



A) ELEMENTI IDENTIFICATIVI

Codice regionale	Codice ministeriale	Ricognizione delimitazione rappresentazione	D.M. – G.U.	Provincia	Comuni	Superficie (ha)	Ambiti di Paesaggio	Tipologia art. 136 D.Lgs. 42/04			
								a	b	c	d
9000057	90074	9000057_ID	D.M.20/05/1967 G.U.140-1967	FI - PO	Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Prato	1102,56	6 Firenze-Prato-Pistoia	a	b	c	d
denominazione		Fascia di terreno di 300 mt. di larghezza da ogni lato dell'autostrada Firenze-Mare, ricadente nei comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi di Bisenzio e Prato.									
motivazione		La zona predetta ha notevole interesse pubblico perché rappresenta un pubblico belvedere verso l'anfiteatro collinare e montano, in quanto dalla medesima si gode la visuale di celebri monumenti, quali le ville medicee di Petraia, Castello ed Artimino, di antichi borghi fortificati come Calenzano, Montemurlo, cui nomi ricorrono nella storia della toscana, nonché distese di boschi di pini che accompagnano il viaggiatore offrendogli la vista di un quadro naturale quanto mai suggestivo. (Il codice regionale è variato da 9048057 a 9000057, in quanto, interessando due Provincie il "48" è stato sostituito con "00")									

B) IDENTIFICAZIONE DEI VALORI E VALUTAZIONE DELLA LORO PERMANENZA/TRASFORMAZIONE

Strutture del paesaggio e relative componenti	Elementi di valore		Permanenze / dinamiche di trasformazione / elementi di rischio
	evidenziati nella descrizione del vincolo	descritti dal piano	
Struttura idrogeomorfologica			
Geomorfologia		Area caratterizzata dai depositi alluvionali della piana compresa tra Prato e Sesto Fiorentino, bonificata in tempi storici. La zona è caratterizzata dalla presenza delle conoidi alluvionali del Bisenzio e del T. Marina, i cui depositi vengono tagliati dal tracciato dell'autostrada A11. Tali depositi testimoniano le ultime fasi di riempimento del bacino fluvio-lacustre originatosi a partire dal Pliocene superiore in questo settore dell'Appennino. Nell'area protetta di importanza regionale e comunitaria "Stagni della Piana Fiorentina e Pratese" sono presenti residui di aree umide che costituiscono un sistema relittuale dell'antico sistema di paludi che caratterizzavano la piana. Questi elementi assumono un alto valore paesaggistico e naturalistico in un'area a elevata antropizzazione.	Parziale permanenza dei valori in corrispondenza dell'area protetta "Stagni della Piana Fiorentina e Pratese" (Anpil "Podere La Querciola" e "Stagni di Focognano"). Le principali criticità sono legate all'estrema antropizzazione dell'area, trasformata nel tempo dall'intervento dell'uomo e attraversata in tutta la sua lunghezza dal rilevato dell'autostrada A11. A tratti, dove sono presenti aree protette, parchi, giardini o appezzamenti coltivati, l'area presenta i suoi caratteri di pianura bonificata con un fitto sistema di scoline e canali di bonifica. Tra gli elementi di criticità ricordiamo anche l'Aeroporto "Amerigo Vespucci", numerosi centri commerciali e zone industriali. Nell'area, inoltre, ricade in parte la discarica di Case Passerini, e sono presenti alcuni specchi d'acqua la cui origine è legata alle cave di inerti degli anni '50/'60 ormai dismesse che rappresentano un rischio per la falda idrica sotterranea. L'area di vincolo intercetta aree a rischio idraulico elevato e molto elevato.
Idrografia naturale		Il tracciato autostradale attraversa numero si corsi d'acqua tra cui il F. Bisenzio, il T. Marina, il T. Marinella e il T. Rimaggio.	
Idrografia artificiale		Sistema di scoline e canali del sistema di bonifica della piana.	
Struttura eco sistemica/ambientale			
Componenti Naturalistiche		La fascia di vincolo dell'autostrada si estende nella pianura alluvionale di Firenze e Prato, interessando porzioni di aree umide e palustri (parte di Focognano e del Podere Querciola), corsi d'acqua e reticolo idrografico minore, porzione del parco di Villa Montalvo, agroecosistemi di pianura alluvionale e relittuali aree pascolive, di complessivo elevato valore naturalistico pur risultano tali aree immerse in una matrice densamente urbanizzata.	Parziale permanenza dei valori con forti elementi di criticità legati a: <ul style="list-style-type: none"> - azione di frammentazione ed isolamento delle aree umide e palustri per l'elevato grado di artificializzazione ed antropizzazione del territorio; - negative dinamiche di trasformazione del territorio con nuovo consumo di suolo agricolo per previsioni urbanistiche o attività in corso di realizzazione (capannoni industriali e assi stradali/svincoli in corso di realizzazione); - parziale abbandono e successiva chiusura di aree agricole, con semplificazione del mosaico ambientale e perdita di valore naturalistico; - alterazione degli ecosistemi fluviali e torrentizi anche per inidonea gestione della vegetazione ripariale ed inquinamento delle acque; - carenze idriche estive e gestione dei livelli idrici e della vegetazione talora non mirata agli obiettivi di conservazione. Elementi di criticità individuati dalle Istruzioni tecniche di cui alla Del. GR 644/2004
Aree di riconosciuto valore naturalistico (Aree Protette e Siti Natura 2000)		SIR/SIC/ZPS n.45 Stagni della Piana fiorentina e pratese. Aree umide di origine artificiale con specchi d'acqua, canneti, prati umidi, boschetti igrofilo e planiziari, con adiacenti aree agricole e relittuali pascoli. Sito di notevole importanza per l'avifauna acquatica, soprattutto per la sosta di numerose specie migratrici ma anche per lo svernamento e/o la nidificazione di alcune specie. ANPIL Area Naturale Protetta di Interesse Locale "Stagni di Focognano". ANPIL Area Naturale Protetta di Interesse Locale "Podere Querciola".	
Struttura antropica			
Insedimenti storici			Elevato sviluppo di aree urbanizzate e produttive nei tratti di pianura alluvionale, con edificato residenziale, artigianale/commerciale e produttivo, assi autostradali e relative aree e strutture di servizio, elettrodotti ad alta tensione, aeroporto di Peretola, con perdita di agroecosistemi e del caratteristico paesaggio agricolo di pianura.
Insedimenti contemporanei		La chiesa di San Giovanni Battista, in concomitanza dello svincolo autostradale dell'A1 con l'Autostrada Firenze-Mare (A 11), edificio religioso strettamente correlato alla costruzione dell'Autostrada del Sole. Il palazzo cosiddetto "Fagnoni", sede del 4° tronco autostradale di "Autostrade per l'Italia".	
Viabilità storica			

Viabilità contemporanea, impianti ed infrastrutture			
Paesaggio agrario		Permanenza di alcuni edifici rurali, tracce della storica vocazione agricola dei territori attraversati dall'autostrada.	
Struttura percettiva			
Visuali panoramiche 'da' e 'verso', percorsi e punti di vista panoramici e/o di belvedere	Visuali dalla zona "verso" l'anfiteatro collinare e montano, monumenti quali ville medicee e antichi borghi fortificati.	Visuali verso la Piana agricola fiorentina e pratese, nelle quali persistono tracce di sistemazioni agrarie storiche e della centuriazione romana ai fini di bonifica, quali la struttura del sistema di fossi, canali e viabilità interpodereale. Visuali verso emergenze architettoniche, quali le ville medicee di Petraia, Castello ed Artimino, la chiesa di San Giovanni Battista, verso antichi borghi fortificati (Calenzano, Montemurlo) e lo skyline della città di Firenze. Visuali panoramiche verso le sommità montane (Monte Morello, Monti della Calvana e Monti Albani), le quali risultano ricoperte da rigogliosa vegetazione dal colore verde cupo, tranne per i monti della Calvana, caratterizzati dall'aspetto brullo.	Scarsa permanenza del valore delle visuali. Elementi di disturbo delle visuali sono costituiti dall'intenso sviluppo urbanistico a ridosso del tracciato autostradale per tutto il tratto della fascia di vincolo, da barriere antirumore e dalla presenza di elettrodotti. Le visuali che si aprono intercettano principalmente insediamenti urbani connotati da tessuti residenziali e/o industriali di scarsa qualità morfo-tipologica e costruttiva nonché da infrastrutturazioni direttamente correlate al tracciato autostradale. Le visuali sono talvolta disturbate e/o limitate dalla presenza di costruzioni o barriere antirumore. Fenomeni di degrado diffuso (uso caotico e non organizzato degli spazi; presenza di manufatti di scarsa qualità costruttiva e formale) presenti nelle aree di pertinenza delle strutture commerciali e industriali che fiancheggiano l'infrastruttura autostradale.
Strade di valore paesaggistico			

C) OBIETTIVI PER LA TUTELA E LA VALORIZZAZIONE - DISCIPLINA D'USO (art.143 c.1 lett. b, art.138 c.1)

Strutture del paesaggio e relative componenti	A - obiettivi con valore di indirizzo	B - direttive	C - prescrizioni
<p>1 - Struttura idrogeomorfologica</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geomorfologia - Idrografia naturale - Idrografia artificiale 	<p>1.a.1. Mantenimento del sistema di aree umide.</p> <p>1.a.2. Mantenimento/garanzia di qualità estetico-percettiva nell'inserimento degli interventi di mitigazione del rischio idraulico necessari per la sicurezza di opere lineari e puntuali.</p> <p>1.a.3. Tutelare il sistema idrografico naturale costituito dai corsi d'acqua quali il F. Bisenzio, il T. Marina, il T. Marinella e il T. Rimaggio e della vegetazione riparia.</p>	<p>Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono a:</p> <p>1.b.1. Riconoscere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - porzioni residue di vegetazione ripariale autoctona; - gli ambienti fluviali maggiormente artificializzati e degradati; - le opere di regimazione idraulica, ove costituiscano elementi di valore riconosciuto, e gli elementi caratterizzanti il corso d'acqua nonché manufatti di valore storico. <p>1.b.2. Definire strategie, misure e regole/discipline volte a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - salvaguardare i valori paesaggistici residuali nell' inserimento delle opere e degli interventi necessari per la regimazione idraulica non diversamente localizzabili e comunque per la mitigazione del rischio idraulico, connessi alla realizzazione di infrastrutture e insediamenti. - favorire la rinaturalizzazione ed evitare la manomissione o la riduzione della vegetazione ripariale e dei lembi relitti di specie planiziarie, sostenendo interventi di manutenzione e recupero ambientale; - disciplinare gli interventi di trasformazione quali installazione di impianti di produzione energetica, di estrazione di sabbie e ghiaie, di sistemazione agraria, di difesa spondale, di edificazione di fabbricati o impianti anche a scopo agricolo, al fine di salvaguardare l'assetto idrogeologico, ed i valori paesistico-ambientali; - valorizzare il sistema idrografico naturale costituito dal F. Bisenzio, il T. Marina, il T. Marinella e il T. Rimaggio e dai corsi d'acqua minori, quali elemento identitario potenzialmente attrattore di forme di fruizione ambientale e paesaggistica sostenibile. 	<p>1.c.1. Sono ammessi interventi di trasformazione sul sistema idrografico a condizione che la realizzazione degli interventi di mitigazione del rischio idraulico, necessari per la sicurezza degli insediamenti e delle infrastrutture e non diversamente localizzabili, garantisca, compatibilmente con le esigenze di funzionalità idraulica, la qualità estetico-percettiva dell'inserimento delle opere, il mantenimento dei valori di paesaggio identificati.</p>
<p>2 - Struttura eco sistemica/ambientale</p> <ul style="list-style-type: none"> - Componenti Naturalistiche - Siti di riconosciuto valore naturalistico (Aree Protette e Siti Natura 2000) 	<p>2.a.1. Mantenimento dell'uso del suolo delle relittuali aree non urbanizzate.</p> <p>2.a.2. Tutela e gestione attiva della aree umide e palustri.</p> <p>2.a.3. Conservazione dei relittuali agroecosistemi ed aree di pascolo.</p> <p>2.a.4. Tutela della vegetazione ripariale e del l'integrità degli ecosistemi torrentizi intersecati dall'asse stradale.</p> <p>2.a.5. Ridurre l'effetto di barriera ecologica realizzato dall'asse stradale.</p>	<p>2.b.1. Gli enti territoriali e i soggetti pubblici negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evitare l'impegno di suolo non edificato al di fuori del territorio urbanizzato, nonché l'impermeabilizzazione e la frammentazione del territorio agricolo; - programmare azioni di mitigazione sull'effetto barriera e sulla frammentazione ecologica realizzata dall'asse stradale; - programmare una gestione selvicolturale di tipo naturalistico finalizzata alla conservazione degli ecosistemi forestali, delle emergenze vegetazionali, nonché alla difesa da incendi e fitopatologie; - garantire una gestione idraulica compatibile con la conservazione delle formazioni ripariali e con la tutela degli ecosistemi torrentizi; - incentivare il mantenimento/recupero degli agroecosistemi; - Individuare, censire e tutelare gli elementi vegetali relittuali del paesaggio agrario (siepi, filari alberati, alberi camporili, boschetti, boschi ripariali, ecc.) al fine di migliorare i livelli di permeabilità ecologica diffusa del territorio, anche programmando interventi di 	<p>2.c.1. Non sono ammessi interventi sulla vegetazione ripariale e sugli ecosistemi fluviali in contrasto con le specifiche norme in materia. Eventuali interventi in tale contesto dovranno porsi l'obiettivo della salvaguardia delle vegetazione ripariale, della continuità longitudinale e trasversale degli ecosistemi fluviali valorizzando le tecniche di ingegneria naturalistica, fatti salvi gli interventi per la messa in sicurezza idraulica delle sponde. Detti interventi dovranno garantire la conservazione degli habitat faunistici presenti.</p> <p>2.c.2. Eventuali azioni di manutenzione ed ampliamento dell'asse stradale sono vincolati alla realizzazione di opportuni interventi di mitigazione degli effetti negativi sulla continuità ecologica.</p> <p>2.c.3. Non sono ammessi interventi che compromettano l'efficienza dell'infrastrutturazione ecologica costituita da elementi vegetali lineari (siepi, siepi alberate, vegetazione ripariale) e puntuali (piccoli nuclei forestali, grandi alberi camporili, piccoli laghetti e pozze).</p>

		<p>loro nuova realizzazione;</p> <ul style="list-style-type: none"> - identificare e riconoscere le aree di territorio agricolo e forestale che contribuiscono ad assicurare le continuità biotiche; - individuare, censire e tutelare/riqualificare i corridoi ecologici ancora esistenti e gli elementi del paesaggio agrario e forestale in grado di impedire la saldatura dell'urbanizzato (varchi ecologici); - mantenere le aree agricole di pianura, il reticolo idrografico e le piccole aree umide; - facilitare e promuovere l'eliminazione di specie infestanti aliene quali l'Ailanthus altissima, in accordo con la normativa regionale; - limitare gli interventi che possono interferire con la tutela degli habitat palustri, dell'equilibrio idrogeologico e della qualità delle acque; - individuare soglie di trasformabilità dell'infrastrutturazione ecologica, anche sulla base della struttura agraria del Piano; - limitare interventi in grado di aumentare i livelli di consumo di suolo agricolo o di compromettere la conservazione delle aree umide e palustri. 	
<p>3 - Struttura antropica</p> <ul style="list-style-type: none"> - Insediamenti storici - Insediamenti contemporanei - Viabilità storica - Viabilità contemporanea, impianti ed infrastrutture - Paesaggio agrario 	<p>3.a.1. Garantire che gli interventi di trasformazione urbanistica e edilizia non compromettano gli elementi strutturanti il paesaggio, concorrano alla qualificazione del sistema insediativo, assicurino qualità architettonica e rappresentino progetti di integrazione paesaggistica.</p>	<p>Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono a:</p> <p>3.b.1. Riconoscere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • i margini degli insediamenti, sulla base delle indicazioni del Piano Paesaggistico, quali limite percepibile rispetto al territorio contermina; • i coni e i bersagli visivi (fondali e panorami, skylines) verso le emergenze storico-architettoniche e quelle naturalistiche; • le zone di compromissione relative ad interventi non correttamente inseriti nel contesto ed a eventuali elementi di disturbo delle visuali verso le emergenze storico-architettoniche e quelle naturalistiche. <p>3.b.2. Definire strategie, misure e regole / discipline volte a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • limitare i processi di urbanizzazione anche incentivando interventi di recupero del patrimonio edilizio esistente; • evitare lo sfrangiamento del tessuto urbano attraverso il recupero della forma compiuta dei fronti urbani; • non compromettere la qualità estetico-percettiva delle visuali verso le emergenze storico-architettoniche e quelle naturalistiche; • assicurare che i nuovi interventi si armonizzino per forma, dimensione, partitura, allineamento ed orientamento con il tessuto consolidato e si rapportino con le modalità insediative storiche e con i segni significativi del paesaggio; • orientare gli interventi di trasformazione verso la qualificazione dell'immagine della città e degli elementi strutturanti il paesaggio, assicurando altresì la qualità architettonica; • migliorare la transizione tra paesaggio urbano e territorio aperto; • assicurare il mantenimento delle aree libere e a verde che qualificano il tessuto urbano storico conservandone i caratteri 	<p>3.c.1. Gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia sono ammessi a condizione che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • siano mantenuti i manufatti che costituiscono valore storico-culturale; • siano mantenuti i coni e i bersagli visivi (fondali, panorami e skylines); • siano mitigati gli effetti di frattura indotti dagli interventi infrastrutturali sul paesaggio; • sia garantita qualità insediativa attraverso un'articolazione equilibrata tra spazi aperti e costruito con particolare riferimento alla qualità progettuale degli spazi di fruizione collettiva; • siano armonici per forma, dimensioni, orientamento, con le caratteristiche morfologiche proprie del contesto territoriale; • le nuove aree di sosta e parcheggio, elaborate sulla base di progetti di integrazione paesaggistica, non compromettano l'integrità della percezione visiva da e verso la città storica e le emergenze, garantendo il mantenimento di ampie superfici permeabili.

		<p>tradizionali, la consistenza e la qualità urbana, nonché quelle rurali situate a margine dell'edificato storico in stretta relazione funzionale e percettiva con lo stesso;</p> <ul style="list-style-type: none"> regolare le nuove recinzioni, con particolare riferimento al territorio rurale, garantendo l'intervisibilità e il passaggio della piccola fauna al fine di mantenere l'ecosistema, evitando altresì l'impiego di fondazioni continue. 	
<p>4 - Elementi della percezione - Visuali panoramiche 'da' e 'verso', percorsi e punti di vista panoramici e/o di belvedere - Strade di valore paesaggistico</p>	<p>4.a.1. Salvaguardare e valorizzare le residuali visuali panoramiche e i coni visivi di valore estetico-percettivo che si aprono dall' Autostrada Firenze-Mare, nel tratto che attraversa i comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi di Bisenzio e Prato, verso:</p> <ul style="list-style-type: none"> le permanenze agrarie storiche della Piana agricola fiorentina e pratese; le emergenze architettoniche (ville medicee di Petraia, Castello ed Artimino); la chiesa di San Giovanni Battista; Gli antichi borghi fortificati (Calenzano, Montemurlo); lo skyline della città di Firenze; le sommità montane di Monte Morello, dei Monti della Calvana e dei Monti Albani). 	<p>Gli enti territoriali e i soggetti pubblici negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono a:</p> <p>4.b.1. Individuare</p> <ul style="list-style-type: none"> i tratti di autostrada interessati da visuali panoramiche (fulcri, coni e bacini visivi quali ambiti ad alta intervisibilità), connotati da un elevato valore estetico-percettivo; i tratti del percorso autostradale caratterizzati dalla presenza di ostacoli visivi che limitano e/o dequalificano e/o impediscono (gallerie, barriere antirumore) la qualità percettiva delle visuali; i tracciati, i principali punti di vista (belvedere) e le visuali panoramiche (fulcri, coni e bacini visivi quali ambiti ad alta intervisibilità) connotati da un elevato valore estetico percettivo, nonché i varchi visuali verso le emergenze valoriali riconosciute dalla scheda di vincolo; <p>4.b.2. Definire strategie, misure e regole/discipline volte a:</p> <ul style="list-style-type: none"> salvaguardare e valorizzare le visuali panoramiche che si aprono lungo la viabilità; definire la tipologia delle barriere e degli altri sistemi anti-rumore mantenendo libere le visuali verso i contesti collinari di pregio paesaggistico privilegiando le nuove soluzioni tecnologiche che dovessero rendersi disponibili pianificare e razionalizzare il passaggio delle infrastrutture tecnologiche (impianti per telefonia, sistemi di trasmissione radio-televisiva,...) al fine di evitare/minimizzare l'interferenza visiva con il valore estetico-percettivo del vincolo, anche mediante soluzioni tecnologiche innovative che consentano la riduzione dei dimensionamenti e la rimozione degli elementi obsoleti e privilegiando la condivisione delle strutture di supporto per i vari apparati dei diversi gestori, anche utilizzando manufatti tecnologici quali antenne, apparati telefonici, ripetitori e supporti vari dal design accurato, favorendo soluzioni innovative; incentivare gli interventi indirizzati al miglioramento del risparmio energetico per i fabbricati esistenti, quale misura alternativa e/o complementare all'inserimento delle fonti energetiche rinnovabili; alla definizione delle soluzioni cromatiche esterne, anche mediante specifico "piano del colore e dei materiali"; assicurare il mantenimento delle relazioni spaziali, figurali e percettive, tra le molteplici componenti insediative dei contesti paesaggistici; assicurare il decoro di tutti gli spazi esterni, 	<p>4.c.1. Gli interventi di trasformazione sono ammessi a condizione che:</p> <ul style="list-style-type: none"> non interferiscano negativamente con le visuali panoramiche, limitandole o occludendole e sovrapponendosi in modo incongruo con gli elementi significativi del paesaggio; recuperino e riqualifichino le qualità percettive delle visuali verso i contesti di valore paesaggistico; riqualifichino ed eliminino i fenomeni di degrado diffuso presenti nelle aree di pertinenza delle strutture commerciali e industriali che fincheggiano l'infrastruttura autostradale. i nuovi manufatti (ivi incluse le strutture per la cartellonistica e la segnaletica non indispensabile per la sicurezza stradale, con particolare riferimento a quelle luminosa) non intercettino le visuali panoramiche che si aprono verso le aree a maggiore intervisibilità e le emergenze di valore storico-architettonico. le barriere antirumore di nuova previsione siano realizzate con soluzioni tecnologiche innovative, che consentano di minimizzare l'interferenza visiva con il valore estetico-percettivo del vincolo, garantendo altresì l'ottimizzazione delle prestazioni antirumore, con priorità per l'impiego di materiali trasparenti. i progetti relativi agli interventi infrastrutturali e alle opere connesse garantiscano soluzioni tecnologiche assicurino la migliore integrazione paesaggistica rispetto agli assetti morfologici dei luoghi e alla trama consolidata della rete viaria esistente, minimizzando l'interferenza visiva con il valore estetico-percettivo del vincolo. Dovrà essere posta la massima attenzione rispetto all'utilizzo dei materiali, privilegiando, ove possibile, le soluzioni che prevedano il rivestimento con materiali non estranei alla tradizione dei luoghi o che ben si armonizzino con il costruito esistente. <p>4.c.2. Gli interventi che prevedono la realizzazione di nuove addizioni edilizie e/o espansione edilizie sono ammessi a condizione che:</p> <ul style="list-style-type: none"> siano mantenuti e riqualificati i contesti interessati dall'intervento, evitando la modifica dei caratteri connotativi della trama viaria, del patrimonio edilizio, dei manufatti che costituiscono valore storico-culturale; non siano compromessi i caratteri morfologici della città storica/ tessuto/edificato di impianto storico, la relativa percettibilità ed accessibilità dagli assi di ingresso, con particolare riguardo ai margini urbani e ai bersagli visivi (fondali e panorami, skylines, belvedere); siano caratterizzati da una qualità progettuale adeguata ai valori paesaggistici di riferimento; sia mantenuta l'accessibilità ai luoghi da cui è possibile godere delle visuali a maggiore panoramicità; i cartelloni, i totem e le altre strutture di varia tipologia a carattere pubblicitario non interferiscano con le visuali principali e/o

		<ul style="list-style-type: none"> • impedire saldature lineari, ivi compresi i muri di recinzione o altre barriere visive, di sistemi insediativi storicamente distinti e non realizzare nuovi insediamenti che possono competere gerarchicamente e visivamente con gli aggregati storici o compromettere i varchi visuali; • assicurare il corretto uso delle aree pertinenziali, disciplinando la realizzazione di garages, tettoie, recinzioni, schermature, sistemazioni della viabilità di servizio, impianti di vegetazione arborea, garantendo il mantenimento delle relazioni spaziali, funzionali e percettive che caratterizzano i vari contesti paesaggistici; • pianificare il contenimento dell'illuminazione notturna al fine di non compromettere la naturale percezione del paesaggio; • individuare zone di compromissione relative a espansioni non correttamente inserite nel contesto e a elementi di disturbo delle visuali da e verso il centro storico ed il fiume Arno, orientando gli interventi al recupero dell'immagine storica. <p>4.b.3. Definire strategie, misure, regole e discipline volte a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • regolamentare la realizzazione di nuovi depositi a cielo aperto al fine di non introdurre ulteriori elementi di degrado, privilegiandone la localizzazione in aree destinate ad attività produttive e attraverso interventi che prevedano soluzioni progettuali paesaggisticamente integrate; • privilegiare la riqualificazione paesaggistica dei depositi a cielo aperto esistenti, anche attraverso interventi di mitigazione visiva e la loro eventuale delocalizzazione se collocati in aree in stretta relazione visiva con i valori riconosciuti dalla scheda di vincolo; • prevedere adeguate opere di integrazione paesaggistica e mitigazione per i parcheggi pubblici e privati. 	<p>panoramiche e non devono essere collocati in prossimità dei beni architettonici tutelati;</p> <ul style="list-style-type: none"> • la cartellonistica e i corredi agli impianti stradali siano compatibili (per dimensione, tipologia e materiali) coi caratteri dei luoghi, garantendo il mantenimento e il miglioramento delle visuali principali e/o panoramiche; • i sistemi e i metodi di illuminazione pubblica e privata prospicienti la pubblica via e gli spazi pubblici in generale garantiscano la qualità e la compatibilità con il contesto evitando l'esaltazione scenografica del singolo edificio, a favore di una luce diffusa e soffusa. <p>4.c.3. Non sono consentiti interventi che comportino:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la rimozione lungo tutti i percorsi storici, dei muri di pietrame a secco e di tutte le sistemazioni di varia natura di matrice storica rilevante, compresi i manufatti di corredo, quali elementi fondamentali di caratterizzazione degli assetti paesaggistici; • la trasformazione delle serre esistenti e i manufatti temporanei in volumetrie edificate; • la realizzazione di nuovi depositi a cielo aperto, compreso l'ampliamento di quelli esistenti, che interferiscano negativamente con le visuali panoramiche ad eccezione di quelli riconducibili ad attività di cantiere. Sono ammessi in tutti i casi in cui adottino soluzioni atte a minimizzarne l'impatto visivo, al fine di non compromettere gli elementi valoriali identificati nella scheda; • la realizzazione di edifici prefabbricati privi di qualità costruttiva e tipologica. <p>4.c.4. L'inserimento di manufatti non dovrà interferire negativamente o limitare le visuali panoramiche. Le strutture per la cartellonistica e la segnaletica non indispensabile per la sicurezza stradale dovranno armonizzarsi per posizione, dimensione e materiali con il contesto paesaggistico e mantenere l'integrità percettiva delle visuali panoramiche che si aprono da e verso le colline e la campagna.</p> <p>4.c.5. Non sono ammesse previsioni di nuova edificazione che costituiscano nuclei isolati rispetto al territorio urbanizzato.</p> <p>4.c.6. Gli interventi volti a migliorare la fruibilità e la salubrità di locali interrati o seminterrati siano realizzati evitando sbancamenti di terreno tali da alterare la tipologia dell'edificio, la corografia dei luoghi e l'aumento dei piani visibili dell'edificio, pur in assenza di un innalzamento della quota assoluta.</p> <p>4.c.7. Sono da escludere interventi di trasformazione, compresi i muri di recinzione o altre barriere visive, tali da occludere i varchi visuali verso le emergenze valoriali riconosciute dalla scheda di vincolo.</p>
--	--	--	--