



COMUNE DI FUCECCHIO

Città Metropolitana di Firenze

PROGETTO
DEFINITIVO

REALIZZAZIONE DI PARCHEGGIO PUBBLICO SOTTERRANEO ED
ASCENSORI IN VIA SBRILLI, PER LA FRUIBILITA' PEDONALE DEL
CENTRO STORICO, DELLA MOBILITA' DOLCE E MIGLIORAMENTO
DELLA VIABILITA' SIA IN AMBITO COMUNALE CHE SOVRACOMUNALE

LOCALITA'

Via Mario Sbrilli - 50054 Fucecchio (FI)

COMMITTENTE

Comune di Fucecchio (FI) - Via La Marmora 34 - 50054
P.E.C.: comune.fucecchio@postacert.toscana.it
P.I. e C.F. 01252100480



Progettista incaricato:

Studio Strutture S.r.l. - Dir. Tecn. Ing. Pietro Mele

Progetto architettonico:

Arch. Marianna Coglievina

Progetto strutturale:

Ing. Pietro Mele

Progetto impianti:

Ing. Giovanni Gennai

Progetto impianto elettrico:

P.I. Pietro Brutti

Responsabile del procedimento:

Arch. Paola Pollina

PROGETTO DEFINITIVO

Oggetto: STUDIO DI IMPATTO E
FATTIBILITA' AMBIENTALE

Data: Ottobre 2021

A3

INDICE

1. PREMESSA	3
2. FINALITÀ E CRITERI DI REDAZIONE	4
3. ANALISI DEI VINCOLI RICADENTI SULL'AREA	4
4. COERENZA DELL'INTERVENTO ALLE PREVISIONI DEL PIT	5
5. COERENZA DELL'INTERVENTO AGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI	7
6. PREVISIONE DEGLI IMPATTI SU PAESAGGIO E AMBIENTE	10
7. OPERE DI MITIGAZIONE	12

1. PREMESSA

L'intervento oggetto della seguente relazione prevede la realizzazione di un parcheggio interrato posto sotto una porzione della superficie dell'attuale Parco Corsini, in particolare nella zona compresa tra via Sotto la Valle e via Mario Sbrilli, presso il centro storico del comune di Fucecchio.

Il progetto del parcheggio determinerà la contestuale realizzazione di interventi volti al miglioramento della fruizione della parte alta del centro cittadino e la messa a sistema di una serie di interventi già intrapresi ed in progetto da parte dell'Amministrazione comunale. Il primo e fondamentale aspetto è quello di liberare la piazza Vittorio Veneto, cuore del centro storico e affaccio dei principali monumenti cittadini, dalle zone di sosta delle autovetture che attualmente ne occupano la grande maggioranza.

In particolare poi si prevede un adeguamento della viabilità ciclo-pedonale sulla direttrice di via Sotto la Valle, che ne riqualifichi il ruolo di percorso privilegiato di accesso al borgo e ne valorizzi gli aspetti legati alla fruizione del poggio su cui insistono la Torre di Mezzo e la Fattoria Corsini.



Immagine 1_ Planimetria di progetto

La nuova piazza che si innesterà a monte del progetto costituirà un altro perno del percorso di fruizione del patrimonio storico-artistico di Fucecchio, in quanto viene qui preliminarmente previsto l'inserimento di un sistema di risalita che consenta un facile accesso ai servizi culturali posti nei locali dell'ex-fattoria Corsini e che possa condurre direttamente al nuovo ascensore panoramico in fase di ultimazione all'interno della Torre di Mezzo.

In generale il progetto punta quindi a migliorare il sistema di fruizione del centro cittadino implementando e migliorando il sistema di mobilità dolce a servizio del nucleo storico del borgo.

2. FINALITA' E CRITERI DI REDAZIONE

Il presente elaborato è stato redatto ai sensi dell' art. 27 del DPR n. 207/2010, allo scopo di accertare la compatibilità ambientale del progetto proposto mediante valutazione degli effetti da esso indotti sull'ambiente, inteso come sistema complesso delle risorse naturali antropiche, e delle loro interazioni. Contiene inoltre lo studio sui prevedibili effetti conseguenti la realizzazione dell'intervento in fase di cantiere e di esercizio.

La relazione di fattibilità ambientale, accertate le caratteristiche del territorio di riferimento in rapporto all'entità dell'intervento, introduce le seguenti indicazioni e approfondimenti:

- a) la verifica di coerenza dell'intervento alle prescrizioni del Piano di indirizzo territoriale con valenza di piano paesaggistico (PIT);
- b) la verifica di conformità agli strumenti urbanistici e ai piani di competenza comunale;
- c) lo studio sui prevedibili effetti della realizzazione dell'intervento.

3. ANALISI DEI VINCOLI RICADENTI SULL'AREA

L'intervento ricade in area soggetta a VINCOLO DEI BENI CULTURALI AI SENSI DELLA PARTE II TITOLO I DEL D. LGS. N.42/2004 E S.M.I (GIÀ LEGGE 1089/1939) con Decreto Prot. n. 14129, Pos. A1185 del 17/09/1988, integrazione della Declamatoria Prot. n. 4981, Pos. A1185 del 25/06/1983: Rocca o Castello Corsini, area ubicata nel Capoluogo, confinante con Piazza Vittorio Veneto, Via del Cassero, Via Mario Sbrilli, Via Sotto la Valle e Via del Roccone, distinta al N.C.E.U. dal foglio n.58 part. 296 sub.1, part. 271 sub.3, 4, 5

e 7, partt. 298, 301, 302, 308, 319, 320 e al N.C.T. dal foglio n.58 partt. 271, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 310 311, 318, 320, 321, 327, 328, 330, 805, 806 e 808.

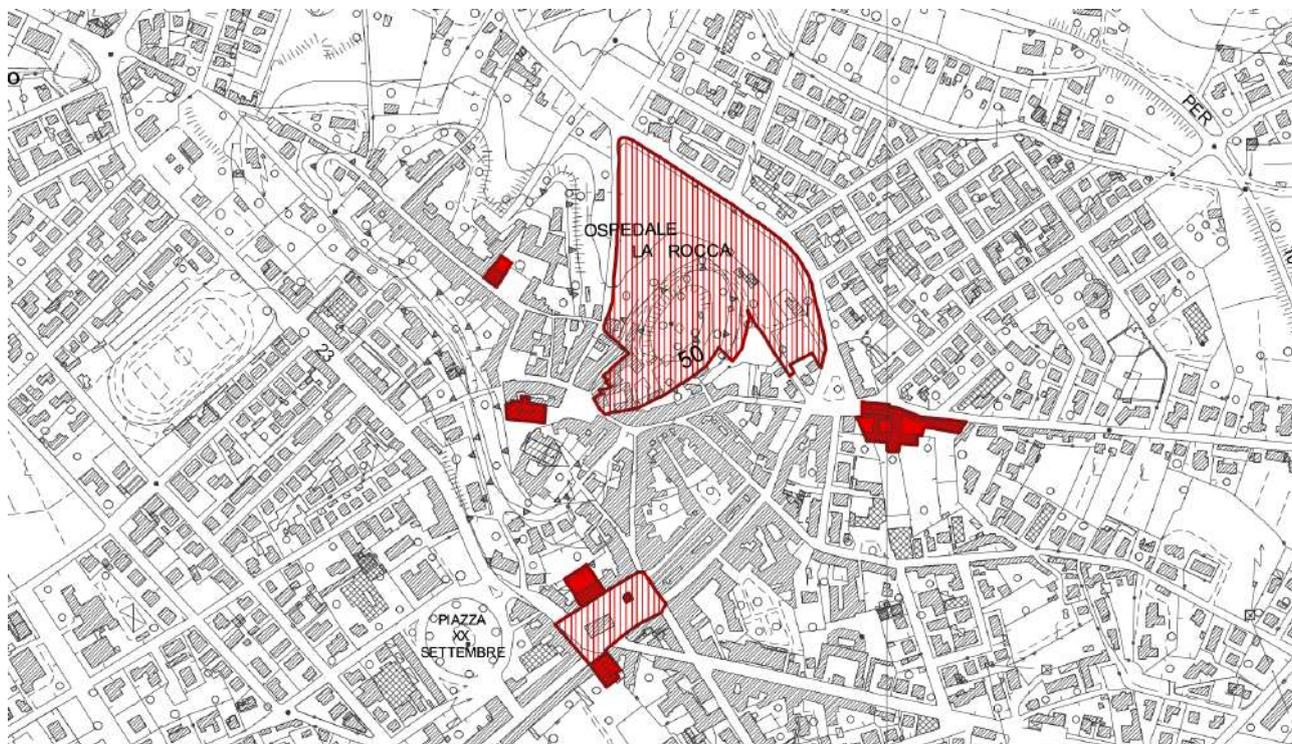


Immagine 2_Estratto "Tav. n. 2b – VINCOLI SOVRAORDINATI DEL COMUNE DI FUCECCHIO" del Piano Strutturale Intercomunale

L'area è stata inserita nell'elenco dei beni di interesse artistico o storico in quanto "occupata dalle fortificazioni militari facenti parte del sistema difensivo del Valdarno Inferiore, costruite nel XIV secolo per volere dei fiorentini sulle vestigia dell'antico Castello Cadolingio di Salamartano" per cui si richiede l'autorizzazione paesaggistica e archeologica.

Per quanto concerne i vincoli di natura ambientale l'area non ricade in alcun ambito di tutela in tal senso.

4. COERENZA DELL'INTERVENTO ALLE PREVISIONI DEL PIT

Il vigente *Piano di Indirizzo Territoriale della regione Toscana con valenza di piano paesaggistico* riconosce gli aspetti, i caratteri peculiari e le caratteristiche paesaggistiche del territorio regionale derivanti dalla natura, dalla storia e dalle loro interrelazioni, e ne

identifica i relativi *Ambiti*, in riferimento ai quali definisce specifici obiettivi di qualità e normative d'uso. Il territorio dove ricade l'area di intervento appartiene all'*Ambito 5_Val di Nievole e Valdarno inferiore*.

Le aree oggetto d'intervento non ricadono in aree naturali protette istituite ai sensi della L. n. 394 del 6 dicembre 1991 e della L.R. 19 marzo 2015, n. 30 e delle relative aree contigue, ovvero i siti individuati ai sensi della direttiva n. 92/43/CEE, come siti di importanza comunitaria (SIC) o zone speciali di conservazione (ZSC), ovvero delle aree interessate da elementi di tutela delle risorse essenziali del territorio, specificate negli strumenti di pianificazione.

L'analisi degli elementi costitutivi del territorio in oggetto ed in particolare del borgo di Fucecchio ne rileva l'importanza inserendolo tra i *centri elevati sui fiumi o più in alto, a dominare la valle dal medio versante delle maggiori alture, capisaldi del controllo sulla via del fiume da parte delle potenze nemiche di Firenze e Pistoia, Lucca e Pisa, spesso fronteggiandosi da entrambe le sponde: dal bellicoso fronteggiarsi delle fortificazioni di Capraia e Montelupo, che serrano a oriente l'accesso allo stretto della Gonfolina, ai due centri che dominavano il passaggio sull'Arno della Via Francigena, Fucecchio con la Rocca Salamarzana e San Miniato con le mura e la rocca, fino alle contese e prospicienti Santa Maria a Monte e Montopoli Valdarno*.

Altro aspetto di pregio rilevato dal PIT è la rete della viabilità storica principale e minore che vede Fucecchio come tappa fondamentale del percorso della Via Francigena in quanto uno dei primi punti di attraversamento dell'Arno fin dall'antichità.

Le criticità in tal senso sono legate alla grande espansione conurbativa di fondovalle che, espandendosi linearmente, tende a permeare le sponde fluviali ed a riconnettere in un unico tessuto denso e disomogeneo i vari centri dell'area. In questo contesto emerge dunque chiaramente la forza e l'importanza che si esprime anche morfologicamente nell'occupazione storica dei crinali e dei poggi, oggi purtroppo negata dalla continua espansione a fondovalle cui è connesso l'impoverimento dei centri storici ed il loro spopolamento.

Tutto ciò porta anche a criticità dal punto di vista ambientale. Nelle aree di pianura è presente un'elevata vulnerabilità intrinseca all'inquinamento, sia per il carattere dei suoli che per i carichi urbani, industriali e agricoli che vi insistono. I processi di pressione antropica rappresentano, inoltre, il principale fattore di minaccia per gli ecosistemi umidi, di cui l'ambito è particolarmente ricco, sia come causa diretta di sottrazione e alterazione di

habitat che come effetto indiretto sulla qualità e quantità della risorsa.

Anche il paesaggio rurale della piana ha subito gli effetti di queste dinamiche, con la semplificazione del tessuto dei coltivi, rimozione di elementi della rete scolante, del sistema della viabilità minore e del corredo vegetazionale non colturale.

Frequenti sono inoltre i fenomeni di “scivolamento” a valle dei principali nuclei urbani collinari. Queste espansioni, sviluppate prevalentemente intorno alle frazioni di pianura, provocano uno squilibrio di carico urbanistico rispetto ai nuclei storici, e contribuiscono alla dispersione e frammentazione del sistema rurale, con una generale riduzione della qualità visiva e percettiva del paesaggio.

Dall'analisi dei contenuti del PIT emerge quindi chiaramente la delicatezza dell'area su cui si interviene quale espressione di un residuo di valore del sistema insediativo storico ed allo stesso tempo anello di congiunzione privilegiato tra l'espansione urbana di fondovalle ed il borgo. Il progetto del parcheggio nasce in primo luogo come elemento di raccordo tra questi due elementi con l'intento di tornare a privilegiare la città storica, liberandone gli spazi dall'ingombro dei veicoli e migliorandone la possibilità di fruizione facilitandone l'accessibilità pedonale.

In tutto questo il progetto si configura come silenzioso innesto nell'area del Parco Corsini, risultandone celato in quanto completamente interrato, e ricalcandone la morfologia per mantenerne immutata la percezione visiva.

Si è infatti ritenuto indispensabile preservare l'immagine del Parco e del borgo stesso da via Sotto la Valle e da via Sbrilli, la direttrice che conduce direttamente nella centrale piazza Vittorio Veneto, tutelando l'assetto planoaltimetrico e l'apparato vegetativo dell'area in oggetto.

Seppur configurandosi quale opera di una certa consistenza all'interno dell'area, il progetto ne comprende e rispetta a fondo le caratteristiche salienti, con l'obiettivo di sovvertire il processo attuale di allontanamento dal Centro ponendosi a servizio alla mobilità urbana e quale varco favorevole di accesso al centro storico.

5. COERENZA DELL'INTERVENTO AGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI

Il Piano Strutturale è stato approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 23 del 15

aprile 2009. L'avviso relativo all'approvazione è pubblicato sul BURT n. 17 del 29 aprile 2009.

Gli strumenti urbanistici vigenti classificano l'area dell'intervento – appartenente all'UTOE 1: Città Storica – come Zona Territoriale Omogenea F2 per attrezzature pubbliche e di interesse generale. Più precisamente l'area è contraddistinta dalla sigla F2.6.3 dove il "6" indica i Parchi pubblici territoriali e il "3" lo identifica come Parco Corsini. Nel Piano Strutturale l'area è esclusa da rischi di *pericolosità idraulica*, è classificata come area soggetta a *pericolosità geomorfologica* media (P.F.2) e a una *vulnerabilità idrogeologica* bassa (V.4) per la notevole copertura di protezione.

Per maggiori approfondimenti si rinvia all'elaborato grafico TAV. N. A00: Stato di fatto_Inquadramento dell'area rispetto agli strumenti urbanistici.

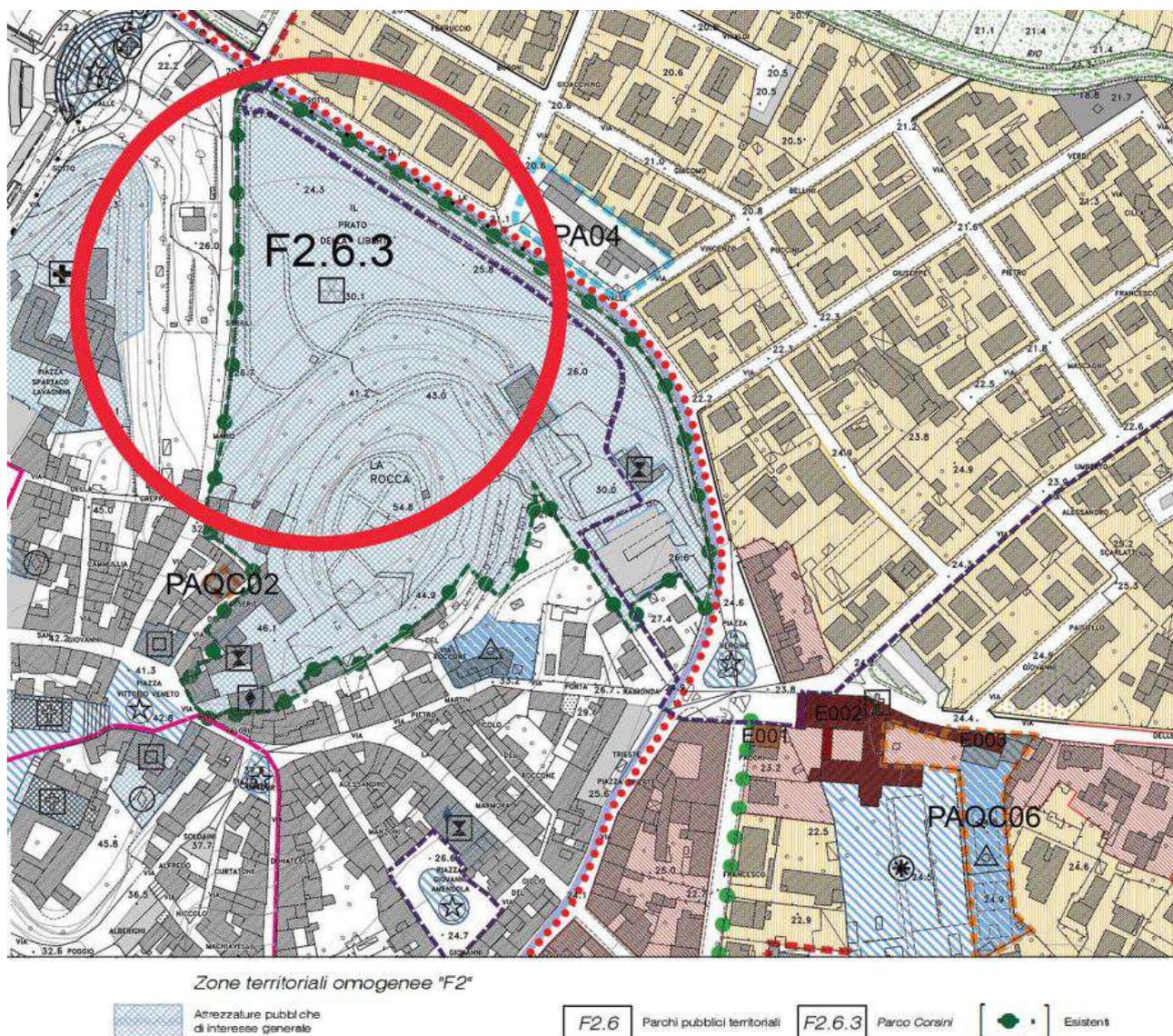


Immagine 3_ Estratto Tavola 19 – Disciplina degli insediamenti esistenti e delle trasformazioni

In particolare le NTA del Regolamento urbanistico comunale disciplinano l'area in quanto facente parte di un bene notificato sottoposto a tutela, prescrivendone la conservazione delle caratteristiche morfologiche, strutturali, tipologico-formali.

L'area fa inoltre parte del *nucleo edilizio storico di matrice medievale* (art. 78 NTA del RUC) per la quale è prevista la conservazione e valorizzazione degli elementi caratterizzanti gli assetti morfologici e tipologici del patrimonio edilizio esistente, nonché la configurazione e gli elementi costitutivi e qualificanti degli spazi pubblici, al fine di facilitarne la frequentazione ed il mantenimento di servizi e attività. In tali aree è previsto il restauro e la conservazione di tutti gli elementi, anche parziali, di interesse storico e documentario negli spazi pubblici e nelle pertinenze private che si affacciano su di essi. E' ammessa la realizzazione di reti tecnologiche compatibilmente con le normative vigenti e nel rispetto della sicurezza statica e sismica, interrata o incassata nella muratura.

All'articolo 36 le NTA disciplinano i *coni visivi di pregio e ambiti di interesse panoramico* tra cui è compresa l'area in oggetto. Tali ambiti sono riconosciuti in quanto il valore panoramico e paesaggistico di insieme, costituito dalla connessione tra assetto agricolo, interventi insediativi e morfologia del territorio, ha assunto una configurazione compiuta determinando una forte rilevanza estetica del territorio stesso. Per tali aree è previsto il mantenimento e la conservazione del valore paesaggistico e panoramico d'insieme.

Alla luce di quanto sopra riportato l'intervento si pone in linea con le direttive espresse dagli strumenti urbanistici comunali sia direttamente che indirettamente. In quest'ultimo caso, in quanto dall'intervento trarrà vantaggio tutto il centro storico di Fucecchio, tanto per la riconfigurazione pedonale di piazza Vittorio Veneto, quanto per il circolo virtuoso che tale operazione, insieme agli interventi già in progetto da parte dell'Amministrazione comunale (ascensore della Torre di Mezzo in primis), genererebbe sulla vita cittadina, riportando popolazione e di conseguenza attività commerciali nella parte alta della città.

Direttamente, in quanto il progetto ripropone l'assetto morfotipologico presente nell'area attraverso una soluzione studiata per adattarsi alla configurazione attuale del terreno. La conservazione della visualità dell'area è stata posta alla base della progettazione del parcheggio, che si manifesta soltanto nei suoi necessari raccordi con la viabilità limitrofa e per dar vita a nuovi spazi di socialità tanto nella superficie verde di copertura che nella nuova piazza che costituirà l'accesso al sistema di risalita.

6. PREVISIONE DEGLI IMPATTI SU PAESAGGIO E AMBIENTE

Si è già parlato dell'approccio utilizzato per la ricerca della soluzione progettuale in oggetto in osservanza degli elementi di valore e di criticità ricadenti sull'area. Le soluzioni individuate sono state quelle di mantenere pressochè intatta la configurazione della collinetta di intervento tramite la riproposizione di un piano di copertura inclinato secondo due direzioni che andasse sostanzialmente a ricalcare la morfologia attuale dell'area. Il verde di copertura diviene così parte integrante dell'area che accoglierà "naturalmente" il parcheggio, il cui schema distributivo deriva proprio dall'adattamento al piano di superficie fuori terra. Nulla emerge dal profilo attuale dell'area al netto di murature necessarie alla sua messa in sicurezza per la normale fruibilità. Gli stessi elementi di areazione necessari al parcheggio sono stati integrati con sedute in legno lamellare e ferro. I materiali di finitura utilizzati saranno in accordo alla tradizione locale e del tutto naturali (pietra Colombino e travertino Noce) così da accordarsi al contesto in maniera rispettosa.

Per quanto attiene le componenti ed i fattori ambientali, non necessariamente trattati in modo equivalente essendo il livello di approfondimento strettamente dipendente dalla particolare natura delle pressioni dell'intervento in progetto, nonché delle specifiche sensibilità dei siti coinvolti, gli stessi possono essere riassunti come di seguito.

Atmosfera

Il parcheggio porterà di per sé ad un aumento delle emissioni dovute al traffico veicolare, ma si specifica come in gran parte saranno le stesse che ad oggi gravano sulla piazza principale del centro storico. Il parcheggio inoltre sarà dotato di apposite colonnine di ricarica per veicoli elettrici a basso impatto ambientale. Durante le fasi di costruzione dell'opera potranno aversi, come del resto in vicinanza di qualsivoglia cantiere, fastidi dovuti essenzialmente al consistente impiego di mezzi meccanici che produrranno gas di scarico, innalzamento di polveri e quant'altro. Data, però, l'assenza nelle immediate vicinanze di recettori sensibili e atteso il carattere di provvisorietà delle suddette problematiche, si può ritenere che tali impatti siano poco rilevanti e, comunque, i loro effetti tenderanno ad esaurirsi con l'ultimazione dell'opera. Naturalmente, al fine di ridurre ulteriormente l'entità, dovranno essere adottati, durante le fasi di esecuzione dell'opera, provvedimenti precauzionali, quali l'aspersione di acqua sulle aree impegnate dal cantiere, l'utilizzo di macchine silenziate, ecc.

Acque superficiali e sotterranee

Anche sotto tale aspetto non si riscontrano particolari criticità. L'opera sarà infatti dotata di un sistema di scolo integrato che convoglierà naturalmente le acque verso valle, con la possibilità di usufruire di sistemi di recupero per usi interni. Non limitandosi alla sola area del parcheggio ma anche alla riconfigurazione di ampi tratti di urbanizzazione pedonale limitrofa, l'intervento potrà migliorare il sistema di regimazione delle acque dell'area. Si farà poi particolare attenzione alla perimetrazione della Ghiacciaia che insiste a monte dell'area, preservandone la struttura e approfondendone la possibile riqualificazione.

In generale gli scarichi derivanti dal parcheggio saranno dotati di apposito sistema di smaltimento separato e non entreranno a contatto col terreno limitrofo.

Suolo e sottosuolo

L'intervento richiede cospicue opere di scavo e movimenti di terreno, meglio specificati nelle relazioni tecniche e specialistiche allegate. Tuttavia a lavori ultimati e a seguito delle previste opere di rinverdimento, si ritiene che l'area riesca a sopportare senza problemi il sistema introdotto.

Rumore

Durante le fasi di costruzione dell'opera potranno aversi, come del resto in vicinanza di qualsivoglia cantiere, fastidi dovuti essenzialmente ad un incremento temporaneo della rumorosità ambientale e quant'altro. Il carattere aperto del luogo e la protezione offerta dal bosco limitrofo, oltre al carattere di provvisorietà delle suddette problematiche, può portare a ritenere che tali impatti siano poco rilevanti e, comunque, che i loro effetti tenderanno ad esaurirsi con l'ultimazione dell'opera. Naturalmente, al fine di ridurre ulteriormente l'entità, dovranno essere adottati, durante le fasi di esecuzione dell'opera, provvedimenti precauzionali, quali l'utilizzo di macchine silenziate, ecc.

Nelle fasi di esercizio si ritiene che l'aumento di traffico veicolare sia comunque soppesato dal posizionamento a valle dell'ingresso e uscita del parcheggio e dallo schermo offerto dalle alberature esistenti oltre che adeguati sistemi da prevedere in tal senso.

Fauna

Nel sito di progetto non sono stati rilevati animali appartenenti a categorie sensibili né habitat per specie faunistiche di interesse naturalistico scientifico. L'intervento in ogni caso non porterà alla realizzazione di elementi che possano arrecare danno alla fauna locale.

Vegetazione

L'opera prevede nella fase di cantiere ingenti lavori di scavo sul terreno a prato esistente che sarà in ogni caso rinverdito alla conclusione dei lavori ed in parte sostituito con la predisposizione del tetto verde. L'apparato vegetativo principale, costituito dai cipressi lungo via Sbrilli, sarà in ogni caso tutelato e mantenuto, così come la vegetazione sul poggio che subirà soltanto interventi di ripulitura e piccoli abbattimenti soltanto nella zona ove predisporre l'elemento di risalita.

7. OPERE DI MITIGAZIONE

Da quanto sopra esposto si ritiene che gran parte dell'impatto dell'opera sull'area sia da considerarsi limitato al momento del cantiere e che le soluzioni progettuali individuate siano già in grado di sostenere la fattibilità ambientale dell'opera. Dal punto di vista paesaggistico il progetto rientra nei criteri previsti dagli strumenti analizzati e persegue le linee guida che vi sono individuate. Sarà comunque possibile in fase esecutiva prevedere ulteriori accorgimenti tecnici atti a migliorare l'efficienza dell'opera dal punto di vista ambientale.