



COMUNE DI LASTRA A SIGNA

PROVINCIA DI FIRENZE

PIANO REGOLATORE GENERALE

REGOLAMENTO URBANISTICO

Nuova strada tangenziale
Scheda progetto di indirizzo paesistico

Aprile 2006

Il tracciato della viabilità tangenziale del capoluogo interessa aree di rilevante sensibilità paesistica, in condizioni di congestione spaziale e carenza di formazioni vegetali arboree. La posizione conferisce a tali aree una valenza strategica intrinseca per le politiche di salvaguardia e miglioramento delle relazioni paesistiche tra l'insediamento ed i corsi d'acqua (Arno e Vingone). Tale valenza, rafforzata ed ampliata dalla previsione del *parco fluviale*, definita dal *piano strutturale* ed articolata dal *regolamento urbanistico*, diviene centrale nell'ottica della *rete ecologica comunale*, come per il sistema delle aree protette di interesse locale del bacino metropolitano fiorentino. Il tracciato stradale ricade per la massima parte entro l'ambito disciplinato come *parco fluviale* (si veda la relativa scheda progetto).

La strada a due corsie di marcia a raso e, ove necessario, su rilevato in terra, risulta la tipologia rispondente alle esigenze funzionali di alleggerimento del traffico privato in transito all'interno dell'insediamento più idonea all'inserimento nel paesaggio.

Il tracciato stradale, in assenza di esigenze di requisiti di viabilità ad alta velocità, dovrà seguire per quanto possibile i tracciati già esistenti, riducendo alle effettive necessità gli affiancamenti di questi ultimi e l'isolamento di spazi interstiziali di ridotta dimensione e non accessibili.

In assenza di specifiche sensibilità faunistiche relative agli effetti di frammentazione degli habitat attendibili dalla realizzazione della strada, il progetto della nuova infrastruttura dovrà rispondere in via prioritaria a requisiti di limitazione e compensazione degli effetti riguardanti direttamente le formazioni vegetali lineari ed i sistemi di mobilità pedonale e ciclabile ad essa trasversali, esistenti o potenziali, ai quali afferiscono funzioni di relazione tra i paesaggi fluviale, rurale di pianura, urbano e rurale di collina. Il progetto dovrà controllare allo stesso tempo le ricadute indirette sulla congestione spaziale del mosaico dell'intorno di pertinenza visuale della strada. In particolare, le trasformazioni paesistiche connesse alla realizzazione della strada dovranno contribuire alla riduzione delle criticità visuali relative ai margini insediativi meridionali dell'area produttiva di Stagno ed a quelli settentrionali del capoluogo, con un miglioramento paesistico diffuso lungo il corso del torrente Vingone, corrispondente al margine meridionale del *parco fluviale*, a contatto con il tessuto insediativo.

Criteri progettuali specifici riguardanti le formazioni vegetali:

- il progetto della strada dovrà prevedere le seguenti tipologie di formazioni vegetali per l'equipaggiamento e l'inserimento paesistico della nuova infrastruttura:
 - filari arborei lungo i margini stradali, costituiti da piante di una o due specie (alternate), con sesto di impianto fisso (nel caso delle due specie variabile in funzione dell'alternanza) compreso fra il 150% ed il 200% del diametro della chioma a maturità delle piante, al fine di evitare la completa chiusura dei filari, per i relativi effetti di evidenziazione dell'infrastruttura contrastanti con le esigenze di integrazione con l'intorno;
 - siepi arbustive lungo i margini stradali, costituite da piante di più specie (alternate), con sesto di impianto idoneo alla chiusura della formazione a maturità delle piante; riduzione delle esigenze di manutenzione attraverso l'adozione di specie che non richiedano potature formali e non ingombrino per sviluppo naturale la carreggiata stradale;

- filari o fasce arborei trasversali al margine stradale meridionale negli spazi ad esso limitrofi e compresi fra questo ed il piede esterno d'argine del torrente Vingone, costituiti da alberi di una o due specie (capofila) tipiche del paesaggio rurale locale, con sesto di impianto compreso fra il 70% e l'80% del diametro della chioma a maturità delle piante, al fine di ottenere la completa chiusura dei filari, per i relativi effetti di segmentazione della visibilità dell'infrastruttura dal suo intorno e, viceversa, della visibilità di spazi con caratteri visuali critici dalla strada;
- le sistemazioni arboree delle rotonde non dovranno evidenziarne l'estraneità planimetrica rispetto all'orditura paesistica storicizzata, disponendo lungo i segmenti stradali curvilinei alberi o gruppi di alberi isolati, in luogo di filari compatti;
- tutte le piantagioni di equipaggiamento della strada e quelle integrative di inserimento paesistico esterne al suo sedime dovranno utilizzare in via prioritaria alberi di alto fusto a foglia caduca di specie tipiche locali;
- dovrà essere evitato l'uso delle specie annuali da fiore in aiuole di margine stradale e di rotonda, limitando le fioriture agli alberi ed arbusti delle specie tipiche locali e alle superfici in prato rustico con sviluppo di specie erbacee selvatiche; dovrà essere diffusamente evitata la disposizione di fioriere o contenitori per piante di qualunque genere per i connessi effetti di squilibrio di scala rispetto al paesaggio stradale;
- le misure di sistemazione paesistica della strada potranno essere sviluppate anche con contributi di *landart* (invito di autori o bando di concorso) da definire in modo integrato nell'ambito del processo progettuale; aiuole di rotonda o di margine potranno accogliere la sistemazione di opere di scultura commissionate in modo indipendente.

Criteri progettuali specifici riguardanti le intersezioni con la mobilità pedonale e ciclabile:

- il progetto della strada dovrà garantire la sicurezza e l'efficienza di almeno tre punti di attraversamento (ad est, ad ovest ed in posizione intermedia) utili al collegamento del *parco fluviale* con il capoluogo, serviti da impianto semaforico a chiamata e da illuminazione notturna;
- isole di protezione degli attraversamenti (sezione non inferiore a 1,5 ml) potranno essere realizzate sulla mezzera stradale, in alternativa all'impianto semaforico, comunque necessario per l'attraversamento coincidente con il *trasetto primario di relazione parco/insediamento/collina* (attraversamento centrale);
- le fasce di attraversamento stradale (pedonale e ciclabile) saranno costituite con pavimentazione in pietra o in conglomerato non bituminoso ed avranno una larghezza non inferiore a 10 ml (secondo l'asse stradale);
- bande orizzontali di segnalazione visiva ed acustica precedenti gli attraversamenti potranno essere realizzate con corsi di pavimentazione scabra in pietra, in luogo di rallentatori con dossi, non compatibili con il ruolo viabilistico della strada;
- tutti i punti di attraversamento dovranno essere equipaggiati da un albero o un gruppo di alberi a foglia caduca con portamento espanso di grandi dimensioni (almeno un individuo di III grandezza), idonei a svolgere funzioni di protezione dall'irraggiamento solare estivo e di segnalazione dell'importanza del punto.