

**SISTEMA INTEGRATO CICLOPISTA DELL'ARNO – CICLOPIANA**

**Stralcio funzionale - Comune di Scandicci  
Da Via della Nave di Badia a Via delle Nazioni Unite**

**PROGETTO DEFINITIVO**

**SF-A \_A01 RP** Relazione paesaggistica

**Novembre 2016**

**COMMITTENTE**

Comune di Scandicci  
Settore OO:PP e Ambiente  
RUP Ing. Paolo Calastrini  
Via B. Fortini,37 50125 Firenze tel.055.7591419

**PROGETTISTA**

Arch. Gianvito Alba  
Viale F. Talenti 85, 50142 Firenze (FI)  
Tel. 055.5120409 - [gianvito@fabarchitetti.com](mailto:gianvito@fabarchitetti.com) - [www.fabarchitetti.com](http://www.fabarchitetti.com)  
C.F. LBAGVT82M03D612H - PIVA 06050015483

## 1. PREMESSA

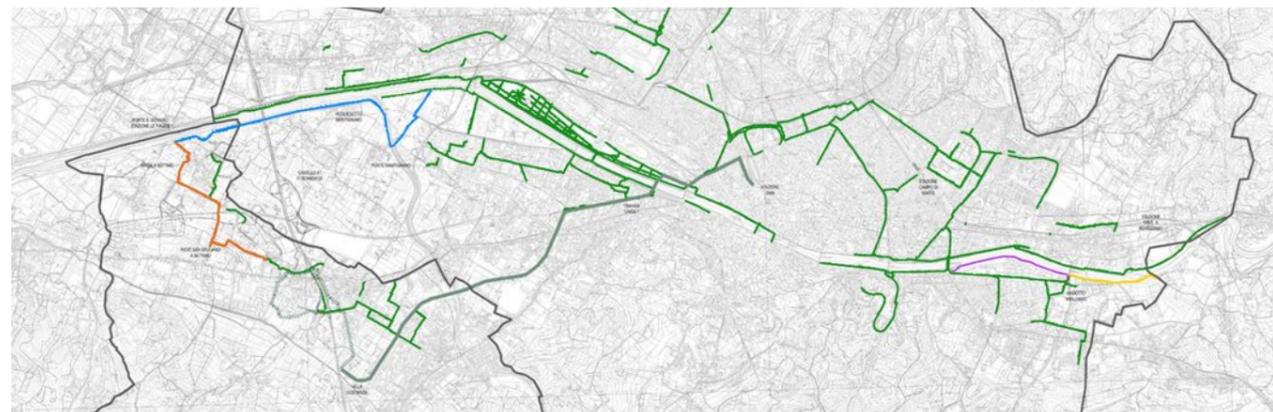
La presente relazione ha lo scopo di acquisire il nulla osta per l'intervento in area sottoposta a vincolo ex L. 1089/1939 e D.Lgs. 42/2004 all'interno del Comune di Scandicci per la realizzazione di una percorso ciclopedonale che colleghi l'area di Badia a Settimo con l'area produttiva del comune in prossimità dello svincolo autostradale Firenze Scandicci e con il centro del paese.

Il percorso in progetto si inquadra all'interno di un progetto più ampio, ed è tra quelli selezionati dalla Regione Toscana per la realizzazione del sistema integrato Ciclopista dell'Arno – Sentiero della Bonifica previsto dal PRIM (Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità) in coerenza con la L.R. 27/2012. 2012 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica". Il sistema integrato Ciclopista dell'Arno – Sentiero della Bonifica viene individuato come intervento prioritario per la realizzazione della rete di mobilità ciclistica di interesse regionale e nazionale.

L'obiettivo del progetto è quello di ricucire vari tronchi di percorsi ciclabili e ciclo-pedonali presenti sul territorio e dare così continuità, almeno in riva sinistra idrografica dell'Arno, tra il Girone (Comune di Firenze), il nuovo capolinea della Tranvia previsto in Via Torre Rossa (Comune di Scandicci) e più in generale, con il centro abitato e il nuovo centro civico.

Per semplicità amministrativa e di gestione il progetto è stato suddiviso in cinque stralci funzionali:

- **SF-A Progetto Definitivo** Da Via della Nave di Badia a Via delle Nazioni Unite - Comune di Scandicci;
- **SF-B1 Progetto Definitivo** Da Via della Nave di Badia alla Pista ciclabile dell'Argingrosso - Comune di Scandicci;
- **SF-B2 Progetto Definitivo** Da Via del Ponticino alla Pista Ciclabile dell'Argingrosso Il lotto - Comune di Firenze;
- **SF-C Progetto Definitivo** Parco dell'Albereta - Comune di Firenze;
- **SF-D Studio di Fattibilità** Dal Viadotto di Varlungo al confine comunale con Bagno a Ripoli.



### LEGENDA CARTOGRAFIA

confine comunale

### TRACCIATI CICLABILI

- Stralcio Funzionale A - Comune Scandicci
- Stralcio Funzionale B - Comune Scandicci e Comune Firenze
- Stralcio Funzionale C - Comune Firenze

- Stralcio Funzionale D - Comune Firenze
- tracciati esistenti
- tracciati di prossima realizzazione o di ricucitura

### SISTEMI DI MOBILITA'

- linea tranviaria 1 Firenze - Scandicci

## 2. DESCRIZIONE GENERALE DEL PERCORSO

L'area oggetto di intervento è molto estesa e presenta caratteri diversi nelle sue varie parti. Il progetto attraversa un'area industriale, zone residenziali, zone di edificato storico e aree a verde, toccando anche edifici pubblici e di valore artistico. Il percorso parte infatti dall'area di Badia a Settimo, dove sono in corso lavori di riqualificazione di Piazza Vittorio Veneto e percorrendo la Via di San Lorenzo a Settimo, costeggia la sua storica Badia, le cui prime testimonianze risalgono al X sec.

Dopo aver attraversato un'area residenziale e sotto-ataversato la SGC FI-PI-LI, il progetto tange la Pieve di San Giuliano a Settimo, per poi proseguire su Via di Porto verso la zona produttiva e da lì ricollegarsi alla ciclabilità esistente in direzione del centro civico.

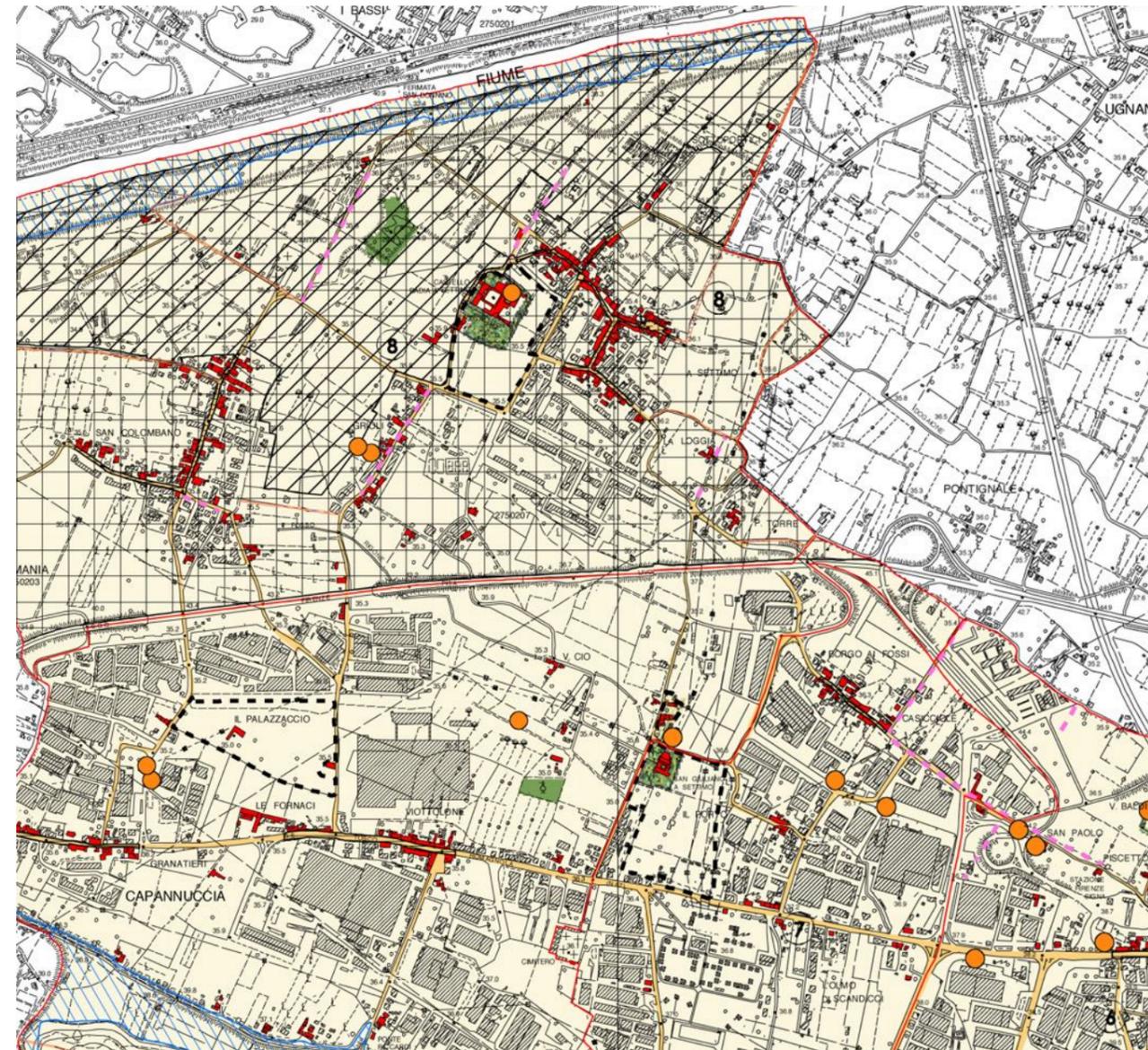
La realizzazione di questo percorso ciclopedonale sarà un'occasione per favorire il turismo alla scoperta delle emergenze architettoniche presenti lungo il percorso.



- Stralcio funzionale A
- Stralcio funzionale B

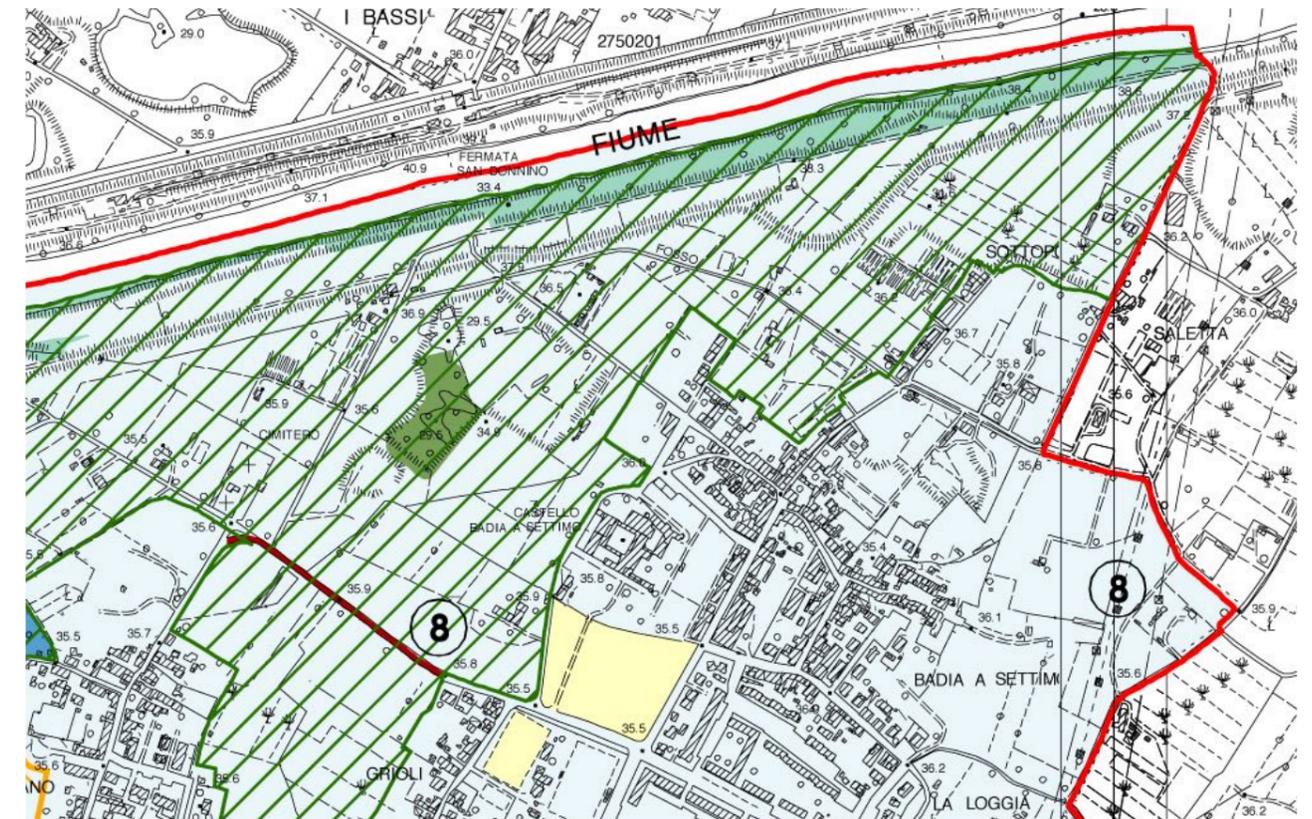
### 3. ANALISI DEI VINCOLI PRESENTI

Il percorso è soggetto all'approvazione tramite nulla-osta della competente Soprintendenza nelle aree prospicienti la Pieve di San Giuliano a Settimo e quella della Badia di Settimo, così come meglio esplicitato nella Tavola degli Invarianti Strutturali del RUC ai sensi degli Artt. 59, 69 e 74 del RUC, che tutelano rispettivamente gli "edifici presenti al 1940", "Parchi storici e giardini formali" e "Aree di protezione paesistica e/o storico-ambientale".



- |   |  |   |
|---|--|---|
| art. 58 - Siti archeologici                         | art. 66 - Ambienti perfluviali   | art. 71 - Aree con sistemazioni agrarie storiche  |
| art. 59 - Patrimonio edilizio presente al 1940      | art. 67 - Aree sensibili già vulnerate da fenomeni di esondazione e soggette a rischio idraulico | Aree di tutela integrale del paesaggio agrario tradizionale   |
| art. 60 - Tracciati viari fondativi                 | art. 68 - Pertinenze paesistiche   | Sistemazioni agrarie storiche   |
| art. 61 - Strade vicinali                           | art. 69 - Parchi storici e giardini formali  | art. 72 - Formazioni arboree decorative   |
| art. 62 - Tracce del sistema delle centurazioni     | art. 70 - Boschi densi   | art. 73 - Ambienti di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e aree naturali protette di interesse locale |
| art. 63 - Elementi ordinatori dello spazio pubblico |  | art. 74 - Aree di protezioni paesistica e/o storico ambientale  |

Nell'area situata a ridosso dell'alveo fluviale dell'Arno, invece, esiste un vincolo precostituito di tutela "per l'istituzione di parchi, riserve e aree naturali protette" (Art. 73 RUC) e normato contestualmente, dal punto di vista paesaggistico, dall'Art. 82 "Parco fluviale dell'Arno".



- |   |   |
|---|---|
| art.78 - Aree fragili da sottoporre a programma di paesaggio        | art.83 - Itinerari di interesse storico-culturale   |
| art.79 - Aree di pregio paesistico                                  | art.84 - Aree di recupero e/o restauro ambientale   |
| art. 80 - Aree boscate  | art.85 - Aree agricole degradate  |
| boschi densi  | art.86 - Ridefinizione architettonica dell'edificato nelle aree centrali in rapporto allo spazio pubblico |
| boschi radi e cespugliati   | art. 87 - Riconversione funzionale e ridefinizione morfologica di tessuti produttivi promiscui            |
| art.178 - Aree soggette a salvaguardia per stabilimenti a rischio c | art.177 - Aree interessate dalle previsioni del "Piano Comunale di  |
| limite indicativo della fascia di elevata letalità                  | Aree di ammassamento  |
| limite indicativo della fascia di inizio letalità                   | Aree per l'atterraggio degli elicotteri   |
| Perimetro delle U.T.O.E.  | limite indicativo della fascia di elevata letalità  |
| Territorio comunale   | limite indicativo della fascia di inizio letalità   |

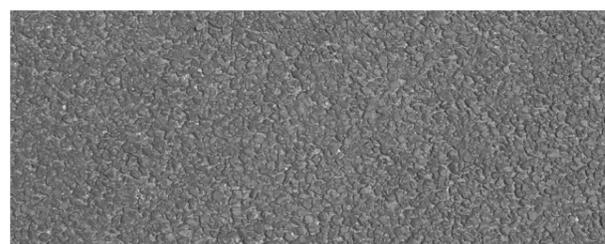
#### 4. DESCRIZIONE DEL PERCORSO

Il percorso, di complessivi 3 km, si suddivide in varie tipologie, che vanno dalla pista ciclabile su sede dedicata, ad alcune porzioni in zona a traffico promiscuo sia per veicoli a motore che per velocipedi. Le caratteristiche tecnologiche saranno omogenee su tutto il percorso.

L'intero percorso sarà caratterizzato dalla segnalazione a terra delle aree destinate alla circolazione dei pedoni e dei ciclisti, tramite una colorazione distinta da quella della carreggiata stradale. La colorazione dello strato bituminoso sarà effettuata direttamente in pasta per garantire una migliore durabilità. Non sarà invece applicata sui cordoni di delimitazione dei marciapiedi ciclopedonali, che rimarranno di colore grigio naturale per meglio confrontarsi con i cordoni dei marciapiedi esistenti.

La colorazione dello strato bituminoso di usura sarà di colore terra naturale con tonalità calda. Sarà inoltre apposta lungo il percorso la necessaria segnaletica orizzontale e verticale, così come prescritto dal Codice della Strada. Di seguito si allegano due campioni delle colorazioni descritte in precedenza.

Non saranno inoltre abbattute né alberature né recinzioni di nessun tipo, ma il percorso si manterrà all'interno della sede stradale. Solo nel tratto in cui il percorso costeggia la Pieve sarà necessario un piccolo esproprio della proprietà della Pieve, avendo cura di salvaguardare la siepe e la vegetazione esistente. In riferimento all'esproprio necessario per la realizzazione del parcheggio vi è già un accordo preliminare fra il comune di Scandicci e la Curia, che ha richiesto la creazione di stalli ordinati di sosta a beneficio dei fedeli.



##### 4.1. VIA DELLA NAVE DI BADIA

Quest'area è sottoposta a vincolo di tutela paesaggistica ai sensi degli articoli 73 e 82 del RUC. +

###### 4.1.1 STATO DEI LUOGHI

Via della Nave di Badia Strada a doppio senso di circolazione di ridottissima sezione (circa 4 m). La carreggiata è priva sia di banchina stradale che di marciapiede. Proseguendo nel senso di marcia verso l'Arno si incontra a destra un piccolo cimitero. La strada termina con una rampa artificiale che conduce in sommità arginale e che interseca quindi il percorso pedonale posto sulla sua sommità.

###### 4.1.2 STATO DI PROGETTO

Il percorso ciclabile lungo Via della Nave di Badia sarà in promiscuo con i veicoli a motore in entrambi i sensi di marcia. **Non sono previsti lavori edili.** La presenza dei velocipedi sarà segnalata tramite segnaletica verticale ed orizzontale.

#### FOTO-INSERIMENTO DI PROGETTO

##### VIA SAN LORENZO A SETTIMO - BADIA



## 4.2. VIA DI SAN LORENZO A SETTIMO E LA BADIA

Quest'area è sottoposta a vincolo di tutela, in quanto strada adiacente alla Badia di Settimo. Sono perciò da verificare gli articoli 59, 69 e 74 del RUC, qui di seguito riportati nelle parti salienti:

Ai sensi dell' **Art. 59 "Edifici presenti al 1940"** costituiscono elementi di invarianza:

- le forme generali e storicizzate del rapporto edificio/suolo, definite dalle caratteristiche planaltimetriche del terreno e dalle relative opere di sistemazione (opere relative alle sezioni del terreno, strutture di contenimento, pavimentazioni, etc.);
- le forme generali e storicizzate del rapporto edificio/strada, definite dai principali allineamenti planimetrici e dalle opere di connessione (portici, recinzioni, distacchi dal filo stradale, etc.);
- le forme generali e storicizzate del rapporto edificio/tessuto insediativo, definite dagli allineamenti planaltimetrici e dagli assetti morfotopologici (marcapiani, ritmo delle aperture, ritmo e misura degli aggetti, gronde, colmi, etc.).

Ai sensi dell' **Art. 69 "Parchi storici e giardini formali"** costituiscono elementi di invarianza:

- le recinzioni e gli accessi aventi rilevanza di memoria storica;
- gli assi visuali aventi origine nelle sistemazioni dei giardini;
- le sistemazioni planaltimetriche e le relative opere;
- gli impianti arborei coerenti con il disegno originario;
- i percorsi e le sistemazioni al suolo.

Ai sensi dell' **Art. 74 "Aree di protezione paesistica e/o storico-ambientale"** nel rispetto degli elementi di invarianza all'interno di tali aree sono ammessi gli interventi connessi con le seguenti attività:

- ospitalità alberghiera ed extralberghiera;
- motorietà e tempo libero, in connessione con le risorse ambientali, storiche, insediative, culturali ed agroalimentari esistenti;
- parchi e giardini;
- **pubbliche o di interesse pubblico.**

E' altresì consentita la realizzazione di parcheggi a servizio delle attività ammesse, senza modifica delle strutture paesaggistiche esistenti.

### 4.2.1 STATO DEI LUOGHI

Via S. Lorenzo a Settimo Senso unico di marcia verso la Badia a Settimo, di larghezza pari a 5,30 ml. La strada ha un'ampia sezione nel tratto iniziale e finale ma presenta un restringimento nel tratto centrale in prossimità di un nucleo di abitazioni. La banchina sul lato sinistro della strada è larga e attualmente utilizzata come marciapiede, ma in presenza della strettoia tuttavia si restringe fino a scomparire.

### 4.2.2 STATO DI PROGETTO

Lungo Via di San Lorenzo a Settimo, il percorso ciclopedonale proseguirà esternamente alla carreggiata, pur rimandando sempre in sede stradale. Per questo non andrà a interferire in alcun modo né con le cancellate, né con le aree verdi private e le pavimentazioni storiche del sagrato della Badia. Sarà situato stesso piano della sede stradale ed sarà evidenziato dalla colorazione differente dello strato di finitura bituminoso, che caratterizza buona parte dell'intervento in oggetto. A causa della ridotta sezione stradale, per garantire la sicurezza dei ciclisti e degli automobilisti, in corrispondenza della strettoia sarà previsto l'obbligo di bici a mano. Non sono previste alterazioni di nessun tipo della geometria della strada, come meglio esemplificato dal confronto allegato.

## FOTO-INSERIMENTO DI DETTAGLIO DEL PROGETTO

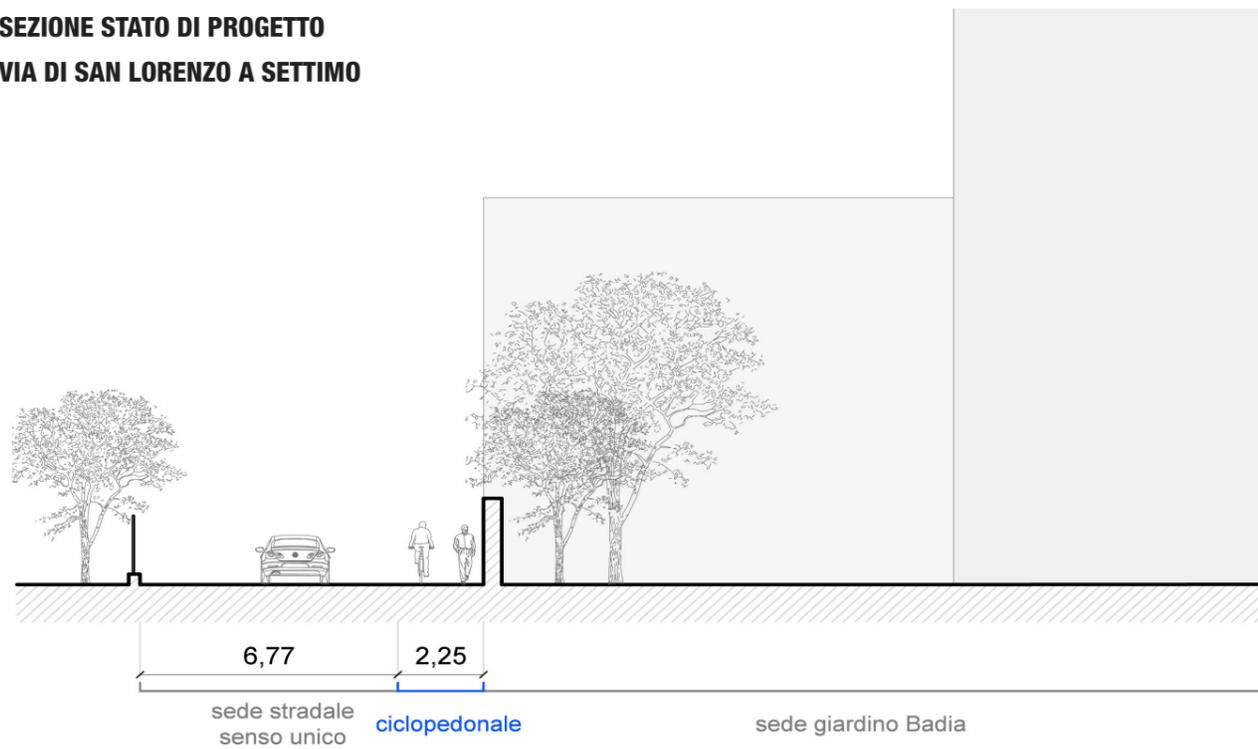
### AREA ADIACENTE ALLA BADIA DI SETTIMO



**SEZIONE STATO DI RILIEVO**  
**VIA DI SAN LORENZO A SETTIMO**



**SEZIONE STATO DI PROGETTO**  
**VIA DI SAN LORENZO A SETTIMO**



**CONFRONTO STATO DI FATTO E STATO DI PROGETTO**  
**BADIA A SETTIMO**



## 4.2. VIA DELLA PIEVE E AREA DELLA PIEVE DI SAN GIULIANO A SETTIMO

Anche quest'area è sottoposta a vincolo di tutela, in quanto area in adiacenza all'edificio della Pieve di San Giuliano a Settimo. Come nel caso precedente, l'area è sottoposta a tutela ai sensi degli articoli 59, 69 e 74 del RUC.

### 4.2.1 STATO DEI LUOGHI

Nel tratto di Via della Pieve fino al plesso scolastico A. Pettini la carreggiata è a doppio senso di marcia, con una strettoia di 50 metri a circa metà della lunghezza, con larghezza minima di 3,90 m; il marciapiede che perimetra l'isolato della Pieve è ad oggi di dimensioni molto ridotte e in pessimo stato di manutenzione. L'aspetto nel suo complesso è di uno spazio poco qualificante per un'edificio storico di rilievo. Doveroso da mettere in luce è anche la presenza contemporanea di una piccola siepe e di un filare di cipressi a recinzione del sagrato della chiesa.

### 4.2.2 STATO DI PROGETTO

Proveniendo dalla Badia su percorso ciclopedonale e oltrepassata la strettoia in cui sarà inserito l'obbligo di bici a mano, il tracciato riprenderà sul nuovo marciapiede di larghezza 2,25 m realizzato sul lato destro della carreggiata. La carreggiata sarà di 4,00 m e sarà quindi istituito il senso unico in direzione del centro città. Con questa operazione si potrà creare una fascia di parcheggi pubblici a raso sul lato sinistro della strada.

Dopo un breve tratto (circa 30 m), di tipologia analoga alla precedente, si attraversa l'incrocio con Viuzzo di Porto. Il percorso a questo punto si muoverà sul marciapiede esistente (larghezza media 2,00 m) fino al Plesso Scolastico Aldo Pettini, dove la pista si interrompe. La viabilità ciclabile viene così a servire un edificio pubblico, con una notevole riduzione del traffico veicolare nell'area, in particolar modo negli orari di ingresso e uscita da scuola. Si prevedono rastrelliere per le biciclette in prossimità della scuola.

Anche su Via di Porto si prevede l'istituzione del senso unico in direzione est. Questa soluzione permette l'allargamento del marciapiede esistente per fare spazio al nuovo percorso ciclopedonale sul lato destro della strada. Verrà quindi operata una demolizione parziale del marciapiede esistente e un allargamento dello stesso lasciando inalterate le reti di recinzione esistenti, la siepe e le alberature di competenza della Pieve. A fronte del beneficio di un maggior numero di posti auto, si è scelto di localizzare l'intervento all'area esterna, mantenendo la siepe esistente.

In corrispondenza della proprietà della Pieve di San Giuliano a Settimo, il percorso devia verso l'interno effettuando una piccola chicane. Ciò permette di ricavare sulla carreggiata stradale 12 posti auto a servizio della Pieve, di cui 2 per portatori di handicap.

Come si può vedere negli elaborati grafici a pagina seguente, l'intervento non modifica il rapporto tra la Pieve e lo spazio circostante. Ne migliora anzi in maniera significativa il decoro e la fruibilità sia per i cittadini che per i fedeli, creando spazi regolamentati per la sosta di auto e biciclette. Da non tralasciare infine che, con l'istituzione del senso unico di marcia veicolare, sarà regimata la circolazione veicolare nell'area.

## FOTO-INSERIMENTO DI DETTAGLIO DEL PROGETTO

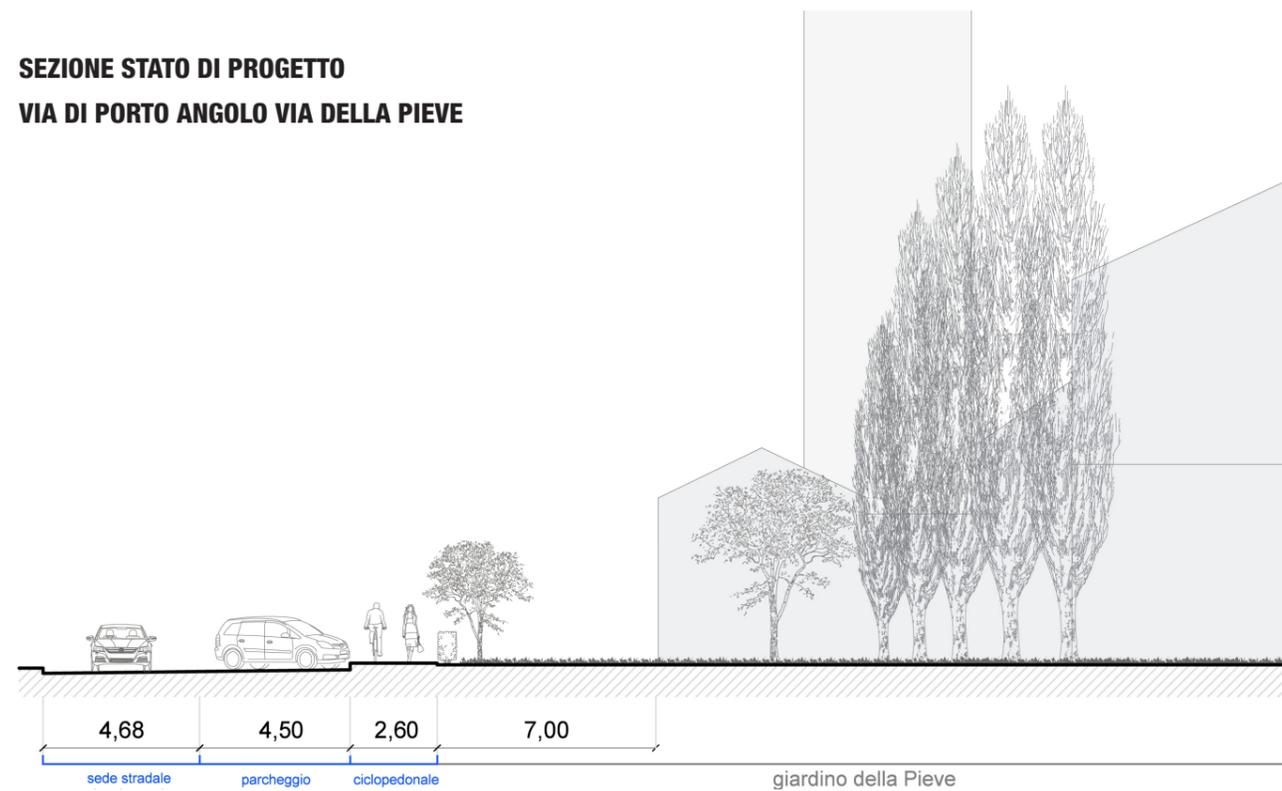
### AREA ADIACENTE ALLA PIEVE DI SAN GIULIANO A SETTIMO



**SEZIONE STATO DI RILIEVO**  
**VIA DI PORTO ANGOLO VIA DELLA PIEVE**



**SEZIONE STATO DI PROGETTO**  
**VIA DI PORTO ANGOLO VIA DELLA PIEVE**



**CONFRONTO STATO DI FATTO E STATO DI PROGETTO**  
**PIEVE DI SAN GIULIANO A SETTIMO**

