggio le prescrizioni contengono il divieto di compromettere l'integrità della percezione visiva da e verso il centro storico ed il fiume.

Nell'ottica generale di mantenimento delle principali visuali il piano non ammette interventi di trasformazione comportanti l'installazione di barriere visive tali da occludere i varchi visuali verso le emergenze, come muri di recinzione o altre barriere visive.

Tra le prescrizioni di piano aventi come obiettivo la conservazione della viabilità storica e dei percorsi di connessione tra città storica, beni culturali e territorio aperto vi sono quelle riguardanti la realizzazione di aree di sosta e belvedere, che mirano a non compromettere i caratteri di ruralità dei luoghi e non comportino significativo aumento della superficie permeabile. Anche in tali ambiti la cartellonistica e i corredi agli impianti stradali dovranno essere congrui per dimensione, tipologia e materiali ai caratteri strutturali e tipologici della viabilità storica, garantendo l'intervisibilità e l'integrità percettive delle visuali panoramiche.

In particolare per la salvaguardia delle visuali percettive che si aprono da e verso la città storica e l'Arno, come dai ponti quali luoghi privilegiati per l'ampia percezione del centro e delle sue emergenze, le limitazioni agli interventi di trasformazione riguardano il divieto di interferire negativamente con le visuali panoramiche, che non dovranno essere in alcun modo occluse o ridotte attraverso la sovrapposizione di elementi incongrui con il paesaggio. Dovranno pertanto essere mantenute le prospettive verso le emergenze architettoniche o naturali evitando di addossare o accostare qualsiasi insegna ai monumenti o edifici di riconosciuto valore storico o identitario, con la sola eccezione della segnaletica stradale e delle informazioni relative agli stessi monumenti ed edifici.

Al fine di mantenere i punti di vista accessibili al pubblico, per l'inserimento di manufatti il piano impone di non interferire con le visuali panoramiche; le strutture per la cartellonistica e segnaletica dovranno armonizzarsi per posizione, dimensione e materiali con il contesto paesaggistico, mantenendo l'integrità delle visuali.

1.3.2 D.M. 25.05.1955 – Zona dei Viali di circonvallazione della città di Firenze

Le prescrizioni individuate dal PIT riguardano principalmente i viali di circonvallazione e la fascia edificata che ne forma l'intorno, la cui maglia ortogonale deriva dalle previsioni del piano regolatore di Poggi.

Per perseguire l'obiettivo di conservazione del rapporto tra l'edificato sul fronte strada e gli spazi aperti costituiti da piazze, giardini pubblici e privati il PIT ammette interventi di trasformazione all'interno dell'ambito urbano sottoposto a vincolo a condizione che

sia preservata la quinta continua delle facciate degli edifici sui viali e siano garantiti la coerenza con l'assetto morfologico urbano di impianto storico, il mantenimento dei caratteri tipologici e architettonici di impianto storico degli edifici, delle strade e delle piazze. In particolare è prescritta la conservazione e la riqualificazione degli spazi e delle aree libere e di quelle a verde a margine dei viali, mantenendone i caratteri e le qualità distintive come arredi, corredi vegetazionali, pavimentazioni e percorsi; anche per i filari alberati si impone il mantenimento di consistenza e disposizione.

Per quanto riguarda gli interventi sui resedi originari o storicizzati le limitazioni imposte hanno per oggetto il mantenimento delle caratteristiche unità tipologiche ed il conseguente divieto di frammentazione. In questa ottica per le aree libere originarie o storicizzate si prescrive il mantenimento dell'unitarietà percettiva delle stesse e degli spazi pertinenziali comuni evitandone la frammentazione con delimitazioni strutturali, pavimentazioni non omogenee ed evitando l'introduzione di elementi di finitura e di arredo in contrasto con la leggibilità del carattere strutturante del sistema.

In generale le prescrizioni mirano alla conservazione degli aspetti esteriori, utilizzando soluzioni formali, materiali e cromie compatibili e coerenti e mantenendo l'unitarietà delle aree libere; in particolare nelle finiture esterne dovranno essere preferiti materiali caratteristici delle tipologie edilizie storiche e tradizionali della città di Firenze.

Tra le prescrizioni inerenti la conservazione è da segnalare quella che mira a preservare le opere complementari eventualmente presenti nelle aree vincolate, quali percorsi, muri di perimetrazione, aiuole, giardini e ogni altro elemento identitario.

Per quanto riguarda l'installazione di nuovi impianti o l'adeguamento di quelli esistenti, secondo le prescrizioni del PIT, dovranno essere preferite soluzioni di adeguata qualità progettuale, con l'adozione di soluzioni tecnologiche compatibili con i valori paesaggistici.

Gli obiettivi inerenti le visuali panoramiche ed in generale gli elementi della percezione sono realizzati mediante la prescrizioni che limitano gli interventi di trasformazione, imponendo per le nuove aree di sosta e parcheggio l'elaborazione di progetti di integrazione paesaggistica in modo da non compromettere l'integrità della percezione visiva da e verso la città storica e le emergenze e da garantire il mantenimento di ampie superfici permeabili.

Per l'installazione di cartelloni, totem e altre strutture a carattere pubblicitario il piano impone il rispetto delle visuali principali e panoramiche, con le quali i manufatti non dovranno interferire; le prescrizioni vietano la collocazione degli stessi in prossimità

dei beni architettonici tutelati e impongono minimo intervento e minore visibilità possibile come criteri per la loro localizzazione. Anche per dimensione, tipologia e materiali la cartellonistica e i corredi agli impianti stradali dovranno essere compatibili con i caratteri dei luoghi, garantendo in ogni caso il mantenimento delle visuali principali.

Per i sistemi ed i metodi di illuminazione pubblica e privata prospicienti la pubblica via e gli spazi pubblici in generale le prescrizioni mirano alla qualità e compatibilità delle soluzioni con il contesto, evitando l'esaltazione scenografica del singolo edificio a favore di una luce diffusa e soffusa.

Analogamente a quanto illustrato per la cartellonistica, anche le prescrizioni inerenti la segnaletica stradale impongono l'armonizzazione dei manufatti con il contesto per posizione, dimensione e materiali, finalizzata al mantenimento dell'integrità percettiva delle visuali panoramiche.

In generale nell'ambito urbano sottoposto al vincolo il piano vieta gli interventi di trasformazione tali da occludere i varchi visuali verso le emergenze valoriali riconosciute, compresi muri di recinzione o altre barriere, e la rimozione di tutte le sistemazioni di varia natura di matrice storica rilevante, compresi i manufatti di corredo, quali elementi fondamentali di caratterizzazione degli assetti paesaggistici.

1.3.3 Provvedimento di Tutela Diretta ai sensi del D.Lgs 42/2004 – Parco delle Cascine

Il provvedimento istituito in data 04.07.2011 vincola come *Bene architettonico tutelato ai sensi della parte II* del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio l'ambito paesaggistico *posto tra il fiume Arno a sud e il Fosso Macinante a nord (id. bene: 90480170922 – tipologia bene: parco)*.

Dalla cartografia del PIT si evince come la perimetrazione del vincolo, che interessa il parco, non comprenda l'area oggetto di intervento.

In parziale difformità con tale perimetrazione, secondo la cartografia del PS l'area ricade all'interno della perimetrazione del vincolo riguardante il parco delle Cascine, come illustrato al punto 1.2.2; sarà pertanto da valutare in sede di Conferenza di Servizi come procedere riguardo l'eventuale istanza per rilascio del Nullaosta da parte della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Firenze, Pistoia e Prato.

1.4 Stato attuale dell'area di intervento e analisi del contesto

L'area si configura come spazio aperto pubblico di formazione otto-novecentesca, interposto tra il viale Fratelli Rosselli e l'edificato antistante. Tale tessuto edilizio, non interessato da modifiche nell'intervento in oggetto, rientra nell'ambito del nucleo storico e in prossimità dell'area di intervento è caratterizzato da edifici facenti parte delle categorie del tessuto storico o storicizzato prevalentemente seriale ed edificato recente, così come individuati dalla disciplina del suolo e degli insediamenti del regolamento urbanistico.

Lo spazio aperto oggetto di intervento è caratterizzato dalla presenza di un'area pedonale alberata, che introduce all'attuale parcheggio per automobili: l'area di sosta è delimitata da un lato dall'attuale tracciato della tramvia e dall'altro dalla presenza di un cordonato con andamento parallelo a quello del fronte edilizio, interrotto all'intersezione tra via Vittorio Veneto e Fosso Macinante per permettere l'attraversamento pedonale.

L'area non presenta particolari zone o percorsi delimitati per la viabilità pedonale, che ha un tracciato ideale in corrispondenza delle auto in sosta e dunque a ridosso dei binari della tramvia.

Considerando tale assenza di percorsi pedonali, la generale disomogeneità delle zone di sosta delle auto, oltre che il mediocre stato di conservazione dell'asfalto della pavimentazione, attualmente la zona non assolve alla funzione di relazione tra paesaggio aperto e invariante dei tessuti storici urbani auspicata dalle prescrizioni inerenti gli spazi pubblici aperti del tessuto di formazione otto-novecentesca oggetto dell'art. 66 delle NTA precedentemente illustrato.

1.5 Descrizione degli aspetti architettonici e funzionali del progetto

Il progetto prevede la generale riorganizzazione dell'area, individuando tre zone principali: un'area pedonale in continuità con quella esistente alberata, che non viene modificata, l'ampio spazio di sosta per i mezzi del trasporto pubblico locale e l'asse dei servizi costituito dai moduli appoggiati al suolo.

L'area pedonale assolve la funzione di incanalare i percorsi a piedi degli utenti dalla zona alberata fino ai servizi, snodandosi lungo gli stalli di sosta del TPL, costituendo un percorso sicuro per la viabilità pedonale, separato dal tracciato della tramvia

attraverso la recinzione, attualmente interrotta, per la quale si prevede il completamento.

La zona pedonale verrà delimitata rispetto alla sede stradale da una barriera provvisoria di new jersey in c.a. Tale barriera costituirà anche il limite dell'intervento e l'area di risulta sarà completata dal progetto complessivo in fase di progettazione da parte del Comune di Firenze.

Per quanto riguarda la viabilità carrabile, la demolizione e la ricostruzione del cordonato lungo via Vittorio Veneto, permetteranno di facilitare le manovre dei mezzi TPL in entrata, in uscita e all'interno del parcheggio senza modificare in alcun modo l'attuale disegno della zona alberata esistente, che risulta fuori dall'area di progetto. Il cordonato verrà limitatamente allargato per permettere la discesa sicura degli utenti dei bus, l'installazione della segnaletica verticale e dell'illuminazione pubblica.

In generale, per le porzioni carrabili, si prevede una fresatura della pavimentazione esistente e la realizzazione di un binder modificato di 8 cm e di un tappeto di usura di 3 cm. Per le porzioni pedonali si prevede invece la realizzazione di una soletta in c.a., e di una pavimentazione in conglomerato con bitume modificato chiaro tipo Sacatransparent di 3 cm.

Si prevedono alcune modifiche della segnaletica orizzontale esistente, in particolare lo spostamento delle strisce di attraversamento pedonale su via Vittorio Veneto in prossimità dei moduli dei servizi, al fine di facilitare gli spostamenti dei pedoni senza compromettere gli spazi di manovra dei mezzi TPL.

All'interno dell'area di progetto, e in parallelo a via Vittorio Veneto, sono state inoltre previste due postazioni per consentire la fermata (senza sosta) dei mezzi TPL; A tal fine il marciapiede che delimita il confine del progetto con via Vittorio Veneto è stato dotato di elementi di archetti parapetonali a protezione dello sbarco dei passeggeri; inoltre è stata prevista il rifacimento dell'attraversamento pedonale di via V.Veneto da questo marciapiede.

.

Per l'area dei servizi il progetto prevede l'introduzione di corpi modulari prefabbricati, semplicemente appoggiati al suolo: il primo modulo ospiterà la biglietteria per gli utenti e lo spazio di ristoro per autisti TPL con un wc interno; il secondo modulo sarà destinato a sala d'attesa. La scelta dei moduli prefabbricati assolve il fine di limitare al minimo l'impatto delle nuove previsioni sull'esistente, caratterizzandosi per la flessibilità delle soluzioni possibili nell'immediato così come nel futuro.

I moduli prefabbricati avranno una dimensione pari a circa 6,2/8,2 m di lunghezza, 2,4 m di larghezza, 2,7 m di altezza interna, con struttura in acciaio e tamponature esterne ed interne in pannelli sandwich in poliuretano finiti con pareti in alluminio, controsoffitto in profili metallici e isolante sotto la copertura. La copertura è realizzata con pannello sandwich e soprastante lamiera grecata. Il basamento è costituito da profili metallici saldati e avrà un pavimento sovrastante composto da coibente, sottofondo in legnocemento e pavimento in pvc. I bagni saranno pavimentati con piastrelle di gres porcellanato R9. La pavimentazione della zona esterna porticata verrà realizzata con piastrelle porcellanate antiscivolo R11.

I serramenti saranno in alluminio o pvc, con doppi vetri; i serramenti esterni e le porte esterne dei bagni destinati agli utenti del TPL saranno muniti di serrature di sicurezza. La copertura sarà realizzata con una lamiera grecata, con pendenza sui lati corti dei singoli moduli prefabbricati; 4 pluviali per ogni modulo convoglieranno le acque meteoriche a terra.

L'aspetto esterno dei moduli sarà caratterizzato da pannelli in acciaio corten montati a secco, agganciati a una sottostruttura in corten o acciaio, delle stessa colorazione dei pannelli esterni.

I moduli saranno già predisposti con impianto elettrico, idrico sanitario (boiler elettrico da 30 lt) e termico (climatizzazione completa). Il rivestimento avrà una altezza superiore alla copertura di circa 80 cm, per schermare l'alloggiamento di unità esterne della climatizzazione. Per schermare tali unità è previsto un brise-soleil ad esse sovrastante, verniciato con colore RAL identico al Corten.

I manufatti saranno dotati di impianto di videosorveglianza, con una telecamera interna e una esterna, e di predisposizione per pannello informativo

I moduli suddetti saranno completati da un portico, sempre prefabbricato e mobile, posto sulla parte antistante di essi, realizzato con le medesime caratteristiche costruttive e compositive.

I moduli saranno inoltre, completamente accessibili dall'area pedonale: per superare il salto di quota (pari a circa 15/17 cm) dovuto alla struttura portante dei moduli, il progetto prevede nel portico una rampa per disabili come da normativa.

E' previsto il completo rifacimento delle pavimentazioni esistenti, quella carrabile in asfalto, attualmente in mediocri condizioni, e quella pedonale del marciapiede di progetto.

1.6 Simulazioni foto-realistiche del progetto



Stato Attuale



Stato di progetto

1.7 Verifica della compatibilità rispetto ai valori paesaggistici

Rispetto al progetto definitivo, per il quale è stato rilasciato il Nulla Osta della Soprintendenza A.B.A.P n. 03925 del 10.04.2018, il progetto esecutivo comporta come uniche variazioni la previsione del rivestimento dei moduli pre-fabbricati in pannelli di acciaio corten, secondo la prescrizione espressa dalla Soprintendenza, e alcuni piccoli adeguamenti alla viabilità non rilevanti ai fini dei vincoli paesaggistici.

Per completezza, di seguito si riporta la valutazione relativa alla compatibilità paesaggistica dell'intero progetto, ricordando che il progetto tratta di un adeguamento di un parcheggio esistente, con opere stradali di modesta entità e l'inserimento di moduli temporanei.

Per quanto riguarda le prescrizioni del PIT dovute al vincolo individuato dal D.M. 31/08/1953 riguardante il corso del Fiume Arno e ambito relativo, l'intervento sarà realizzato in conformità a quanto imposto per le trasformazioni inerenti le aree di sosta e parcheggio.

Per gli spazi aperti il piano impone il divieto di frammentazione e di introduzione di elementi di finitura e di arredo in contrasto con il contesto paesaggistico: tale prescrizione viene rispettata dal momento che il progetto non prevede la frammentazione attraverso delimitazioni dell'area. L'inserimento di manufatti di tipo temporaneo prevede finiture non in contrasto con le caratteristiche del contesto.

La prescrizione relativa all'installazione di nuovi impianti e all'adeguamento di quelli esistenti è rispettata dall'intervento di progetto, secondo il quale si prevede l'utilizzo di soluzioni di adeguata qualità tecnologica; la compatibilità con il contesto paesaggistico è garantita in quanto tutti i sottoservizi di nuova realizzazione o completamento saranno interrati.

Per il sistema di illuminazione pubblica l'intervento prevede lo spostamento di un palo esistente e l'installazione di un nuovo palo analogo all'esistente: in tal modo risulta garantita la qualità e compatibilità con il contesto della soluzione adottata, nel rispetto delle norme di sicurezza stradale ed evitata l'esaltazione scenografica puntuale.

Per le nuove aree di sosta e parcheggio le prescrizioni contengono il divieto di compromettere l'integrità della percezione visiva da e verso il centro storico ed il fiume: tale prescrizione risulta rispettata attraverso l'inserimento di manufatti di tipo temporaneo in posizione tale da non interferire in alcun modo con il cono visivo verso il Parco delle Cascine e verso l'Arno. L'intervento non prevede inoltre l'installazione di

barriere visive tali da occludere i varchi visuali verso le emergenze, come muri di recinzione o altre barriere.

In particolare per la salvaguardia delle visuali percettive che si aprono da e verso la città storica e l'Arno le prescrizioni contengono anche il divieto di addossare o accostare qualsiasi insegna ai monumenti o edifici di riconosciuto valore storico o identitario, con la sola eccezione della segnaletica stradale e delle informazioni relative agli stessi monumenti ed edifici: nell'intervento la segnaletica stradale verrà collocata sul cordonato di nuova realizzazione e non costituirà ostacolo per la fruizione percettiva delle visuali verso il parco ed il fiume, armonizzandosi con la segnaletica esistente per posizione, dimensione e materiali.

Le prescrizioni individuate dal PIT in accordo con il D.M. 25/05/1955 riguardante i viali di circonvallazione e la fascia edificata che ne forma l'intorno mirano a preservare l'assetto morfologico del tessuto dell'edificato come degli spazi aperti.

In particolare è prescritta la conservazione e la riqualificazione degli spazi e delle aree libere e di quelle a verde a margine dei viali, mantenendone i caratteri e le qualità distintive come arredi, corredi vegetazionali, pavimentazioni e percorsi; anche per i filari alberati si impone il mantenimento di consistenza e disposizione.

Tale prescrizione è rispettata in quanto il progetto non prevede trasformazioni del contesto esistente, ad eccezione del rifacimento della pavimentazione in asfalto attualmente presente e la realizzazione di un percorso pedonale in conglomerato con bitume modificato chiaro tipo Sacatransparent, usualmente utilizzato in analoghi contesti di pregio. In tal modo l'intervento risulta in conformità con il divieto relativo alla realizzazione di pavimentazioni non omogenee e all'introduzione di elementi di finitura e di arredo in contrasto con la leggibilità del carattere strutturante del sistema.

In generale le prescrizioni mirano alla conservazione degli aspetti esteriori, utilizzando soluzioni formali, materiali e cromie compatibili e coerenti e mantenendo l'unitarietà delle aree libere: nel progetto viene rispettata tale prescrizione in quanto i manufatti temporanei saranno rivestiti con materiali in continuità con il contesto esistente dal punto di vista cromatico, come illustrato al punto 1.5.

Gli obiettivi inerenti le visuali panoramiche ed in generale gli elementi della percezione sono rispettati mediante la collocazione dei manufatti temporanei, di altezza contenuta, in una posizione tale da non compromettere l'integrità della percezione da e verso la città storica.

INTERVENTO 2 - Piazzale Montelungo

2.1 Inquadramento urbanistico

L'area di intervento si inserisce tra il complesso della Fortezza da Basso ed i binari della stazione di Santa Maria Novella, rispetto ai quali si estende lungo viale Filippo Strozzi a quota inferiore.

Si configura pertanto come fascia di raccordo tra le due zone fortemente caratterizzate, tutelate dagli strumenti urbanistici vigenti come beni di valore storico-artistico.

In particolare, per l'area della Fortezza da Basso, la disciplina delle trasformazioni dello strumento comunale prevede una riorganizzazione organica dell'intero ambito, oggetto della scheda ATs. 12.27, all'interno della quale non rientra la zona oggetto della presente relazione. Tra gli obiettivi definiti dalla scheda vi è l'adeguamento qualitativo degli spazi espositivi attraverso la demolizione di alcuni volumi incongrui, la ricostruzione dei bastioni parzialmente demoliti, la ricostituzione della continuità dei percorsi sopraelevati originari da realizzare attraverso un complesso piano di recupero finalizzato a destinare i volumi interni ad uso fieristico.

Il Piazzale, collocato a ridosso della Fortezza su viale Strozzi e antistante l'area di intervento, è individuato dagli strumenti urbanistici come zona destinata a parcheggio pubblico e dunque soggetta alle prescrizioni della disciplina degli spazi e dei servizi pubblici.

In questo quadro si colloca la previsione relativa alla realizzazione di un'area di servizi di trasporto pubblico locale in prossimità del futuro polo fieristico e in diretta connessione con la stazione di SMN.



Foto aerea con individuazione dell'area di intervento

2.2 Analisi di vincoli, invarianti e tutele

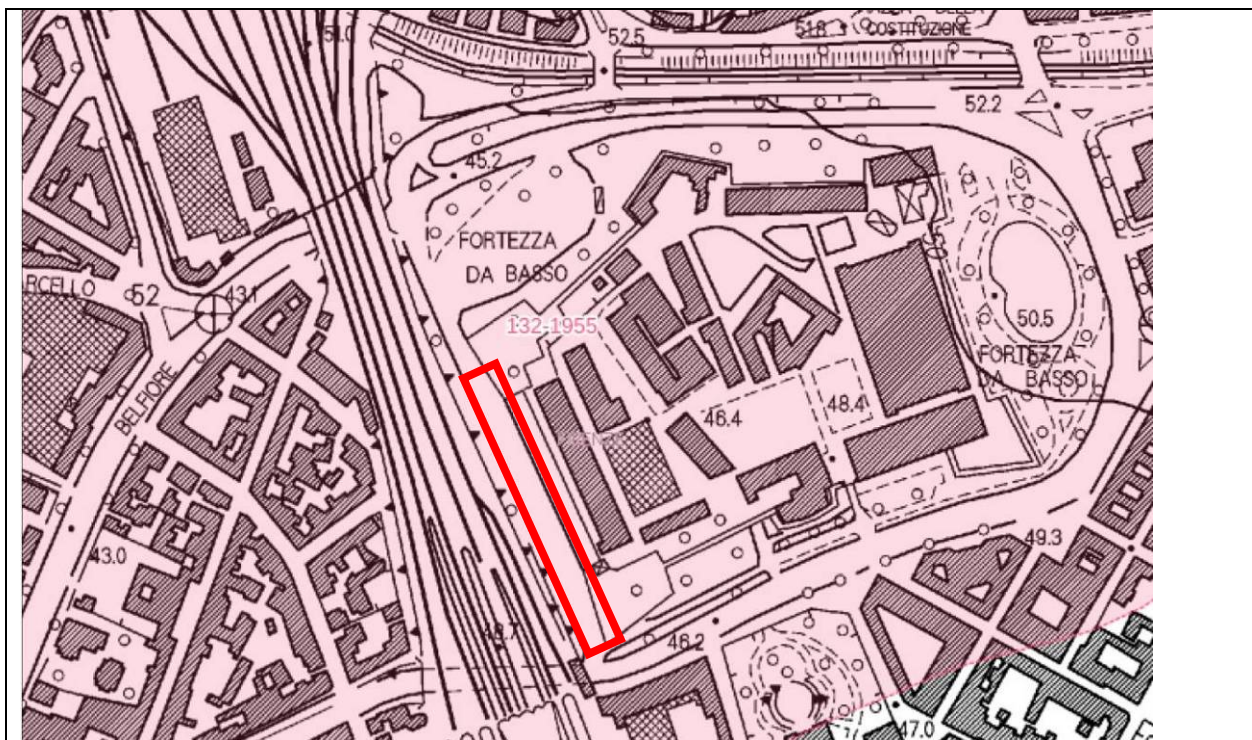
Di seguito si descrivono i vincoli relativi all'area in oggetto. Per quanto riguarda i vincoli paesaggistici, il progetto definitivo precedente al presente esecutivo è completo di Nulla Osta della Soprintendenza A.B.A.P n. 03925 del 10.04.2018.

Il parere rilasciato dalla Soprintendenza al progetto definitivo autorizza l'opera, con alcune prescrizioni relative alla scelta dei materiali e dei colori.

A seguito di incontri e sopralluoghi con funzionari della Soprintendenza, è stata infine data indicazione di rivestire i moduli prefabbricati di servizio in acciaio Corten, a cui ci si è uniformati in sede di progetto esecutivo.

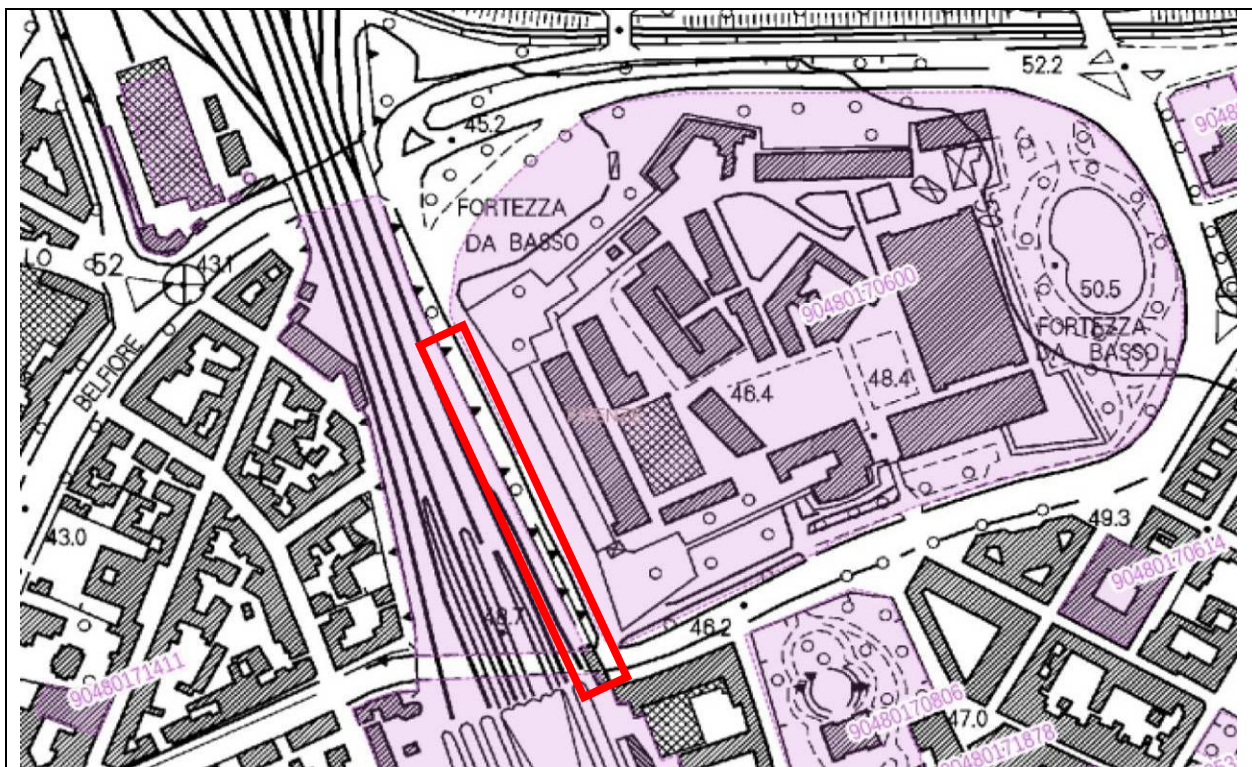
2.2.1 Piano di Indirizzo Territoriale

L'area di intervento è soggetta a vincolo di natura paesaggistica (ex L. 1492/39) ed è individuata dal PIT in accordo con l'art. 136 del D.Lgs 42/2004 secondo il D.M. 25.05.1955 – *Zona dei Viali di circonvallazione della città di Firenze (cod. id. vincolo 132-1955 – cod. reg. 9048045)*. La realizzazione dell'intervento è quindi subordinata al rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica, ai sensi dell'art. 146 del Codice dei Beni e del Paesaggio.



Estratto della Cartografia del PIT con valenza di piano paesaggistico relativa ad immobili ed aree di notevole interesse pubblico (art.136 DLgs 42/2004) con individuazione in rosso dell'area di intervento

Da segnalare la presenza dei vincoli ex L. 1089/39 – Beni Architettonici Tutelati ai sensi della parte II del D.Lgs. 42/2004 - che interessano il complesso della Fortezza da Basso e la Stazione di Santa Maria Novella, ma non l'area oggetto di intervento, escludendo il rilascio del Nullaosta da parte della S.A.B.A.P. della città metropolitana di Firenze per la realizzazione delle opere in oggetto.



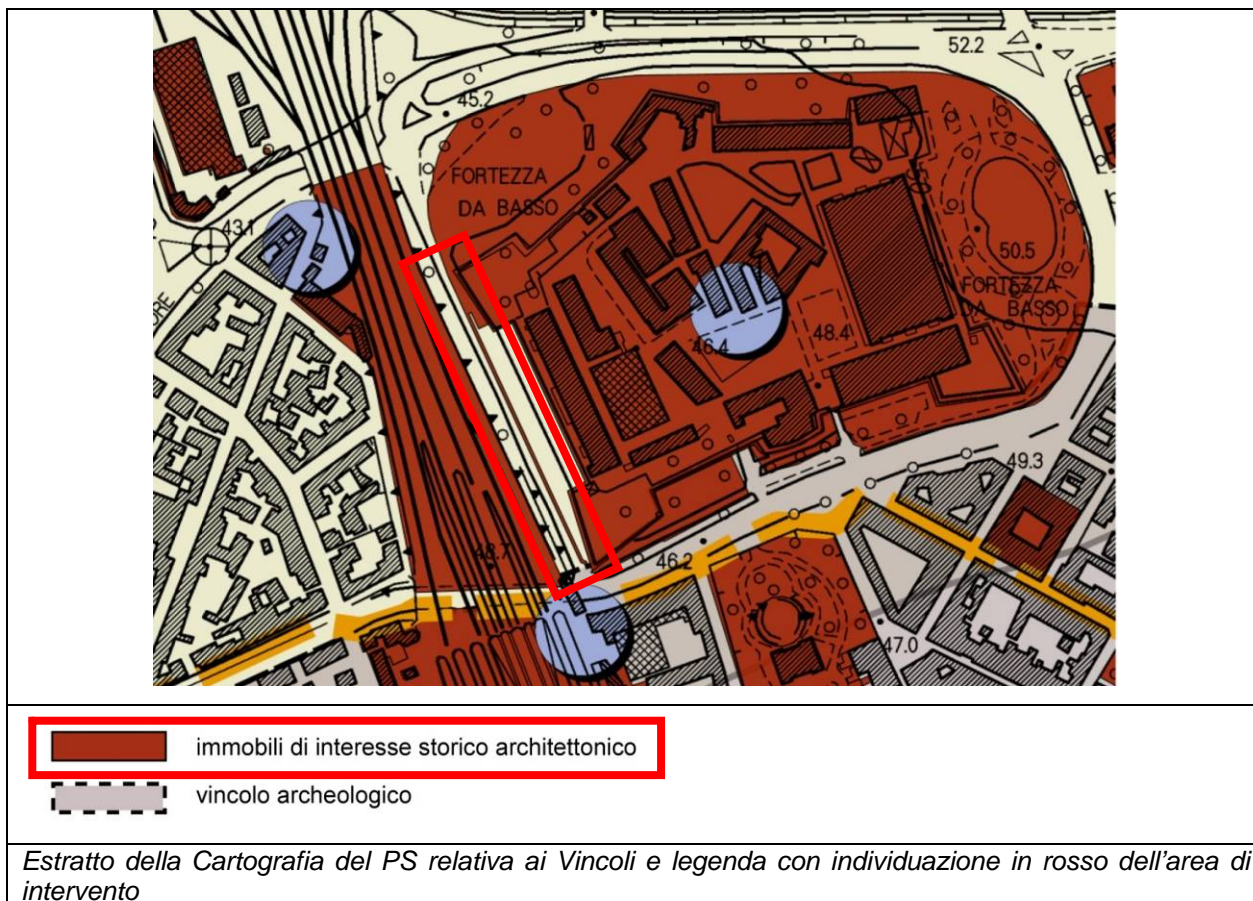
Estratto della Cartografia del PIT con valenza di piano paesaggistico relativa ai Beni architettonici tutelati (Parte II DLgs 42/2004) con individuazione in rosso dell'area di intervento

2.2.2 Piano Strutturale

In quanto soggetta al vincolo paesaggistico individuato dal PIT, l'area rientra tra le *invarianti* del territorio urbano definite dal PS all'art. 9 delle NTA, che per le modalità di tutela si rifà alle norme dei piani sovraordinati (PIT, PIT con valore paesaggistico e PTCP).



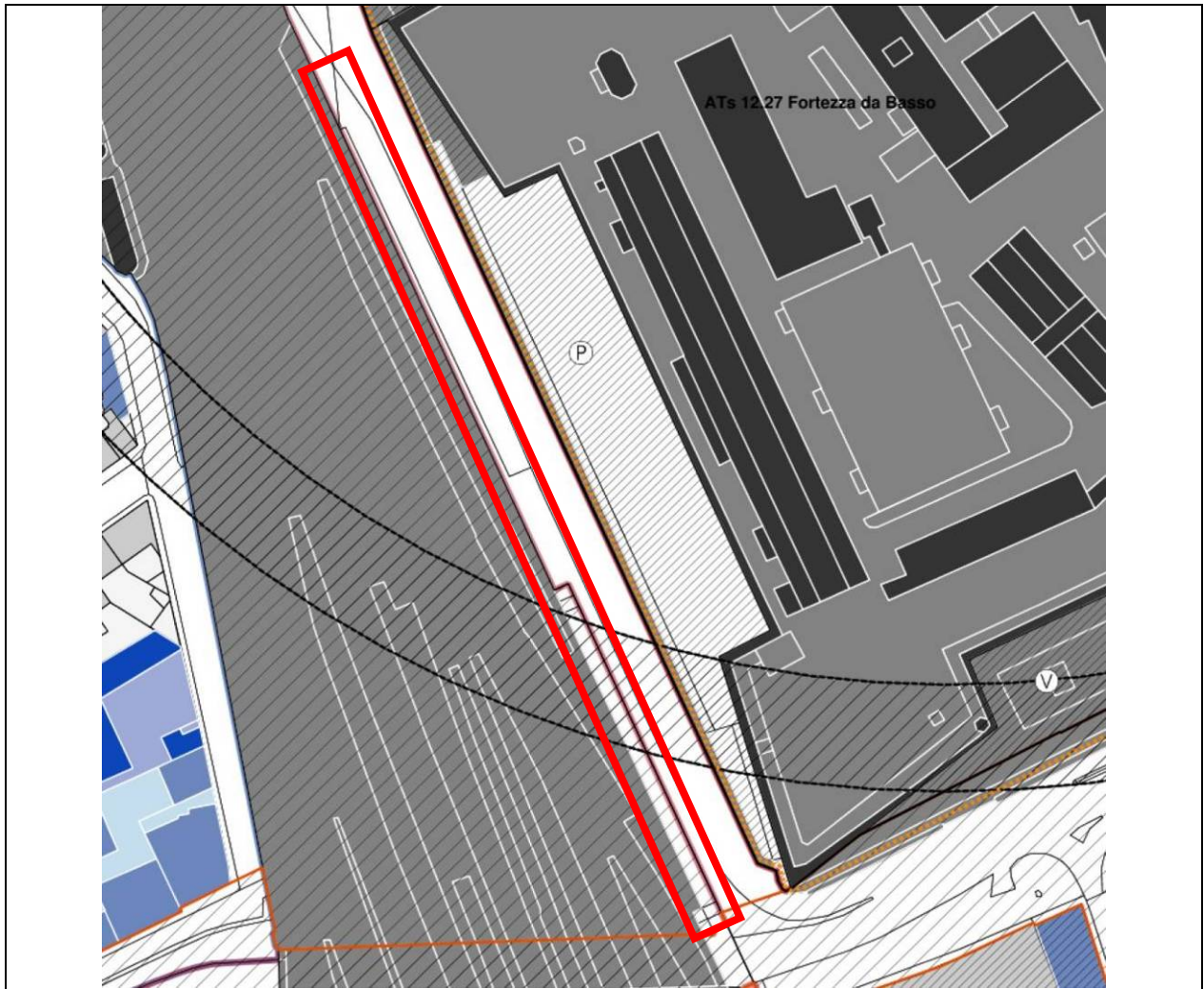
Dall'esame della cartografia relativa ai vincoli del PS si evince come l'area oggetto di intervento non rientri tra le zone vincolate ai sensi della Parte II del D.Lgs 42/2004, in conformità con la planimetria del PIT precedentemente illustrata.
























2.2.4 Regolamento Urbanistico

Secondo la disciplina del suolo e degli insediamenti del RU l'area ricade nell'ambito del nucleo storico (zona A), definito dall'art. 65 delle NTA del regolamento come l'ineestimabile patrimonio di valore storico architettonico contenuto all'interno del centro storico UNESCO, che ha mantenuto la riconoscibilità della struttura insediativa e la stratificazione dei processi di trasformazione nonostante le diverse epoche di costruzione.

Le prescrizioni riguardanti gli spazi aperti pubblici facenti parte di tale ambito, oggetto del punto 8 del suddetto articolo, sono finalizzate a garantire l'integrità del paesaggio storico urbano e impongono adeguate misure di protezione quali la limitazione dell'inserimento di manufatti a carattere pubblicitario che possano interferire con le visuali principali, il contenimento dell'illuminazione notturna ed il mantenimento delle alberature presenti.



<ul style="list-style-type: none">  ambito del nucleo storico (zona A)  ambito dei tessuti compatti di formazione otto-novecentesca (zona A)  ambito dei centri storici minori/borghi storici (zona A)  ambito dell'insediamento recente (zona B)  ambito dell'insediamento recente - i tessuti specializzati (zona D)  ambito dell'insediamento recente - le aree per i depositi a cielo aperto (zona E) 	<p>classificazione</p> <ul style="list-style-type: none">  emergenze di valore storico architettonico - beni culturali - spazio edificato  emergenze di valore storico architettonico - beni culturali - spazio aperto  emergenze di valore storico architettonico - spazio edificato  emergenze di valore storico architettonico - spazio aperto  edifici singoli o aggregati di interesse documentale - spazio edificato  edifici singoli o aggregati di interesse documentale - spazio aperto  tessuto storico o storicizzato prevalentemente seriale - spazio edificato
<ul style="list-style-type: none">  aree per servizi pubblici  aree per servizi privati di uso pubblico <p>spazi e servizi pubblici</p> <ul style="list-style-type: none">  piazze e aree pedonali  aree per parcheggio 	<ul style="list-style-type: none">  rete tramviaria esistente  rete tramviaria di progetto  piste ciclabili esistenti  piste ciclabili di progetto

Estratti delle cartografia di RU relativa alle disciplina del suolo e degli insediamenti e legenda con individuazione in rosso dell'area di intervento

2.3 Prescrizioni specifiche del Vincolo Paesaggistico

2.3.1 D.M. 25.05.1955 – Zona dei Viali di circonvallazione della città di Firenze

Le prescrizioni individuate dal PIT riguardano principalmente i viali di circonvallazione e la fascia edificata che ne forma l'intorno, la cui maglia ortogonale deriva dalle previsioni del piano regolatore di Poggi.

Per perseguire l'obiettivo di conservazione del rapporto tra l'edificato sul fronte strada e gli spazi aperti costituiti da piazze, giardini pubblici e privati il PIT ammette interventi di trasformazione all'interno dell'ambito urbano sottoposto a vincolo a condizione che sia preservata la quinta continua delle facciate degli edifici sui viali e siano garantiti la coerenza con l'assetto morfologico urbano di impianto storico, il mantenimento dei caratteri tipologici e architettonici di impianto storico degli edifici, delle strade e delle piazze. In particolare è prescritta la conservazione e la riqualificazione degli spazi e delle aree libere e di quelle a verde a margine dei viali, mantenendone i caratteri e le qualità distintive come arredi, corredi vegetazionali, pavimentazioni e percorsi; anche per i filari alberati si impone il mantenimento di consistenza e disposizione.

Per quanto riguarda gli interventi sui resedi originali o storicizzati le limitazioni imposte hanno per oggetto il mantenimento delle caratteristiche unità tipologiche ed il conseguente divieto di frammentazione. In questa ottica per le aree libere originarie o storicizzate si prescrive il mantenimento dell'unitarietà percettiva delle stesse e degli spazi pertinenziali comuni evitandone la frammentazione con delimitazioni strutturali, pavimentazioni non omogenee ed evitando l'introduzione di elementi di finitura e di arredo in contrasto con la leggibilità del carattere strutturante del sistema.

In generale le prescrizioni mirano alla conservazione degli aspetti esteriori, utilizzando soluzioni formali, materiali e cromie compatibili e coerenti e mantenendo l'unitarietà delle aree libere; in particolare nelle finiture esterne dovranno essere preferiti materiali caratteristici delle tipologie edilizie storiche e tradizionali della città di Firenze.

Tra le prescrizioni inerenti la conservazione è da segnalare quella che mira a preservare le opere complementari eventualmente presenti nelle aree vincolate, quali percorsi, muri di perimetrazione, aiuole, giardini e ogni altro elemento identitario.

Per quanto riguarda l'installazione di nuovi impianti o l'adeguamento di quelli esistenti, secondo le prescrizioni del PIT, dovranno essere preferite soluzioni di adeguata qualità progettuale, con l'adozione di soluzioni tecnologiche compatibili con i valori paesaggistici.

Gli obiettivi inerenti le visuali panoramiche ed in generale gli elementi della percezione sono realizzati mediante la prescrizioni che limitano gli interventi di trasformazione, imponendo per le nuove aree di sosta e parcheggio l'elaborazione di progetti di integrazione paesaggistica in modo da non compromettere l'integrità della percezione visiva da e verso la città storica e le emergenze e da garantire il mantenimento di ampie superfici permeabili.

Per l'installazione di cartelloni, totem e altre strutture a carattere pubblicitario il piano impone il rispetto delle visuali principali e panoramiche, con le quali i manufatti non dovranno interferire; le prescrizioni vietano la collocazione degli stessi in prossimità dei beni architettonici tutelati e impongono minimo intervento e minore visibilità possibile come criteri per la loro localizzazione. Anche per dimensione, tipologia e materiali la cartellonistica e i corredi agli impianti stradali dovranno essere compatibili con i caratteri dei luoghi, garantendo in ogni caso il mantenimento delle visuali principali.

Per i sistemi ed i metodi di illuminazione pubblica e privata prospicienti la pubblica via e gli spazi pubblici in generale le prescrizioni mirano alla qualità e compatibilità delle soluzioni con il contesto, evitando l'esaltazione scenografica del singolo edificio a favore di una luce diffusa e soffusa.

Analogamente a quanto illustrato per la cartellonistica, anche le prescrizioni inerenti la segnaletica stradale impongono l'armonizzazione dei manufatti con il contesto per posizione, dimensione e materiali, finalizzata al mantenimento dell'integrità percettiva delle visuali panoramiche.

In generale nell'ambito urbano sottoposto al vincolo il piano vieta gli interventi di trasformazione tali da occludere i varchi visuali verso le emergenze valoriali riconosciute, compresi muri di recinzione o altre barriere, e la rimozione di tutte le sistemazioni di varia natura di matrice storica rilevante, compresi i manufatti di corredo, quali elementi fondamentali di caratterizzazione degli assetti paesaggistici.

2.4 Stato attuale dell'area di intervento e analisi del contesto

L'area oggetto di intervento allo stato attuale si configura come area di sosta e fermata per automobili, autobus urbani, extraurbani e navette e risulta provvista di una pensilina, che rappresenta l'unico servizio a disposizione degli utenti in attesa.

La viabilità pedonale, che si sviluppa lungo viale Strozzi sul marciapiede a filo strada, è delimitata dalla barriera rispetto al viale costituita da semplici dissuasori e dalla presenza della segnaletica orizzontale – strisce pedonali – per l'attraversamento del viale in direzione della salita verso i binari della stazione.

L'area è inoltre caratterizzata dalle alberature ad alto fusto che, susseguendosi lungo il marciapiede con scansione regolare, esercitano funzione ombreggiante sui mezzi in sosta e sugli utenti in attesa.

Da segnalare la presenza dei due compattatori per lo smaltimento rifiuti di cui sopra. Attualmente l'area costituisce un punto nodale per la viabilità urbana ed extra urbana, ma presenta una dotazione di servizi estremamente inadeguata rispetto alla mole di utenti che ogni giorno la attraversano.

Allo stato attuale, lungo viale Strozzi si concentrano le fermate delle navette che collegano Firenze con gli aeroporti di Pisa e Bologna e quelle di altri operatori in maniera disomogenea, causando un generale senso di disorientamento negli utenti.

L'area non risulta dotata di servizi igienici destinati ai fruitori dei servizi in attesa, la cui concentrazione continua ad aumentare a causa dei diversi servizi di trasporto presenti, e pertanto anche la pensilina esistente appare inadeguata allo svolgimento della funzione di riparo in condizioni metereologiche sfavorevoli.

2.5 Descrizione degli aspetti architettonici e funzionali del progetto

Punto di partenza del progetto è stato il rispetto dell'esistente, come traccia di riferimento per l'elaborazione degli aspetti architettonici e funzionali del nuovo insieme organico di servizi alla sosta del trasporto pubblico locale.

Il progetto prevede l'inserimento di alcuni moduli di servizio alla sosta e la creazione di una seconda pensilina, analoga per caratteri dimensionali, materici e cromatici a quella esistente, disposta simmetricamente alla prima lungo viale Strozzi.

Come da prescrizioni dello strumento urbanistico comunale, le alberature esistenti non saranno oggetto di intervento.

Con il fine di creare un vero e proprio asse di servizi lungo viale Strozzi, il progetto prevede tra le due pensiline l'installazione dei moduli prefabbricati destinati ai servizi del TPL: due moduli ospiteranno rispettivamente la sala d'attesa e la biglietteria con spazio di ristoro e wc per autisti, due moduli di dimensioni minori saranno invece

destinati ai servizi igienici per i passeggeri, di cui uno per i disabili. I corpi prefabbricati saranno semplicemente appoggiati ed ancorati al suolo.

I moduli avranno una dimensione rispettivamente pari a circa 2,4 ed 8,2 m di lunghezza, 2,4 m di larghezza, 2,7 m di altezza interna, con struttura in acciaio e tamponature esterne ed interne in pannelli sandwich in poliuretano, controsoffitto in profili metallici e isolante sotto la copertura. Il basamento è costituito da profili metallici saldati e avrà un pavimento sovrastante composto da coibente, sottofondo in legnocemento e pavimento in pvc. I bagni saranno pavimentati con piastrelle di gres porcellanato R9.

I serramenti saranno in alluminio o pvc, con doppi vetri; i serramenti esterni e le porte esterne dei bagni destinati agli utenti del TPL saranno muniti di serrature di sicurezza. La copertura sarà realizzata con una lamiera grecata, con pendenza sui lati corti dei singoli moduli prefabbricati; 4 pluviali per ogni modulo convoglieranno le acque meteoriche a terra.

L'esistente costituisce riferimento di fondamentale importanza anche per le proposte relative al rivestimento dei moduli: il materiale con il quale saranno rivestiti i moduli di servizio è costituito da pannelli in acciaio corten montati a secco, agganciati a una sottostruttura in corten o acciaio, della stessa colorazione dei pannelli esterni.

I moduli saranno già predisposti con impianto elettrico, idrico sanitario (boiler elettrico da 30 lt) e termico (climatizzazione completa). Il rivestimento avrà una altezza superiore alla copertura di circa 80 cm, per schermare l'alloggiamento di unità esterne della climatizzazione. Per schermare tali unità è previsto un brise-soleil ad esse sovrastante, verniciato con colori RAL identico al corten.

Anche per le vetrate delle aperture verranno preferite superfici opache con finitura satinata non trasparente per gli ambienti destinati all'attesa ed al ristoro.

I manufatti saranno dotati di impianto di videosorveglianza, con una telecamera interna e una esterna, e di predisposizione per pannello informativo.

La viabilità pedonale esistente non subirà modifiche: l'accesso ai moduli, per conformazione sopraelevati di circa 17 cm rispetto al piano di calpestio dell'attuale pavimentazione, rende necessario il superamento di questa barriera architettonica.

E' prevista una rampa, ricavata nella profondità dei moduli di servizio, che si collega al marciapiede retrostante esistente; a livello marciapiede è previsto l'accesso al bagno

per disabili e una seconda entrata alla sala di attesa. La biglietteria, posta sul lato del viale, prevede aperture poste ad altezza adeguata per portatori di handicap.

Il progetto prevede inoltre l'adeguamento alla nuova localizzazione del Tpl del numero di stalli per le fermate dei bus esistenti in linea lungo la sede stradale di Viale Strozzi, separati dall'area pedonale mediante le alberature. Questa modifica non comporterà un restringimento della sede stradale dedicata alla viabilità carrabile, ma esclusivamente un miglioramento dell'organizzazione delle soste e fermate dei mezzi, attualmente causa di disorientamento per gli utenti. Si prevede inoltre il rifacimento della pavimentazione in asfalto delle aree interessate dai lavori, mediante scarificazione e successivo rifacimento del tappeto d'usura.

Per lo smaltimento dei rifiuti il progetto prevede di riservare uno spazio di dimensioni pari a 8,00 metri di lunghezza x 2,0 metri di larghezza in direzione via Caduti di Nassirya per la futura localizzazione di un'isola ecologica ad opera degli uffici competenti.

Per quanto riguarda i cartelloni pubblicitari esistenti posti sul muro adiacente il binario 16 della Stazione di S.M.N., in fase di esecuzione si valuterà la possibilità di spostarli in posizione più elevata.

2.6 Simulazioni foto-realistiche del progetto



Stato Attuale



Stato di progetto

2.7 Verifica della compatibilità rispetto ai valori paesaggistici

Rispetto al progetto definitivo, per il quale è stato rilasciato il Nulla Osta della Soprintendenza A.B.A.P n. 03925 del 10.04.2018, il progetto esecutivo comporta come unica variazione la previsione del rivestimento dei moduli pre-fabbricati in pannelli di acciaio corten, secondo la prescrizione espressa dalla Soprintendenza.

Per completezza, di seguito si riporta la valutazione relativa alla compatibilità paesaggistica dell'intero progetto, ricordando che il progetto tratta di un adeguamento di un'area di attesa passeggeri, con opere di modesta entità e l'inserimento di moduli temporanei.

Le prescrizioni individuate dal PIT in accordo con il D.M. 25/05/1955 riguardante i viali di circonvallazione e la fascia edificata che ne forma l'intorno mirano a preservare l'assetto morfologico del tessuto dell'edificato come degli spazi aperti.

In particolare è prescritta la conservazione e la riqualificazione degli spazi e delle aree libere e di quelle a verde a margine dei viali, mantenendone i caratteri e le qualità distintive come arredi, corredi vegetazionali, pavimentazioni e percorsi.

Tali prescrizioni sono rispettate in quanto il progetto non prevede trasformazioni del contesto esistente, ad eccezione del rifacimento della pavimentazione in asfalto attualmente presente. In tal modo l'intervento risulta in conformità con il divieto relativo alla realizzazione di pavimentazioni non omogenee e all'introduzione di elementi di finitura e di arredo in contrasto con la leggibilità del carattere strutturante del sistema. La prescrizione riguardante il mantenimento di consistenza e disposizione dei filari alberati è realizzata in quanto il progetto non interessa le alberature esistenti lungo viale Strozzi.

Per quanto riguarda la disciplina inerente la conservazione degli aspetti esteriori attraverso l'utilizzo di soluzioni formali, materiali e cromie compatibili con l'esistente, il progetto si colloca in conformità con quanto prescritto dal momento che prevede il mantenimento della pensilina esistente e la creazione di una seconda pensilina, analoga per caratteri dimensionali, materici e cromatici a quella esistente, disposta simmetricamente alla prima. In conformità a tale prescrizione riguardante la compatibilità paesaggistica degli aspetti esteriori, il materiale con il quale saranno rivestiti i prefabbricati avrà finitura opaca, in acciaio corten, con tonalità analoga alla parete retrostante, al fine di realizzare la continuità materica e cromatica con la parete di delimitazione dei binari.

Gli obiettivi inerenti le visuali panoramiche ed in generale gli elementi della percezione sono rispettati mediante la collocazione dei manufatti temporanei, di altezza contenuta, in una posizione tale da non compromettere l'integrità della percezione da e verso la città storica, lungo la parete di delimitazione dei binari e quindi nel rispetto dell'asse visivo esistente.

INTERVENTO 3 - Via Gabbuggiani

3.1 Inquadramento urbanistico

L'area oggetto di intervento è la porzione attigua al resede di pertinenza della stazione Leopolda a ridosso di Via Gabbuggiani ed è inserita all'estremità meridionale dell'asse di viabilità Rosselli-Pistoiese individuato dallo strumento urbanistico comunale come *ATs 08/09.20 – Area di trasformazione per servizi (infrastrutture per la mobilità e standard)*.

L'intervento, che interessa nello specifico l'intersezione tra via Gabbuggiani e viale Fratelli Rosselli, rappresenta un'anticipazione del complesso di opere da realizzare nell'intera ATs ed ha come oggetto l'inserimento di manufatti provvisori per servizi alla sosta su un sedime già pavimentato e destinato alla viabilità pedonale.

Interessa una porzione pressoché marginale dell'ambito definito nella ATs e non comporta alcuna variazione al sistema della mobilità, se non alcune modifiche della viabilità pedonale.

Obiettivo generale dell'ATs in oggetto, che si estende dal viale Fratelli Rosselli a via Pistoiese, è la creazione di una viabilità di penetrazione parallela al tracciato della linea 4 della tramvia con l'obiettivo di alleggerire la pressione del traffico lungo gli assi di scorrimento radiale del quadrante ovest della città quali Baracca/Ponte alle Mosse, Porte Nuove/Toselli, Novoli/Redi.

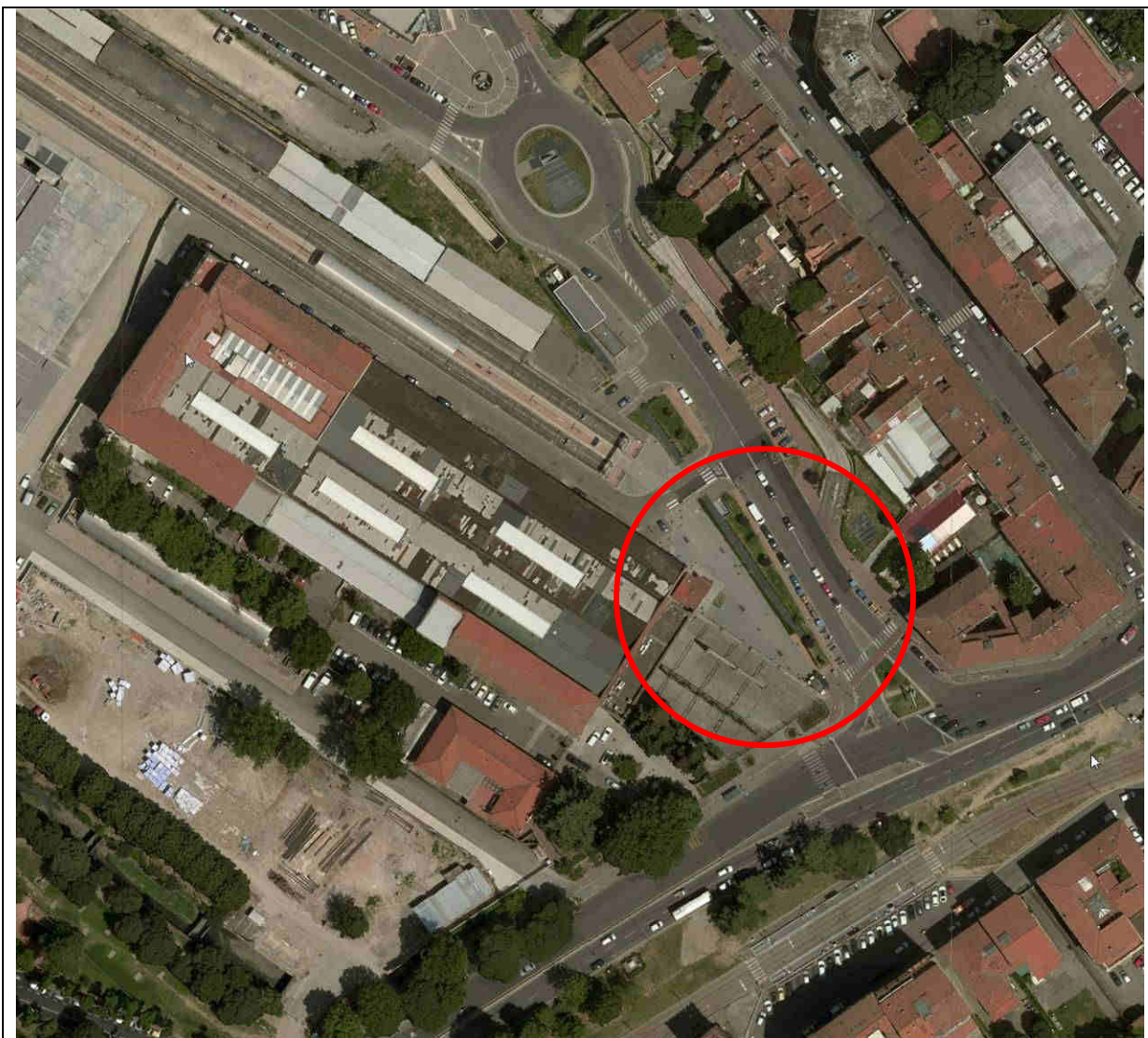


Foto aerea con individuazione dell'area di intervento

3.2 Analisi di vincoli, invarianti e tutele

Di seguito si descrivono i vincoli relativi all'area in oggetto. Per quanto riguarda i vincoli paesaggistici, il progetto definitivo precedente al presente esecutivo è completo di Nulla Osta della Soprintendenza A.B.A.P n. 03925 del 10.04.2018.

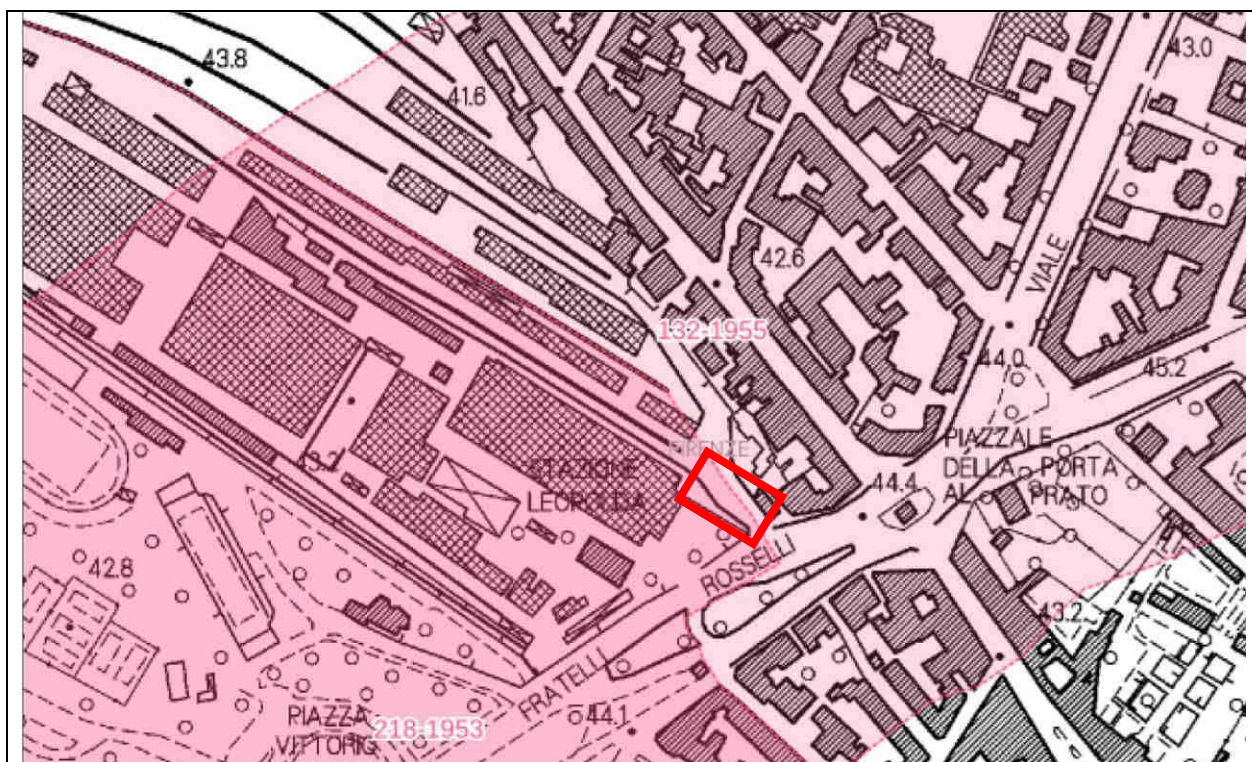
Il parere rilasciato dalla Soprintendenza al progetto definitivo autorizza l'opera, con alcune prescrizioni relative alla scelta dei materiali e dei colori .

A seguito di incontri e sopralluoghi con funzionari della Soprintendenza, è stata infine data indicazione di rivestire i moduli prefabbricati di servizio in acciaio Corten, a cui ci si è uniformati in sede di progetto esecutivo.

3.2.1 Piano di Indirizzo Territoriale

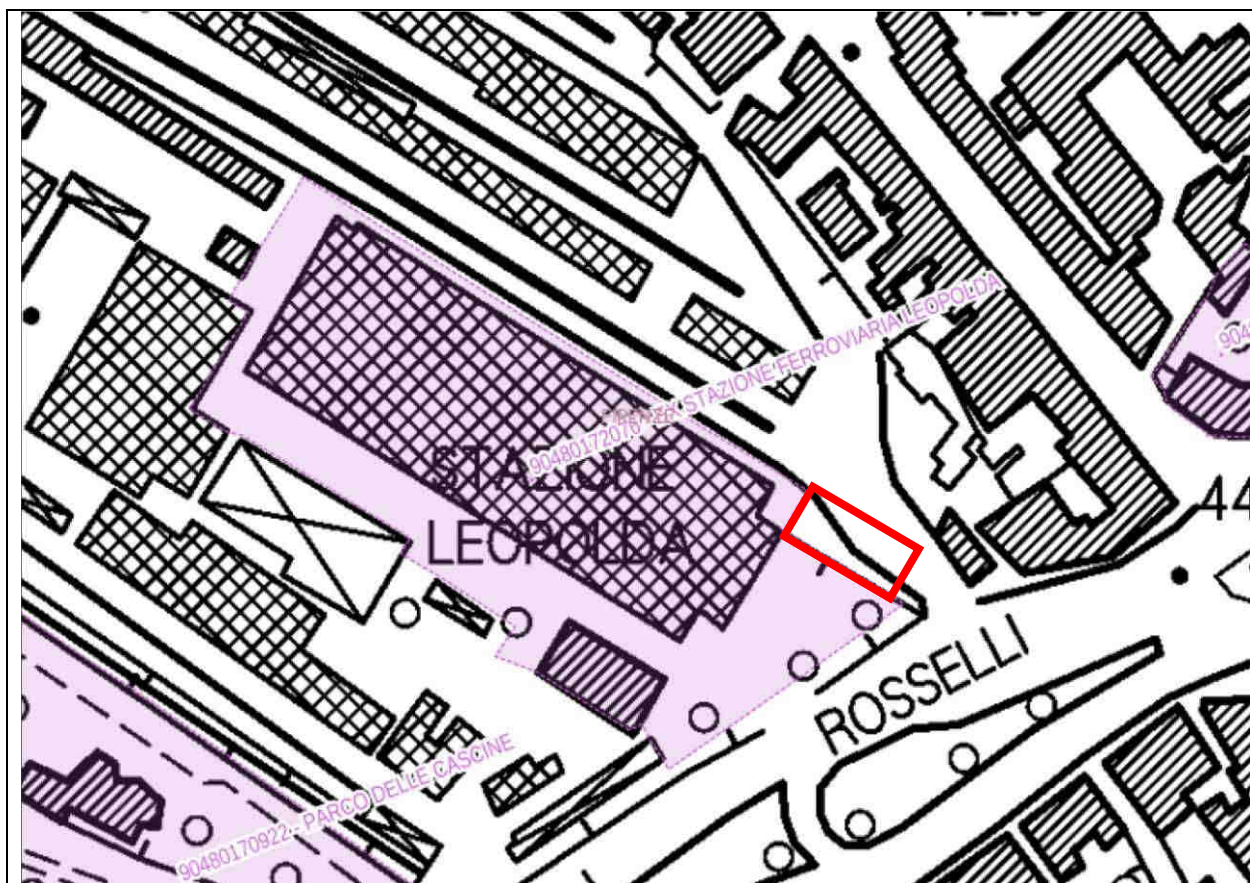
L'ambito di intervento rientra nelle aree di notevole interesse pubblico individuate dal PIT in accordo con l'art. 136 del D.Lgs 42/2004: in particolare è soggetto alle prescrizioni dovute ai D.M. 31.08.1953 – *Sponde Nord e dell'Arno nell'Ambito del Comune di Firenze (cod. id. vincolo 218-1953-cod. reg. 9048136)* e D.M. 25.05.1955 – *Zona dei Viali di circonvallazione della città di Firenze (cod. id. vincolo 132-1955 – cod. reg. 9048045)*.

Tali prescrizioni, si configurano come vincoli di natura paesaggistica (ex L. 1497/39) e quindi comportano l'acquisizione dell'Autorizzazione Paesaggistica (ex art. 146 D.Lgs 42/2004) propedeutica alla realizzazione dell'intervento.



Estratto della Cartografia del PIT con valenza di piano paesaggistico relativa ad immobili ed aree di notevole interesse pubblico (art.136 DLgs 42/2004) con individuazione in rosso dell'area di intervento

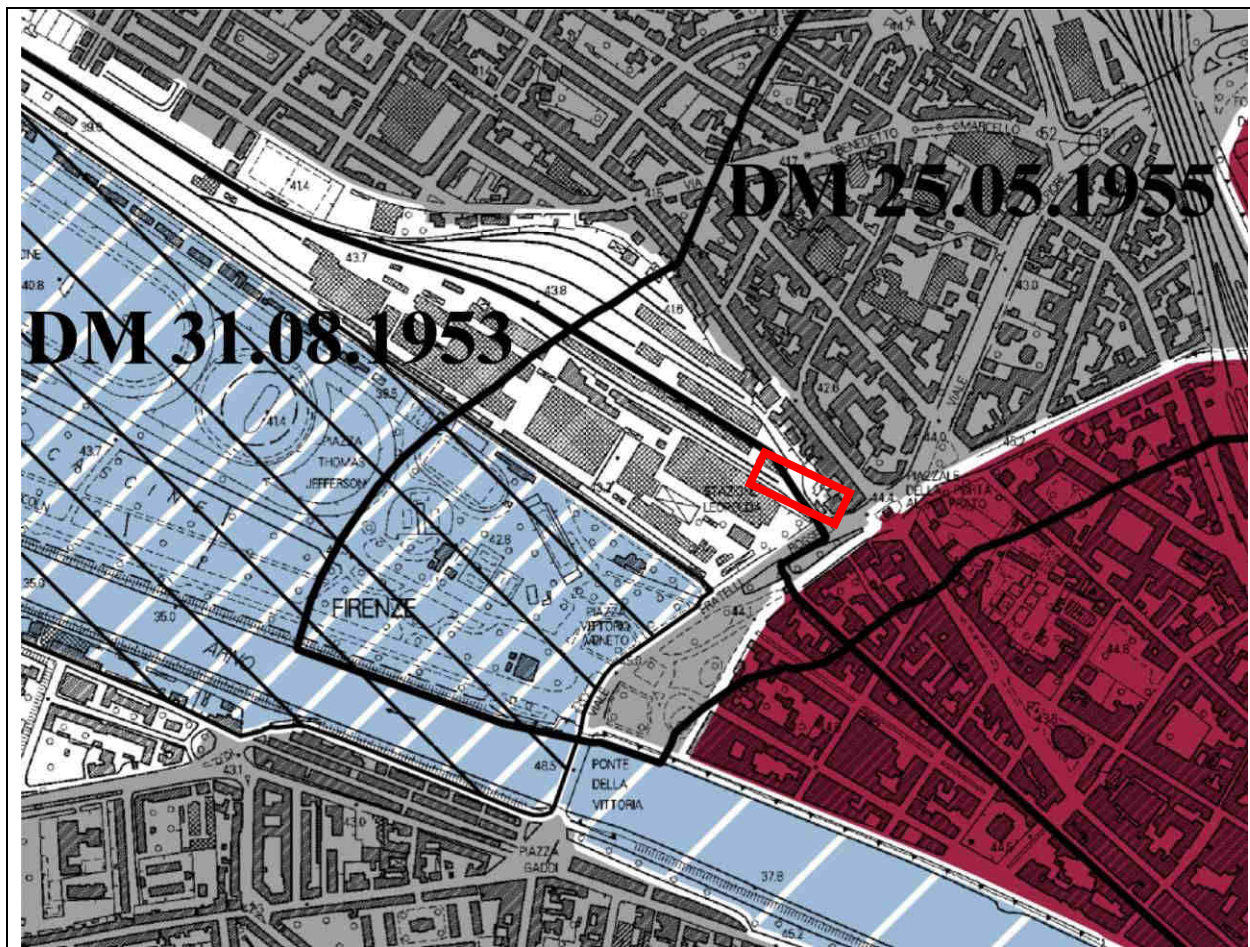
La presenza del vincolo ex L. 1089/39 – Beni Architettonici Tutelati ai sensi della parte II del D.Lgs. 42/2004 - che interessa la stazione Leopolda, non comprende l'area oggetto di intervento, le cui opere non sono pertanto subordinate al rilascio del Nullaosta da parte degli organi della S.A.B.A.P. per la città metropolitana di Firenze.



Estratto della Cartografia del PIT con valenza di piano paesaggistico relativa ai Beni architettonici tutelati (Parte II DLgs 42/2004) con individuazione in rosso dell'area di intervento

3.2.2 Piano Strutturale

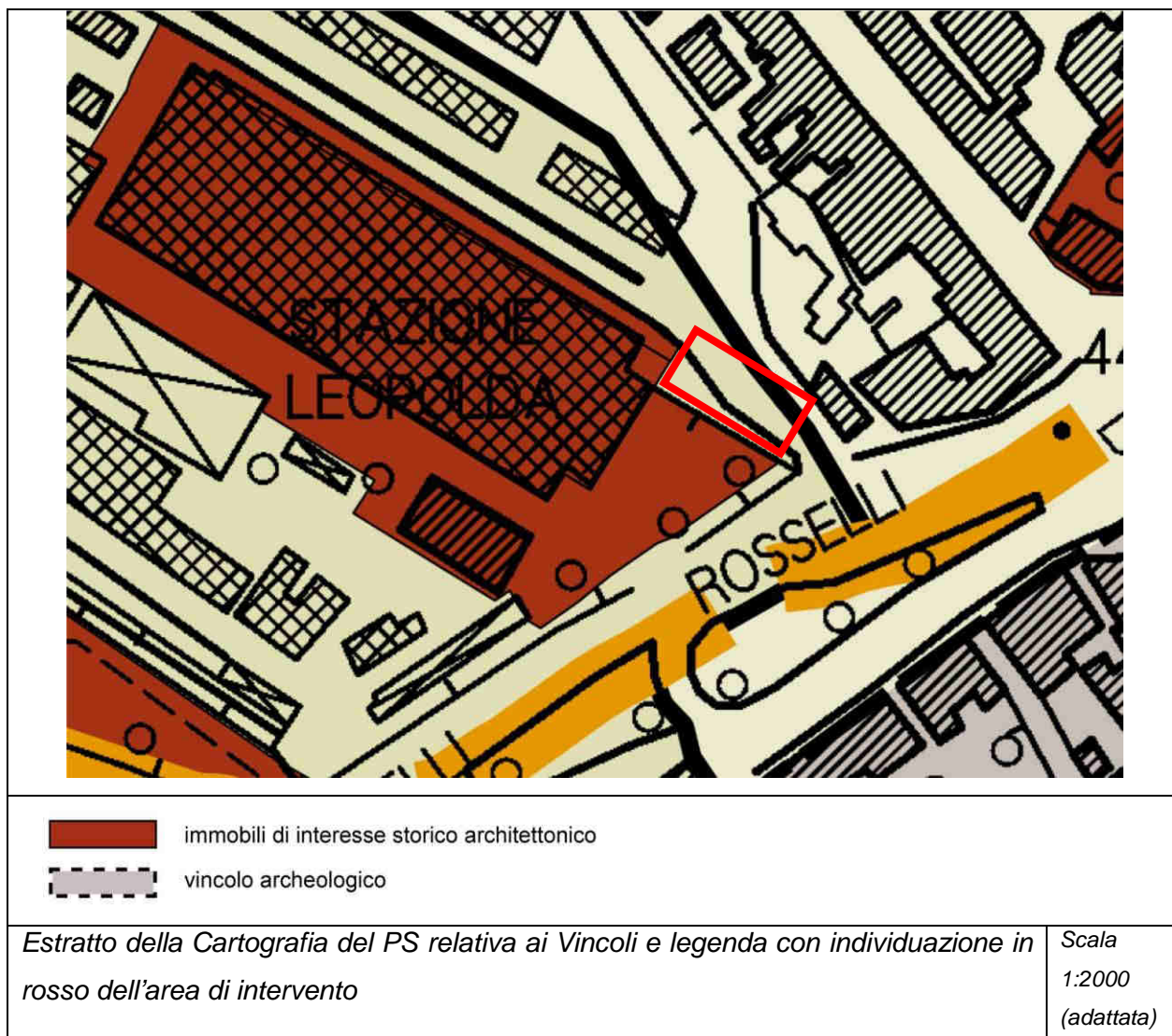
Il Piano Strutturale individua come *invarianti* del territorio urbano i vincoli di natura paesaggistica (cfr. dall'art. 9 c.2 punto 9.3 delle NTA) riportati nel PIT, come illustrato al precedente punto 2.2.1.



- beni paesaggistici
- zone con esclusiva o prevalente funzione agricola

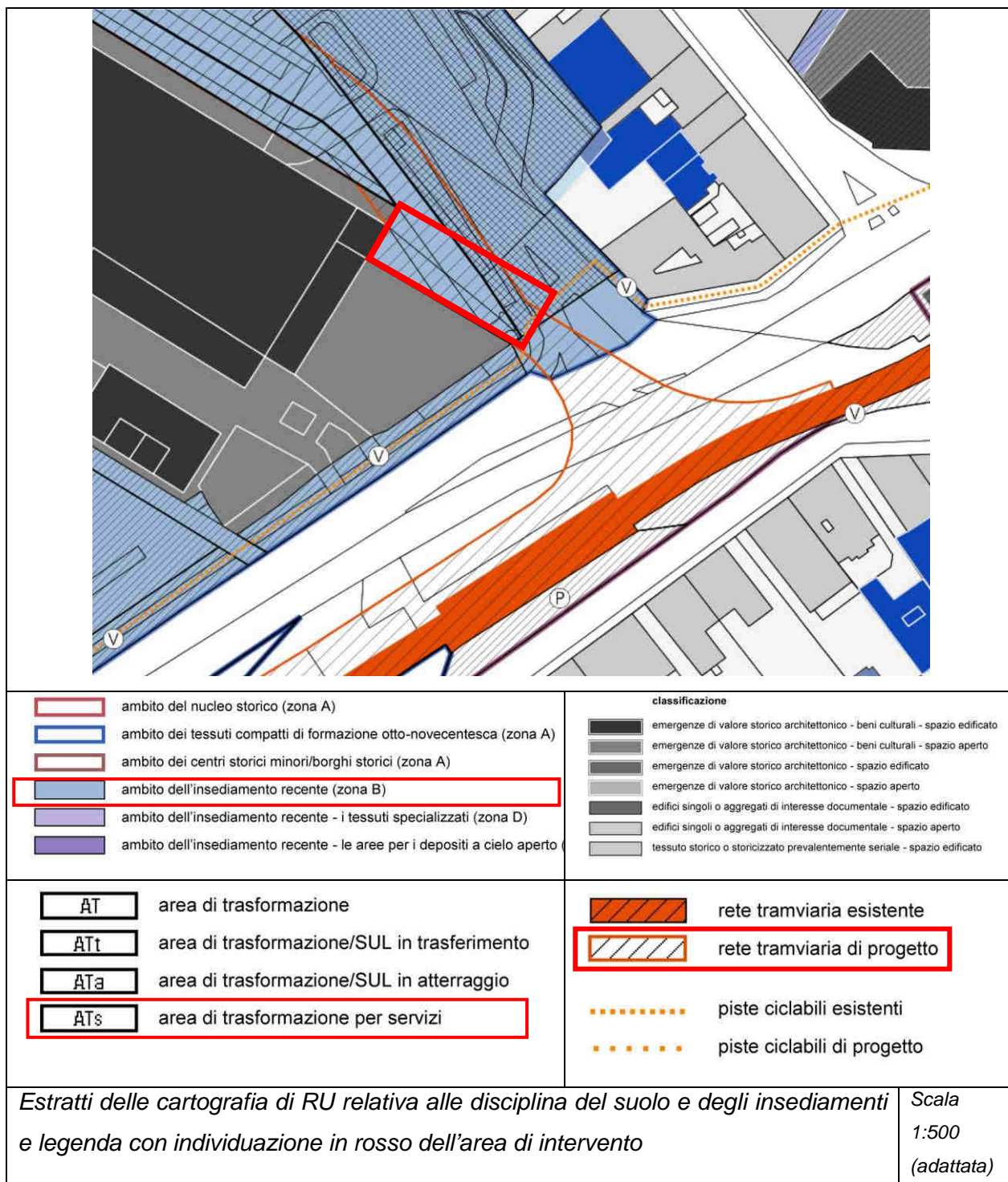
Estratto della Cartografia del PS relativa alle Invarianti e legenda con individuazione in rosso dell'area di intervento

In conformità con quanto riscontrato dall'esame della cartografia del PIT relativa alla delimitazione dei Beni architettonici ai sensi della parte II del D.Lgs 42/2004, l'area di intervento non rientra nell'ambito soggetto al vincolo diretto determinato dalla Stazione Leopolda, come evidenziato dalla cartografia di seguito riportata.

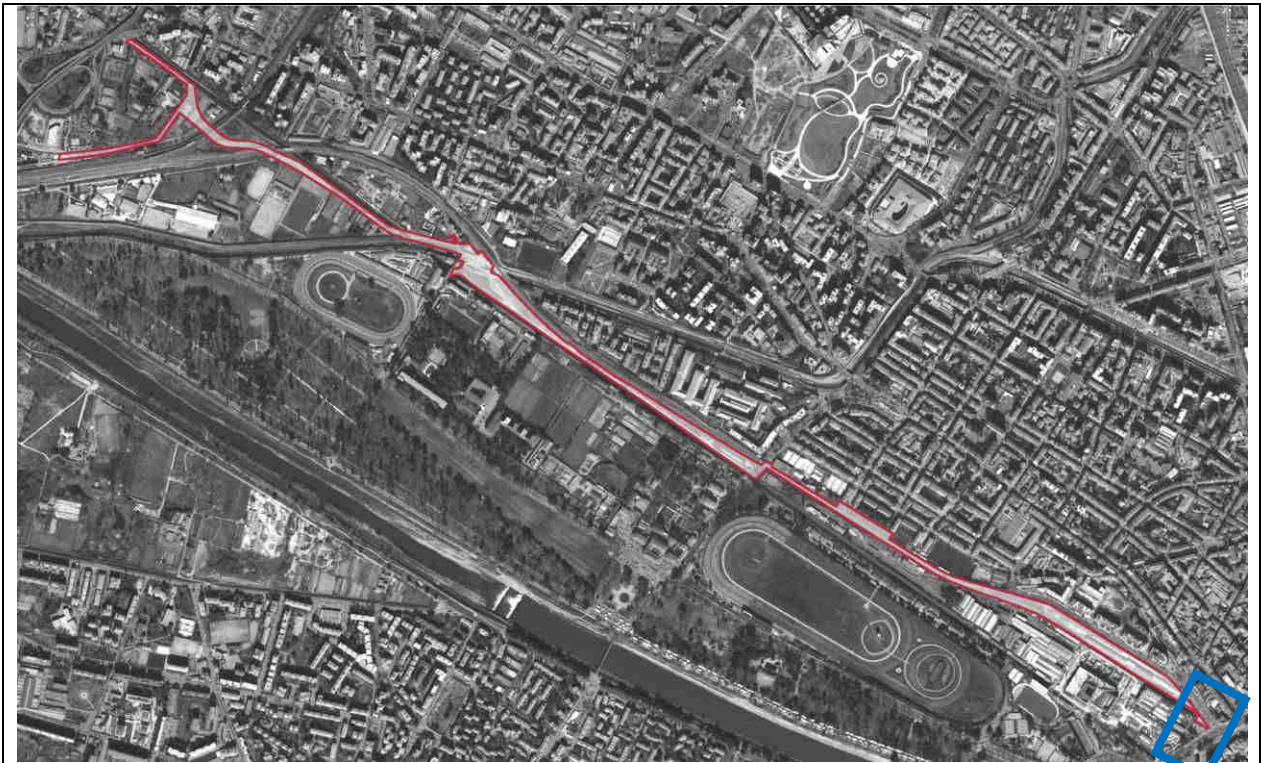


3.2.4 Regolamento Urbanistico

La disciplina dei sistemi territoriali classifica l'area oggetto di intervento all'interno dell'*ambito dell'insediamento recente (zona B)*, costituito dalla parte dell'insediamento urbano di più recente formazione cresciuto per successive addizioni e caratterizzato da un sistema multifunzionale consolidato (cfr. art. 68 NTA del RU).



Secondo quanto contenuto nella parte del RU relativa alla disciplina del suolo e degli insediamenti, l'ambito ricade nell'area di trasformazione per servizi ATs.08/09.20, oggetto di specifica scheda delle NTA del regolamento.



Estratto della scheda ATs 08/09.20 con delimitazione dell'intero ambito oggetto della scheda in rosso e individuazione dell'area di intervento in blu

3.3 Prescrizioni specifiche del Vincolo Paesaggistico

3.3.1 D.M. 31.08.1953 – Sponde Nord e dell'Arno nell'Ambito del Comune di Firenze

Le prescrizioni del PIT dovute al vincolo individuato dal D.M. riguardano il corso del Fiume Arno all'interno del tratto cittadino ed i parchi urbani di elevato valore paesaggistico e naturalistico presenti, tra i quali il parco delle Cascine, in prossimità del quale si colloca l'area di intervento.

L'obiettivo di tutela del tessuto e dell'edificato di impianto storico della città di Firenze e delle relazioni tra l'insediamento storico adiacente ai lungarni ed il fiume e della relativa leggibilità dell'impianto morfologico è perseguito attraverso una serie di prescrizioni riguardanti gli interventi di trasformazione sul costruito ma anche sugli spazi aperti. Per questi ultimi in particolare il piano impone la tutela e la valorizzazione dei caratteri storici e morfologici di fisionomia storica evitando la frammentazione e l'introduzione di elementi di finitura e di arredo in contrasto con il contesto paesaggistico. Le prescrizioni riguardano pertanto il mantenimento dei camminamenti, dei passaggi, degli accessi storici al centro e le relative opere di arredo. In presenza di parchi, giardini storici o sistemazioni di pertinenze originarie o storicizzate, si impone

anche il mantenimento degli assi visivi, nel loro andamento così come nel trattamento delle finiture, dei manufatti presenti e degli elementi di dettaglio.

Per gli interventi di trasformazione che prevedono l'installazione di nuovi impianti o l'adeguamento/rifacimento di impianti esistenti il piano impone l'utilizzo di soluzioni di adeguata qualità progettuale e tecnologica compatibili con il contesto paesaggistico.

I sistemi ed i metodi di illuminazione pubblica e privata su spazi pubblici dovranno garantire qualità e compatibilità con il contesto, nel rispetto delle norme di sicurezza stradale, evitando in ogni caso l'esaltazione scenografica puntuale, in favore di soluzioni caratterizzate da illuminazione diffusa e soffusa.

Per i cartelloni, i totem e altre strutture pubblicitarie il piano impone l'obbligo di non interferire con le visuali principali e panoramiche ed il divieto di collocazione in prossimità dei beni architettonici tutelati.

Per le nuove aree di sosta e parcheggio le prescrizioni contengono il divieto di compromettere l'integrità della percezione visiva da e verso il centro storico ed il fiume.

Nell'ottica generale di mantenimento delle principali visuali il piano non ammette interventi di trasformazione comportanti l'installazione di barriere visive tali da occludere i varchi visuali verso le emergenze, come muri di recinzione o altre barriere visive.

Tra le prescrizioni di piano aventi come obiettivo la conservazione della viabilità storica e dei percorsi di connessione tra città storica, beni culturali e territorio aperto vi sono quelle riguardanti la realizzazione di aree di sosta e belvedere, che mirano a non compromettere i caratteri di ruralità dei luoghi e non comportino significativo aumento della superficie permeabile. Anche in tali ambiti la cartellonistica e i corredi agli impianti stradali dovranno essere congrui per dimensione, tipologia e materiali ai caratteri strutturali e tipologici della viabilità storica, garantendo l'intervisibilità e l'integrità percettive delle visuali panoramiche.

In particolare per la salvaguardia delle visuali percettive che si aprono da e verso la città storica e l'Arno, come dai ponti quali luoghi privilegiati per l'ampia percezione del centro e delle sue emergenze, le limitazioni agli interventi di trasformazione riguardano il divieto di interferire negativamente con le visuali panoramiche, che non dovranno essere in alcun modo occluse o ridotte attraverso la sovrapposizione di elementi incongrui con il paesaggio. Dovranno pertanto essere mantenute le prospettive verso le emergenze architettoniche o naturali evitando di addossare o accostare qualsiasi

insegna ai monumenti o edifici di riconosciuto valore storico o identitario, con la sola eccezione della segnaletica stradale e delle informazioni relative agli stessi monumenti ed edifici.

Al fine di mantenere i punti di vista accessibili al pubblico, per l'inserimento di manufatti il piano impone di non interferire con le visuali panoramiche; le strutture per la cartellonistica e segnaletica dovranno armonizzarsi per posizione, dimensione e materiali con il contesto paesaggistico, mantenendo l'integrità delle visuali.

3.3.2 D.M. 25.05.1955 – Zona dei Viali di circonvallazione della città di Firenze

Le prescrizioni individuate dal PIT riguardano principalmente i viali di circonvallazione e la fascia edificata che ne forma l'intorno, la cui maglia ortogonale deriva dalle previsioni del piano regolatore di Poggi.

Per perseguire l'obiettivo di conservazione del rapporto tra l'edificato sul fronte strada e gli spazi aperti costituiti da piazze, giardini pubblici e privati il PIT ammette interventi di trasformazione all'interno dell'ambito urbano sottoposto a vincolo a condizione che sia preservata la quinta continua delle facciate degli edifici sui viali e siano garantiti la coerenza con l'assetto morfologico urbano di impianto storico, il mantenimento dei caratteri tipologici e architettonici di impianto storico degli edifici, delle strade e delle piazze. In particolare è prescritta la conservazione e la riqualificazione degli spazi e delle aree libere e di quelle a verde a margine dei viali, mantenendone i caratteri e le qualità distintive come arredi, corredi vegetazionali, pavimentazioni e percorsi; anche per i filari alberati si impone il mantenimento di consistenza e disposizione.

Per quanto riguarda gli interventi sui resedi originari o storicizzati le limitazioni imposte hanno per oggetto il mantenimento delle caratteristiche unità tipologiche ed il conseguente divieto di frammentazione. In questa ottica per le aree libere originarie o storicizzate si prescrive il mantenimento dell'unitarietà percettiva delle stesse e degli spazi pertinenziali comuni evitandone la frammentazione con delimitazioni strutturali, pavimentazioni non omogenee ed evitando l'introduzione di elementi di finitura e di arredo in contrasto con la leggibilità del carattere strutturante del sistema.

In generale le prescrizioni mirano alla conservazione degli aspetti esteriori, utilizzando soluzioni formali, materiali e cromie compatibili e coerenti e mantenendo l'unitarietà delle aree libere; in particolare nelle finiture esterne dovranno essere preferiti materiali caratteristici delle tipologie edilizie storiche e tradizionali della città di Firenze.

Tra le prescrizioni inerenti la conservazione è da segnalare quella che mira a preservare le opere complementari eventualmente presenti nelle aree vincolate, quali percorsi, muri di perimetrazione, aiuole, giardini e ogni altro elemento identitario.

Per quanto riguarda l'installazione di nuovi impianti o l'adeguamento di quelli esistenti, secondo le prescrizioni del PIT, dovranno essere preferite soluzioni di adeguata qualità progettuale, con l'adozione di soluzioni tecnologiche compatibili con i valori paesaggistici.

Gli obiettivi inerenti le visuali panoramiche ed in generale gli elementi della percezione sono realizzati mediante la prescrizioni che limitano gli interventi di trasformazione, imponendo per le nuove aree di sosta e parcheggio l'elaborazione di progetti di integrazione paesaggistica in modo da non compromettere l'integrità della percezione visiva da e verso la città storica e le emergenze e da garantire il mantenimento di ampie superfici permeabili.

Per l'installazione di cartelloni, totem e altre strutture a carattere pubblicitario il piano impone il rispetto delle visuali principali e panoramiche, con le quali i manufatti non dovranno interferire; le prescrizioni vietano la collocazione degli stessi in prossimità dei beni architettonici tutelati e impongono minimo intervento e minore visibilità possibile come criteri per la loro localizzazione. Anche per dimensione, tipologia e materiali la cartellonistica e i corredi agli impianti stradali dovranno essere compatibili con i caratteri dei luoghi, garantendo in ogni caso il mantenimento delle visuali principali.

Per i sistemi ed i metodi di illuminazione pubblica e privata prospicienti la pubblica via e gli spazi pubblici in generale le prescrizioni mirano alla qualità e compatibilità delle soluzioni con il contesto, evitando l'esaltazione scenografica del singolo edificio a favore di una luce diffusa e soffusa.

Analogamente a quanto illustrato per la cartellonistica, anche le prescrizioni inerenti la segnaletica stradale impongono l'armonizzazione dei manufatti con il contesto per posizione, dimensione e materiali, finalizzata al mantenimento dell'integrità percettiva delle visuali panoramiche.

In generale nell'ambito urbano sottoposto al vincolo il piano vieta gli interventi di trasformazione tali da occludere i varchi visuali verso le emergenze valoriali riconosciute, compresi muri di recinzione o altre barriere, e la rimozione di tutte le sistemazioni di varia natura di matrice storica rilevante, compresi i manufatti di corredo, quali elementi fondamentali di caratterizzazione degli assetti paesaggistici.

3.4 Stato attuale dell'area di intervento e analisi del contesto

Sebbene l'area di interesse rientri nell'ambito dell'insediamento recente, si configura come raccordo tra la cortina degli edifici di formazione otto-novecentesca che si sviluppano con tessuto compatto lungo via Ponte alle Mosse e l'emergenza di valore storico-architettonico costituita dalla Stazione Leopolda. In particolare l'ambito di interesse si pone in continuità con l'area antistante la stazione, che costituisce uno spazio aperto con valenza di bene culturale, come individuato dagli strumenti urbanistici comunali.

Stretta tra la stazione e gli edifici facenti parte del tessuto storico o storicizzato prevalentemente seriale, attualmente appare come area residuale, priva della funzione di raccordo alla quale dovrebbe assolvere data la sua collocazione.

Da segnalare vi è infatti, oltre a qualche seduta e alcune aiuole con alberature, esclusivamente la presenza di un'edicola nel punto di incontro tra viale Fratelli Rosselli e via Gabbuggiani.

Per l'elaborazione del progetto si è dunque tenuto conto dei forti connotati funzionali ed architettonici del contesto esistente, caratterizzato dalla significativa presenza di servizi di vario genere (attività commerciali e di somministrazione con relativi servizi igienici, etc), sviluppando una previsione che conferisse all'area la funzione di completamento dei servizi esistenti con l'introduzione degli spazi per il Tpl senza modificare l'esistente a livello di consistenze e funzioni.

3.5 Descrizione degli aspetti architettonici e funzionali del progetto

L'inserimento dei servizi del trasporto pubblico locale all'interno dell'area è stato progettato tenendo presenti le pre-esistenze nell'ottica generale di valorizzazione e completamento delle stesse. L'allineamento dei corpi prefabbricati segue l'andamento della delimitazione dello spazio aperto antistante la stazione Leopolda, permettendo al cono visivo che si apre verso via Gabbuggiani di rimanere completamente libero.

Il progetto prevede l'introduzione di corpi modulari prefabbricati, semplicemente appoggiati al suolo: il primo modulo ospiterà la biglietteria per gli utenti e lo spazio di ristoro per autisti TPL; il secondo modulo sarà destinato a sala d'attesa. La scelta dei moduli prefabbricati assolve il fine di limitare al minimo l'impatto delle nuove previsioni

sull'esistente, caratterizzandosi per la flessibilità delle soluzioni possibili nell'immediato così come nel futuro.

I moduli prefabbricati avranno una dimensione pari a circa 6,2 m di lunghezza, 2,4 m di larghezza, 2,7 m di altezza interna, con struttura in acciaio e tamponature esterne ed interne in pannelli sandwich in poliuretano, controsoffitto in profili metallici e isolante sotto la copertura.

Il basamento è costituito da profili metallici saldati e avrà un pavimento sovrastante composto da coibente, sottofondo in legnocemento e pavimento in pvc. I bagni saranno pavimentati con piastrelle di gres porcellanato R9.

La pavimentazione della zona esterna porticata verrà effettuata con piastrelle porcellanate con R11 di colore chiaro, analogo alla pavimentazione esistente.

I serramenti saranno in alluminio o pvc, con doppi vetri; i serramenti esterni e le porte esterne dei bagni destinati agli utenti del TPL saranno muniti di serrature di sicurezza.

La copertura sarà realizzata con una lamiera grecata, con pendenza sui lati corti dei singoli moduli prefabbricati; 4 pluviali per ogni modulo convoglieranno le acque meteoriche a terra. L'aspetto esterno dei moduli sarà caratterizzato dal rivestimento di pannelli in acciaio corten montati a secco, agganciati a una sottostruttura in corten o acciaio, della stessa colorazione dei pannelli esterni.

I moduli saranno già predisposti con impianto elettrico, idrico sanitario (boiler elettrico da 30 lt) e termico (climatizzazione completa). Il rivestimento avrà una altezza superiore alla copertura di circa 80 cm, per schermare l'alloggiamento di unità esterne della climatizzazione. Per schermare tali unità è previsto un brise-soleil ad esse sovrastante, verniciato con colore RAL identico al corten

I manufatti saranno dotati di impianto di videosorveglianza, con una telecamera interna e una esterna, e di predisposizione per pannello informativo

I moduli suddetti saranno completati da un portico, sempre prefabbricato e mobile, posto sulla parte antistante, realizzato con le medesime caratteristiche costruttive e compositive. I moduli saranno inoltre, completamente accessibili dall'area pedonale: per superare il salto di quota (pari a circa 15/17 cm) dovuto alla struttura portante dei moduli, il progetto prevede nel portico una rampa per disabili come da normativa.

Da segnalare la presenza sulla parete di delimitazione della Leopolda della Targa commemorativa a perenne memoria dei soldati Sikh dell'ottava divisione indiana – Punjab Regiment – caduti in combattimento per la libertà a Firenze dal 12 al 16 agosto 1944, posta dal Comune di Firenze ed il World Sikh Shaheed Military, per la quale si

prevede lo spostamento sulla campata adiacente a quella che sarà occupata dai moduli, al fine di mantenerne la completa visibilità.

Il progetto non prevede alcuna modifica alla viabilità carrabile e pedonale esistente e relativo arredo urbano: verranno preservate le sedute esistenti e le attuali pavimentazioni sulle quali saranno solo appoggiati i moduli per i servizi Tpl.

3.6 Simulazioni foto-realistiche del progetto



Stato Attuale



Stato di progetto

3.7 Verifica della compatibilità rispetto ai valori paesaggistici

Rispetto al progetto definitivo, per il quale è stato rilasciato il Nulla Osta della Soprintendenza A.B.A.P n. 03925 del 10.04.2018, il progetto esecutivo comporta come unica variazione la previsione del rivestimento dei moduli pre-fabbricati in pannelli di acciaio corten, secondo la prescrizione espressa dalla Soprintendenza.

Per completezza, di seguito si riporta la valutazione relativa alla compatibilità paesaggistica dell'intero progetto, ricordando che il progetto tratta in sintesi dell'inserimento di moduli temporanei destinati ai servizi per la sosta TPL.

Per quanto riguarda le prescrizioni del PIT dovute al vincolo individuato dal D.M. 31/08/1953 riguardante il corso del Fiume Arno e ambito relativo, l'intervento sarà realizzato in conformità a quanto imposto per le trasformazioni inerenti gli spazi aperti e le aree di sosta.

Per gli spazi aperti il piano impone il divieto di frammentazione e di introduzione di elementi di finitura e di arredo in contrasto con il contesto paesaggistico e in particolare per le aree di sosta le prescrizioni contengono il divieto di compromettere l'integrità della percezione visiva da e verso il centro storico ed il fiume: tale prescrizione viene rispettata dal momento che il progetto non prevede la frammentazione attraverso delimitazioni dell'area. L'inserimento di manufatti di tipo temporaneo prevede finiture non in contrasto con le caratteristiche del contesto.

La prescrizione relativa all'adeguamento di impianti esistenti è rispettata dall'intervento di progetto, secondo il quale si prevedono allacci diretti alle reti esistenti.

Per il sistema di illuminazione pubblica l'intervento garantisce la qualità e compatibilità con il contesto prescritta attraverso la collocazione di due armature stradali ad altezza di 4,50 m sui pali esistenti. Tale soluzione realizza il rispetto delle norme di sicurezza stradale ed evita l'esaltazione scenografica puntuale.

Per le nuove aree di sosta e parcheggio le prescrizioni contengono il divieto di compromettere l'integrità della percezione visiva da e verso il centro storico ed il fiume: tale prescrizione risulta rispettata attraverso l'inserimento di manufatti di tipo temporaneo in posizione tale da non interferire in alcun modo con il cono visivo verso il Parco delle Cascine e verso l'Arno. L'intervento non prevede inoltre l'installazione di barriere visive tali da occludere i varchi visuali verso le emergenze, come muri di recinzione o altre barriere.

Le prescrizioni individuate dal PIT in accordo con il D.M. 25/05/1955 riguardante i viali di circonvallazione e la fascia edificata che ne forma l'intorno mirano a preservare l'assetto morfologico del tessuto dell'edificato come degli spazi aperti.

In particolare è prescritta la conservazione e la riqualificazione degli spazi e delle aree libere e di quelle a verde a margine dei viali, mantenendone i caratteri e le qualità distintive come arredi, corredi vegetazionali, pavimentazioni e percorsi; anche per i filari alberati si impone il mantenimento di consistenza e disposizione.

Tale prescrizione è rispettata in quanto il progetto non prevede alcuna modifica alle viabilità carrabile e pedonale esistenti, in quanto si prevede il mantenimento dell'arredo urbano e delle pavimentazioni esistenti, con sostituzioni localizzate nelle aree di intervento per gli allacci ai sottoservizi e collocazione dei moduli prefabbricati.

In generale le prescrizioni mirano alla conservazione degli aspetti esteriori, imponendo l'utilizzo di soluzioni formali, materiali e cromie compatibili e coerenti e privilegiando per le finiture esterne materiali caratteristici delle tipologie edilizie tradizionali della città di Firenze. In accordo con tale prescrizione l'aspetto esterno dei moduli è stato scelto in modo da inserirsi nel contesto in continuità con l'esistente e in maniera analoga agli altri interventi, in acciaio corten come concordato con la Soprintendenza.

Gli obiettivi inerenti le visuali panoramiche ed in generale gli elementi della percezione sono rispettati mediante la collocazione dei manufatti temporanei, di altezza contenuta, in una posizione tale da non compromettere l'integrità della percezione da e verso la città storica.