



REGOLA
MENTO
URBA
NISTICO
FIRENZE

**valutazione ambientale strategica
autorità competente**

Regolamento Urbanistico
adottato con deliberazione n. 2014/C/00013

PARERE MOTIVATO

legge regionale 12 febbraio 2010 n.10 art. 26

Allegato B

PARERE MOTIVATO

VISTA la legge regionale 12 febbraio 2010, n. 10 (*Norme in materia di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) e di valutazione di incidenza*);

SOTTOPOSTA ad esame tecnico istruttorio la documentazione di seguito elencata nel corso della seduta collegiale tenutasi in data 22.12.2014:

A. Regolamento Urbanistico e contestuale variante al Piano Strutturale, consultabili all'indirizzo:

http://regolamentourbanistico.comune.fi.it/documenti/RU_adottato.html

http://pianostrutturale.comune.fi.it/documenti_del_piano/

B. Rapporto Ambientale, corredato di Sintesi non tecnica, allegato alla deliberazione [2014/C/00013](#), consultabile tramite il seguente collegamento ipertestuale

[All I VAS RapportoAmbientale RU VarPS Adoz\(firmato\).pdf](#)

C. Contributi e pareri formulati dai soggetti competenti in materia ambientale (SCA) nell'ambito della consultazione effettuata ai sensi dell'art. 25 della LR 10/2010:

numero	numero protocollo	data presentazione	soggetto competente in materia ambientale
01	174212/2014	15.07.2014	Regione Toscana
02	175555/2014	15.07.2014	Azienda Sanitaria Firenze
03	175577/2014	16.07.2014	Agenzia regionale per la protezione ambientale della Toscana (ARPAT)
04	176635/2014	16.07.2014	Soprintendenza Beni Architettonici, Paesaggistici, Storici, Artistici ed Etnoantropologici
05	182663/2014	24.07.2014	Publiacqua Spa

D. Osservazioni presentate nei confronti del Rapporto Ambientale VAS

numero	numero protocollo	data presentazione	osservante
0042	157057/2014	27.06.2014	Bevacqua Caterina e altri 17
0109	167924/2014	09.07.2014	Scarselli Chiara Flavia e altri 26
0214	169948/2014	11.07.2014	Comitato Due Strade
0215	169952/2014	11.07.2014	Italia Nostra Firenze Onlus
0334	171141/2014	11.07.2014	Azienda Sanitaria Firenze
0363	171392/2014	14.07.2014	Casa Spa
0521	172302/2014	11.07.2014	Bevacqua Caterina e altri 17

E. Sintesi e proposte di controdeduzioni ai sopra elencati contributi e pareri dei soggetti competenti in materia ambientale e alle sopra elencate osservazioni (*"RAPPORTO AMBIENTALE - Regolamento Urbanistico e variante al Piano Strutturale - contributi e pareri SCA e osservazioni - sintesi e proposta di controdeduzione - legge regionale 12 febbraio 2010 n. 10 artt. 25 e 26"*).

PRESO ATTO dei contenuti del documento denominato *"RAPPORTO AMBIENTALE - Regolamento Urbanistico e variante al Piano Strutturale - contributi e pareri SCA e osservazioni - sintesi e proposta di controdeduzione - legge regionale 12 febbraio 2010 n. 10 artt. 25 e 26"* recante le proposte di controdeduzione ai contributi e pareri formulati dai soggetti competenti in materia ambientale nell'ambito della consultazione effettuata ai sensi dell'art. 25 della LR 10/2010 e alle osservazioni VAS esaminate;

tutto quanto sopra considerato e valutato

la Giunta comunale, in qualità di autorità competente, esprime il seguente

PARERE MOTIVATO

*“Analizzati e ritenuti condivisibili i contenuti del documento **“RAPPORTO AMBIENTALE - Regolamento Urbanistico e variante al Piano Strutturale - contributi e pareri SCA e osservazioni - sintesi e proposta di controdeduzione - legge regionale 12 febbraio 2010 n. 10 artt. 25 e 26”**, allegato integrante al presente atto, comprensivo degli esiti dell’istruttoria tecnica e delle proposte di miglioramento del Regolamento Urbanistico, si ritiene che conseguentemente si proceda ad apportare le modifiche al Regolamento Urbanistico adottato, secondo quanto riportato nel documento allegato, al fine di assicurare il migliore livello di protezione dell’ambiente e promuovere la sostenibilità dello sviluppo.”*



REGOLA
MENTO
URBA
NISTICO
FIRENZE



RAPPORTO AMBIENTALE
Regolamento Urbanistico e variante al Piano Strutturale

contributi e pareri SCA e osservazioni
sintesi e proposta di controdeduzione

legge regionale 12 febbraio 2010 n.10 artt.25 e 26

Allegato E

dicembre 2014

INDICE

Contributi e pareri dei soggetti competenti in materia ambientale	7
Osservazioni	31



CONTRIBUTI E PARERI DEI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE

**AZIENDA SANITARIA FIRENZE - DIPARTIMENTO DELLA PREVENZIONE
UFC IGIENE E SANITA' PUBBLICA SETTING FIRENZE** (Baroncini Oria per)
protocollo 175555/2014

SINTESI. L'osservazione rileva come nel documento "Rapporto ambientale" l'individuazione, la descrizione e la valutazione degli impatti sulla salute umana siano solo parziali, evidenziando in particolare quanto segue:

- 1.** non sono stati considerati i dati sanitari esistenti disponibili sullo stato di salute dei cittadini e la presenza dei determinanti negativi per la salute correlabili con l'assetto urbano contenuti nei documenti "Profili di salute e dei servizi socio sanitari. Relazione sullo stato di salute di Firenze" curato dall'Osservatorio della Società della Salute di Firenze e "Valutazione di Impatto Sanitario relativamente alla localizzazione prevista per il termovalorizzatore nel piano provinciale dei rifiuti"- Provincia di Firenze 2005;
- 2.** l'esame dell'impatto dell'inquinamento atmosferico e acustico è stato condotto solo nell'ottica del rispetto dei limiti;
- 3.** non sono considerati altri impatti quali la sicurezza stradale e la promozione di stili di vita sani nonché quello più generale sulla vivibilità di tutti gli spazi urbani;
- 4.** ogni valutazione di impatto sulla salute umana deve tener presente non solo la popolazione generale ma anche le fasce deboli e bisognose di maggior tutela (bambini, anziani, disabili);
- 5.** buona parte degli impatti in ambito urbano sono connessi alla ripartizione modale della mobilità: l'obiettivo strategico presente nel PS di ottimizzare un funzionamento interconnesso e complementare dei vari sistemi di trasporto non è coerente con l'obiettivo di ridurre gli impatti negativi sulla salute umana che richiede una drastica riduzione del trasporto su gomma e la trasformazione dell'utente debole della strada (pedone e ciclista) in utente privilegiato e protetto;
- 6.** non sono considerati gli impatti relativi ai campi elettromagnetici, in particolare per quanto riguarda gli elettrodotti.

Più in dettaglio, per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico,

ricordando i suoi gravi impatti negativi sulla salute, rileva come la riduzione delle emissioni inquinanti sia affidata nel RU alla fluidificazione del traffico e alla redistribuzione degli spostamenti conseguente alla realizzazione di nuove infrastrutture stradali (di circonvallazione e di penetrazione), non tenendo conto degli impatti connessi alla sicurezza stradale e alla vivibilità degli spazi urbani derivanti dalla creazione di strade di scorrimento che attraversano zone residenziali; rileva inoltre la mancanza di una valutazione sulla possibilità di peggioramento dell'esposizione agli inquinanti atmosferici e anche sulla possibilità di perseguire obiettivi di riduzione della popolazione soggetta a questo fattore di rischio. Gli effetti positivi attesi si configurano come minimali poiché non sono considerate misure che potrebbero avere effetti superiori (riduzione traffico su gomma), inoltre fra gli scenari trasportistici alla base degli effetti positivi attesi anche l'intermedio e il semifinale possono essere estremamente ottimistici visto lo stato attuale delle tramvie 2 e 3. Non sono inoltre presenti dati sanitari, necessari per le misure di monitoraggio.

Per quanto riguarda invece l'inquinamento acustico rileva che in questi ultimi anni sono aumentate le evidenze dell'impatto negativo del rumore sulla salute non solo in relazione a fastidio, riduzione dell'attenzione, disturbo del sonno, ma anche per malattie cardiocircolatorie. Il PCCA non risulta un buon punto di riferimento riguardo alla riduzione degli effetti negativi dell'inquinamento acustico sulla salute trattandosi di fatto di una fotografia dello stato esistente. Manca una valutazione sul possibile aumento dell'impatto acustico nelle aree limitrofe alle nuove aree pedonali. In merito alle emissioni connesse al traffico veicolare previsto valgono in parte le considerazioni fatte in merito all'inquinamento atmosferico, mentre riguardo alle misure di mitigazione non è preso in considerazione il tema dei requisiti acustici passivi degli edifici. Si ritiene inoltre necessario assumere tra gli indicatori per le misure di monitoraggio anche la quota di popolazione esposta ai vari livelli di rumore come emerge nelle mappature acustiche, tenendo conto della maggior vulnerabilità dei bambini.

PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONE

1. I dati sanitari sono stati considerati in termini di macro indicatori al fine di meglio valutare i fattori di pressione ambientale potenzialmente incidenti sugli stessi. Tale considerazione ha portato ai risultati contenuti nel rapporto ambientale in particolare nei capitoli dedicati all'inquinamento atmosferico e acustico che sono ritenuti i due fattori che maggiormente incidono sulla qualità della vita in ambito urbano rispetto agli attuali modelli di funzionamento della città, sia allo stato attuale che di previsione riferito al programma di trasformazioni contenuto nel RU. Considerato che il programma delle trasformazioni contenuto nel RU agisce all'interno della città consolidata si ritiene che

la VIS effettuata sull'impianto del termovalorizzatore nel piano provinciale dei rifiuti della provincia di Firenze costituisca sufficiente valutazione degli impatti dello stesso sulle previsioni introdotte.

2. il rispetto dei limiti imposti dalla normativa vigente costituisce un obiettivo importante considerato che allo stato attuale purtroppo molto spesso le nostre città subiscono pressioni ambientali ben oltre i limiti stessi.

3/5. si ritiene che il progetto del RU che, si ricorda ha durata quinquennale, abbia correttamente individuato nella mobilità su ferro e ciclabile gli strumenti principali per incentivare stili di vita che possano in maniera sempre più incisiva concorrere alla fruizione eco-compatibile della città.

4. le NTA trattano correttamente il tema della fruizione della città da parte delle fasce più deboli della popolazione. Si veda a tal proposito la Parte 2 delle NTA "Disciplina degli spazi e dei servizi pubblici e privati di uso pubblico".

6. non sono stati considerati gli impatti relativi ai campi elettromagnetici perché non vi è previsione di sviluppo della rete di alta e media tensione nel territorio del Comune di Firenze nel prossimo quinquennio. Nel caso sorgano necessità durante il periodo di vigenza del RU, si procederà con gli specifici procedimenti e le relative valutazioni ambientali connesse. Per quanto concerne la relazione fra gli elettrodotti esistenti individuati nella tavola 1 "vincoli" del PS e la eventuale interferenza con aree di trasformazione si assume come riferimento quanto esplicitato all'art. 10.10 delle NTA del PS.



**SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI,
STORICI, ARTISTICI ED ETNOANTROPOLOGICI PER LE PROVINCE DI
FIRENZE, PISTOIA E PRATO** (Marino Alessandra per)
protocollo 176635/2014

SINTESI. Viene segnalato che alcune linee programmatiche che informano il piano sono potenzialmente capaci di produrre effetti negativi sul patrimonio culturale inteso come insieme di beni culturali e paesaggistici ed in particolare:

- 1. Linee tramviarie.** Sollecita a porre attenzione alle ricadute, in particolare del sottoattraversamento del centro storico, sui beni culturali e paesaggistici, richiedendo un preliminare studio-piano del verde.
- 2. Viabilità.** Si rilevano criticità relative alla realizzazione dei nuovi passanti urbani e del sistema tangenziale.
- 3. Sistema ferroviario urbano.** Sollecita a porre attenzione ai possibili impatti sul patrimonio culturale del sistema ferroviario urbano.
- 4. Aree per parcheggio.** Desta perplessità la localizzazione di nuovi parcheggi di superficie e interrati in particolare quelli previsti in aree sensibili.
- 5. Aree sosta camper/campeggi.** Sollecita a porre attenzione alla realizzazione di questa tipologia di strutture ricettive.
- 6. Rischio sismico.** Sollecita il recepimento del DPCM 09.02.2011 "Direttiva per la valutazione e riduzione del rischio sismico del patrimonio culturale con riferimento alle norme tecniche per le costruzioni di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 14.01.2008". Evidenzia l'opportunità di tenere in considerazione tale direttiva anche per il patrimonio diffuso di edilizia storica.
- 7. Strutture ricettive/beni culturali.** Non viene condivisa l'impostazione di indicare gli edifici storici quali contenitori privilegiati da destinare a strutture ricettive/alberghiere.
- 8. Barriere acustiche.** Occorre assoggettare a studi preliminari di compatibilità paesaggistica le eventuali barriere acustiche di nuovo impianto.

Oltre a quanto sopra illustrato viene evidenziata l'eshaustività dei contenuti del rapporto ambientale facendo presente tuttavia quanto segue:

9. La rifunionalizzazione dei grandi contenitori dismessi deve sempre tener conto della compatibilità delle nuove destinazioni d'uso con i valori storico-architettonici dei beni culturali oggetto restauro/riuso/rifunionalizzazione

10. Quadro conoscitivo. Viene segnalato che nella sezione "Censimento degli edifici di interesse documentale del '900" non sono inclusi i quartieri Isolotto, Sorgane e Rovezzano, insediamenti significativi nella storia dell'architettura e dell'urbanistica italiana.

11. Viene rilevato il contrasto con la tutela del circostante sistema di terrazzamenti dell'area di trasformazione AT 04.02 Impianti sportivi Carraia.

12. Viene richiesto di tenere nella massima considerazione le schede di analisi dei singoli vincoli paesaggistici, parte integrante del PIT in itinere, per la successiva pianificazione di dettaglio.

13. Ottimizzazione. Viene fatto presente che, in merito alla possibilità di incremento della superficie utile lorda da conseguire all'interno della sagoma di tutti gli edifici compresi quelli sottoposti a tutela ai sensi della Parte II del DLgs 42/2004, l'intervento potrà essere consentito soltanto se compatibile con la conservazione dei valori storico-architettonici degli immobili. Viene altresì richiesto di derogare dalle norme del RU qualora si verificassero casi di incremento della SUL necessari alla conservazione del patrimonio di valore storico-architettonico.

14. Viene segnalata la necessità di operare un richiamo alla nota 1787 del 08.01.2012 in merito al rispetto di determinati parametri di natura prettamente urbanistico-edilizia nel caso di edifici che comportino mutamento della destinazione d'uso, si chiede di valutare la possibilità di formulare disposizioni regolamentari in modo che la finalità della conservazione sia predominante rispetto agli altri interessi in gioco.

PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONE

1/2/3. Si ritiene che il RU abbia posto l'attenzione sul tema segnalato, si fa presente infatti, per esempio, che le linee tramviarie di progetto non sono graficizzate con la sola linea del ferro, ma interessano l'intera sezione stradale che deve essere complessivamente trattata nel progetto dell'opera. Per quanto concerne le più specifiche ricadute sul patrimonio edilizio esistente di valore storico-architettonico delle opere pubbliche previste, e in particolare del sottoattraversamento tramviario del centro storico (per altro non contenuto nel RU), si ritiene che esso competa alla fase di progettazione nella quale sono rilevabili le effettive interferenze.

4. Le previsioni contenute nel RU relative ad aree per parcheggio sono individuate puntualmente nel RU con specifiche schede norma. Nel caso l'intervento ricada in aree sensibili, la scheda introduce prescrizioni mirate a mitigare l'impatto dell'infrastruttura sul contesto.

5. Al momento il RU ha individuato una sola area per campeggio a

Rovezzano.

6. Sulla base della sollecitazione, al fine di ricordare l'applicazione del DPCM 09.02.2011, l'art. 84 delle NTA viene modificato aggiungendo ai commi 1 e 2 il seguente periodo: "Gli interventi di Restauro e risanamento conservativo relativi a emergenze di valore storico-architettonico-beni culturali ed emergenze di valore storico-architettonico sono soggetti al DPCM 09.02.2011- Direttiva per la valutazione e riduzione del rischio sismico del patrimonio culturale con riferimento alle norme tecniche per le costruzioni di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 14.01.2008".

7. gli immobili vincolati ai sensi del DLgs 42/2004 Parte II sono stati sottratti al divieto generalizzato introdotto nel nucleo storico UNESCO all'insediamento di attività turistico-ricettive in immobili aventi destinazione residenziale, con l'obiettivo di agevolare il recupero dei beni culturali salvaguardandone l'unitarietà. La norma interessa solo immobili aventi SUL < 2000 mq, non individua come privilegiata tale attività e comunque, trattandosi di beni culturali, la compatibilità della destinazione ammessa è sempre soggetta al preliminare parere della competente Soprintendenza.

8. il RU consente l'installazione di barriere acustiche *purché realizzate con soluzioni tecnologiche innovative che consentano di minimizzare l'interferenza visiva con il valore estetico percettivo del vincolo, garantendo altresì l'ottimizzazione della prestazione anti-rumore.*

9. la compatibilità della destinazione ammessa dalla disciplina urbanistica è sempre soggetta al preliminare parere della competente Soprintendenza. Inoltre, il Regolamento Edilizio prevede già particolari disposizioni per gli immobili vincolati, quali una maggiore flessibilità nei parametri igienico-sanitari (Capitoli VII-VIII-IX e X) e la disapplicazione della disciplina di decoro (Capitoli XI e XII), nel caso di interventi già autorizzati dalla Soprintendenza.

10. Il "Censimento degli edifici di interesse documentale del '900" è circoscritto agli immobili che non costituiscono parte di insediamenti unitari che sono invece individuati (compresi Isootto, Sorgane e Rovezzano), con apposita grafia nella tavola "Disciplina del suolo e degli insediamenti" e specificamente disciplinati all'art. 23 delle NTA a tutela del rapporto tra lo spazio edificato e lo spazio aperto.

11. Si ritiene che l'ampliamento dell'impianto sportivo (AT 04.02 Impianti Sportivi Carraia) non contrasti con la tutela dei terrazzamenti presenti, ma anzi rappresenti un'occasione per sistemare un'area che presenta elementi di degrado. Rispetto al RU adottato la scheda norma è stata integrata, sulla base di alcune osservazioni pervenute nel seguente modo: Alla luce delle considerazioni e richieste dell'osservazione si ritiene di modificare la scheda implementando il paragrafo **PRESCRIZIONI SPECIFICHE/COMPENSAZIONI** specificando che:

L'intervento è soggetto alle seguenti prescrizioni tenendo presente che

la realizzazione delle nuove strutture (mq 200) è legata esclusivamente all'attrezzatura sportiva da insediare e non è consentita la loro permanenza in caso di dismissione dell'attività stessa; in questo caso le strutture devono essere demolite e deve essere ripristinata la situazione iniziale.

e aggiungendo i seguenti punti:

- limitazione della collocazione dell'intervento di nuova edificazione alla porzione di area contraddistinta da pericolosità geologica 2
- particolare attenzione è richiesta alla progettazione del sistema d'illuminazione che dovrà tener conto del contesto di particolare pregio in cui si inserisce
- particolare cura è richiesta all'eliminazione delle situazioni di degrado di ogni parte dell'impianto sportivo
- realizzazione di un'area ad alta dotazione ecologica nella parte superiore del pendio attraverso la tutela della vegetazione arborea presente e del suo incremento tenendo conto delle specifiche prescrizioni di natura botanica verificando comunque le adeguate condizioni di sicurezza rispetto alla stabilità del pendio.

12. Il RU ha tenuto conto del PIT paesaggistico adottato recependone le direttive e prescrizioni nella disciplina di sub-sistemi ed ambiti.

13. L'art. 22 comma 8 delle NTA del RU già stabilisce che nel caso si operi il recupero di superfici tramite ottimizzazione si debba garantire che l'intervento non alteri parti o assetti riconosciuti di pregio garantendo la conservazione delle caratteristiche tipologiche, architettoniche e formali che ne sostanziano il valore. La fattispecie di deroga ai parametri urbanistico-edilizi è già normata dalla Legge (art. 14 del DPR 380/01), che la prevede esclusivamente in presenza di un interesse pubblico espressamente riconosciuto dal Consiglio comunale, riferibile anche alle esigenze di conservazione del patrimonio di valore storico-architettonico.

14. Il Regolamento edilizio prevede già particolari disposizioni per gli immobili vincolati, quali una maggiore flessibilità nei parametri igienico-sanitari (Capitoli VII-VIII-IX e X) e la disapplicazione della disciplina di decoro (Capitoli XI e XII), nel caso di interventi già autorizzati dalla Soprintendenza.




DIPARTIMENTO ARPAT DI FIRENZE (Garro Sandro per)
Protocollo 175577/2014

SINTESI. Il Dipartimento ARPAT di Firenze fa una sintesi dei contributi istruttori dei Settori Agenti Fisici e Modellistica Previsionale dell'Area Vasta Centro e fornisce le seguenti puntuali osservazioni:

1. Componente aria. Il RA deve essere adeguato alla descrizione dello stato delle risorse e delle pressioni (Cap. 6) e necessita di alcuni adeguamenti, chiarimenti, precisazioni e integrazioni per quanto riguarda le stime di impatto (Cap. 7):

1.1 Emissioni dagli impianti termici civili. Viene ipotizzato che "vengano impiegati per le aree di trasformazione impianti a basse emissioni inquinanti, inseriti nella classe 5 della norma UNI EN 297" (fattore di emissione 70 mg/kWh), ma non viene chiarito se vi sia qualche norma vigente che imponga una tale dotazione, né quale sia l'ipotesi di dotazione per il resto della SUL di nuova edificazione.

1.2 In generale la stima effettuata richiede di incrociare i fattori di emissione indicati (pagg. 80-81) con il bilancio della SUL - prelevata dal dimensionamento del Piano strutturale - che si prevede di attivare con il Regolamento urbanistico nel quinquennio di vigenza (2014/2019). Il calcolo non è in alcun modo esplicitato e lo stesso bilancio della SUL non compare nel Rapporto ambientale, bensì è necessario far riferimento alla Relazione (Allegato A, pagg. 60-61). La stima perciò non appare trasparente né pare agevole verificarla.

1.3 Emissioni da attività produttive. Per quanto concerne le attività produttive, il Rapporto si limita a citare un comparto di nuova previsione in località Brozzi: il comparto in questione non viene citato, ma dalla visura delle tavole del Regolamento urbanistico può identificarsi con l'area di trasformazione ATa 09.10 "Malaparte" avente SUL pari a 15.000 mq con destinazione industriale e artigianale comprensiva delle attività commerciali all'ingrosso e depositi (da realizzarsi tramite piano attuativo). Dal tenore del Rapporto ambientale e dalla lettura della relativa scheda (Allegato B), non pare siano esplicitamente imposte

condizioni circa la dotazione impiantistica o la tipologia di attività produttiva ammesse; viene genericamente stabilito che gli usi sono "soggetti a verifica e le relative specifiche verifiche di compatibilità con riferimento ai fattori impattanti correlati in ragione delle particolari condizioni" (art. 29, comma 3, richiamato dall'art. 77, comma 4). In sostanza il contenimento delle emissioni dagli impianti industriali che andranno ad insediarsi in tale comparto è oggetto di un semplice auspicio, per quanto ragionevole, da verificarsi successivamente mediante una procedura che pare da chiarire (probabilmente in sede di VAS del successivo piano attuativo imposto al comparto). Premesso che il comparto in questione reca una modesta capacità edificatoria, il vantaggio principale di tale previsione è la possibilità di insediare attività in seguito al trasferimento da altri comparti – individuati dal Regolamento con specifiche aree di trasformazione ATs – al momento maggiormente prossimi agli insediamenti abitativi rispetto alla ATa 09.10: questa opzione è condivisibile, a condizione che i meccanismi di riallocazione della SUL esistente previsti dal Piano strutturale e dal Regolamento urbanistico siano efficaci a tal fine.

1.4 Emissioni da traffico. Per quanto concerne le emissioni da traffico, l'impostazione appare corretta, ma anche in questo caso la documentazione non consente di comprendere l'effettività delle simulazioni. In particolare, notando che il miglioramento della fluidificazione del traffico e delle conseguenti emissioni è previsto in tutti gli scenari di progetto (pagg. 143-145), appare plausibile che alcune delle infrastrutture incluse nelle simulazioni in tutti gli scenari siano in grado di offrire un miglioramento decisivo all'insieme della mobilità dell'area comunale. Non è chiaro quale o quali infrastrutture abbiano determinato questo risultato, in quanto il Rapporto ambientale cita – nei diversi scenari – quelle di volta in volta non incluse, mentre non cita puntualmente quelle incluse. Tuttavia si osserva che in tutti gli scenari di progetto vengono incluse le linee tramviarie 2 e 34, che potrebbero quindi offrire questo contributo decisivo, anche tenuto conto dei risultati di conversione modale già ottenuti con la sola linea 1 (nella documentazione tuttavia non è esplicitato il fattore di conversione applicato). Un chiarimento generale su tale punto consentirebbe di meglio apprezzare l'efficacia delle previsioni infrastrutturali incluse nel Regolamento Urbanistico.

2. Risparmio energetico. L'affermazione contenuta nel Rapporto ambientale secondo cui il Regolamento urbanistico consente "alcuni interventi di ordinaria trasformazione a condizione che venga raggiunto un più alto grado di efficienza energetica rispetto a quello minimo richiesto per legge" (pag. 85) non appare esattamente corrispondente a quanto contenuto nelle Norme tecniche di attuazione (Allegato B) in cui sono imposti miglioramenti energetici differenziati (di una o due classi) in relazione alla zonizzazione del territorio (art. 22, comma 8; art.

50, comma 6; art. 51, comma 5; art. 76, comma 4; art. 77, comma 3). Peraltro, miglioramenti alla classe energetica degli edifici esistenti oggetto di interventi di recupero sono imposti anche dal Regolamento edilizio (art. 104), approvato con la deliberazione del Consiglio comunale n.2014/C/00014;

2.1 Risparmio energetico. L'affermazione contenuta nel Rapporto ambientale secondo cui il Regolamento urbanistico consente "alcuni interventi di ordinaria trasformazione ... a condizione di rendere obbligatorio l'impianto termico centralizzato per gli edifici di nuova costruzione che per numero di alloggi debbono necessariamente configurarsi come condominio ai sensi della normativa vigente" (pag. 85) non trova riscontro nelle Norme tecniche di attuazione (Allegato B). Una norma di questo tenore è invece contenuta nel Regolamento edilizio (art. 43), approvato con la deliberazione del Consiglio comunale n. 2014/C/00014

3. Aree industriali e artigianali. Il Rapporto ambientale sostiene che sono consentiti "ampliamenti una tantum a condizione che venga migliorata la prestazione energetica degli edifici": tale condizione è prevista all'art. 77, comma 3 delle Norme tecniche di attuazione, Allegato B1 (è consentito un aumento del 20% della SUL a condizione che sia garantito il miglioramento di una classe energetica). Si fa presente che una norma del tutto analoga è stabilita anche per altre tipologie di intervento in forza dell'art. 54, comma 4: in ogni caso dette disposizioni paiono riferite alle sole operazioni di recupero (ristrutturazione edilizia e ristrutturazione urbanistica) degli edifici esistenti, mentre non appare chiaro

se vi sia una disposizione con cui garantire un contenuto consumo energetico nel caso di edifici di nuova edificazione.

4. Cogenerazione produzione di caldo e freddo. Il Rapporto ambientale afferma che il Regolamento urbanistico chiede "una specifica verifica della possibilità di rendere energeticamente efficiente un insediamento di dimensioni consistenti attraverso l'installazione di impianti di cogenerazione". Nelle Norme tecniche di attuazione (Allegato B) non si è rintracciata una disposizione del genere.

5. Fonti energetiche rinnovabili (FER). Il Rapporto ambientale riferisce che il Regolamento urbanistico "ha previsto la possibilità di installare impianti che utilizzano fonti energetiche rinnovabili, con i limiti derivati da normative sovraordinate connesse agli aspetti storico-paesaggistici ed architettonici e di tutela igienico-sanitaria. Particolari limiti sono previsti inoltre per il centro storico dichiarato patrimonio UNESCO, considerata l'elevata sensibilità dell'area". Non risultano disposizioni del genere nelle Norme tecniche di attuazione (Allegato B); per il Centro storico (art. 73) sono previste limitazioni ed indirizzi esclusivamente in relazione all'impatto paesaggistico (comma 5). E' invece presente una norma di questo tenore nel Regolamento edilizio (art. 39), approvato

con la deliberazione del Consiglio comunale n. 2014/C/00014, in cui tuttavia non vi sono limitazioni o indicazioni di sorta su quali siano le FER ammesse e/o dove sia ammesso il loro ricorso.

6. Monitoraggio. Per quanto concerne il monitoraggio gli indicatori previsti appaiono adeguati, anche se si segnala che non viene esplicitata la periodicità dello stesso e le modalità di pubblicizzazione.

7. Usi soggetti e verifica. La natura, le tempistiche e le modalità di effettuazione delle verifiche di compatibilità previste dall'attuale art. 29, comma 3 delle Norme tecniche di attuazione.

PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONE

1. Componente aria.

1.1 Emissioni impianti termici civili. Il Regolamento Edilizio che viene nuovamente approvato contestualmente al Regolamento Urbanistico introduce la seguente prescrizione: **gli interventi soggetti a demolizione con ricostruzione o nuova edificazione devono installare impianti termici in classe 5 della norma UNI EN 297.**

1.2 Relativamente al calcolo dei fabbisogni energetici è necessario far presente che la definizione della SUL di riferimento è quella contenuta nella relazione, che d'altra parte costituisce un elaborato parte integrante del RU a cui il rapporto ambientale ha fatto riferimento. Il calcolo deriva dalla somma della SUL stimata contenuta in ciascuna scheda norma, declinata per destinazione d'uso, e pertanto verificabile attraverso la consultazione delle NTA (allegati B2, B3, B4). Si sottolinea peraltro che il dimensionamento del RU è riportato anche nelle tabelle riferite a ciascuna UTOE contenute nei citati allegati.

1.3 Emissioni da attività produttive. Non compete al RU e nemmeno alla pianificazione attuativa definire specificatamente le attività che si potranno insediare in un comparto a destinazione industriale e artigianale comprensivo delle attività commerciali all'ingrosso. L'insediamento della specifica attività all'interno del comparto edificatorio comporterà l'adeguamento alla normativa vigente specifica per quel tipo di attività. Tuttavia trattandosi di interventi in contesti urbani densi, accogliendo parzialmente l'osservazione, **si ritiene opportuno specificare che nei nuovi insediamenti a destinazione artigianale e industriale non possono essere insediate industrie insalubri di prima classe.** Si condivide quanto osservato rispetto all'efficacia non solo in termini urbanistici ma anche ambientali del trasferimento delle attività artigianali dal tessuto misto a comparti specializzati.

1.4 Sulla base delle osservazioni fatte da ARPAT e per comprendere meglio i risultati delle simulazioni effettuate, vengono di seguito elencate nel dettaglio le infrastrutture incluse nei diversi scenari trasportistici:

Scenario 1: Tramvia Linea 2, Parcheggio ArginSecco, Parcheggio Brunelleschi, Parcheggio Carmine, Parcheggio Carrand, Parcheggio Caruel, Parcheggio Cascine Vespucci, Parcheggio Cure, Parcheggio Ex Officine Produzione Gas, Parcheggio Fonderia, Parcheggio Palazzeschi De Robertis, Parcheggio Pistoiese, Parcheggio Ponte a Mensola, Parcheggio Pratellino, Parcheggio Roncolino, Parcheggio Scambiatore Batoni, Parcheggio Scambiatore Etruria, Parcheggio Scambiatore Foggini, Parcheggio Scambiatore Nenni Stradone dell'Ospedale, Parcheggio Scambiatore Svincolo Indiano, Parcheggio Settignano, Parcheggio Sorgane, Parcheggio Stradella, Parcheggio Varlungo, Parcheggio Vittorio Veneto, Parcheggio Webb, Passaggio Pedonale Campo Sportivo Brozzi, Passerella Ponte a Ema, Rotatoria Galluzzo, Svincolo Peretola, Tramvia Linea 3, Viabilità Campania, Viabilità Allende, Viabilità Barsanti Campani, Viabilità Bellagio, Viabilità Boccaccio, Viabilità Caproni, Viabilità Cascine del Riccio, Viabilità Cascine Pergolesi Tartini, Viabilità Cinque Vie, Viabilità Ex Esselunga, Viabilità Ex Gover, Viabilità Ex OGR, Viabilità Giuliani Rigutini, Viabilità Ferrale, Viabilità Le Bagnese 2, Viabilità Le Bagnese 1, Viabilità Mantignano Ugnano, Viabilità Minervini, Viabilità Nenni Torregalli, Viabilità Osmannoro, Viabilità Parcheggio Due Strade, Viabilità Piemonte, Viabilità Roncolino Bugiardini Ponte a Greve, Viabilità Rosselli Pistoiese, Viabilità Rotonda Ponte a Ema, Viabilità Rotonda XI Agosto, Viabilità Sottopasso Cadorna Lami, Viabilità Sottopasso Pedonale Vittorio Emanuele, Viabilità Stazione Rifredi, Viabilità Treccia (Ponte Del Pecora).

Scenario 2: Tramvia Linea 2, Parcheggio Argin Secco, Parcheggio Brunelleschi, Parcheggio Carmine, Parcheggio Carrand, Parcheggio Caruel, Parcheggio Cascine Vespucci, Parcheggio Cure, Parcheggio Ex Officine Produzione Gas, Parcheggio Fonderia, Parcheggio Palazzeschi DeRobertis, Parcheggio Pistoiese, Parcheggio Ponte a Mensola, Parcheggio Pratellino, Parcheggio Roncolino, Parcheggio Scambiatore Batoni, Parcheggio Scambiatore Etruria, Parcheggio Scambiatore Foggini, Parcheggio Scambiatore Nenni Stradone dell'Ospedale, Parcheggio Scambiatore Svincolo Indiano, Parcheggio Settignano, Parcheggio Sorgane, Parcheggio Stradella, Parcheggio Varlungo, Parcheggio Vittorio Veneto, Parcheggio Webb, Passaggio Pedonale Campo Sportivo Brozzi, Passerella Ponte a Ema, Rotatoria Galluzzo, Svincolo Peretola, Tramvia Linea 3, Viabilità Campania, Viabilità Allende, Viabilità Barsanti Campani, Viabilità Bellagio, Viabilità Boccaccio, Viabilità Campo d'Arrigo, Viabilità Caproni, Viabilità Cascine del Riccio, Viabilità Cascine Pergolesi Tartini, Viabilità Cinque Vie, Viabilità Ex Esselunga, Viabilità Ex Gover, Viabilità Ex OGR, Viabilità Giuliani Rigutini, Viabilità Ferrale, Viabilità Le Bagnese 2, Viabilità Le Bagnese 1, Viabilità Mantignano Ugnano, Viabilità Minervini, Viabilità Nenni Torregalli, Viabilità Osmannoro, Viabilità Parcheggio Due Strade, Viabilità Piemonte, Viabilità Roncolino Bugiardini Ponte a Greve, Viabilità Rosselli Pistoiese,

Viabilità Rotonda Ponte a Ema, Viabilità Rotonda XI Agosto, Viabilità Sottopasso Cadorna Lami, Viabilità Sottopasso Pedonale Vittorio Emanuele, Viabilità Sottovia del Sodo, Viabilità Stazione Rifredi, Viabilità Treccia (PonteDelPecora), Tramvia Linea 4, Sottopasso Cure.

Scenario 3: Tramvia Linea 2, Parcheggio Argin Secco, Parcheggio Brunelleschi, Parcheggio Carmine, Parcheggio Carrand, Parcheggio Caruel, Parcheggio Cascine Vespucci, Parcheggio Cure, Parcheggio Ex Officine Produzione Gas, Parcheggio Fonderia, Parcheggio Palazzeschi De Robertis, Parcheggio Pistoiese, Parcheggio Ponte a Mensola, Parcheggio Pratellino, Parcheggio Roncolino, Parcheggio Scambiatore Batoni, Parcheggio Scambiatore Etruria, Parcheggio Scambiatore Foggini, Parcheggio Scambiatore Nenni Stradone dell'Ospedale, Parcheggio Scambiatore Svincolo Indiano, Parcheggio Settignano, Parcheggio Sorgane, Parcheggio Stradella, Parcheggio Varlungo, Parcheggio Vittorio Veneto, Parcheggio Webb, Passaggio Pedonale Campo Sportivo Brozzi, Passerella Ponte a Ema, Rotatoria Galluzzo, Svincolo Peretola, Tramvia Linea 3, Viabilità Campania, Viabilità Allende, Viabilità Barsanti Campani, Viabilità Bellagio, Viabilità Boccaccio, Viabilità Campo d'Arrigo, Viabilità Caproni, Viabilità Cascine del Riccio, Viabilità Cascine Pergolesi Tartini, Viabilità Cinque Vie, Viabilità Ex Esselunga, Viabilità Ex Gover, Viabilità Ex OGR, Viabilità Fortezza Panciatichi, Viabilità Giuliani Rigutini, Viabilità Ferrale, Viabilità Le Bagnese 2, Viabilità Le Bagnese 1, Viabilità Mantignano Ugnano, Viabilità Minervini, Viabilità Nenni Torregalli, Viabilità Osmannoro, Viabilità Parcheggio Due Strade, Viabilità Piemonte, Viabilità Roncolino Bugiardini Ponte a Greve, Viabilità Rosselli Pistoiese, Viabilità Rotonda Ponte a Ema, Viabilità Rotonda XI Agosto, Viabilità Sottopasso Cadorna Lami, Viabilità Sottopasso Pedonale Vittorio Emanuele, Viabilità Sottovia del Sodo, Viabilità Stazione Rifredi, Viabilità Treccia (PonteDelPecora), Tramvia Linea 4, Sottopasso Cure.

I risultati delle simulazioni sono stati riportati nello studio VAS in apposite tabelle numeriche e per comprendere meglio la distribuzione dei flussi veicolari nei diversi scenari esaminati, sono state inserite anche delle figure nelle quali sono state rappresentate le differenze di flussi tra lo scenario esaminato e lo stato attuale. Esaminando tali figure si può facilmente individuare la variazione della pressione veicolare e individuare le infrastrutture che hanno avuto un incremento o una diminuzione di traffico veicolare.

2. Risparmio energetico. Per quanto riguarda il tema risparmio energetico e la sua relazione con gli interventi edilizi, i seguenti articoli delle NTA che trattavano specificatamente l'argomento vengono modificati sulla base delle numerose sollecitazioni contenute nelle osservazioni. In particolare l'art. 50.6.3, 51.5, 76.4.1.1 mettono in relazione gli interventi edilizi con [un miglioramento della prestazione energetica dell'edificio da valutare in termini di riduzione di almeno il](#)

25% dell'indice di prestazione EPI (kWh/mq anno). Mentre l'art.77 che interessa l'ambito dell'insediamento recente - i tessuti specializzati (zona D) richiede un miglioramento della prestazione energetica dell'edificio da valutare in termini di riduzione di almeno il 15% dell'indice di prestazione EPI (kWh/mq anno).

2.1 Alcune specifiche, come ad esempio "l'obbligatorietà dell'impianto termico centralizzato per gli edifici di nuova costruzione che per numero di alloggi debbono necessariamente configurarsi come condominio ai sensi della normativa vigente" sono contenute nel Regolamento Edilizio perché tipicamente relazionate agli interventi edilizi.

3. Aree industriali e artigianali. Occorre chiarire che gli interventi di nuova edificazione sono disciplinati dalla norma nazionale che non si è ritenuto di richiamare, stante la sua vigenza a prescindere dalle norme urbanistiche. L'art.77 delle NTA disciplina la particolare fattispecie di recupero di edifici esistenti anche con eventuale ampliamento della SUL (20%), richiedendo tra l'altro un miglioramento della prestazione energetica come elemento qualificante l'intervento edilizio. (vedi punto 2)

4. Cogenerazione produzione di caldo e freddo. viene accolta l'osservazione introducendo all'art. 85 delle NTA una prescrizione concernente la verifica della possibilità, in termini di beneficio energetico ed economico, di realizzare impianti di cogenerazione nell'ambito delle aree di trasformazione soggette a pianificazione attuativa dove si preveda la nuova edificazione anche a seguito di demolizione con ricostruzione di SUL esistente

4. Fonti energetiche rinnovabili (FER). Il RU non tratta specificatamente tale argomento salvo introdurre limiti in particolari contesti oggetto di tutela, per evitare inutili sovrapposizioni con la compiuta normativa di settore vigente. Il Regolamento Edilizio ha richiamato all'art.39 espressamente la normativa di settore vigente non ritenendo di doverne dare ulteriore trattazione salvo gli aspetti limitativi contenuti nella disciplina di decoro del RE (capitolo XI). Dove il rapporto ambientale riferisce che il RU "ha previsto la possibilità di installare impianti che utilizzano fonti energetiche rinnovabili, con i limiti derivati da normative sovraordinate connesse agli aspetti storico-paesaggistici ed architettonici e di tutela igienico sanitaria. Particolari limiti sono previsti inoltre per il centro storico dichiarato patrimonio UNESCO, considerata l'elevata sensibilità dell'area" deve intendersi che il RU ammette la possibilità di installare tali impianti.

6. Monitoraggio. Avendo determinato nell'ambito dell'analisi degli impatti che non si rilevavano significatività tali da far prevedere modalità eccezionali si è ritenuto, come esplicitato nel rapporto ambientale per ogni componente, che il monitoraggio relativo fosse quello previsto dalle normative di settore. Pertanto nell'arco del

quinquennio saranno svolti i monitoraggi e i controlli secondo le modalità, le tempistiche e con le responsabilità dalle stesse fissate.

7. Usi soggetti a verifica. Si tratta di modalità sperimentale introdotta dal RU per il controllo dell'insediamento di alcuni usi che in specifici contesti possono indurre impatti di varia natura e genere da verificare nel dettaglio e non a livello di pianificazione generale. L'art.29 viene integrato stabilendo in via generale quando la valutazione deve essere effettuata. *Art.29.3 (...) gli usi soggetti a verifica devono essere oggetto di valutazione preventiva in fase di progettazione da verificare in sede di formazione del titolo edilizio.* Per quanto concerne la modalità, l'Amministrazione comunale con successivo atto stabilirà l'organizzazione del procedimento di verifica.




**REGIONE TOSCANA DIREZIONE GENERALE DELLA PRESIDENZA
SETTORE VIA-VAS OPERE PUBBLICHE DI INTERESE STRATEGICO**

REGIONALE (lanniello Aldo per)
Protocollo 174212/2014

SINTESI. La Regione evidenzia alcuni elementi di approfondimento in riferimento alle analisi svolte nel Rapporto Ambientale e a quanto richiesto dalla Direttiva 2001/42/CE (All. 2 LR 10/10 smi).

Il RA non precisa quali proposte, fatte in sede preliminare di VAS, non siano state prese in considerazione e senza esplicitarne le ragioni, riporta i contributi dei soggetti consultati nella fase preliminare solo come allegati.

Il RA risulta organizzato in maniera differente dall'impostazione metodologica proposta nel Documento preliminare e non è strutturato secondo i punti definiti dall'All.2.

1. Coerenza esterna e rapporto con altri pertinenti piani e programmi. (L.r. 10/2010 All.2 lett. a). Il RA non svolge valutazioni e analisi di coerenza con i piani sovraordinati quali il PIT, il PTC della provincia, il PRAA, il PAER (Piano Ambientale Energetico Regionale in fase di formazione), il Piano Energetico Ambientale della Provincia di Firenze, il Piano Regionale delle Attività Estrattive di Recupero delle aree escavate e di riutilizzo dei residui recuperabili (PRAER), il PRRM (e il PRQA - Piano Regionale della Qualità dell'Aria), il Piano Regionale Integrato Infrastrutture della mobilità (PRIIM). Manca una sintesi del confronto con i piani che evidenzia l'assenza di elementi di incoerenza/contrasto e presenti un quadro riassuntivo delle azioni ed elementi di connessione e sinergia presenti e/o integrati nella disciplina del RU.

2. Caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate" e "Valutazione..." (L.R. 10/2010 All.2 lett. b-c-f). Il RA non riporta descrizioni e analisi in relazione alle componenti del paesaggio e del patrimonio culturale sulle zone in cui sono individuate previsioni urbanistiche ed infrastrutturali AT, ATt, ATa, ATs. La carenza si riflette anche nella valutazione degli effetti dove si trattano solo le componenti strettamente ambientali. In riferimento alle aree di trasformazione in aree limitrofe ai contesti più delicati e/o più pregiati, che evidenziano in alcuni casi possibili effetti negativi, si chiede

un maggior livello di approfondimento che preveda opportune tutele ed eventuali misure di mitigazione e/o compensazione. Si fa presente che ai sensi dell'art. 38 della disciplina di Piano paesaggistico, sono già attive le misure di salvaguardia per cui PS e RU adottati sono approvati nel rispetto del quadro prescrittivo del piano riferito ai beni paesaggistici. In riferimento all'AT 08.05 Impianti Sportivi Argingrosso, soggetto ad intervento edilizio diretto convenzionato si chiede di prevedere specifiche misure di sostenibilità per il contenimento degli impatti sulla risorsa idrica che al momento sono prescritti solo per le trasformazioni soggette a Piano Attuativo. Il progetto se omologato a 18 buche andrà sottoposto a VIA, si citano linee guida per la progettazione di tali impianti.

3. Descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi (LR10/10, Allegato 2, lett.i).

Si chiede di sistematizzare le misure di monitoraggio proposte nel RA, per ciascuna componente ambientale, in un programma integrato e pianificato per step e verifiche intermedie successive. Il RU dovrà specificatamente individuare le responsabilità, i soggetti, i ruoli e le risorse finanziarie necessarie per la realizzazione e gestione del monitoraggio ai sensi dell'art. 29 della LR 10/2010. Del tutto dovrà essere data adeguata informazione attraverso i siti web.

PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONE

1. Nella definizione del rapporto ambientale e specificatamente nell'ambito della definizione dello stato previsionale e dell'analisi degli effetti correlati è stato tenuto conto in termini generali dei piani di settore citati.

2. Il RU non deve riportare descrizioni e analisi in relazione alle componenti del paesaggio e del patrimonio culturale che compete al PIT paesaggistico, ma deve elaborare un apparato normativo coerente con direttive e prescrizioni del PIT paesaggistico adottato. Si leggano a questo proposito gli articoli di sub-sistemi e ambiti che trattano specificatamente nei commi norme comuni di tutela del paesaggio storico rurale e della rete ecologica/norme comuni del paesaggio storico urbano i temi relativi alla tutela del paesaggio. Si fa presente che le schede norma non riportano nel dettaglio le prescrizioni generali contenute negli articoli di sub-sistemi ed ambiti, ma ciascuna area di trasformazione è sempre inserita in uno dei sub-sistemi o ambiti, i paragrafi relativi a PRESCRIZIONI SPECIFICHE/COMPENSAZIONI o PRESCRIZIONI SPECIFICHE/MITIGAZIONI intervengono con ulteriori prescrizioni puntuali riferite specificatamente all'area di trasformazione.

2.1 Campo golf. La previsione di ampliamento dell'impianto sportivo per il golf (AT 08.05 Impianti sportivi Argingrosso) non è stata corredata di approfondimenti specifici circa l'impatto sulla falda dell'impianto ritenendo di rinviare alla eventuale verifica di

assoggettabilità a VIA la valutazione sull'impatto quantitativo di dettaglio atteso sulla falda idrica sotterranea. Al fine di rendere esplicita la necessità di approfondimenti circa lo specifico impatto la scheda norma AT 08.05 Impianti sportivi Argingrosso relativa viene modificata inserendo fra le PRESCRIZIONI SPECIFICHE/COMPENSAZIONI la seguente frase: *Si ricorda che se l'impianto da golf sarà omologato a 18 buche, il progetto deve essere sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VIA di competenza regionale (All. B1 della LR 10/10 smi). Si richiamano in merito le seguenti disposizioni normative che regolano la materia, a cui far riferimento, eventualmente, per l'implementazione delle misure di sostenibilità e per indirizzare l'intervento verso criteri di ecocompatibilità in fase attuativa: Istruzioni tecniche per la pianificazione degli impianti per il gioco del golf di cui alla DGR 22/06/98, Linee guida generali per una costruzione ecocompatibile dei percorsi di golf italiani a cura della Sezione Tappeti Erbosi della Scuola Nazionale di Golf e della Commissione Impianti della FIG, Norme per l'impiantistica di percorsi di golf di cui alla delibera del Consiglio della Federazione Italiana Golf del 26/10/99 e 29/03/04.*

3. Avendo determinato nell'ambito dell'analisi degli impatti che non si rilevavano significatività tali da far prevedere modalità eccezionali si è ritenuto, come esplicitato nel rapporto ambientale per ogni componente che il monitoraggio relativo fosse quello previsto dalle normative di settore. Pertanto nell'arco del quinquennio saranno svolti i monitoraggi e i controlli secondo le modalità, le tempistiche e con le responsabilità dalle stesse fissate.



PUBLIACQUA Spa (Agostini Cristiano per)
Protocollo 182663/2014

SINTESI. Publiacqua esprime parere favorevole con la condizione che al concretizzarsi dei singoli interventi e prima del rilascio delle relative autorizzazioni venga richiesto il parere di competenza con riferimento alle "Linee guida per la regolamentazione dei rapporti fra il servizio idrico integrato e gli interventi che comportano maggior carico urbanistico".

PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONE

Il parere di competenza viene regolarmente richiesto in fase attuativa dei singoli interventi.



OSSERVAZIONI

proponente

petizione popolare

BEVACQUA CATERINA E ALTRI 17 (Tagliaferri Riccardo in rappresentanza)

ubicazione Via Reginaldo Giuliani

civico 259

tipologia

modifica aree di trasformazione

sintesi

L'osservazione riguarda un complesso residenziale di proprietà, denominato "Villa Alexandra", interessato nel Regolamento Urbanistico dalle previsioni contenute nella scheda ATs 01/11.13 Viabilità Sottovia del Sodo e dal relativo vincolo espropriativo. L'osservazione chiede che:

1. sia modificata la previsione del tracciato viario e sia rilocalizzato nel rispetto della morfologia dei luoghi e del tessuto esistente, della soluzione progettuale alternativa che gli osservanti produrranno, evitando l'interessamento con le proprietà degli osservanti, o gravandole eventualmente di mere servitù, previa adeguata istruttoria sotto i profili ambientali, paesaggistici, idrogeologici e sismici.

Ritiene, che l'attuale localizzazione dell'opera viaria sia una scelta pianificatoria illogica e irragionevole. Cita varie sentenze del Consiglio di Stato e del TAR, e ne riporta alcuni estratti, dalle quali si evince che la "discrezionalità di cui gode la p.a." nella scelta della localizzazione di opere pubbliche deve essere esercitata mediante un'accurata comparazione degli interessi coinvolti, oltre che nel rispetto del "principio di proporzionalità" articolato nei profili di "idoneità", "necessità" ed "adeguatezza". Evidenzia che nel caso specifico i parametri di idoneità sono stati del tutto disattesi, in quanto non sono stati adeguatamente valutati gli interessi dei privati nella scelta della localizzazione della viabilità, non tenendo conto della natura dei luoghi e senza chiarire le specifiche caratteristiche dell'intervento viario, non rispettato neanche il "principio di ragionevolezza". **Evidenzia che il rapporto ambientale presenta delle insufficienti valutazioni ambientali dell'opera, in quanto la valutazione degli impatti significativi dell'intervento "è limitata agli scenari di progetto in punto di mobilità".** Rileva, inoltre, che dagli atti procedurali esaminati si evince che ad oggi "non è stato compiuto alcuno specifico studio geotecnico per analizzare l'esatta natura del terreno interessato dal tale progetto".

2. nell'ipotesi che il tracciato viario non venga ricollocato, l'area oggetto di vincolo espropriativo venga ridotta il più possibile, limitandola alle sole aree pertinenziali del complesso, salvaguardando gli immobili ed i box auto, evitando smembramenti e conseguenti pregiudizi differenziali

3. qualora, invece, abbia seguito la procedura espropriativa, l'Amministrazione Comunale dovrà provvedere alla giusta indennità secondo i parametri del DPR 327/2001, nonché al giusto indennizzo per gli effetti della reiterazione del vincolo espropriativo, in quanto l'opera risulta già nelle previsioni del PRG. La reiterazione dovrà essere supportata da ampia e congrua motivazione.

controdeduzione

1/2. Il Regolamento Urbanistico ha il compito di individuare il programma delle opere pubbliche da realizzarsi nel quinquennio successivo alla sua approvazione apponendo il vincolo preordinato all'esproprio. Nel caso della scheda ATs 01/11.13 Viabilità Sottovia del Sodo, come in numerosi altri casi, è stato scelto di individuare un corridoio infrastrutturale molto ampio non avendo ancora definito ingombro e profilo dell'infrastruttura. Come si evince dalla cartografia in scala 1:2000 il corridoio è largo circa 30 metri mentre l'infrastruttura occuperà una fascia molto meno ampia in parte anche interrata. Nella fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera esso sarà oggetto di comunicazione agli interessati che potranno di nuovo intervenire nel procedimento in presenza di un progetto più adeguato a comprendere l'effettivo impatto dell'infrastruttura sulla proprietà con tutto ciò che ne consegue in termini di temperamento di interessi pubblici e privati coinvolti.

Considerato che l'intervento ricade in classe di pericolosità geomorfologica 2, vista la specificità dell'intervento relativo ad un manufatto sotterraneo, la fattibilità risultante dall'applicazione della matrice di cui all'art. 81 è di classe 3 condizionata e pertanto soggetta alla disciplina dell'art.82 delle NTA. La norma prevede studi di dettaglio specifici per la valutazione degli impatti sia sulla falda acquifera sotterranea sia sull'influenza geotecnica degli scavi al fine di prevedere adeguati sistemi di mitigazione e messa in sicurezza. La valutazione ambientale strategica (VAS) considera tali problematiche in termini generali in quanto il dettaglio della fattibilità deriverà evidentemente da questi studi specifici. Per quanto riguarda la fattibilità sismica valgono le medesime considerazioni formulate per la fattibilità geologica in quanto l'intervento risulta in fattibilità 3 condizionata. Inoltre per quanto riguarda gli aspetti ambientali di dettaglio questi saranno valutati in sede di studio di fattibilità ambientale richiesto dalla normativa per le opere pubbliche.

3. Le motivazioni per la reiterazione del vincolo sono già contenute nel quadro generale della mobilità del PS e confermate dalla scelta del RU di inserire tale infrastruttura nel programma delle opere pubbliche da realizzarsi nel quinquennio; per quanto riguarda le indennità esse saranno trattate nella fase operativa dell'esproprio.

Esito Sintetico

non accoglibile

proponente
SCARSELLI CHIARA FLAVIA E ALTRI 26

petizione popolare

ubicazione Erta Canina

civico 26

tipologia

modifica aree di trasformazione

sintesi

L'osservazione chiede l'annullamento della Scheda AT 04.02 - Impianti Sportivi Carraia sostenendo che le previsioni della scheda sono incompatibili con il contesto di pregio paesaggistico in cui si dovrebbe inserire l'intervento e che le criticità presenti non sono state valutate e considerate attentamente anche alla luce di quanto contenuto negli strumenti sovraordinati. Chiede inoltre la reintroduzione del vincolo sull'area di villa Razzolini o Spelman così come riportato nel PIT della Regione Toscana e nel PTCP della Provincia di Firenze.

controdeduzione

Rispetto alla compatibilità della previsione con il contesto di pregio ed al rapporto con la pianificazione sovraordinata si ricorda che sia il Regolamento Urbanistico che la contestuale variante al Piano Strutturale sono sottoposti a procedura di VAS, ai sensi della LR 10/2010, inoltre il progetto, ricadendo in area sottoposta a vincolo paesaggistico, sarà, come previsto dalla legge, soggetto al parere della competente Soprintendenza.

Rispetto alla classificazione dell'immobile "Villa Razzolini", questo risulta nel RU emergenza di valore storico architettonico ai sensi del Dlgs 42/2004 poiché dichiarato d'interesse ai sensi dell'art. 10 comma 1 dal Ministero per i beni e le attività culturali.

Alla luce delle considerazioni e richieste dell'osservazione si ritiene di modificare la scheda implementando il paragrafo PRESCRIZIONI SPECIFICHE/COMPENSAZIONI specificando che:

L'intervento è soggetto alle seguenti prescrizioni tenendo presente che la realizzazione delle nuove strutture (mq 200) è legata esclusivamente all'attrezzatura sportiva da insediare e non è consentita la loro permanenza in caso di dismissione dell'attività stessa; in questo caso le strutture devono essere demolite e deve essere ripristinata la situazione iniziale.

e aggiungendo i seguenti punti:

- limitazione della collocazione dell'intervento di nuova edificazione alla porzione di area contraddistinta da pericolosità geologica 2;
- particolare attenzione è richiesta alla progettazione del sistema d'illuminazione che dovrà tener conto del contesto di particolare pregio in cui si inserisce;
- particolare cura è richiesta nell'eliminazione delle situazioni di degrado di ogni parte dell'impianto sportivo;
- realizzazione di un'area ad alta dotazione ecologica nella parte superiore del pendio attraverso la tutela della vegetazione arborea presente e del suo incremento tenendo conto delle specifiche prescrizioni di natura botanica verificando comunque le adeguate condizioni di sicurezza rispetto alla stabilità del pendio.

Inoltre, affinché l'intervento sia finalizzato alla riqualificazione generale dell'impianto sportivo, si ritiene di estendere il perimetro dell'area di trasformazione anche a tutta l'attrezzatura esistente e pertanto si modifica il perimetro sia nella carta della Disciplina del suolo e degli insediamenti sia nella scheda norma AT.

proponente

petizione popolare

COMITATO DUE STRADE (Ciappi Elena, Gervasi Patrizia, Nepi Cinzia, Denaro Letizia, Nepi Massimiliano in proprio e per delega)

ubicazione Via Senese

civico

tipologia

modifica aree di trasformazione

sintesi

L'osservazione chiede l'eliminazione della scheda ATs 04/05.12 Viabilità/Parceggio Due Strade contenente la previsione di parcheggio pubblico e di adeguamento viabilità per i seguenti motivi:

1. Consumo del suolo - contrasto con LR 1/2005 e DCR 58/2014: il consumo di suolo a fini infrastrutturali è consentito solo quando non esistono alternative di localizzazione, inoltre il parcheggio è esterno al perimetro del centro abitato (tav. 33 RU).
2. Standard di parcheggi non congruente col reale assetto dell'UTOE: nel PS è stato riportato un numero inferiore di parcheggi esistenti nell'UTOE 5: in particolare la zona delle Due Strade è già dotata di diverse aree a parcheggio (vie Ximenes, Accursio, del Gelsomino) peraltro sottoutilizzate a causa, probabilmente, di destinazioni improprie o private.
3. Impatto sul paesaggio in area soggetta a vincolo paesaggistico (DM 27.10.1951 e DM 05.11.1951).
4. Ubicazione - Direzione flusso viabilità: i veicoli potenziali fruitori del parcheggio sono quelli che al mattino percorrono via Senese da sud verso nord e, essendo il parcheggio dislocato sul lato opposto di marcia, devono utilizzare la rotatoria aggravando in tal modo il traffico già congestionato; i parcheggi esistenti si trovano invece lungo la direzione del flusso veicolare oltre che in prossimità delle fermate del bus.
5. L'adeguamento della viabilità comporta l'abbattimento dei muri storici di confine lungo via Senese e via Poccetti con irreversibile alterazione dello stato dei luoghi nonché la modifica degli allineamenti e della morfologia della sede stradale.
6. I parcheggi scambiatori devono essere individuati in aree più esterne (accanto al distributore Q8 o al distributore dismesso in prossimità del by-pass) senza arrivare ad impattare l'equilibrio dell'abitato delle Due Strade.
7. Contrasto con gli indirizzi dell'art. 38 del PIT con valenza paesaggistica (tutela e valorizzazione sia della rete infrastrutturale storica che dei beni paesaggistici).
8. Contrasto con le norme del PRG e dei vincoli paesaggistici sovraordinati (diniego del progetto B. 515/04 per parcheggio camper e deposito automezzi).
9. La realizzazione del parcheggio compromette l'elevata biodiversità ed il delicato equilibrio città/campagna (cfr. documento di valutazione integrata intermedia relativamente all'UTOE 5) e contrasta con quanto riportato nelle tavole 2 e 8 del PS in quanto trattasi di area caratterizzata da elevata biodiversità dell'avifauna e fauna protetta.
10. Contrasto con quanto dichiarato nei punti 14.1

controdeduzione

Premesso che l'individuazione del parcheggio pubblico è contenuta nel Piano Strutturale approvato con DCC 2011/C/00036 del 22.06.2011 ed è stata oggetto di variante al PRG vigente approvata con DCC 2013/C/00014 del 11.03.2013, alla quale si rimanda per eventuali approfondimenti; in relazione ai rilievi formulati nell'osservazione si evidenzia quanto segue: 1/6/10. La localizzazione del parcheggio pubblico deriva dalla necessità di reperire nuovi posti per la sosta a servizio del cimitero degli Allori e dei residenti nonché di creare un punto di scambio tra il trasporto privato e quello pubblico nell'unico punto di accesso alla città per chi proviene dalla zona del Chianti fiorentino, dall'uscita dell'autostrada A1 Firenze Impruneta e dalla superstrada Firenze-Siena, nel quale sono evidenti i problemi dovuti al congestionamento del traffico; l'intervento si configura pertanto come riqualificazione del sistema insediativo esistente. Il parcheggio può essere realizzato anche all'esterno del centro abitato, tuttavia la tavola n.33 della Disciplina del suolo e degli insediamenti viene adeguata alla variante al PRG già approvata (DCC 2013/C/00036) che comprende l'area nel centro abitato come definito dalla L 765/67.

2. Lo strumento che rappresenta puntualmente i parcheggi esistenti nella zona è il Regolamento Urbanistico (tavole Disciplina del suolo e degli insediamenti), mentre il Piano Strutturale (tavv. 9 e 10, art. 29.13 NTA) ha il compito di indicare il progetto strutturale per la dotazione di parcheggi per lo scambio modale e l'accessibilità al centro storico. I parcheggi esistenti non risultano per la loro collocazione funzionali all'obiettivo di favorire la sosta di scambio senza aggravare il traffico nell'abitato delle Due Strade.

3/7. Il contesto in cui si inserisce la previsione del parcheggio è particolarmente delicato, come confermato dal vincolo paesaggistico apposto dalla Soprintendenza sulla zona. Pertanto obiettivo dell'Amministrazione è quello di realizzare un intervento con caratteristiche tali da garantire il massimo grado di integrazione e compatibilità con il contesto stesso (cfr. prescrizioni specifiche/compensazioni contenute nella scheda ATs 04/05.12). Si evidenzia che l'apposizione del vincolo paesaggistico non impedisce la realizzazione di un'infrastruttura come il parcheggio, ma assoggetta il progetto al parere della Soprintendenza.

4. La localizzazione del parcheggio sul lato opposto necessiterebbe comunque della realizzazione di una intersezione a raso del tipo a rotatoria per permettere ai fruitori di immettersi agevolmente su Via Senese

(suolo) e 15.1 (effetti sul suolo) del rapporto ambientale - sintesi non tecnica- VAS del Regolamento Urbanistico.

11. La descrizione di area "incolta con scarse alberature diffuse" riportata come motivazione nella scheda di trasformazione: gli osservanti precisano che l'area, utilizzata fino al 2008 a fini agricoli e successivamente, per un periodo limitato, come deposito temporaneo di terre e rocce da scavo, è attualmente caratterizzata da una vegetazione spontanea essendosi ricreato l'habitat favorevole al ripopolamento di varie specie faunistiche (vedi divieto di caccia tuttora vigente nell'area).

12. Dalla tavola della Disciplina del suolo e degli insediamenti del RU risulta evidente la carenza di verde pubblico nella zona delle Due Strade. Sarebbe quindi auspicabile per l'area in oggetto una destinazione di "parco urbano agricolo sinergico" in linea con gli indirizzi europei e statunitensi di riqualificazione sostenibile di aree urbane e marginali assimilabili più all'area agricola che al classico verde urbano attrezzato.

indipendentemente da quale sia la destinazione finale; inoltre l'intersezione a rotatoria, oltre a costituire un efficace strumento di traffic calming in condizioni di flussi di traffico modesti (nelle ore notturne o di morbida) consente anche l'immissione su via Senese con un maggior livello di sicurezza per le provenienze da via Poccetti verso il centro città. Tale soluzione, abbinata alle altre intersezioni a rotatoria già presenti su Via Senese, potrebbe inoltre agevolare una maggior flessibilità nell'organizzazione del trasporto pubblico locale rendendo possibile una facile inversione del senso di marcia degli autobus extraurbani provenienti dal Galluzzo che potrebbero in tale parcheggio scambiare con gli autobus di linea che penetrano all'interno della città (scambio tra trasporto extraurbano ed urbano). Si evidenzia che lungo via Senese, nelle vicinanze dell'area destinata a parcheggio, sono presenti delle fermate dei bus che saranno spostate in prossimità dello stesso.

5./7. Alla luce di questa e di altre osservazioni la scheda norma viene modificata/integrata eliminando la prescrizione specifica "- demolizione e ricostruzione della porzione di muro in pietra e sua ricostruzione secondo i nuovi allineamenti stradali con i medesimi materiali con altezza inferiore a quella esistente per consentire l'opportuna visibilità dell'area per parcheggio" ed inserendo le seguenti PRESCRIZIONI SPECIFICHE:

- progettazione mirata a salvaguardare il più possibile l'asse rettilineo storico di via Senese nonché a migliorare la visione d'insieme del parcheggio e della viabilità ad esso circostante attraverso un'attenta scelta delle essenze vegetali da posizionare nei marciapiedi e delle finiture delle aiuole

- conservazione del muro esistente sul lato ovest fino al punto in cui la sua altezza è pari a circa due metri e sua demolizione unicamente nel tratto in cui è alto circa novanta centimetri per consentire la realizzazione di uno spazio per la fermata dei bus.

8. Il progetto B. 514/04 prevedeva la sistemazione dell'area per un deposito automezzi e camper, intervento che, come rilevato dalla Commissione Edilizia (parere 445 del 06.05.2004), contrastava con il PRG allora vigente in quanto comportava cambio di destinazione dell'area da agricola a parcheggio/rimessaggio. Non si ravvisano contrasti dell'attuale previsione con le norme del PRG vigente né con i vincoli paesaggistici sovraordinati, peraltro si evidenzia che le prescrizioni specifiche/mitigazioni contenute nella scheda-norma impongono il divieto di sosta di autobus e di autocaravan nonché il divieto di realizzazione di servizi complementari quali autocarrozzeria, autofficina, distribuzione carburanti, ecc.

9. Il PS non esclude nelle aree ad alta biodiversità la realizzazione di interventi di trasformazione urbanistica ed infrastrutturale, prevedendo la contestuale esecuzione di interventi di ambientazione, compensazione e risarcimento ambientale (cfr. artt. 27 e 28 NTA PS) che infatti sono prescritti dal RU (cfr. art. 37 NTA e scheda-norma). Al fine di dare maggiore concretezza alla minimizzazione dell'impatto sulle componenti ambientali connessi al livello di biodiversità della zona viene integrata

ulteriormente la scheda con la seguente ulteriore prescrizione:

- riqualificazione dell'area attraverso la sistemazione a verde del parcheggio mediante associazioni di superfici a prato, a cespugli ed alberi tali da migliorare l'associazione ecosistemica attualmente presente legata alla semplice presenza di seminativo incolto

10. La previsione non risulta in contrasto con quanto affermato nel rapporto ambientale VAS considerando anche le integrazioni alle prescrizioni di natura ambientale contenute al punto 9 della presente controdeduzione.

11. Compito della scheda è descrivere sinteticamente la situazione dell'area evidenziando il suo attuale di abbandono.

12. L'Amministrazione Comunale attraverso i suoi organi (Consiglio, Giunta e Quartieri) ha sancito più volte la volontà di realizzare nell'area un parcheggio pubblico, dotando il sistema insediativo esistente di una infrastruttura ritenuta necessaria. L'area individuata ha comunque dimensioni tali da consentire oltre agli spazi per la sosta la realizzazione di un'ampia superficie a verde e/o alberata. Alla luce di questa e di altre osservazioni la scheda norma viene modificata/integrata inserendo la seguente specifica/prescrizione:

- localizzazione degli stalli per la sosta prevalentemente nella parte dell'area più limitrofa a via Senese lasciando un più ampio spazio a verde alberato nella parte più alta.

Pertanto l'osservazione è da ritenersi parzialmente accoglibile.

Esito Sintetico

parzialmente accoglibile

proponente

petizione popolare

ITALIA NOSTRA FIRENZE ONLUS (Rombai LeonArdo presidente sezione Firenze)

ubicazione Via Senese

civico

tipologia

modifica aree di trasformazione

sintesi

L'osservazione chiede l'eliminazione della scheda ATs 04/05.12 contenente la previsione di parcheggio pubblico e di adeguamento viabilità per i seguenti motivi:

1. Consumo del suolo - contrasto con LR 1/2005 e DCR 58/2014: il consumo di suolo a fini infrastrutturali è consentito solo quando non esistono alternative di localizzazione, inoltre il parcheggio è esterno al perimetro del centro abitato (tav. 33 RU).
2. Standard di parcheggi non congruente col reale assetto dell'UTOE: nel PS è stato riportato un numero inferiore di parcheggi esistenti nell'UTOE 5: in particolare la zona delle Due Strade è già dotata di diverse aree a parcheggio (vie Ximenes, Accursio, del Gelsomino) peraltro sottoutilizzate a causa, probabilmente, di destinazioni improprie o private.
3. Impatto sul paesaggio in area soggetta a vincolo paesaggistico (DM 27.10.1951 e DM 05.11.1951).
4. Ubicazione - Direzione flusso viabilità: i veicoli potenziali fruitori del parcheggio sono quelli che al mattino percorrono via Senese da sud verso nord e, essendo il parcheggio dislocato sul lato opposto di marcia, devono utilizzare la rotatoria aggravando in tal modo il traffico già congestionato; i parcheggi esistenti si trovano invece lungo la direzione del flusso veicolare oltre che in prossimità delle fermate del bus.
5. L'adeguamento della viabilità comporta l'abbattimento dei muri storici di confine lungo via Senese e via Poccetti con irreversibile alterazione dello stato dei luoghi nonché la modifica degli allineamenti e della morfologia della sede stradale.
6. I parcheggi scambiatori devono essere individuati in aree più esterne (accanto al distributore Q8 o al distributore dismesso in prossimità del by-pass) senza arrivare ad impattare l'equilibrio dell'abitato delle Due Strade.
7. Contrasto con gli indirizzi dell'art. 38 del PIT con valenza paesaggistica (tutela e valorizzazione sia della rete infrastrutturale storica che dei beni paesaggistici).
8. Contrasto con le norme del PRG e dei vincoli paesaggistici sovraordinati (diniego del progetto B. 515/04 per parcheggio camper e deposito automezzi).
9. La realizzazione del parcheggio compromette l'elevata biodiversità ed il delicato equilibrio città/campagna (cfr. documento di valutazione integrata intermedia relativamente all'UTOE 5) e contrasta con quanto riportato nelle tavole 2 e 8 del PS in quanto trattasi di area caratterizzata da elevata biodiversità dell'avifauna e fauna protetta.
10. Contrasto con quanto dichiarato nei punti 14.1

controdeduzione

Premesso che l'individuazione del parcheggio pubblico è contenuta nel Piano Strutturale approvato con DCC 2011/C/00036 del 22.06.2011 ed è stata oggetto di variante al PRG vigente approvata con DCC 2013/C/00014 del 11.03.2013, alla quale si rimanda per eventuali approfondimenti; in relazione ai rilievi formulati nell'osservazione si evidenzia quanto segue: 1/6/10. La localizzazione del parcheggio pubblico deriva dalla necessità di reperire nuovi posti per la sosta a servizio del cimitero degli Allori e dei residenti nonché di creare un punto di scambio tra il trasporto privato e quello pubblico nell'unico punto di accesso alla città per chi proviene dalla zona del Chianti fiorentino, dall'uscita dell'autostrada A1 Firenze Impruneta e dalla superstrada Firenze-Siena, nel quale sono evidenti i problemi dovuti al congestionamento del traffico; l'intervento si configura pertanto come riqualificazione del sistema insediativo esistente. Il parcheggio può essere realizzato anche all'esterno del centro abitato, tuttavia la tavola n.33 della Disciplina del suolo e degli insediamenti viene adeguata alla variante al PRG già approvata (DCC 2013/C/00036) che comprende l'area nel centro abitato come definito dalla L 765/67.

2. Lo strumento che rappresenta puntualmente i parcheggi esistenti nella zona è il Regolamento Urbanistico (tavole Disciplina del suolo e degli insediamenti), mentre il Piano Strutturale (tavv. 9 e 10, art. 29.13 NTA) ha il compito di indicare il progetto strutturale per la dotazione di parcheggi per lo scambio modale e l'accessibilità al centro storico. I parcheggi esistenti non risultano per la loro collocazione funzionali all'obiettivo di favorire la sosta di scambio senza aggravare il traffico nell'abitato delle Due Strade.

3/7. Il contesto in cui si inserisce la previsione del parcheggio è particolarmente delicato, come confermato dal vincolo paesaggistico apposto dalla Soprintendenza sulla zona. Pertanto obiettivo dell'Amministrazione è quello di realizzare un intervento con caratteristiche tali da garantire il massimo grado di integrazione e compatibilità con il contesto stesso (cfr. prescrizioni specifiche/compensazioni contenute nella scheda ATs 04/05.12). Si evidenzia che l'apposizione del vincolo paesaggistico non impedisce la realizzazione di un'infrastruttura come il parcheggio, ma assoggetta il progetto al parere della Soprintendenza.

4. La localizzazione del parcheggio sul lato opposto necessiterebbe comunque della realizzazione di una intersezione a raso del tipo a rotatoria per permettere ai fruitori di immettersi agevolmente su Via Senese

(suolo) e 15.1 (effetti sul suolo) del rapporto ambientale - sintesi non tecnica- VAS del Regolamento Urbanistico.

11. La descrizione di area "incolta con scarse alberature diffuse" riportata come motivazione nella scheda di trasformazione: gli osservanti precisano che l'area, utilizzata fino al 2008 a fini agricoli e successivamente, per un periodo limitato, come deposito temporaneo di terre e rocce da scavo, è attualmente caratterizzata da una vegetazione spontanea essendosi ricreato l'habitat favorevole al ripopolamento di varie specie faunistiche (vedi divieto di caccia tuttora vigente nell'area).

12. Dalla tavola della Disciplina del suolo e degli insediamenti del RU risulta evidente la carenza di verde pubblico nella zona delle Due Strade. Sarebbe quindi auspicabile per l'area in oggetto una destinazione di "parco urbano agricolo sinergico" in linea con gli indirizzi europei e statunitensi di riqualificazione sostenibile di aree urbane e marginali assimilabili più all'area agricola che al classico verde urbano attrezzato.

indipendentemente da quale sia la destinazione finale; inoltre l'intersezione a rotatoria, oltre a costituire un efficace strumento di traffic calming in condizioni di flussi di traffico modesti (nelle ore notturne o di morbida) consente anche l'immissione su via Senese con un maggior livello di sicurezza per le provenienze da via Poccetti verso il centro città. Tale soluzione, abbinata alle altre intersezioni a rotatoria già presenti su Via Senese, potrebbe inoltre agevolare una maggior flessibilità nell'organizzazione del trasporto pubblico locale rendendo possibile una facile inversione del senso di marcia degli autobus extraurbani provenienti dal Galluzzo che potrebbero in tale parcheggio scambiare con gli autobus di linea che penetrano all'interno della città (scambio tra trasporto extraurbano ed urbano). Si evidenzia che lungo via Senese, nelle vicinanze dell'area destinata a parcheggio, sono presenti delle fermate dei bus che saranno spostate in prossimità dello stesso.

5./7. Alla luce di questa e di altre osservazioni la scheda norma viene modificata/integrata eliminando la prescrizione specifica "- demolizione e ricostruzione della porzione di muro in pietra e sua ricostruzione secondo i nuovi allineamenti stradali con i medesimi materiali con altezza inferiore a quella esistente per consentire l'opportuna visibilità dell'area per parcheggio" ed inserendo le seguenti prescrizioni specifiche:

- progettazione mirata a salvaguardare il più possibile l'asse rettilineo storico di via Senese nonché a migliorare la visione d'insieme del parcheggio e della viabilità ad esso circostante attraverso un'attenta scelta delle essenze vegetali da posizionare nei marciapiedi e delle finiture delle aiuole;

- conservazione del muro esistente sul lato ovest fino al punto in cui la sua altezza è pari a circa due metri e sua demolizione unicamente nel tratto in cui è alto circa novanta centimetri per consentire la realizzazione di uno spazio per la fermata dei bus.

8. Il progetto B. 514/04 prevedeva la sistemazione dell'area per un deposito automezzi e camper, intervento che, come rilevato dalla Commissione Edilizia (parere 445 del 06.05.2004), contrastava con il PRG allora vigente in quanto comportava cambio di destinazione dell'area da agricola a parcheggio/rimessaggio. Non si ravvisano contrasti dell'attuale previsione con le norme del PRG vigente né con i vincoli paesaggistici sovraordinati, peraltro si evidenzia che le prescrizioni specifiche/mitigazioni contenute nella scheda-norma impongono il divieto di sosta di autobus e di autocaravan nonché il divieto di realizzazione di servizi complementari quali autocarrozzeria, autofficina, distribuzione carburanti, ecc.

9. Il PS non esclude nelle aree ad alta biodiversità la realizzazione di interventi di trasformazione urbanistica ed infrastrutturale, prevedendo la contestuale esecuzione di interventi di ambientazione, compensazione e risarcimento ambientale (cfr. artt. 27 e 28 NTA PS) che infatti sono prescritti dal RU (cfr. art. 37 NTA e scheda-norma). Al fine di dare maggiore concretezza alla minimizzazione dell'impatto sulle componenti ambientali connessi al livello di biodiversità della zona viene integrata

ulteriormente la scheda con la seguente ulteriore prescrizione:

- riqualificazione dell'area attraverso la sistemazione a verde del parcheggio mediante associazioni di superfici a prato, a cespugli ed alberi tali da migliorare l'associazione ecosistemica attualmente presente legata alla semplice presenza di seminativo incolto.

10. La previsione non risulta in contrasto con quanto affermato nel rapporto ambientale VAS considerando anche le integrazioni alle prescrizioni di natura ambientale contenute al punto 9 della presente controdeduzione.

11. Compito della scheda è descrivere sinteticamente la situazione dell'area evidenziando il suo attuale di abbandono.

12. L'Amministrazione Comunale attraverso i suoi organi (Consiglio, Giunta e Quartieri) ha sancito più volte la volontà di realizzare nell'area un parcheggio pubblico, dotando il sistema insediativo esistente di una infrastruttura ritenuta necessaria. L'area individuata ha comunque dimensioni tali da consentire oltre agli spazi per la sosta la realizzazione di un'ampia superficie a verde e/o alberata. Alla luce di questa e di altre osservazioni la scheda norma viene modificata/integrata inserendo la seguente specifica/prescrizione:

- localizzazione degli stalli per la sosta prevalentemente nella parte dell'area più limitrofa a via Senese lasciando un più ampio spazio a verde alberato nella parte più alta.

Pertanto l'osservazione è da ritenersi parzialmente accoglibile.

Esito Sintetico

parzialmente accoglibile

proponente

petizione popolare AZIENDA SANITARIA FIRENZE - DIPARTIMENTO DELLA PREVENZIONE UFC IGIENE E SANITA' PUBBLICA
SETTING FIRENZE (Baroncini Oria per)

ubicazione

civico

tipologia**sintesi**

L'osservazione rileva come nel documento Rapporto ambientale l'individuazione, la descrizione e la valutazione degli impatti sulla salute umana siano solo parziali, evidenziando in particolare quanto segue:

1. non sono stati considerati i dati sanitari esistenti disponibili sullo stato di salute dei cittadini e la presenza dei determinanti negativi per la salute correlabili con l'assetto urbano contenute nei documenti "Profili di salute e dei servizi socio sanitari. Relazione sullo stato di salute di Firenze" curato dall'Osservatorio della Società della Salute di Firenze e "Valutazione di Impatto Sanitario relativamente alla localizzazione prevista per il termovalorizzatore nel piano provinciale dei rifiuti"- Provincia di Firenze 2005;
2. l'esame dell'impatto dell'inquinamento atmosferico e acustico è stato condotto solo nell'ottica del rispetto dei limiti;
3. non sono considerati altri impatti quali la sicurezza stradale e la promozione di stili di vita sani nonché quello più generale sulla vivibilità di tutti gli spazi urbani;
4. ogni valutazione di impatto sulla salute umana deve tener presente non solo la popolazione generale ma anche le fasce deboli e bisognose di maggior tutela (bambini, anziani, disabili);
5. buona parte degli impatti in ambito urbano è connesso alla ripartizione modale della mobilità: l'obiettivo strategico presente nel PS di ottimizzare un funzionamento interconnesso e complementare dei vari sistemi di trasporto non è coerente con l'obiettivo di ridurre gli impatti negativi sulla salute umana che richiede una drastica riduzione del trasporto su gomma e la trasformazione dell'utente debole della strada (pedone e ciclista) in utente privilegiato e protetto;
6. non sono considerati gli impatti relativi ai campi elettromagnetici, in particolare per quanto riguarda gli elettrodotti.

Più in dettaglio, per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, ricordando i suoi gravi impatti negativi sulla salute, rileva come la riduzione delle emissioni inquinanti sia affidata nel RU alla fluidificazione del traffico e alla ridistribuzione degli spostamenti conseguente alla realizzazione di nuove infrastrutture stradali (di circonvallazione e di penetrazione), non tenendo conto degli impatti connessi alla sicurezza stradale e alla vivibilità degli spazi urbani derivanti dalla creazione di strade di scorrimento che attraversano zone residenziali; rileva inoltre la mancanza di una valutazione sulla possibilità di peggioramento dell'esposizione agli inquinanti

controdeduzione

1. I dati sanitari sono stati considerati in termini di macro indicatori al fine di meglio valutare i fattori di pressione ambientale potenzialmente incidenti sugli stessi. Tale considerazione ha portato ai risultati contenuti nel rapporto ambientale in particolare nei capitoli dedicati all'inquinamento atmosferico e acustico che sono ritenuti i due fattori che maggiormente incidono sulla qualità della vita in ambito urbano rispetto agli attuali modelli di funzionamento della città, sia allo stato attuale che di previsione riferito al programma di trasformazioni contenuto nel RU. Considerato che il programma delle trasformazioni contenuto nel RU agisce all'interno della città consolidata si ritiene che la VIS effettuata sull'impianto del termovalorizzatore nel piano provinciale dei rifiuti della provincia di Firenze costituisca sufficiente valutazione degli impatti dello stesso sulle previsioni introdotte.
2. il rispetto dei limiti imposti dalla normativa vigente costituisce un obiettivo importante considerato che allo stato attuale purtroppo molto spesso le nostre città subiscono pressioni ambientali ben oltre i limiti stessi
- 3/5. si ritiene che il progetto del RU che, si ricorda ha durata quinquennale, abbia correttamente individuato nella mobilità su ferro e ciclabile gli strumenti principali per incentivare stili di vita che possano in maniera sempre più incisiva concorrere alla fruizione eco-compatibile della città.
4. le NTA trattano correttamente il tema della fruizione della città da parte delle fasce più deboli della popolazione. Si veda a tal proposito la Parte 2 delle NTA "Disciplina degli spazi e dei servizi pubblici e privati di uso pubblico".
6. non sono stati considerati gli impatti relativi ai campi elettromagnetici perché non vi è previsione di sviluppo della rete di alta e media tensione nel territorio del Comune di Firenze nel prossimo quinquennio. Nel caso sorgano necessità durante il periodo di vigenza del RU, si procederà con gli specifici procedimenti e le relative valutazioni ambientali connesse. Per quanto concerne la relazione fra gli elettrodotti esistenti individuati nella tavola 1 "vincoli" del PS e la eventuale interferenza con aree di trasformazione si assume come riferimento quanto esplicitato all'art. 10.10 delle NTA del PS.

Esito Sintetico

accoglibile

atmosferici e anche sulla possibilità di perseguire obiettivi di riduzione della popolazione soggetta a questo fattore di rischio. Gli effetti positivi attesi si configurano come minimali poiché non sono considerate misure che potrebbero aver effetti superiori (riduzione traffico su gomma), inoltre fra gli scenari trasportistici alla base degli effetti positivi attesi anche l'intermedio e il semifinale possono essere estremamente ottimistici visto lo stato attuale delle tramvia 2 e 3. Non sono inoltre presenti dati sanitari, necessari per le misure di monitoraggio.

Per quanto riguarda invece l'inquinamento acustico rileva che in questi ultimi anni sono aumentate le evidenze dell'impatto negativo del rumore sulla salute non solo in relazione a fastidio, riduzione dell'attenzione, disturbo del sonno, ma anche per malattie cardiocircolatorie. Il PCCA non risulta un buon punto di riferimento riguardo alla riduzione degli effetti negativi dell'inquinamento acustico sulla salute trattandosi di fatto di una fotografia dello stato esistente. Manca una valutazione sul possibile aumento dell'impatto acustico nelle aree limitrofe alle nuove aree pedonali. In merito alle emissioni connesse al traffico veicolare previsto valgono in parte le considerazioni fatte in merito all'inquinamento atmosferico, mentre riguardo alle misure di mitigazione non è preso in considerazione il tema dei requisiti acustici passivi degli edifici. Si ritiene inoltre necessario assumere tra gli indicatori per le misure di monitoraggio anche la quota di popolazione esposta ai vari livelli di rumore come emerge nelle mappature acustiche, tenendo conto della maggior vulnerabilità dei bambini.

proponente
CASA SPA (Talluri Luca Vicepresidente per)

petizione popolare

ubicazione Via di Rocca Tedalda

civico

tipologia

modifica aree di trasformazione

sintesi

1. L'osservante relativamente al [rapporto ambientale VAS](#) della scheda ATs 03.15 per il complesso edilizio ERP ubicato in Via Rocca Tedalda, in considerazione degli approfondimenti dello studio idrologico-idraulico sul torrente Mensola effettuati successivamente alla redazione del PS, chiede di recepire tale studio per il comparto in oggetto ed effettuare di conseguenza una rivalutazione della pericolosità idraulica derivante dal Torrente Mensola e della fattibilità e/o limitazioni di carattere idraulico.
2. Si chiede inoltre di chiarire se il parametro di verde (2500 mq) indicato nella scheda norma, sia da riferirsi al comparto o ai singoli lotti contigui.

controdeduzione

1. Avendo verificato la correttezza degli studi dettaglio forniti che mettono in evidenza una situazione localizzata tale da poter prevedere la revisione della classificazione di fattibilità, si ritiene che l'osservazione possa essere accolta modificando il quadro conoscitivo, la definizione della pericolosità idraulica di cui al PS e la conseguente definizione della fattibilità di cui al RU. Tali modifiche costituiranno la controdeduzione all'osservazione al PS e al RU n.360.
2. Il parametro dei 2500 mq contenuto nel paragrafo "dotazioni e prescrizioni ecologiche e ambientali" è da intendersi riferito al comparto. La trasformazione quindi dovrebbe prevedere un'unica area destinata a verde di mq 2500. Considerate le oggettive difficoltà che potrebbero presentarsi in fase attuativa, vista anche la prescrizione di mantenimento delle alberature di alto fusto esistenti (vedi oss.360), si ritiene di poter consentire di realizzare più aree destinate a verde nel comparto purchè collegate fra loro anche attraverso una continuità aerea delle masse arboree. Pertanto il paragrafo PRESCRIZIONI SPECIFICHE/COMPENSAZIONI viene conseguentemente integrato nel seguente modo:
 - realizzazione di area destinata a verde di almeno 2500 mq anche in porzioni non contigue purchè collegate fra loro attraverso una continuità aerea delle masse arboree.

Esito Sintetico

accoglibile

proponente

petizione popolare

BEVACQUA CATERINA E ALTRI 17 (Tagliaferri Riccardo in rappresentanza)

ubicazione

civico

tipologia

modifica aree di trasformazione

sintesi

L'osservazione riguarda, anche sotto il profilo della [valutazione ambientale strategica](#), la previsione contenuta nella scheda ATs 01/11.13 Viabilità Sottovia del Sodo, argomentando rispetto:

- all'inadeguatezza nella comparazione tra interessi pubblici e privati in quanto la nuova viabilità non si limita a pregiudicare il diritto di proprietà, ma priva i proprietari anche del diritto all'abitazione chiede:

1. la modifica del tracciato viario anche tenendo conto di soluzioni progettuali alternative proposte dagli osservanti, fra cui la riorganizzazione della viabilità esistente

2. un'adeguata istruttoria sotto i profili ambientali, paesistici, idrogeologici e sismici, con particolare riferimento anche a studi geotecnici sull'esatta natura del terreno interessato dal progetto (stratificazione terreni e condizioni idrogeologiche in relazione ai rischi connessi alla falda, fenomeni di subsidenza, cedimenti fondazionali, allagamenti).

controdeduzione

Il Regolamento Urbanistico ha il compito di individuare il programma delle opere pubbliche da realizzarsi nel quinquennio successivo alla sua approvazione, nel caso della scheda ATs 01/11.13 Viabilità Sottovia del Sodo, come in numerosi altri casi, è stato scelto di individuare un corridoio infrastrutturale molto ampio non avendo ancora definito ingombro e profilo dell'infrastruttura. Come si evince dalla cartografia in scala 1:2000 il corridoio è largo circa 30 metri mentre l'infrastruttura occuperà una fascia molto meno ampia in parte anche interrata.

1. In fase di progetto definitivo della nuova viabilità, si procederà alle opportune valutazioni affinché la soluzione scelta sia la meno impattante e più idonea. Si ricorda inoltre che la previsione di questo tratto di viabilità risulta strategica per il completamento dell'anello di circonvallazione nord della città e per l'accesso al Polo Ospedaliero di interesse regionale.

2. Rispetto alla compatibilità della previsione con il contesto di valore paesaggistico si ricorda che il Regolamento Urbanistico così come il Piano Strutturale sono stati sottoposti al processo di Valutazione Ambientale Strategica ai sensi della LR 10/2010, inoltre il progetto, ricadendo in area con vincolo paesaggistico, sarà, come previsto dalla legge, soggetto al parere della competente Soprintendenza.

Considerato che l'intervento ricade in classe di pericolosità geomorfologica 2, vista la specificità dell'intervento relativo ad un manufatto sotterraneo, la fattibilità risultante dall'applicazione della matrice di cui all'art. 81 è di classe 3 condizionata e pertanto soggetta alla disciplina dell'art.82 delle NTA. La norma prevede studi di dettaglio specifici per la valutazione degli impatti sia sulla falda acquifera sotterranea sia sull'influenza geotecnica degli scavi al fine di prevedere adeguati sistemi di mitigazione e messa in sicurezza. La valutazione ambientale strategica (VAS) considera tali problematiche in termini generali in quanto il dettaglio della fattibilità deriverà evidentemente da questi studi specifici. Per quanto riguarda la fattibilità sismica valgono le medesime considerazioni formulate per la fattibilità geologica in quanto l'intervento risulta in fattibilità 3 condizionata. Inoltre per quanto riguarda gli aspetti ambientali di dettaglio questi saranno valutati in sede di studio di fattibilità ambientale richiesto dalla normativa per le opere pubbliche.