

COMMITTENTE:



Direzione Investimenti - Direzione Investimenti Area Centro

SOGGETTO TECNICO:

Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Firenze - S.O. Ingegneria

PROGETTAZIONE:

APPALTATORE:

		MANDATARIA: 	MANDANTE:
Direttore della Progettazione: ING. NANDO GRANIERI	Progettista:		

PROGETTO ESECUTIVO DI DETTAGLIO

LINEA PISTOIA - LUCCA - VIAREGGIO / PISA

RADDOPPIO DELLA LINEA PISTOIA - LUCCA - PISA S.R.

TRATTA PISTOIA - MONTECATINI TERME

INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI PISTOIA
Sezione A
DOTT. INGEGNERE
NANDO GRANIERI
SETTORE CIVILE E AMBIENTALE
SETTORE INDUSTRIALE
SETTORE DELL'INFORMAZIONE

ORDINE DEGLI ARCHITETTI
ARCHITETTO
SEFENA BRACCHINI
DELLA PROVINCIA DI PERUGIA

VIABILITA'

Rotatoria lato Pistoia Km 2+288
Integrazione alla Relazione Paesaggistica

SCALA -

Foglio 1 di 1

PROGETTO/ANNO	SOTTOPR.	LIVELLO	NOME DOC.	PROGR.OP.	FASE FUNZ.	NUMERAZ.
1346PO	S06	PR	GRSP	08	01	1006

Revis.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato	Data
0	Prima Emissione	S. Bracchini	30.09.2025						

POSIZIONE ARCHIVIO	LINEA	SEDE TECN.	NOME DOC.	NUMERAZ.		
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
	Verificato e trasmesso	Data	Convalidato	Data	Archiviato	Data
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

File:

ATI Imprese			
	"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".		
1346POS05PRGRSP0801I0060	Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i>		

1	Premessa	3
1.1	Elaborati integrativi	3
2	Struttura della Scheda di Vincolo n.9047182	4
2.1	Sezione A: Elementi identificativi	4
2.1	Sezione B: Identificazione dei valori e valutazione della loro permanenza/trasformazione	5
2.1	Sezione C: Obiettivi per la tutela e la valorizzazione - disciplina d'uso (art.143 c.1 lett. b, art.138 c.1) 6	6
3	Stato di fatto dei luoghi e descrizione dell'intervento	7
3.1	Stato di fatto in relazione alla viabilità storica	7
3.2	Aspetti localizzativi degli interventi in progetto	10
3.3	Aspetti dimensionali e di sicurezza stradale degli interventi in progetto	11
4	Rispondenza del progetto proposto alle prescrizioni	12
4.1	Non alterino o compromettano l'intorno territoriale, i tracciati di collegamento nella loro configurazione attuale, evitando modifiche degli andamenti altimetrici (fatta eccezione per gli interventi necessari per la messa in sicurezza idraulica), delle sezioni stradali e degli sviluppi longitudinali e che per l'eventuale messa in sicurezza, i cui interventi sono fatti salvi, sia privilegiato l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica nel rispetto dei caratteri tipologici, storici e paesaggistici	12
4.2	Siano conservate le opere d'arte (quali muri di contenimento, ponticelli) e i manufatti di corredo (quali pilastri, edicole, marginette, cippi) di valore storico- tradizionale	18
4.3	Sia conservato l'assetto figurativo delle dotazioni vegetazionali di valore storico-tradizionale, con particolare riferimento ai filari alberati	20
4.4	Per la viabilità non asfaltata sia mantenuta l'attuale finitura del manto stradale; in caso sia necessario inserire nuove pavimentazioni stradali dovranno essere utilizzati materiali e tecniche coerenti con i caratteri del contesto	20
4.5	Il trattamento degli spazi interclusi nelle rotatorie sia coerente con il valore paesaggistico del contesto	23
4.6	La realizzazione di aree di sosta e di belvedere non comprometta i caratteri naturali (di ruralità) dei luoghi, i caratteri strutturali/tipologici della viabilità storica e non comporti significativo aumento della superficie impermeabile	25
4.7	La cartellonistica e i corredi agli impianti stradali siano congrui, per dimensione, tipologia e materiali, ai caratteri naturali e di ruralità dei luoghi, ai caratteri strutturali/tipologici della viabilità storica, garantendo l'intervisibilità e l'integrità percettiva delle visuali panoramiche	26
5	Conclusioni	29
6	Allegato 1: Relazione Storica	30
6.1	Inquadramento normativo	30
6.2	Descrizione del manufatto	30

ATI Imprese			
	<p>"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".</p>		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		

6.2.1	Tipologia	30
6.2.2	Collocazione originaria	31
6.2.3	Dimensioni.....	31
6.2.4	Stato di conservazione	32
6.2.5	Contesto paesaggistico.....	32
6.3	Valutazione storica e testimoniale.....	33
6.4	Considerazioni di compatibilità con l'intervento viario	40
6.5	Conclusioni della verifica.....	40

ATI Imprese			
	"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		

1 Premessa

La presente Documentazione Integrativa è redatta al fine di chiarire e approfondire la coerenza del progetto della nuova rotatoria sulla S.R. 435 (località Paradiso – Comune di Pistoia) con le prescrizioni della Scheda di Vincolo Paesaggistico n. 9047182 (in particolare quelle indicate al punto 3.c.21), a seguito di interlocuzione avvenuta con la competente Soprintendenza.

Nell'ambito dei lavori finalizzati alla realizzazione del raddoppio ferroviario sulla tratta Pistoia-Montecatini Terme è prevista la chiusura del PL al km 2+288: la rotatoria in oggetto si rende necessaria per il ripristino dell'accessibilità alle aree interessate dall'intervento di chiusura del PL garantendo l'allaccio alle viabilità esistenti.

L'oggetto della presente documentazione è un'analisi approfondita delle ragioni alla base della progettazione e la coerenza con l'attuale configurazione territoriale e il sistema dei vincoli presenti nell'area (la nuova rotatoria è infatti ricompresa nell'ambito tutelato per legge "Zona circostante la Villa Montebono sita nella frazione Barile del Comune di Pistoia" definito ai sensi del D.Lgs. 42/2004, Art. 136 - Codice Ministeriale: 90131; Codice Regionale del vincolo: 9047182; Decreto Ministeriale: D.M. 06/10/1970, G.U. 274 del 1970).

Attraverso degli accorgimenti progettuali di tipo puntuale che si descriveranno ai vari paragrafi del capitolo 4, la presente integrazione mira a perfezionare la relazione tra interventi proposti e sistema dei vincoli e delle tutele presenti.

1.1 Elaborati integrativi

Gli elaborati prodotti per questa integrazione sono di seguito elencati:

- TAVOLA DEI CATASTI STORICI, Scala 1:1000
- TAVOLA CON INDIVIDUAZIONE GRAFICA DELLA DIMINUIZIONE DELLA VIABILITA' STORICA E COMPENSAZIONI, Scala 1:1000
- TAVOLA SISTEMAZIONE INTERNA ROTATORIA, Scala 1:500
- TAVOLA CARTELLI INFORMATIVI
- ALLEGATO 1: RELAZIONE STORICA (AI FINI DELLA VERIFICA D'INTERESSE CULTURALE PER L'EDICOLA VOTIVA);
- TAVOLA DELLE FOTO AEREE STORICHE.

ATI Imprese			
	"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		

2 Struttura della Scheda di Vincolo n.9047182

La Scheda di Vincolo disciplina gli immobili e le aree di notevole interesse pubblico.

La rotatoria in progetto è ricompresa nell'area tutelata per legge definita ai sensi del D.Lgs. 42/2004, Art. 136 "Zona circostante la Villa Montebono sita nella frazione Barile del Comune di Pistoia" (Codice Ministeriale: 90131; Codice Regionale del vincolo: 9047182; Decreto Ministeriale: D.M. 06/10/1970, G.U. 274 del 1970).

2.1 Sezione A: Elementi identificativi

Nella prima parte della Scheda di Vincolo viene identificato il bene oggetto di tutela.

Codice regionale	Codice ministeriale	Ricognizione delimitazione rappresentazione	D.M. – G.U.	Provincia	Comune/i	Superficie (ha)	Ambiti di Paesaggio	Tipologia art. 136 D.Lgs. 42/04			
9047182	90131	9047182_ID	D.M. 06/10/1970 G.U. 274 del 1970	PT	Pistoia	333,03	6 Firenze-Prato-Pistoia	a	b	c	d
denominazione		La zona circostante la villa Montebono sita nel territorio del comune di Pistoia, frazione Barile.									
motivazione		[...] la zona predetta ha notevole interesse pubblico perché con il suo parco, il giardino e l'area ad esso retrostante e prospiciente, costituisce un elemento di primaria importanza nonché un quadro naturale di grande suggestività nel paesaggio collinare e pedecollinare della valle pistoiese, formando inoltre, per l'insieme degli altri edifici, oltre la villa Montebono, di grande pregio (come la Villa Carega con il suo giardino), un complesso di cose immobili di valore estetico e tradizionale.									

ATI Imprese			
	"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".		
1346POS05PRGRSP0801I0060	Integrazione alla Relazione Paesaggistica (ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)		

2.1 Sezione B: Identificazione dei valori e valutazione della loro permanenza/trasformazione

In questa seconda sezione della Scheda, vengono identificati la struttura e le componenti del paesaggio, il loro valore e l'eventuale presenza di stati di degrado.

Strutture del paesaggio e relative componenti	Elementi di valore		Valutazione della permanenza dei valori
	evidenziati nella descrizione del vincolo	descritti dal piano	dinamiche di trasformazione / elementi di rischio / criticità
Struttura idrogeomorfologica			
Geomorfologia	L'ambito è situato nel territorio collinare e pedecollinare della valle pistoiese.	Questo territorio risulta caratterizzato da piccoli valli e declivi, che si trovano a sud della pianura pistoiese lungo le pendici nord-orientali del Monte Albano. I rilievi sono costituiti principalmente da litologie Liguri argilliche dai Flysch calcarei massosi della Formazione di Monte Morello. Localmente affiora l'arenaria Maicino. Questo contrasto di litologie si legge nelle forme dei rilievi che appaiono generalmente più marcati nei litotipi calcareo-mamosi e arenacei e dolci e ondulati nelle argille della Formazione di Sillano. Lembi di limi argilloso-sabbiosi ed argille sabbiose plicoceni affiorano in prossimità della pianura: questi litotipi sono testimonianza dei depositi fluvio-lacustri che hanno colmato la fossa tettonica compresa tra Pistoia e Firenze.	Permanenza dei valori geomorfologici ad eccezione delle aree urbanizzate e del rilevato autostradale. Le principali criticità sono legate alla presenza di ampie aree interessate da franosità che caratterizzano i versanti in aree acclivi o dove affiorano rocce con caratteristiche litotecniche scadenti, creando localmente conche e contropendenze in parte ricoperte da vegetazione o rimaneggiate dall'azione antropica.
Idrografia naturale		Presenza di corsi d'acqua e torrenti tra cui il T. Stella, il Fosso Iazzera e il Fosse del Tazzenno.	
Idrografia artificiale		Presenza di canali, di scoline e di specchi d'acqua artificiali, il maggiore dei quali è il lago del Gabbiano.	
Struttura eco sistemica/ambientale			
Componenti naturalistiche	<i>Il provvedimento non riconosce esplicitamente elementi di valore da ricondurre a tale struttura</i>	Presenza di aree boscate, essenze arboree isolate e piante ornamentali.	
Arete di riconosciuto valore naturalistico (Aree Protette e Siti Natura 2000)			
Struttura antropica			
Insedimenti storici	Presenza di edifici di grande pregio come la Villa Montebono con parco e giardino e villa Carega con il suo giardino.	La villa Montebono rappresenta l'emergenza architettonica più importante, di notevole pregio storico-artistico sia per l'edificio che per il suo giardino all'italiana d'impianto seicentesco.	La nuova viabilità costituita dalla circonvallazione della via Provinciale Luochese, rappresenta un elemento di degrado visivo, poiché passando in prossimità della villa Montebono costituisce un elemento separatore fra la villa ed il paesaggio circostante.
Insedimenti contemporanei			Possibile espansione delle colture vivaistiche sui terreni occupati dai coltivi tradizionali. Questa tendenza è visibile nella parte pianeggiante compresa tra i due poggi collinari, storicamente occupata da seminativi e oggi da vivai. Scarsa manutenzione e abbandono delle colture a oliveto e espansione della bosaglia.
Viabilità storica		Presenza di percorsi della viabilità storica che collegano i nuclei storici, i beni culturali sparsi ed il territorio aperto circostante.	
Viabilità contemporanea, impianti ed infrastrutture			
Paesaggio agrario		Paesaggio rurale nettamente distinto in due parti: quella a nord dell'autostrada, interamente occupata da colture ortoflorovivaistiche, quella a sud dell'A11 caratterizzato invece dalla permanenza di colture d'impronta tradizionale (oliveti prevalentemente terrazzati) disposti sui versanti collinari in stretta relazione con ville e nuclei insediativi storici. Macchie di bosco coprono le parti del territorio meno vocate all'uso agricolo e diversificano il mosaico paesaggistico. Nuovi impianti di oliveto specializzato si inseriscono coerentemente nel paesaggio agrario.	
Elementi della percezione			
Visuali panoramiche 'da' e 'verso', percorsi e punti di vista panoramici e/o di belvedere	La zona, con il suo parco, il giardino e l'area ad esso retrostante e prospiciente, costituisce un quadro naturale di grande suggestività nel paesaggio collinare e pedecollinare della valle pistoiese.	Visuali panoramiche verso la zona oggetto del vincolo godibili dall'autostrada Firenze-Mare. Visuali dalla ferrovia Pistoia-Montecatini verso l'area oggetto di vincolo a sud.	Le visuali più godibili sono rimaste quelle dall'autostrada Firenze-Mare verso la villa Montebono con il suo parco e giardino, l'area ad esso retrostante e prospiciente e verso l'area collinare e pedecollinare circostante. Il valore estetico e tradizionale del bene è, tuttavia, parzialmente compromesso dallo svilupparsi di elementi di degrado quali la circonvallazione della via Provinciale Luochese.
Strade di valore paesaggistico			

ATI Imprese			
	"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".		
1346POS05PRGRSP0801I0060	Integrazione alla Relazione Paesaggistica (ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)		

2.1 Sezione C: Obiettivi per la tutela e la valorizzazione - disciplina d'uso (art.143 c.1 lett. b, art.138 c.1)

Nella terza sezione della Scheda di Vincolo vengono esposti gli obiettivi di tutela, le direttive e le prescrizioni.

Nel caso in esame ci si riferisce alla seguente struttura del paesaggio e relativa componente:

- **Struttura Antropica – Viabilità storica**
- *a - obiettivi con valore di indirizzo 3.a.7;*
- *b - direttive 3.b.9., 3.b.10. e 3.b.11.;*
- *c – prescrizioni 3.c.21.*

Strutture del paesaggio e relative componenti	a - obiettivi con valore di indirizzo	b - direttive	c - prescrizioni
3 - Struttura antropica - Insediamenti storici - Insediamenti contemporanei - Viabilità storica - Viabilità contemporanea, impianti ed infrastrutture - Paesaggio agrario	3.a.1. Conservare i caratteri morfologici, tipologici, architettonici del sistema di ville presente nell'area di vincolo e i relativi giardini/parchi nelle loro configurazioni storiche, nonché i relativi ambiti di pertinenza paesaggistica (intorno territoriale) ed in particolare della villa Montebono e la villa Carega. 3.a.2. Conservare le relazioni (gerarchiche, funzionali, percettive) tra ville padronali, case coloniche, viabilità storica e la campagna.	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: 3.b.1. Riconoscere: - i caratteri morfologici, tipologici, architettonici che contraddistinguono gli edifici e i complessi monumentali di valore storico-paesaggistico, ville, relativi parchi e giardini storici; - gli ambiti di pertinenza paesaggistica (intorno territoriale) da intendersi quali aree fortemente interrelate al bene medesimo sul piano morfologico, percettivo e storicamente su quello funzionale; - il sistema delle relazioni (gerarchiche, funzionali, percettive) tra ville padronali, case coloniche, viabilità storica e la campagna.	3.c.1. Per gli interventi che interessano le ville, i complessi monumentali e relativi parchi, orti e giardini di valore storico-architettonico sono prescritti: - il mantenimento dell'impianto tipologico/architettonico, l'utilizzo di soluzioni formali e materiche, finiture esterne e cromie coerenti con la tipologia storica di riferimento e con quelli appartenenti ai valori espressi dall'edilizia locale; - il mantenimento dell'unitarietà delle aree libere e degli spazi pertinenziali, evitando però la loro frammentazione; - in presenza di parchi, di giardini storici o di sistemazioni delle pertinenze originarie o comunque storizzate, il mantenimento dei percorsi interni sia nel loro andamento che nel trattamento del sottofondo, dei manufatti presenti e del sistema del verde (vegetazione arborea ed arbustiva, aiuole, giardini), il mantenimento dei viali di accesso, e degli assi visivi.
	3.a.7. Conservare e valorizzare i percorsi della viabilità storica, quali elementi di connessione tra nuclei storici, i beni culturali sparsi ed il territorio aperto circostante.	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: 3.b.9. riconoscere i percorsi della viabilità storica, i relativi caratteri strutturali/tipologici (gerarchie, giacitura, tracciato), le opere d'arte (quali muri di contenimento, ponticelli) e le dotazioni vegetazionali di corredo di valore storico-tradizionale quali elementi fondamentali di caratterizzazione del paesaggio; 3.b.10. riconoscere tra le viabilità contemporanee e le infrastrutture	3.c.21. Gli interventi che interessano i percorsi della viabilità storica, sono ammessi a condizione che: - non alterino o compromettano l'intorno territoriale, i tracciati di collegamento nella loro configurazione attuale, evitando modifiche degli andamenti altimetrici (fatta eccezione per gli interventi necessari per la messa in sicurezza idraulica), delle sezioni stradali e degli sviluppi longitudinali e che per l'eventuale messa in sicurezza, a cui interventi sono fatti salvi, sia privilegiato l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica nel rispetto dei caratteri tipologici, storici e paesaggistici; - siano conservate le opere d'arte (quali muri di contenimento, ponticelli) e i manufatti di corredo (quali pilastri, edicole, marginette, cippi) di valore storico-tradizionale; - sia conservato l'assetto figurativo delle dotazioni vegetazionali di valore storico-tradizionale, con particolare riferimento ai filari alberati; - per la viabilità non asfaltata sia mantenuta l'attuale finitura del manto stradale; in caso sia necessario inserire nuove pavimentazioni stradali dovranno essere utilizzati materiali e tecniche coerenti con i caratteri del contesto; - il trattamento degli spazi interclusi nelle rotatorie sia coerente con il valore paesaggistico del contesto; - la realizzazione di aree di sosta e di belvedere non comprometta i caratteri naturali (di ruralità) dei luoghi, i caratteri strutturali/tipologici della viabilità storica e non comporti significativo aumento della superficie impermeabile; - la cartellonistica e i corredi agli impianti stradali siano congrui, per dimensione, tipologia e materiali, ai caratteri naturali e di ruralità dei luoghi, ai caratteri strutturali/tipologici della viabilità storica, garantendo l'intervisibilità e l'integrità percettiva delle visuali panoramiche.

Al capitolo 4 si riporta punto-punto la rispondenza del progetto alle prescrizioni sopra riportate con il perfezionamento di alcuni dettagli progettuali.

ATI Imprese			
	"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		

3 Stato di fatto dei luoghi e descrizione dell'intervento

Di seguito si riportano gli estratti dei catasti storici per dare evidenza delle modificazioni intercorse nel tempo sulla viabilità storica e precedenti al presente intervento progettuale proposto.

3.1 Stato di fatto in relazione alla viabilità storica

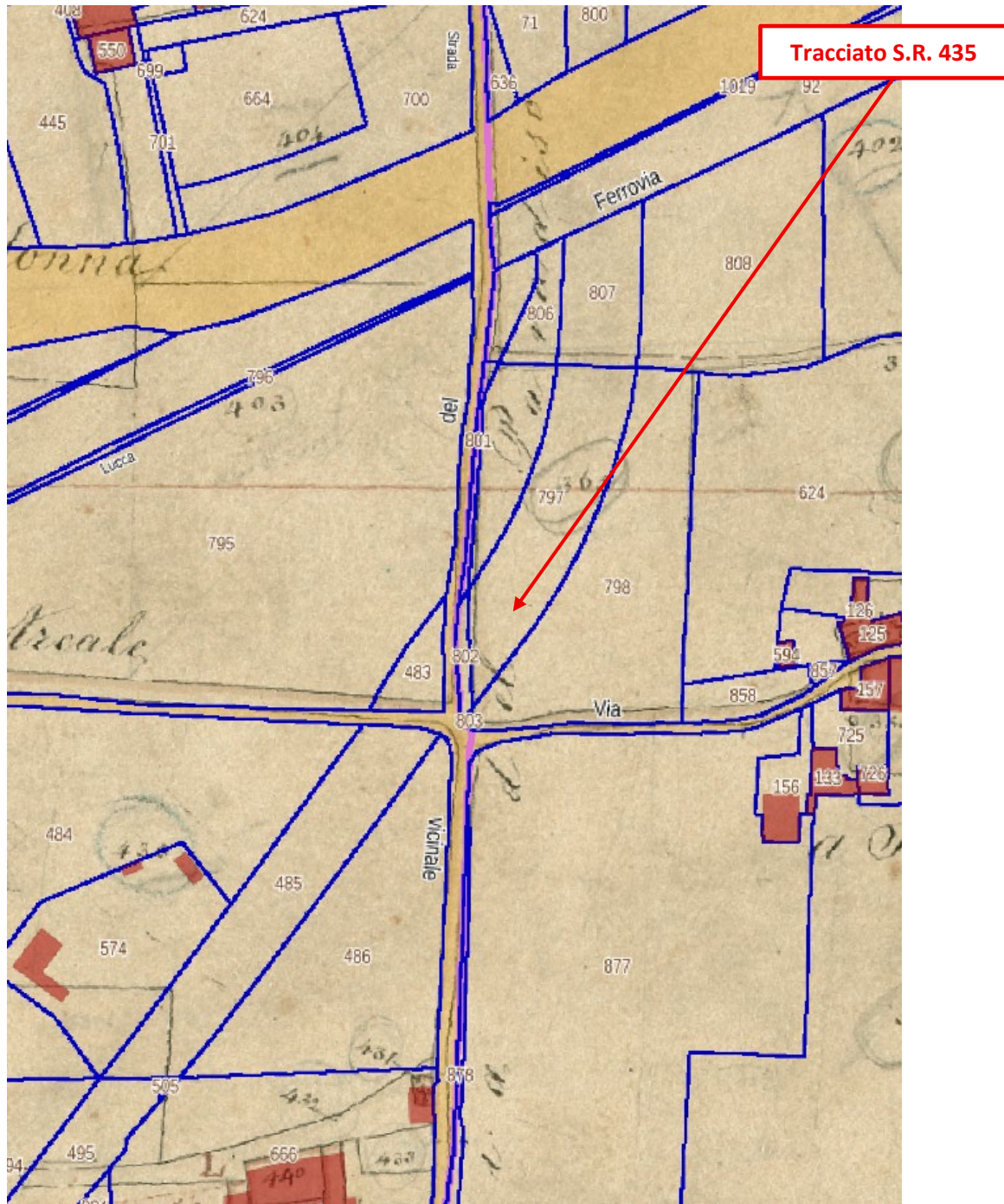
Dalle ricerche svolte emerge come primo aspetto, che l'attuale conformazione del tracciato della S.R.435, non consente alcun accesso e/o connessione alla viabilità storica come un tempo era definita.



Estratto catasto storico (1826)

ATI Imprese			
	<p>"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".</p>		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		

Tale recente impronta infrastrutturale ha generato un' interruzione netta e irreversibile con il sistema della viabilità pre-esistente (storica), la quale, ad oggi risulta di fatto fruibile quasi esclusivamente dai proprietari dei terreni prospicienti ad essa e dai fruitori dei vivai.



Estratto catasto storico (1826) con sovrapposto il catasto vigente (agg.30/06/2025), fonte: www.502.regione.toscana.it

ATI Imprese			
	<p>"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".</p>		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		

Dalla sovrapposizione tra catasto vigente e catasto storico, si evince che l’inserimento del tracciato della S.R. 435 abbia già causato a suo tempo una perdita dell’impianto storico, come mostrato anche nell’ortofoto seguente, tanto che via dell’Arcale assume oggi una doppia denominazione: la parte verso ovest è ora denominata Via Nuova dell’Arcale, mentre la parte ad est mantiene l’antico nome (Via Arcale).



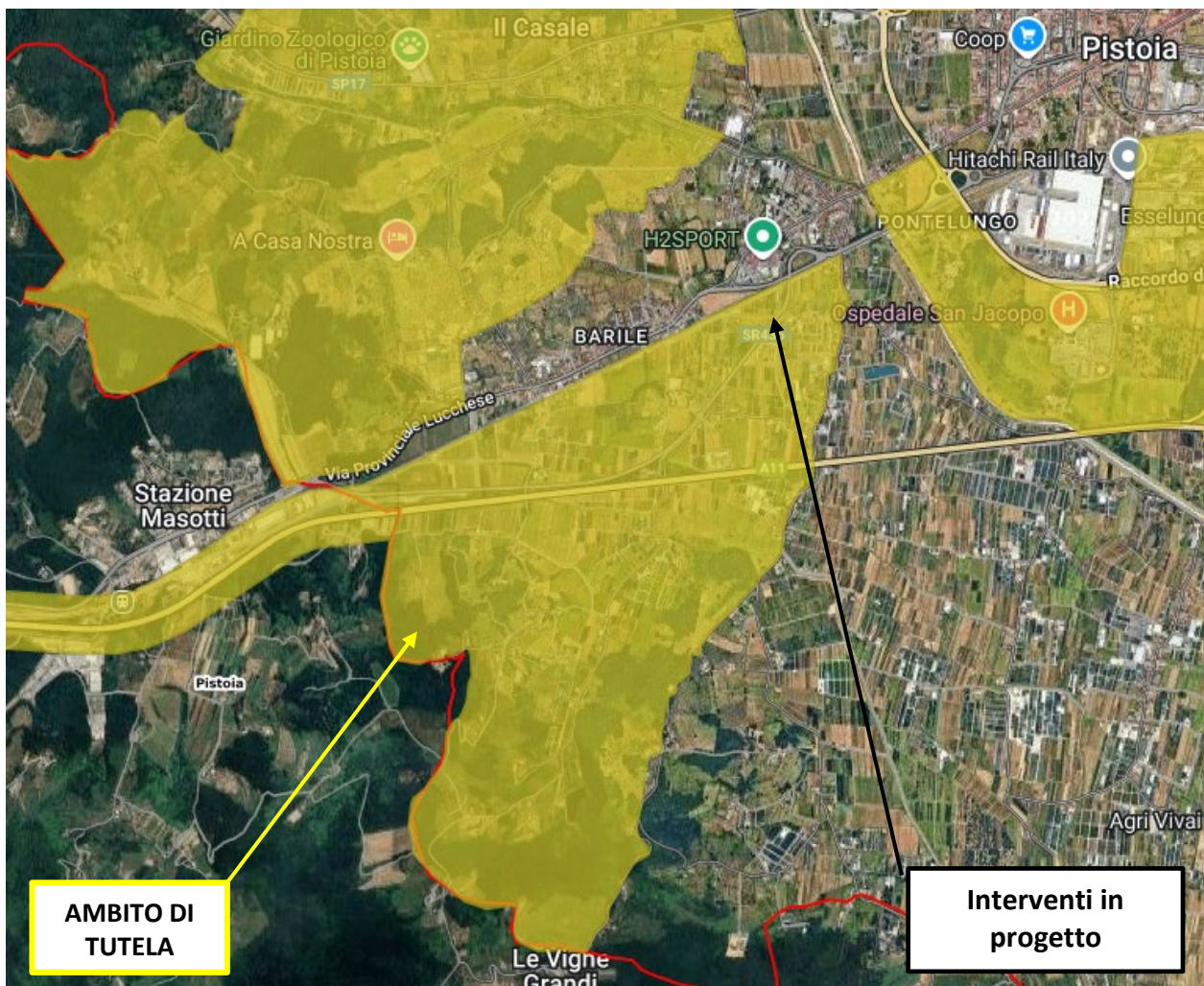
Inquadramento della configurazione attuale

ATI Imprese			
	"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		

3.2 Aspetti localizzativi degli interventi in progetto

Per quanto riguarda la localizzazione dell'progetto proposto, l'area degli interventi è localizzata al margine nord-est dell'ambito di tutela di cui alle premesse.

Pur collocandosi sempre all'interno dell'areale vincolato, si è cercato il più possibile di mantenersi ad una distanza considerevole dalla Villa di Montebono e sue pertinenze.



Inquadramento dell'ambito di tutela, fonte: vincolinrete.beniculturali.it

Questo accorgimento è stato adottato in primio luogo proprio per salvaguardare l'oggetto principale del vincolo di tutela. In secondo luogo, la posizione prevista nel progetto è la più consona, dal punto di vista stradale, ai fini della ricucitura con il reticolo viario esistente.

ATI Imprese			
	"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		

3.3 Aspetti dimensionali e di sicurezza stradale degli interventi in progetto

L'intervento in oggetto prevede la realizzazione di una sistemazione con "circolazione rotatoria" in corrispondenza del km 38 dell'attuale SR435.

La ricucitura con la rete viaria locale avviene tramite la realizzazione di 3 bracci, nello specifico:

- Braccio R1 -> innesto da SR435 lato sud;
- Braccio R2 -> innesto da SR435 lato nord;
- Braccio R3 -> innesto da via vicinale Paradiso lato ovest.

Si prevede anche la risistemazione dell'attuale Via dell'Arcale, con caratteristiche di strada vicinale, esternamente alla sistemazione con "circolazione rotatoria" e della strada vicinale Paradiso.

Per quanto concerne gli aspetti dimensionali e di sicurezza stradale, questi sono il risultato di un lungo iter progettuale (progetto definitivo del 2004), che ha portato ad affinamenti e migliorie nel corso del tempo, anche a seguito delle molteplici interlocuzioni sia con la Stazione Appaltante RFI che con gli Uffici competenti per il settore Viabilità di Regione Toscana e Provincia di Pistoia.

ATI Imprese			
	"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".		
1346POS05PRGRSP0801I0060	Integrazione alla Relazione Paesaggistica (ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)		

4 Rispondenza del progetto proposto alle prescrizioni

In riferimento alla colonna c- *prescrizioni* della Scheda di Vincolo di cui al capitolo 2, si riporta di seguito la descrizione del progetto per rispondere a ciascun punto della prescrizione.

"3.c.21 Gli interventi che interessano i percorsi della viabilità storica, sono ammessi a condizione che:

4.1 Non alterino o compromettano l'intorno territoriale, i tracciati di collegamento nella loro configurazione attuale, evitando modifiche degli andamenti altimetrici (fatta eccezione per gli interventi necessari per la messa in sicurezza idraulica), delle sezioni stradali e degli sviluppi longitudinali e che per l'eventuale messa in sicurezza, i cui interventi sono fatti salvi, sia privilegiato l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica nel rispetto dei caratteri tipologici, storici e paesaggistici

In relazione a questo primo punto, l'intervento progettuale non introduce nuovi tracciati, ma si configura come un adeguamento puntuale della viabilità esistente in corrispondenza dell'intersezione tra la S.R. 435 e delle viabilità locali.

In origine la viabilità storica locale si sviluppava secondo assi poderali e strade vicinali, in continuità con i tracciati riportati nel Catasto Leopoldino.

➤ **Stato di Fatto**

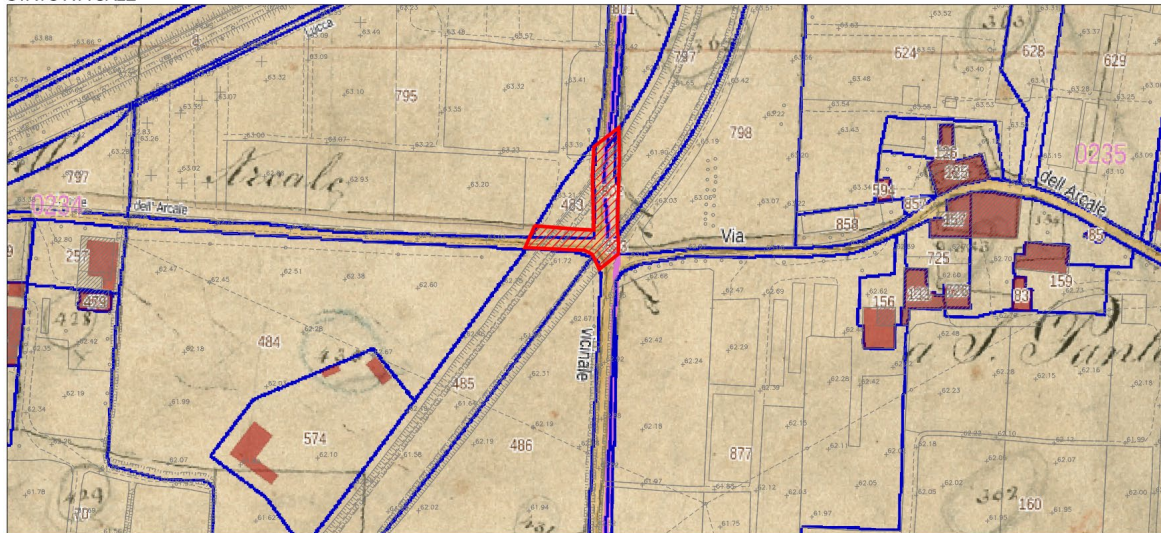
L'inserimento della S.R. 435 ha comportato:

- la parziale interruzione della continuità dei percorsi storici;
- la trasformazione di alcuni tratti (tra cui via dell'Arcale e via Nuova dell'Arcale) in strade di servizio o di accesso subordinato;
- la riconfigurazione gerarchica della rete viaria, con predominanza della strada regionale rispetto alle direttrici rurali tradizionali.

Di seguito se ne dà evidenza riportando le sovrapposizioni dei catasti (storico e vigente).

ATI Imprese			
	<p>"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".</p>		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		

STATO ATTUALE



diminuzione causata dalla realizzazione del tracciato della S.R. 435

Individuazione grafica della perdita dell'incrocio storico di via dell'Arcale a seguito della realizzazione della S.R.435

Ne consegue che la reale perdita di tratti di viabilità storica è avvenuta antecedentemente alla presente progettazione. La lettura cartografica e storica del territorio evidenzia che l'attuale tracciato della S.R. 435 "Lucchese" ha già determinato, nel tempo, una modifica sostanziale della trama viaria in particolare in corrispondenza di via Nuova dell'Arcale (nota anche come via vicinale Paradiso).



Stato dei luoghi

ATI Imprese			
	<p>"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".</p>		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		

Inoltre l'attuale sedime della S.R. 435 si colloca in trincea rispetto al piano campagna e pertanto la vista della viabilità storica non è percepibile (come dimostrano le immagini seguenti).



Foto 1



Foto 2

Stato dei luoghi

ATI Imprese			
	"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		

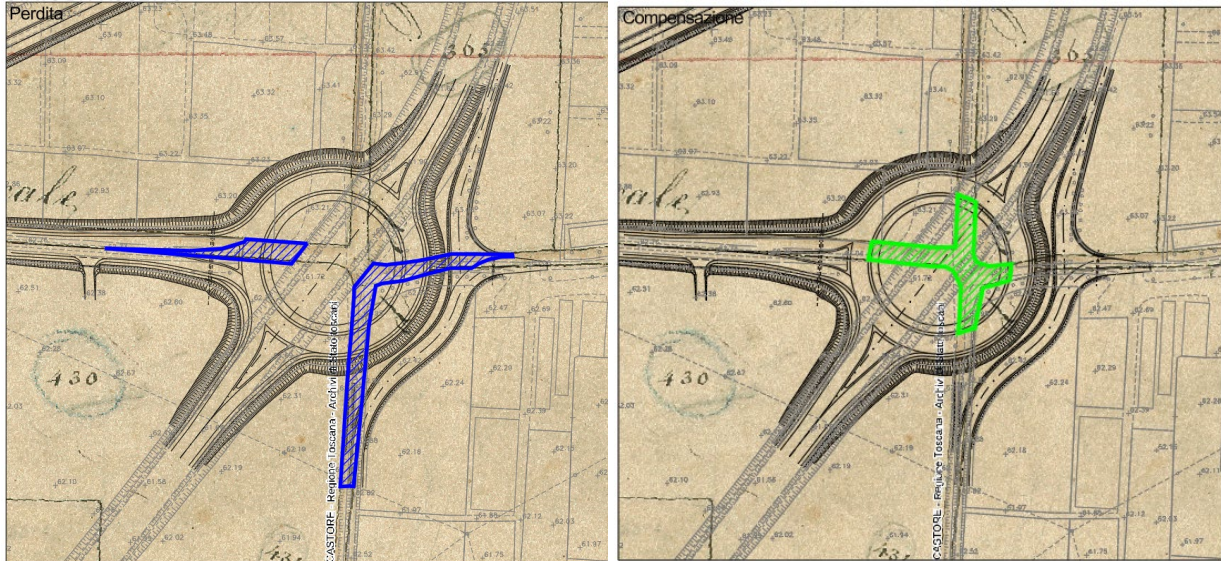
➤ **Stato di Progetto**

Chiaramente, la progettazione della rotatoria è stata sviluppata seguendo l'attuale sedime della S.R. 435 la quale si colloca come detto in trincea rispetto al piano campagna; pertanto, anche a seguito alla realizzazione degli interventi la viabilità storica non è percepibile, così come la rotatoria stessa non sarà percepibile dalle viabilità secondarie.

La realizzazione della rotatoria non introduce un'ulteriore compromissione della viabilità storica o un "nuovo strappo", ma si limita a razionalizzare una situazione già consolidata. La diminuzione di ulteriori tratti storici è legata essenzialmente ad esigenze geometriche e di intervisibilità e sicurezza stradale (come già descritto al paragrafo 3.4); tuttavia l'intervento mira a ricucire e mettere in sicurezza l'infrastruttura principale (già esistente e consolidata) con le viabilità minori.

In questa prospettiva, il progetto può essere letto come un'occasione per riequilibrare i rapporti tra viabilità moderna e storica, garantendo da un lato la funzionalità della mobilità contemporanea e dall'altro la tutela e valorizzazione dei percorsi storici superstiti, come richiesto dalle prescrizioni della scheda di vincolo.

STATO DI PROGETTO



STATO DI PROGETTO



diminuzione causata dalla realizzazione della rotatoria



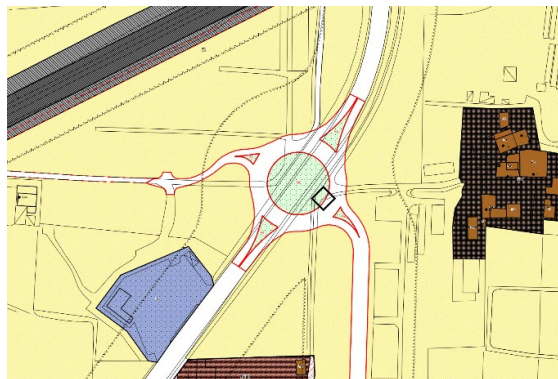
compensazioni progettuali

Individuazione grafica delle diminuzioni a seguito della realizzazione della rotatoria e compensazioni

ATI Imprese			
	<p>"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".</p>		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		

➤ **Migliorie progettuali**

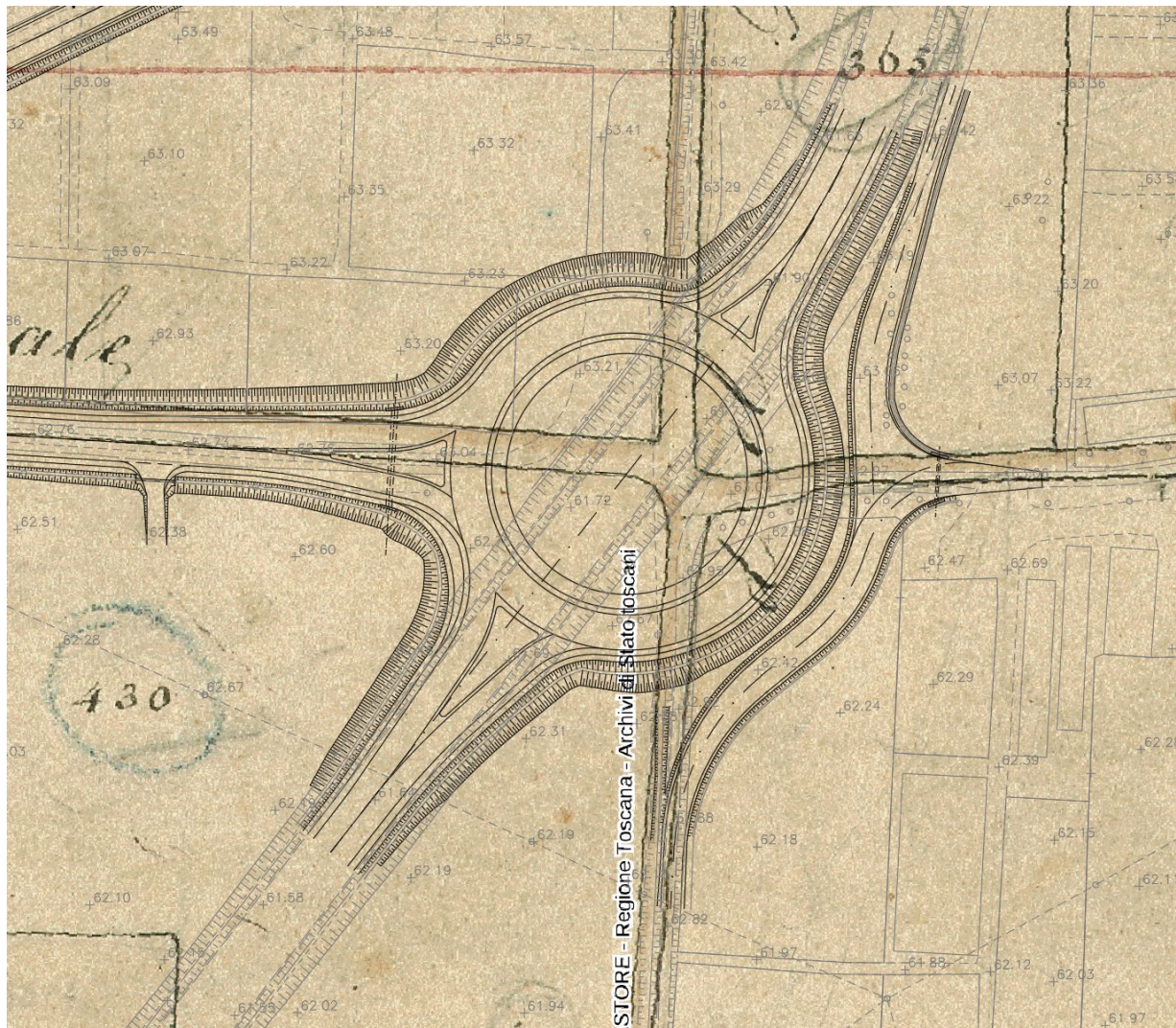
Ulteriore aspetto da considerare è che la progettazione è già stata affinata. In un primo tempo la rotatoria doveva avere 5 bracci (fase progettuale di PD). Inoltre, rispetto alla rotatoria adottata all'interno del PRG - Parte Strutturale, il progetto ha ulteriormente ridotto i bracci da 4 a 3, questo sempre allo scopo di mantenere il più possibile la continuità e la configurazione originarie; la viabilità di via dell'Arcale viene infatti ripristinata e ricucita, senza modifiche agli andamenti altimetrici né alterazioni del suo sviluppo longitudinale.



Confronto della rotatoria tra PRG (4 braccia) e progetto (3 braccia)

ATI Imprese			
	"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".		
1346POS05PRGRSP0801I0060	Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i>		

La nuova sistemazione pertanto non comporta modifiche significative alle sezioni stradali storiche, limitandosi alla razionalizzazione della connessione con la Strada Regionale con gli accessi agricoli circostanti e consentendo la possibilità di inversione dell'itinerario.



Sovrapposto rotonda di progetto con catasto storico (1826)

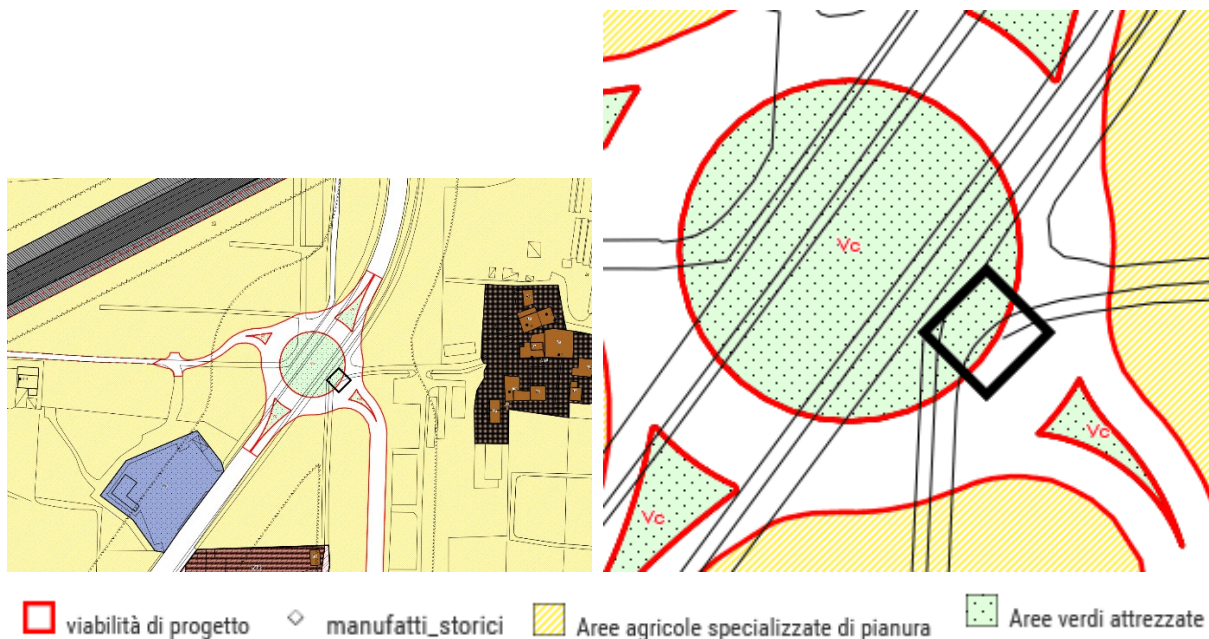
Tuttavia, nell'ottica di una migliore integrazione degli interventi con l'assetto storico rimanente, si propone una diversa configurazione della sistemazione interna della rotonda. Al posto di inserire delle specie arboeo-arbostive autoctone, indicate nella prima stesura progettuale, si propone l'inserimento di un segno "cruciforme" che ricordi l'antico assetto stradale (si veda a tal proposito il punto 4.5).

L'intervento è dunque da intendersi come un'opera di ripristino formale della viabilità esistente, la quale consente la conservazione del valore storico ad essa attribuito e dei valori paesaggistici del percorso tutelato, i quali sono mantenuti nella loro continuità e configurazione attuali.

ATI Imprese			
	"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".		
1346POS05PRGRSP0801I0060	Integrazione alla Relazione Paesaggistica (ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)		

4.2 Siano conservate le opere d'arte (quali muri di contenimento, ponticelli) e i manufatti di corredo (quali pilastrini, edicole, marginette, cippi) di valore storico- tradizionale

Nell'area di progetto non risultano presenti opere d'arte storiche quali muri di contenimento o ponticelli. È invece presente un tabernacolo votivo (edicola) lungo via dell'Arcale, individuato solamente dal Piano Strutturale quale manufatto di valore storico-tradizionale.



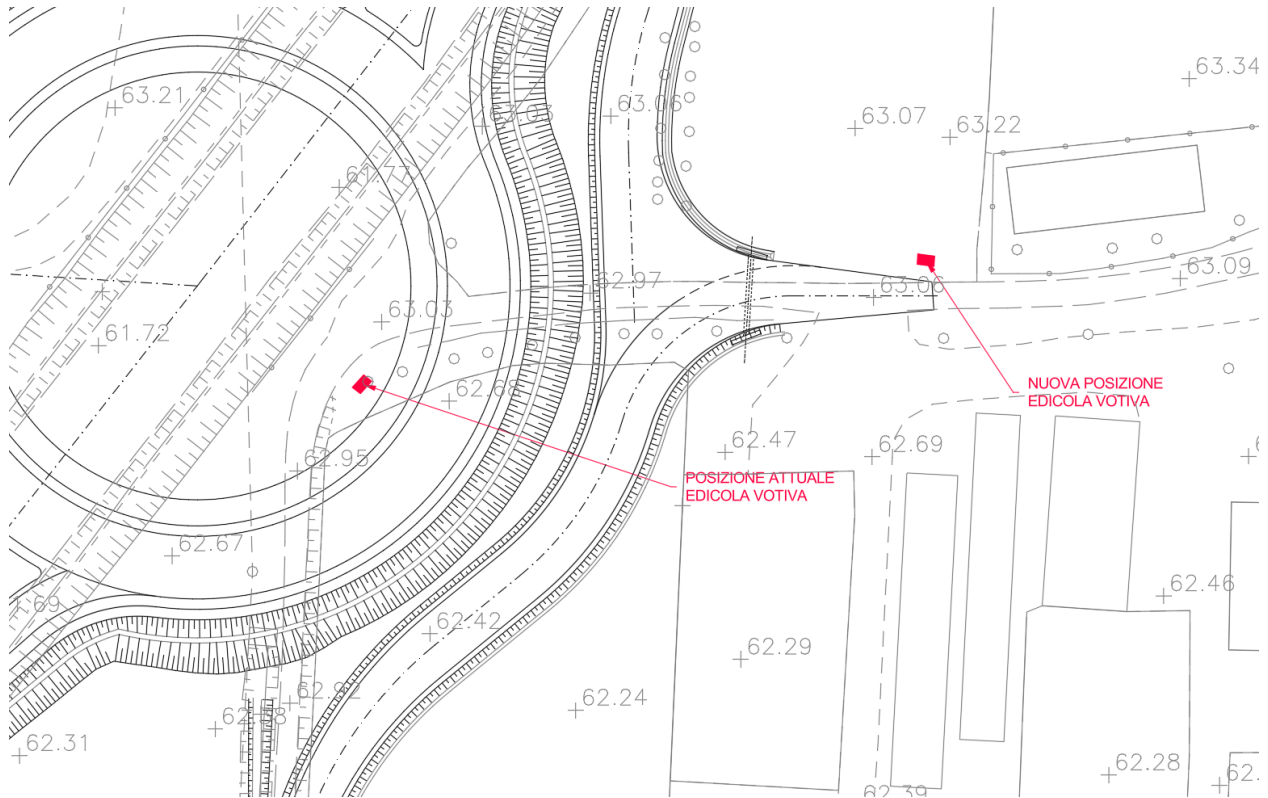
Estratto PRG - Parte Strutturale del Comune di Pistoia

Di tale manufatto non si conosce la storia, per cui è difficile darne una datazione certa. Tale manufatto non compare in nessun altro documento storico, strumentazione urbanistica, atto o piano di settore.

Per tale manufatto è stata presa a riferimento, pertanto, la normativa del PRG – Parte Strutturale, Art.65 “Aree per la viabilità da ristrutturare”, comma 7, il quale cita “Manufatti isolati, quali edicole e segnaletica, in caso di motivata impossibilità di conservazione, possono essere rilocalizzati nelle vicinanze mantenendo un rapporto di continuità con il sito originario”.

Si prevede dunque la sua conservazione e valorizzazione attraverso il riposizionamento in prossimità della sede originaria, garantendone la piena leggibilità e la continuità di fruizione.

ATI Imprese			
	"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		



Nuovo posizionamento dell'edicola votiva

Se ne si ravvede la necessità, l'intervento potrà essere accompagnato da operazioni di restauro di tipo RS1 (ai sensi delle NTA del Regolamento Urbanistico Comunale), che prevedono la conservazione dei materiali e delle forme originarie, con eventuali consolidamenti effettuati secondo criteri filologici e compatibili con le tecniche costruttive tradizionali.

In tal modo il progetto, pur modificando la posizione originaria dell'edicola votiva, ne assicura la tutela integrale, rispettando quanto richiesto dalla prescrizione e dalla normativa locale vigente.

Per approfondimenti si rimanda all'**Allegato 1** del presente documento.

ATI Imprese			
	"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".		
1346POS05PRGRSP0801I0060	Integrazione alla Relazione Paesaggistica (ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)		

4.3 Sia conservato l'assetto figurativo delle dotazioni vegetazionali di valore storico-tradizionale, con particolare riferimento ai filari alberati

Nell'area di intervento non sono presenti filari alberati o altre formazioni vegetazionali di riconosciuto valore storico-tradizionale tali da risultare interferiti dalla nuova sistemazione viaria; la maglia agricola esistente, caratterizzata prevalentemente da colture intensive e vivai, rimane inalterata nella sua configurazione attuale e non viene frammentata dalla realizzazione della rotatoria.

4.4 Per la viabilità non asfaltata sia mantenuta l'attuale finitura del manto stradale; in caso sia necessario inserire nuove pavimentazioni stradali dovranno essere utilizzati materiali e tecniche coerenti con i caratteri del contesto

La nuova sistemazione viaria interessa prevalentemente la S.R. 435 "Lucchese", già asfaltata e consolidata da tempo, senza modificare l'estensione o le caratteristiche del manto stradale esistente.

Le viabilità locali ricadenti sotto la fattispecie di "Viabilità Storica" e interferenti con la rotatoria in progetto, allo stato attuale risultano anch'esse asfaltate per la maggior parte della loro estensione.



Via Nuova dell'Arcale, Google Earth 07/2023

ATI Imprese			
	<p>"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".</p>		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		



Via dell'Arcale, Google Earth 07/2023



Via dell'Arcale, Google Earth 07/2023

ATI Imprese			
	<p>"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".</p>		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		



Via dell'Arcale/ Via vicinale Paradiso, Google Earth 07/2023

Come mostrato precedentemente, con il tempo si è perso il carattere storico di queste viabilità.

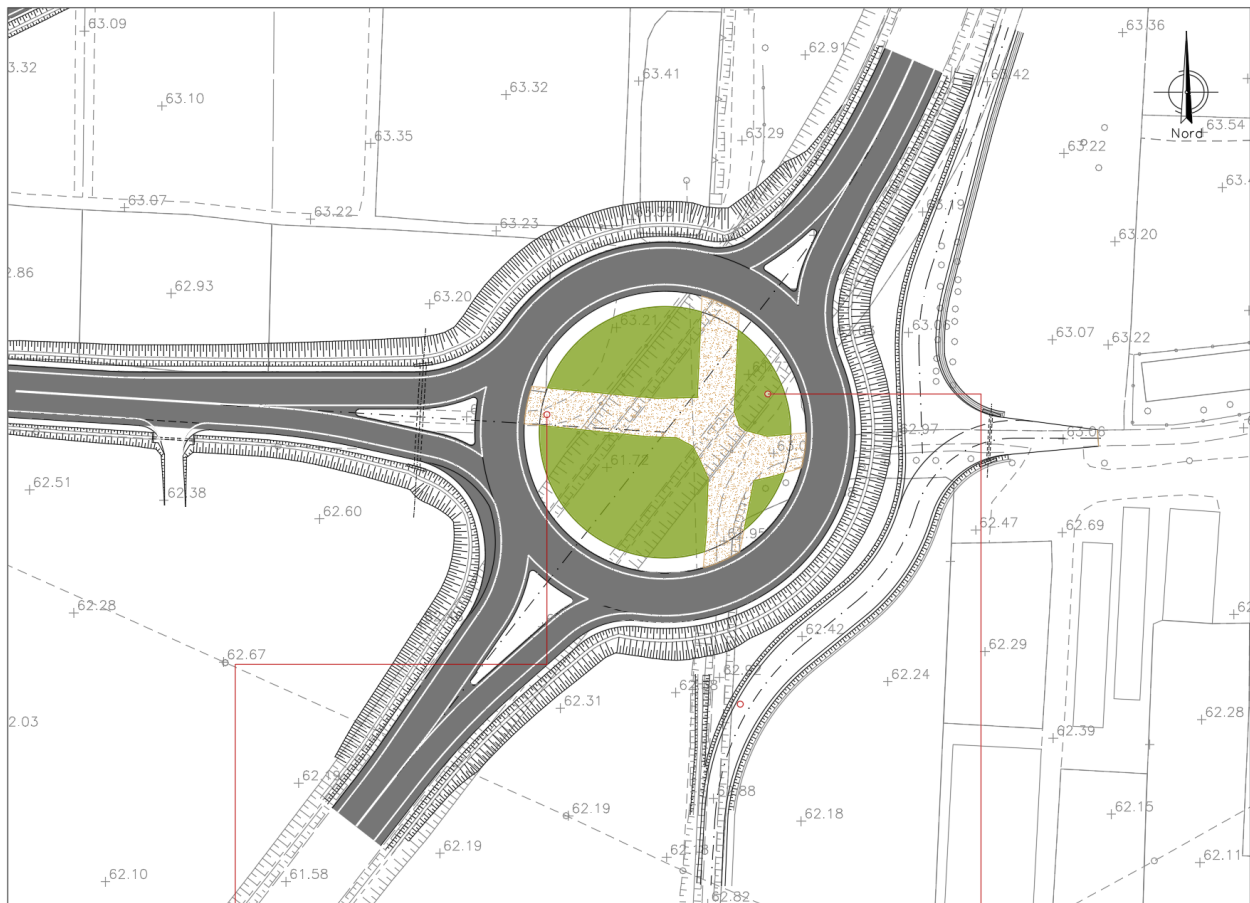
ATI Imprese			
	"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".		
1346POS05PRGRSP0801I0060	Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i>		

4.5 Il trattamento degli spazi interclusi nelle rotonde sia coerente con il valore paesaggistico del contesto

Il progetto inizialmente prevedeva che lo spazio interno alla rotonda fosse allestito con l'inserimento di essenze arboreo-arbustive autoctone di richiamo anche ai vicini vivai.

Tuttavia, per ripristinare la memoria della viabilità storica, si può prevedere di ricreare all'interno di tale spazio il segno cruciforme della viabilità originaria, quale richiamo simbolico e percettivo alla struttura viaria tradizionale del luogo.

Tale segno potrà essere realizzato mediante l'utilizzo di impronte al suolo trattate con una pavimentazione drenante con pigmentazioni a colorazioni naturali. La proposta che segue sviluppa le indicazioni di detta ipotesi.



LEGENDA



INTERVENTO A



INTERVENTO B

Intervento di sistemazione interna della rotonda

ATI Imprese			
	<p>"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".</p>		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		

Il disegno "cruciforme" chiaramente non avrà funzione carrabile ma sarà concepito come traccia evocativa, capace di mantenere leggibile l'assetto viario storico pur nell'attuale adeguamento infrastrutturale.

La pavimentazione potrà essere realizzata con materiale drenante, privo di componenti plastiche e con colorazione a pigmenti naturali. In tal modo, la rotonda diviene occasione non solo di razionalizzazione della mobilità, ma anche di valorizzazione della memoria storica e del paesaggio locale, in piena conformità alla prescrizione.

ATI Imprese			
	<p>"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".</p>		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		

4.6 La realizzazione di aree di sosta e di belvedere non comprometta i caratteri naturali (di ruralità) dei luoghi, i caratteri strutturali/tipologici della viabilità storica e non comporti significativo aumento della superficie impermeabile

Il progetto in esame non prevede la realizzazione di nuove aree di sosta o belvedere, limitandosi esclusivamente all'adeguamento funzionale della viabilità esistente tramite la sistemazione a rotatoria.

La configurazione dell'intervento non determina incremento apprezzabile delle superfici impermeabili, essendo circoscritta alla carreggiata della S.R. 435 e alle connessioni con le viabilità locali. Non sono alterati i caratteri di ruralità dei luoghi, che rimangono leggibili nella trama agricola circostante e nei percorsi storici.

La rotatoria, in quanto opera strettamente funzionale alla sicurezza della circolazione, non introduce usi impropri né trasformazioni incompatibili con l'assetto tipologico della viabilità. In tal senso, l'intervento risulta pienamente conforme alla prescrizione, garantendo la salvaguardia del paesaggio rurale e l'assenza di nuove pressioni urbanistiche o infrastrutturali improprie.

Tuttavia volendo ricostituire una memoria storica della viabilità, si può prevedere l'inserimento di una serie di cartelli informativi con contenuti storiografici da concordare con la Soprintendenza (vedi punto seguente).

ATI Imprese			
	"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		

4.7 La cartellonistica e i corredi agli impianti stradali siano congrui, per dimensione, tipologia e materiali, ai caratteri naturali e di ruralità dei luoghi, ai caratteri strutturali/tipologici della viabilità storica, garantendo l'intervisibilità e l'integrità percettiva delle visuali panoramiche

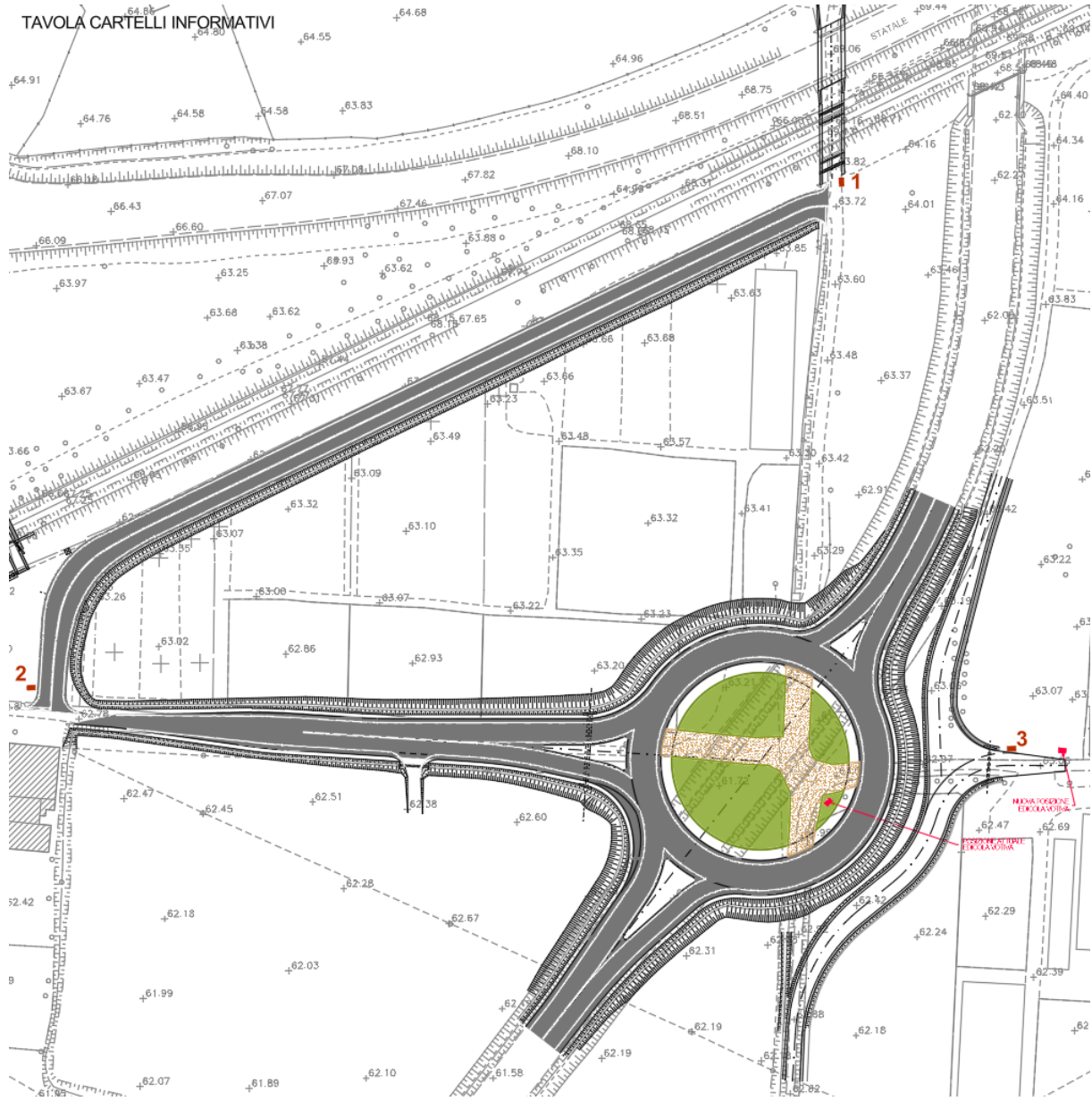
Per quanto concerne i corredi agli impianti stradali (segnaletica, illuminazione, barriere di sicurezza stradale), si precisa che trattasi di aspetti regolamentati da specifica normativa; le necessarie predisposizioni sono comunque previste nella misura strettamente necessaria e non ridondante. Si evidenzia inoltre che tali predisposizioni non precludono l'intervisibilità e l'integrità percettiva delle visuali panoramiche, data la natura puntuale della segnaletica e dei pali d'illuminazione e la modesta altezza delle barriere di sicurezza.

Per quanto concerne la cartellonistica, si rimanda all'Ente gestore, non essendo tale aspetto di competenza del progettista, fatta eccezione per i cartelli informativi secondo quanto di seguito precisato.

Come già anticipato al punto precedente, al fine di valorizzare e rendere maggiormente leggibile la trama storica dei percorsi viari, si può prevedere – in accordo con la Soprintendenza – l'installazione di cartelli informativi di carattere storico-grafico in prossimità delle vie storiche (vedi planimetria seguente).

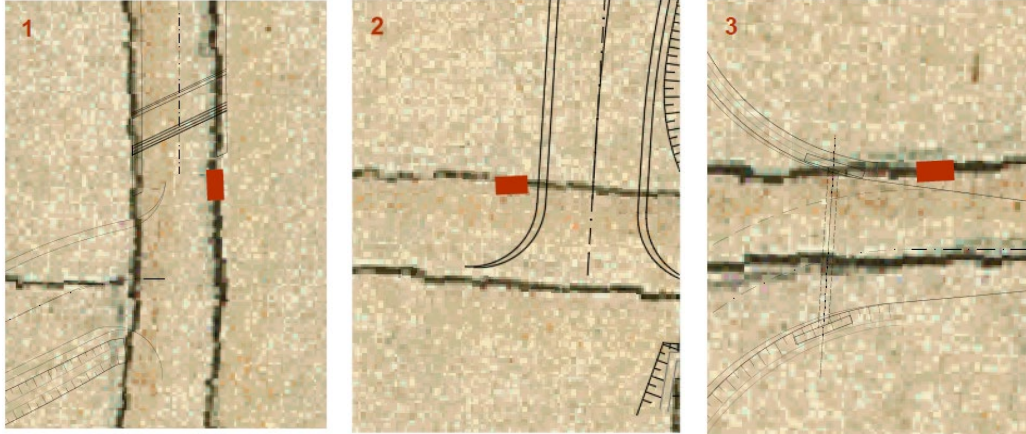
Tali supporti conterranno testi esplicativi e immagini, tra cui estratti cartografici del Catasto Leopoldino, al fine di illustrare la configurazione originaria della viabilità locale e le sue trasformazioni nel tempo. L'iniziativa consentirà non solo di rispettare le prescrizioni di tutela, ma anche di offrire un'occasione di divulgazione culturale e di educazione al paesaggio, valorizzando la memoria storica dei luoghi in coerenza con il progetto di adeguamento infrastrutturale.

ATI Imprese			
	<p>"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".</p>		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		



Planimetria con inserimento dei cartelloni

ATI Imprese			
	<p>"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".</p>		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		



Sovrapposto catasto-progetto, Inserimento dei cartelloni sul margine della viabilità storica



Suggerione

ATI Imprese			
	"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		

5 Conclusioni

In relazione alle integrazioni progettuali sin qui descritte, si ritiene che il "Progetto Esecutivo della Sistemazione con "circolazione rotatoria" al km 2+288, finalizzata al ripristino dell'accessibilità delle aree interessate dall'intervento e a garantire l'allaccio delle viabilità esistenti" non produca impatti significativi sul sistema dei vincoli e delle tutele presenti nell'ambito considerato.

Alla luce di quanto esposto, si ribadisce che:

- le integrazioni e **gli interventi proposti non costituiscono una nuova infrastruttura viaria** ma un adeguamento della configurazione infrastrutturale esistente;
- i **percorsi storici** individuati dal Catasto Leopoldino e dal PRG-PS comunale **sono mantenuti allo stato attuale e salvaguardati** con gli interventi integrativi proposti di cui al punto 4.5;
- **l'edicola votiva viene conservata e riposizionata** nel rispetto delle prescrizioni di tutela (4.2).

Nel loro complesso, pertanto, le opere risultano coerenti sia con le disposizioni del PIT-Piano di Indirizzo Territoriale, che con le disposizioni del Codice del Paesaggio (D.Lgs. 42/2004), nonché con la normativa locale (PRG-PS);

esse, pertanto, non comportano trasformazioni tali da pregiudicare il quadro paesaggistico-ambientale attuale, **né vanno ad alterare forma, funzione e utilizzo ad oggi riconosciuti e consolidati**, risultando pienamente compatibili con i valori paesaggistici dell'area.

ATI Imprese			
	"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		

6 Allegato 1: Relazione Storica

Il presente Allegato è redatto ai fini della Verifica dell'interesse Culturale (VIC) relativamente all'edicola votiva (tabernacolo) situata lungo via dell'Arcale, in prossimità dell'intersezione con la S.R. 435 "Lucchese", nel Comune di Pistoia.

Il manufatto è stato censito nel Piano Strutturale del Comune di Pistoia tra le invariante storico-insediative (art. 40 delle NTA) e rientra nella categoria dei manufatti minori di valore testimoniale diffuso (edicole, marginette, cippi).

6.1 Inquadramento normativo

Ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. 42/2004 ("Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio"), le cose immobili e mobili che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico possono essere sottoposte a verifica dell'interesse culturale.

La verifica ha lo scopo di accertare la sussistenza o meno dei requisiti di cui all'art. 10 del Codice.

6.2 Descrizione del manufatto

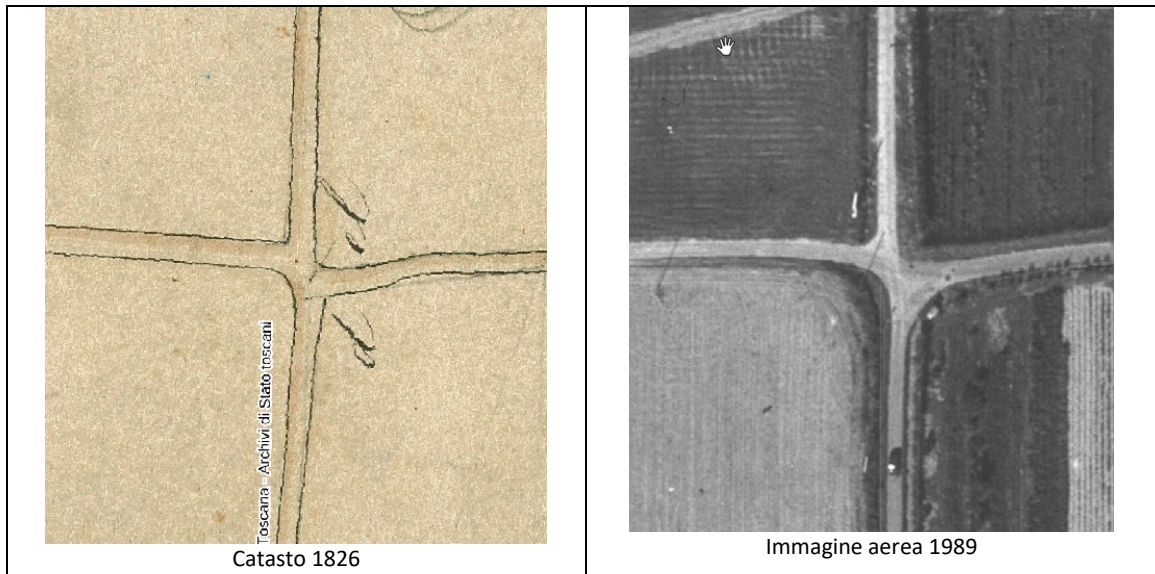
6.2.1 Tipologia

Edicola votiva in muratura intonacata, a pianta rettangolare, con nicchia contenente immagine sacra (oggi in parte degradata).

ATI Imprese			
	"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		

6.2.2 Collocazione originaria

La sua collocazione originaria è anche quella attuale: sul margine stradale di via dell'Arcale, lungo il tracciato storico. Nel Catasto Leopoldino non risulta indicata; mentre una plausibile datazione è quella del 1989 riscontrabile dalle indagini storiche delle foto aeree.



6.2.3 Dimensioni

Le dimensioni sono state desunte dalle immagini:

Altezza	circa 2,00 m
Larghezza	circa 1,00 m
Profondità	circa 0,60 m

ATI Imprese			
	"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		

6.2.4 Stato di conservazione

Lo stato di conservazione risulta ad oggi mediocre, con segni di degrado superficiale dell'intonaco e parziale alterazione della copertura. L'oggetto è ancora leggibile o visibile, ma presenta parti mancanti o segni di usura e deterioramento significativi.



6.2.5 Contesto paesaggistico

La sua collocazione è sul margine viario, in prossimità di intersezione infrastrutturale (S.R. 435, linea ferroviaria Firenze–Lucca) e contesto agricolo, all'interno dell'ambito tutelato per legge "Zona circostante la Villa Montebono sita nella frazione Barile del Comune di Pistoia" (definito ai sensi del D.Lgs. 42/2004, Art. 136 -Codice Ministeriale: 90131; Codice Regionale del vincolo: 9047182; Decreto Ministeriale: D.M. 06/10/1970, G.U. 274 del 1970).

ATI Imprese			
	"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".		
1346POS05PRGRSP0801I0060	Integrazione alla Relazione Paesaggistica (ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)		

6.3 Valutazione storica e testimoniale

L'edicola rientra nella tipologia diffusa di manufatti devozionali di margine stradale, presenti capillarmente nel territorio rurale toscano dal XVIII–XIX secolo.

Non emergono, dalle fonti storiche disponibili, specifici elementi che conferiscano al manufatto un valore storico-artistico eccezionale o monumentale.

L'edicola riveste tuttavia un valore testimoniale e identitario nel contesto locale, quale segno della tradizione religiosa popolare e riferimento comunitario.

Tuttavia è stata effettuata una ricerca basata su foto storiche aeree, che ne attesterebbero l'esistenza dal 1989.

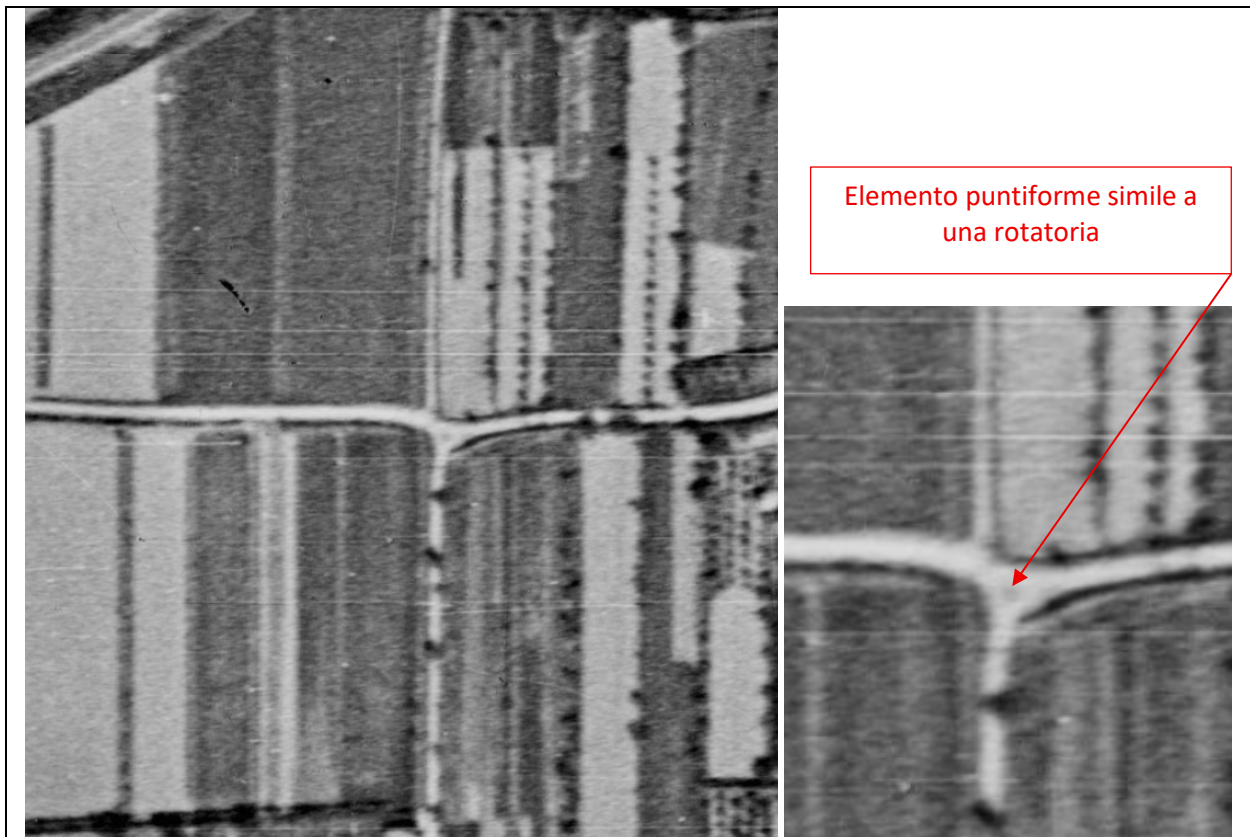


Foto aerea 31/07/1954, fonte: <https://www502.regione.toscana.it/geoscopio>

Dall'immagine non emerge la sagoma del manufatto; è ipotizzabile, pertanto, una datazione postuma a tale data. Sembra esserci la presenza di una sorta di rotatoria all'incrocio delle strade.

ATI Imprese			
	<p>"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".</p>		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		



Foto aerea 03/10/1975, fonte: <https://www502.regione.toscana.it/geoscopio>

Anche da questa immagine non emerge la sagoma del manufatto. È percepibile solo la presenza di un albero. Anche in questo caso è ipotizzabile una datazione postuma a tale data.

Inoltre, rispetto alla conformazione del 1954, sembra già essere stata messa in atto una trasformazione dell'incrocio e un allargamento della sede stradale. L'elemento puntiforme somigliante ad una rotonda che era percepibile nell'immagine precedente, risulta scomparso.

ATI Imprese			
	<p>"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".</p>		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		

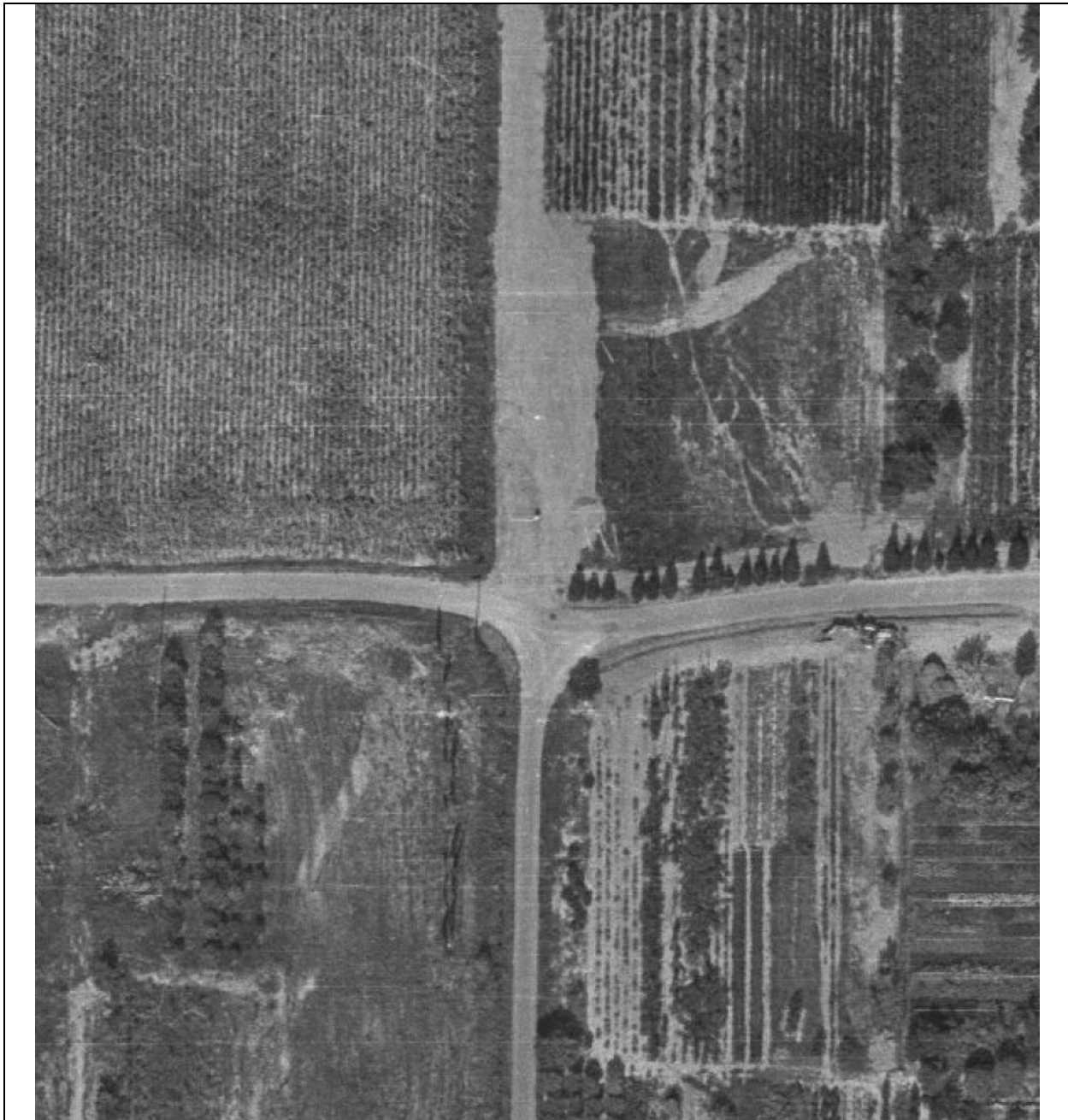


Foto aerea 19/09/1985, fonte: <https://www502.regione.toscana.it/geoscopio>

Anche da questa immagine non emerge la sagoma dell'edicola votiva. È sempre percepibile invece solo la presenza dell'albero. Anche in questo caso è ipotizzabile una datazione postuma a tale data.

Anche in questo caso, rispetto alle conformazioni del 1954 e del 1975, è stata ulteriormente messa in atto una trasformazione dell'incrocio: addirittura sembrerebbe scomparso il tratto stradale verso nord che risulta inglobato nella maglia agricola o comunque adibito a funzioni agricole.

ATI Imprese			
	<p>"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".</p>		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		



Da questa immagine emerge una sagoma a fianco dell' albero, ma non sembra assimilabile all'edicola votiva.

In questo caso, rispetto alle conformazioni precedenti, sembra essere ripristinato l'incrocio del 1975.

ATI Imprese			
	<p>"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".</p>		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		

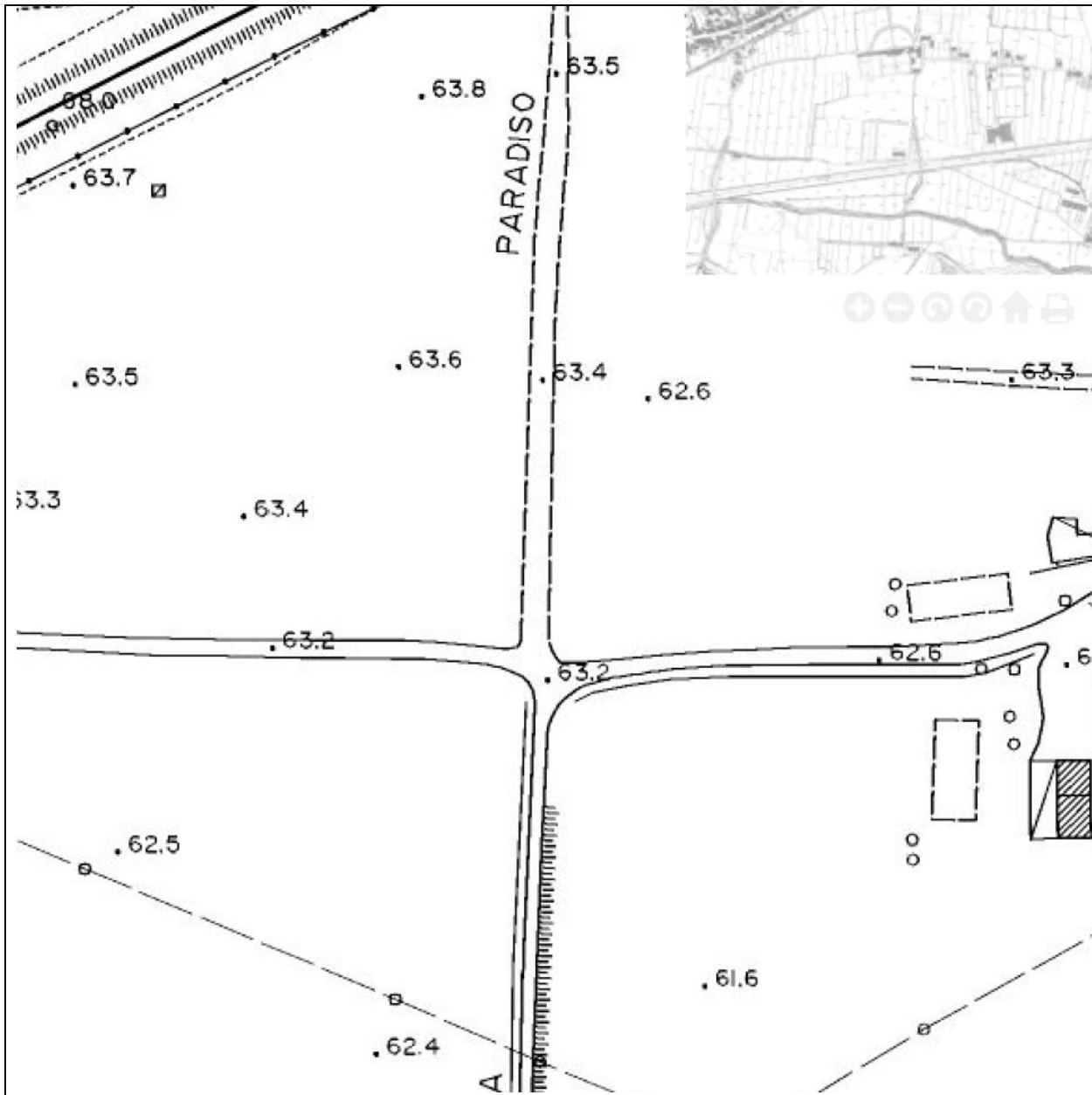


Foto aerea 06/10/1989, fonte: <https://www502.regione.toscana.it/geoscopio>

Da questa immagine emerge chiaramente la sagoma rettangolare dell'edicola votiva.

In questo caso l'incrocio ha le stesse sembianze della conformazione del 1986.

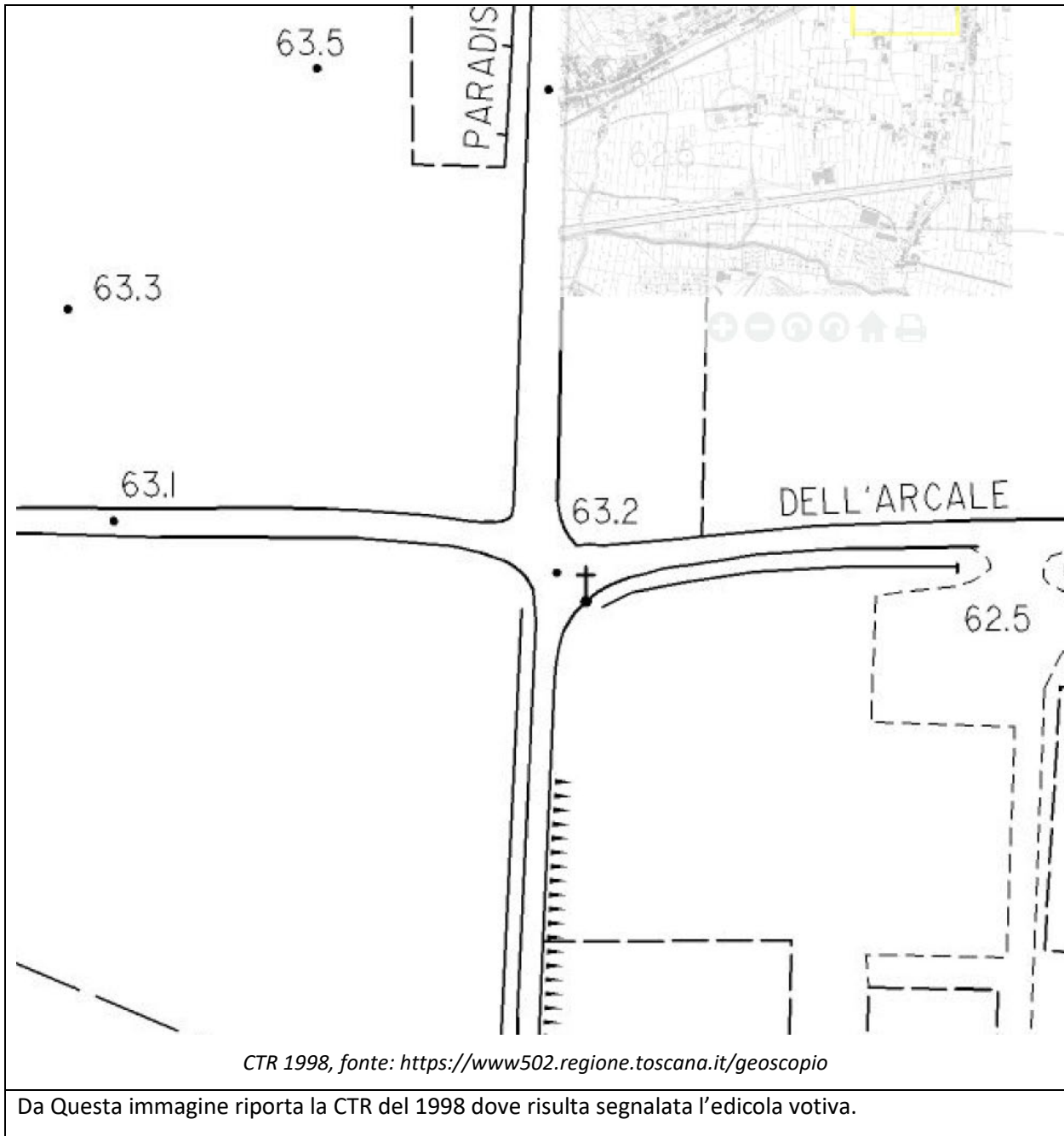
ATI Imprese			
	<p>"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".</p>		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		



CTR 1985, fonte: <https://www502.regione.toscana.it/geoscopio>

Da Questa immagine riporta la CTR del 1985 dove NON risulta segnalata l'edicola votiva.

ATI Imprese			
	<p>"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".</p>		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		



Tale ricognizione storica è consultabile all'elaborato "TAVOLA DELLE FOTO AEREE STORICHE".

ATI Imprese			
	"Progettazione ed esecuzione delle opere civili, degli impianti di armamento ferroviario, di trazione elettrica e degli impianti IS di piazzale, per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Viareggio, nella tratta Pistoia-Montecatini Terme".		
1346POS05PRGRSP0801I0060	<p align="center">Integrazione alla Relazione Paesaggistica <i>(ai sensi delle prescrizioni 3.c.21 della Scheda di vincolo – Cod. Reg. 9047182)</i></p>		

6.4 Considerazioni di compatibilità con l'intervento viario

L'opera in progetto (rotatoria sulla S.R. 435) rende necessario lo spostamento del tabernacolo, che sarà ricollocato in posizione di immediata prossimità alla sede originaria, lungo via dell'Arcale.

Se ritenuto necessario, lo spostamento sarà accompagnato da restauro di tipo RS1, con conservazione delle caratteristiche tipologiche, materiche e formali del manufatto, come previsto dalle NTA comunali.

La nuova collocazione garantirà continuità di fruizione e leggibilità del manufatto nel contesto paesaggistico di riferimento.

6.5 Conclusioni della verifica

Alla luce di quanto sopra, si rileva che:

- l'edicola votiva non presenta caratteri tali da configurarla come bene culturale vincolato ex art. 10 D.Lgs. 42/2004;
- essa riveste tuttavia un valore storico-testimoniale locale, riconosciuto però esclusivamente dallo strumento urbanistico comunale;
- lo spostamento previsto dal progetto consente di salvaguardare e valorizzare il manufatto, mantenendone il ruolo di segno identitario nel paesaggio rurale.

Pertanto, ai sensi dell'art. 12 del Codice, si propone di attestare che l'edicola votiva in oggetto non è soggetta a dichiarazione di interesse culturale, pur dovendone essere garantita la conservazione secondo le disposizioni degli strumenti urbanistici locali e in coerenza con le prescrizioni paesaggistiche vigenti.