



COMUNE DI
FIRENZE

Q4

ISOLOTTO | LEGNOLA

L'ESTENSORE
Migliorini Silvia

IL PRESIDENTE
D'Eugenio Giuseppe



DELIBERAZIONE

X Ai sensi dell'art. 27 del Regolamento del Consiglio di Quartiere

UFFICI DI DESTINAZIONE

- X SINDACO E PRESIDENTE CONSIGLIO**
 DIRIGENTE – Servizio Sport
 ASSESSORE ALLO SPORT
 ◇ ASSESSORE ALLA SICUREZZA SOCIALE
 ◇ ASSESSORE UNIVERSITA' E RICERCA
 ◇ ASSESSORE ALLA CULTURA
 ◇ ASSESSORE ALLA PUBB.ISTRUZIONE
 ◇ ASSESSORE AL BILANCIO
 ◇ ASSESSORE ALLA CASA

Adunanza del 10/03/2011

PRESIEDE L'ADUNANZA

Il Presidente – D'Eugenio Giuseppe

HA FUNZIONE DI SEGRETARIO

**Su delega della Dirigente – Dott.ssa Bini Anna
 Dott.ssa Valeria Gandolfo**

FUNGONO DA SCRUTATORI

I CONSIGLIERI:

- 1) **Mugelli**
- 2) **Bencivenni**
- 3) **Di Feo**

CONSIGLIERI

PRESENTI

ASSENTI

BAGNAI DANIELE	X	<input type="checkbox"/>
BASETTI COSIMO	X	<input type="checkbox"/>
BASSI DANIELA	<input type="checkbox"/>	X
BENCIVENNI MARIO	X	<input type="checkbox"/>
CALISTRI LEONARDO	X	<input type="checkbox"/>
D'EUGENIO GIUSEPPE	X	<input type="checkbox"/>
DI FEO VINCENZO	X	<input type="checkbox"/>
FANELLI MATTEO	<input type="checkbox"/>	X
GALASSO LUCA	X	<input type="checkbox"/>
LUPETTI IRINA	<input type="checkbox"/>	X
MARANI LIA	X	<input type="checkbox"/>
MUGELLI ALESSANDRO	X	<input type="checkbox"/>
NENCIONI ENRICO	X	<input type="checkbox"/>
OSSADI GIACOMO	X	<input type="checkbox"/>
PAMPALONI RENZO	X	<input type="checkbox"/>
PICONE FILIPPO	X	<input type="checkbox"/>
PIERACCIONI ROBERTA	<input type="checkbox"/>	X
PIERI PIERO	<input type="checkbox"/>	X
PUGI CORINNA	<input type="checkbox"/>	X
SECCHI MARTINA	X	<input type="checkbox"/>
TANGANELLI ALESSANDRO	<input type="checkbox"/>	X
TRABALLESI FRANCO	X	<input type="checkbox"/>
VILLANI DONATELLA	X	<input type="checkbox"/>

DELIBERAZIONE N° 4 0005/2011

OGGETTO: Osservazioni alla deliberazione n.2010/C/00057 "Adozione del Piano Strutturale"

IL CONSIGLIO

Premesso che in data 13/12/2010 il Consiglio comunale ha approvato la deliberazione n.2010/C/00057 "Adozione del Piano Strutturale";

Premesso altresì che a decorrere dal 12/01 u.s. il Piano Strutturale corredato dai suoi elaborati costitutivi e dal Rapporto Ambientale VAS, è depositato in libera visione per 60 giorni e che entro il termine del 12/03 è possibile a soggetti privati e pubblici presentare eventuali osservazioni ai sensi della L.R.1/2005;

Vista la documentazione trasmessa con nota del 17/01 u.s dal responsabile del procedimento Dott D.Palladino;

Richiamato quanto discusso e valutato nella seduta di Commissione congiunta Territorio-Ambiente del 02/03 u.s.;

Richiamato altresì quanto concordato nella Conferenza dei Capigruppo del 02/03 u.s. per cui le singole osservazioni proposte dai Gruppi di Maggioranza e di Minoranza saranno poste al voto del Consiglio singolarmente e saranno trasmesse agli organi di competenza le sole osservazioni che saranno approvate all'unanimità dei votanti;

DELIBERA

1) di porre a votazione le singole osservazioni presentate dai Gruppi di Maggioranza e di Minoranze. Eseguita la votazione si hanno i seguenti risultati.

Osservazione n. 1 su **Linea 5**

Presenti	16
Votanti	16
Astenuti	//
Favorevoli	16
Contrari	//

Il Consiglio approva all'unanimità dei votanti

Osservazione n.2 - "**Nodo di Ponte a Greve - collegamento viario tra la fermata della tranvia di San Lorenzo a Greve e il viadotto dell'Indiano**"

Presenti	16
Votanti	16
Astenuti	//
Favorevoli	16
Contrari	//

Il Consiglio approva all'unanimità

Osservazione n.3- **Ridefinizione dell'UTOE in corrispondenza di Piazza Pier Vettori e riqualificazione di nodi e strade**

Presenti 16
Votanti 16
Astenuti //
Favorevoli 16
Contrari //

Il Consiglio approva all'unanimità

Osservazione n.4 **Ridefinizione dell'UTOE 8**

Presenti 16
Votanti 16
Astenuti //
Favorevoli 16
Contrari //

Il Consiglio approva all'unanimità

Osservazione n.5 **Stabilimento di rottamazione del Ferrale"**

Presenti 16
Votanti 16
Astenuti //
Favorevoli 16
Contrari //

Il Consiglio approva all'unanimità

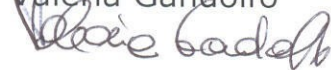
2) di approvare il documento che si allega parte integrante e sostanziale del presente atto nel quale sono raccolte le osservazioni che hanno ottenuto il consenso unanime del Consiglio

Il Presidente pone a votazione il presente provvedimento con l'allegato documento di osservazioni
Eseguita la votazione, si hanno i seguenti risultati

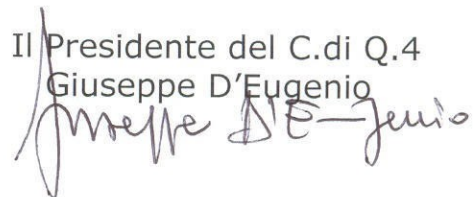
Presenti 16
Votanti 16
Astenuti //
Favorevoli 16
Contrari //

Il Consiglio approva all'unanimità

Il Segretario
Valeria Gandolfo



Il Presidente del C.di Q.4
Giuseppe D'Eugenio



ALLEGATO PARTE INTEGRANTE E SOSTANZIALE ALLA DELIBERA

40005 del 10/3/2011

OSSERVAZIONE n.1

Oggetto osservazione - Linea 5

Preso visione del Piano Strutturale del Comune di Firenze, adottato con deliberazione del Consiglio comunale n. 2010/C/00057 del 13 dicembre 2010 ai sensi della L.R. 1/2005 si osserva che a pag. 51 della relazione (capitolo 3.4 Integrare e rafforzare il trasporto pubblico - paragrafo 3.4.2 La tramvia) e a pag.66 delle Norme (art.29 – Mobilità – comma 29.5 Rete tranviaria) a proposito della Linea tranviaria 5 è riportato che:

Linea 5: rappresenta un collegamento trasversale fra le zone di Careggi, Novoli e le Cascine con possibile proseguimento fino a interconnettersi con la Linea 1 nella zona di via Foggini con l'eventuale prosecuzione di quest'ultima fino a Torregalli; è la risposta alla espansione residenziale ad ovest e alla parallela concentrazione di addetti nella zona di Novoli – Castello, che richiedono un forte sistema pubblico in grado di assicurare la trasversalità degli spostamenti. La Linea 5 rappresenta una priorità nel trasporto pubblico tramviario.

Ritenuto che per quanto riguarda la linea 5 (collegamento Torregalli – Careggi), il passaggio cartografato su Via Andreotti e successivamente sull'Arno in corrispondenza della attuale passerella sia di improbabile attuazione (per le caratteristiche della strada interessata e per i costi e gli impatti ambientali legati ad un eventuale attraversamento sotterraneo);

Sottolineato che dal Piano Strutturale non emerge nessun elemento in merito alla eventuale soluzione tecnica con cui attuare questa previsione

Ritenuto invece che il collegamento con la linea 2 andrebbe trovato nei pressi del nodo di Porta al Prato, dove già oggi il sedime della futura Linea 4 è a poche decine di metri dalla Linea 1;

Ritenuto che la vera priorità per il Quartiere 4 non è tanto il collegamento garantito dalla Linea 5 ma bensì l'attuazione delle linee 2 e 3 ancora in fase di attuazione se non di definizione che consentirebbe il raggiungimento in tempi rapidi degli altri quadranti della città;

Considerato che questa soluzione consentirebbe di diluire i costi e gli impatti senza precludere un collegamento pedonale-ciclabile diretto con la zona Isolotto-Argingrosso che rimarrebbe garantita dall'attuale passerella;

Ritenuto, per i motivi sopra riportati, che il tratto della linea tranviaria 5 compreso tra Via Foggini e le Cascine, anche attraverso collegamento sotterraneo, non sia assolutamente sostenibile dal punto di vista dell'impatto (ambientale e funzionale) sul territorio circostante

Visto inoltre che la presenza di un efficiente servizio di mobilità come la linea tranviaria 1 è stata un elemento determinante per indicare tale zona come una area di trasformazione urbanistica caratterizzata, oltre che dalle eventuali potenzialità edificatorie su Viale Nenni e dalle future urbanizzazioni previste nel Comune di Scandicci anche dalla presenza dei parcheggi scambiatori di Villa Costanza, Nenni e Foggini (che intercetteranno i flussi provenienti dall'Autostrada A1, dalla SGC FI-PI-LI e dalla Firenze-Siena)

Ritenuto, che per i motivi sopra esposti, è necessario stimare la necessaria capacità di trasporto in grado di soddisfare la richiesta di mobilità pubblica

si richiede di:

- 1) Eliminare il tratto tranviario della Linea 5 tra Viale Foggini e piazza Puccini e individuare al suo posto, un collegamento tra la linea 1 e la linea 4 in prossimità del nodo della Leopolda
- 2) Eliminare pertanto dalla tavola 9 "Mobilità", dalla tavola 14 "Le parti di città" e dal grafico dell'UTOE 8 a pag. 117 delle norme tecniche di attuazione, il simbolo grafico (puntinato bianco) che individua il tratto della Linea 5 tra Via Foggini e le Cascine
- 3) Individuare nuove soluzioni per il trasporto pubblico qualora l'offerta di mobilità pubblica garantita dall'attuale linea tranviaria non fosse ritenuta sufficiente per gli spostamenti generati dagli abitanti e dai cosiddetti city users provenienti dai quadranti territoriali contermini

OSSERVAZIONE n.2

Oggetto osservazione - "Nodo di Ponte a Greve - collegamento viario tra la fermata della tranvia di San Lorenzo a Greve e il viadotto dell'Indiano"

Preso visione del Piano Strutturale del Comune di Firenze, adottato con deliberazione del Consiglio comunale n. 2010/C/00057 del 13 dicembre 2010 ai sensi della L.R. 1/2005 si osserva che a pag. 64 della relazione (capitolo 3.5 "Connettere i sistemi di viabilità/superare gli sbarramenti"- paragrafo 3.5.2 L'anello viario) a proposito del collegamento Viale Nenni – Via Baccio da Montelupo è riportato che:

"Un ulteriore elemento fondamentale per la chiusura del semianello a sud è rappresentato dal collegamento Indiano-Bagnese.

In primo luogo occorre individuare una soluzione infrastrutturale per un nuovo tronco viario a nord-est del fiume Greve, in grado di garantire il collegamento fra il viadotto dell'Indiano in corrispondenza dell'innesto su via Baccio da Montelupo (ponte a Greve) ed il viale Nenni in prossimità della fermata San Lorenzo a Greve della tramvia. Questo intervento, oltre a ripristinare la trasversalità fra le diverse direttrici di accesso fornirà anche una parziale risposta alle necessità di interscambio fra FI-PI-LI e tramvia, grazie alla presenza del parcheggio in prossimità del centro commerciale, per il quale occorrerà prevedere, in questo scenario, una ulteriore espansione, eventualmente con strutture leggere in elevazione oltre a verificare la possibilità della realizzazione di un ulteriore nuovo parcheggio nei pressi della fermata tramviaria di San Lorenzo a Greve. La presenza di un collegamento fra l'uscita ponte a Greve della FI-PI-LI e la fermata San Lorenzo a Greve della Linea 1 consentirà di istituire un collegamento navetta del parcheggio del Lotto Zero con la tramvia, restituendo in prospettiva futura funzionalità al parcheggio. In una prima fase questo collegamento trasversale potrà essere garantito mediante un piccolo tratto di interconnessione, nel Comune di Scandicci, fra via Baccio da Montelupo e via Pisana all'altezza di via Vito Frazzi, come previsto nell'Accordo di Programma Firenze-Scandicci per il sistema della viabilità del quadrante Sud-Ovest. Per procedere alla seconda fase, la realizzazione del nuovo tronco viario, dovranno essere effettuate attente valutazioni ambientali in relazione al fiume Greve e al nucleo storico di Ponte a Greve, per il superamento del quale sarà valutata l'ipotesi di sottoattraversamento."

Viste le caratteristiche del territorio potenzialmente interessato dal collegamento, caratterizzato da importanti emergenze antropiche (borgo di Ponte a Greve) e naturali (Fiume Greve)

Vista la complessa morfologia del territorio interessato, stretto tra gli argini del Fiume Greve e le abitazioni su Via Pisana

Visto che nel documento di Valutazione Integrata Intermedia era riportata la soluzione viabilistica individuata nell'accordo di programma sopra citato che invece è scomparsa nelle tavole allegate al Piano Strutturale adottato

Considerato che si condivide la scelta di creare un anello viario attorno alla città in grado di alleviare la pressione sui viali di circonvallazione e garantire a Firenze un sistema di mobilità tangenziale comune a molte altre città

Ritenuto anche che questo anello non si possa chiudere a livello grafico con un tratto grafico nella tavola della mobilità senza averne prima valutato l'effettiva fattibilità

Ritenuto, per i motivi sopra riportati, che tale collegamento viario ipotizzato, anche attraverso collegamento sotterraneo, sia assolutamente invasivo dal punto di vista dell'impatto sul territorio circostante e che quindi la chiusura dell'anello viario sopra descritto non si possa ridurre ad una mera rappresentazione grafica

Rilevato inoltre che nel Piano Strutturale è ribadito che l'adeguamento delle viabilità esistenti nella Piana di Settimo e Mantignano-Ugnano costituisce una alternativa viaria al nodo di Ponte a Greve

Ribadito invece che, al fine di riconfermare la vocazione prevalentemente agricola dell'area di Mantignano e Ugnano, l'adeguamento dei collegamenti tra Ugnano e Badia a Settimo attraverso l'ampliamento di Via della Pieve deve essere attuato solo risolvendo prioritariamente il "nodo di Ponte a Greve"

si richiede di:

1. Rendere come soluzione definitiva il collegamento individuato nel Protocollo d'Intesa siglato con Scandicci che prevede il passaggio della viabilità di attraversamento nel Comune di Scandicci, rimandando ad una fase successiva e sulla base del quadro della mobilità definita dalla soluzione indicata come prioritaria, una eventuale soluzione di sottoattraversamento, solo dopo un attento monitoraggio e di approfonditi studi di fattibilità ambientale e funzionale
2. Modificare pertanto il paragrafo della relazione generale a pag.64 nel seguente modo:

"Un ulteriore elemento fondamentale per la chiusura del semianello a sud è rappresentato dal collegamento Indiano-Bagnese.

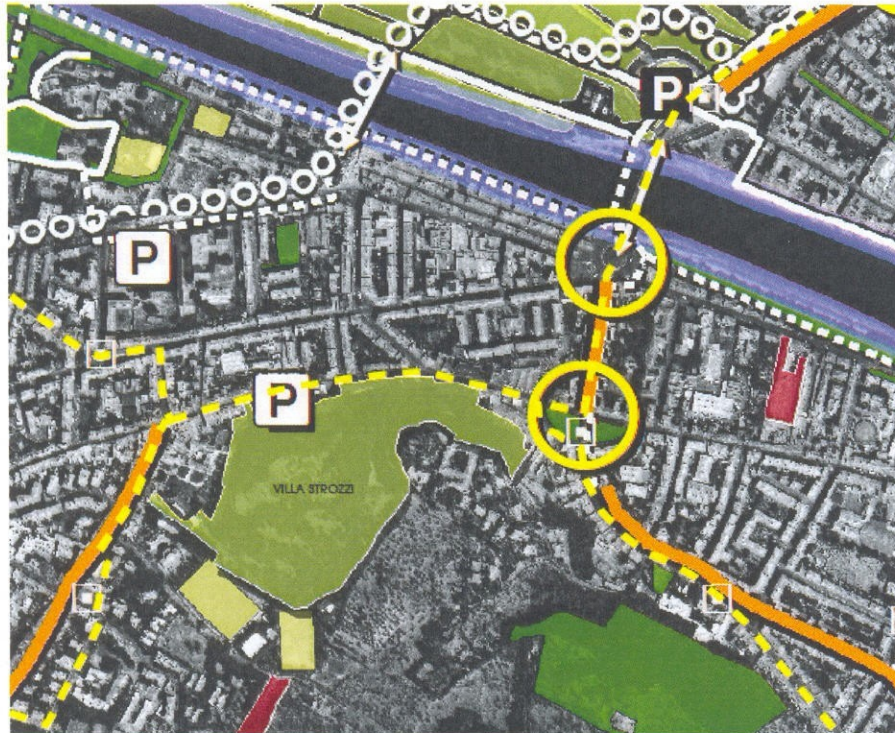
In primo luogo occorre individuare una soluzione infrastrutturale per un nuovo tronco viario a nord-est del fiume Greve, in grado di garantire il collegamento fra il viadotto dell'Indiano in corrispondenza dell'innesto su via Baccio da Montelupo (ponte a Greve) ed il viale Nenni in prossimità della fermata San Lorenzo a Greve della tramvia. Questo intervento, oltre a ripristinare la trasversalità fra le diverse direttrici di accesso fornirà anche una parziale risposta alle necessità di interscambio fra FI-PI-LI e tramvia, grazie alla presenza del parcheggio in prossimità del centro commerciale, per il quale occorrerà prevedere, in questo scenario, una ulteriore espansione, eventualmente con strutture leggere in elevazione oltre a verificare la possibilità della realizzazione di un ulteriore nuovo parcheggio nei pressi della fermata tramviaria di San Lorenzo a Greve. Il collegamento tra Via Baccio da Montelupo e Viale Nenni dovrà essere garantito, in via definitiva, mediante un tratto di interconnessione, nel Comune di Scandicci, fra via Baccio da Montelupo e via Pisana all'altezza di via Vito Frazzi, così come previsto nell'Accordo di Programma Firenze-Scandicci per il sistema della viabilità del quadrante Sud-Ovest, rimandando ad una fase successiva e sulla base del quadro della mobilità definita dalla soluzione indicata come prioritaria, una eventuale soluzione di sottoattraversamento, solo dopo un attento monitoraggio e approfonditi studi di fattibilità ambientale e funzionale."

3. Inserire nella tavola 9 "Mobilità", dalla tavola 14 "Le parti di città" e dal grafico dell'UTOE 6 a pag. 106 delle norme tecniche di attuazione, lo schema di progetto viario contenuto nel suddetto Protocollo d'intesa già presente nella cartografia della Valutazione Integrata Intermedia
4. Confermare la funzione di Parcheggio scambiatore nell'area del Lotto Zero solo nel caso in cui esso non sia pregiudizievole ad altre funzioni (vedi Luna Park) che il Quartiere ha già indicato nell'area in esame
5. Limitare, almeno fino alla risoluzione del nodo di Ponte a Greve, gli interventi nell'area di Mantignano-Ugnano a potenziamenti limitati alla viabilità di servizio ai due nuclei storici, finalizzati al completamento di un sistema di tipo rotatorio attorno ai due borghi in grado di garantire ai residenti degli spostamenti più agevoli e in sicurezza

OSSERVAZIONE n.3

Oggetto osservazione Ridefinizione dell'UTOE in corrispondenza di Piazza Pier Vettori e riqualificazione di nodi e strade

Preso visione del Piano Strutturale del Comune di Firenze, adottato con deliberazione del Consiglio comunale n. 2010/C/00057 del 13 dicembre 2010 ai sensi della L.R. 1/2005 si osserva che l'area del Quartiere 4 in corrispondenza di Piazza Pier Vettori risulta suddivisa in tre UTOE distinte (4-8-12) (vedi grafico sottostante estrapolato dalla tavola 14 – Le parti di città)



Valutato che l'area oggetto dell'osservazione è situata in una porzione del Quartiere 4 in prossimità del confine con altri Quartieri (1 e 3) e risente inevitabilmente di una notevole distanza dai servizi essenziali distribuiti in tutto il Quartiere 4

Sottolineato che questa distanza crea una richiesta di mobilità che si va a sovrapporre a quella che normalmente interessa la zona che rappresenta una delle principali aree di collegamento tra il centro storico, il Quartiere 4 e il Quartiere 3

Ritenuto che una ripartizione di questa zona in tre UTOE distinte comporti un aggravio delle problematiche sopra riportate

Ritenuto per i motivi sopra riportati che per un adeguato sviluppo della zona sia necessario ridurre il numero di UTOE in cui la zona è suddivisa

si richiede di:

1. Ricomprendere la zona limitrofa a Piazza Pier Vettori in una unica UTOE (o la 8, riconfermando l'omogeneità con i confini amministrativi dei Quartieri o la 12)

2. Prevedere comunque una riqualificazione dei nodi e delle strade che non sia limitato all'asse Piazza Pier Vettori – Via Ponte Sospeso – Piazza Gaddi ma che sia bensì esteso all'intero anello viario/funzionale comprendente anche Via dei Vanni – Via del Pignoncino- Via Pisana e Via Bronzino anche attraverso la previsione di piani pluriennali di manutenzione e forme di incentivazione per i residenti e le attività commerciali presenti.

OSSERVAZIONE n.4

Oggetto osservazione Ridefinizione dell'UTOE 8

Preso visione del Piano Strutturale del Comune di Firenze, adottato con deliberazione del Consiglio comunale n. 2010/C/00057 del 13 dicembre 2010 ai sensi della L.R. 1/2005 si osserva che a pag. 137 della relazione (capitolo 4.1 Le parti di città - paragrafo U8) si individua la UTOE 8 come:

(...) la parte ovest della città che somma una serie di situazioni molto diverse con un sistema infrastrutturale complesso che la attraversa e la lambisce, un sistema viario che con le sue direttrici principali costituisce l'ingresso ovest alla città; l'Arno e le Nuove Cascine rappresentano centralità che dovranno unire i quartieri storici di San Jacopino e dell'Isolotto con le loro addizioni più recenti.

La rappresentazione cartografica dell'UTOE è riportata a pag. 114 delle Norme (Art. 34 - Schede delle parti di città (Unità Territoriali Organiche Elementari - UTOE)

Valutato che questa UTOE è stata individuata dal Piano Strutturale attraverso una scelta progettuale che mira alla realizzazione del Parco delle Nuove Cascine (comprendente Cascine e Argingrosso) e alla contestuale integrazione delle aree urbanizzate quali Isolotto-Cintoia e San Jacopino

Ritenuto che il progetto del Parco delle Nuove Cascine sia un obiettivo prioritario che è possibile realizzare anche attraverso nuovi collegamenti pedonali e ciclabili tra le due sponde così come previsto dal Piano Strutturale;

Ritenuto altresì che l'accorpamento di due aree profondamente diverse per caratteristiche urbane e disponibilità di standard e di servizi come le aree urbanizzate di San Jacopino e dell'Isolotto sia invece, anche per l'assenza di infrastrutture di collegamento esistenti e di progetto, una soluzione artificiosa e non funzionale che darebbe origine peraltro, se attuata, ad un incremento della richiesta di mobilità tra le due zone non adeguatamente garantita da collegamenti viari in essere e in progetto

Ritenuto per i motivi sopra riportati che per un adeguato sviluppo delle due zone sia necessario una nuova configurazione che preveda la separazione della zona di San Jacopino da quella dell'Isolotto-Cintoia

si richiede di:

1. Suddividere la UTOE 8 secondo una configurazione simile a quella prevista nel precedente Piano Strutturale adottato (UTOE 6-9-12) con una UTOE con componente prevalentemente naturalistica (corrispondente al Parco delle Nuove Cascine) o altrimenti la costituzione di due nuove UTOE, San Jacopino - Cascine e Isolotto - Argingrosso da riconnettere con i collegamenti pedonali e ciclabili individuati nel Piano Strutturale
2. Aggiornare la relazione, le norme e le tavole allegate secondo la nuova configurazione sopra individuata.
3. Inserire Piazza Isolotto tra i nodi da riqualificare

OSSERVAZIONE n.5

Oggetto osservazione : "Stabilimento di rottamazione del Ferrale"

Preso visione del Piano Strutturale del Comune di Firenze adottato con deliberazione del Consiglio comunale 2010/C/00057 del 13 dicembre 2010 ai sensi della L.R. 1/2005, comprensivo della documentazione relativa alla Valutazione Ambientale Strategica (Rapporto Ambientale sulla Valutazione Ambientale Strategica – VAS) ai sensi della L.R. 10/2010 e pubblicato sul BURT n. 2 del 12 gennaio 2011;

Relazione p.66: 3.5(Connettere i sistemi di viabilità/superare gli sbarramenti), paragrafo 3.5.3 (Le nuove viabilità di penetrazione) Si cita qui indirettamente lo stabilimento del Ferrale quando si scrive :”Altro adeguamento necessario è il nuovo tratto di strada che collegherà la FI-PI-LI con il nuovo stabilimento di autodemolizione del Ferrale collegamento indispensabile all’avvio dell’attività industriale”

Viceversa, nella relativa UTOE 7,pp.135-136, lo stabilimento non viene rappresentato in cartografia, né esplicitata nella descrizione la necessità di adeguamento della viabilità. Al contrario viene dichiarato che in quella UTOE non vi sono interventi di trasformazione e che viene confermata la vocazione agricola del territorio cercando di potenziare le attività delle aziende agricole e di superare la barriera costituita dal nodo infrastrutturale dell’autostrada e della FI-PI-LI

A tal proposito si propone quanto segue:

- Lo stabilimento del Ferrale deve essere riportato nella cartografia relativa alla UTOE 7, sia nella Relazione pp.135-136 che nelle NTA pp.109-110;
- Nella descrizione delle caratteristiche della UTOE deve essere segnalata la realizzazione di questo rilevante intervento di trasformazione del territorio e ribadita la conseguente necessità dell’adeguamento della viabilità indispensabile all’avvio dell’attività industriale
- Occorre chiarire che lo stabilimento del Ferrale contribuisce e consolida la barriera infrastrutturale nel territorio circostante