

Al Ministro della Cultura
Via del Collegio Romano, 27
00186 ROMA
Via PEC: mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it

Al Segretario Generale del
Ministero della Cultura
Via del Collegio Romano, 27
00186 ROMA
Via PEC: mbac-sg@mailcert.beniculturali.it

Al Direttore Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del
Ministero della Cultura
Via del Collegio Romano, 27
00186 ROMA
Via PEC: mbac-dg-abap@mailcert.beniculturali.it

Firenze, 27 giugno 2022

OGGETTO: *Progetto della Tramvia di Firenze; Variante Centro Storico Firenze e Linea 3.2.1 Piazza della Libertà – Bagno a Ripoli; Sovrintendente Archeologica Belle Arti e Paesaggio della Città Metropolitana di Firenze, Dott. Andrea Pessina, inadeguatezza. Richiesta intervento del Ministero ai sensi dell'art. 16, D.P.C.M. 21.1.2020, n. 16.*

Il sottoscritto, Dott. Mario Razzanelli, contesta l'operato del Dott. Andrea Pessina, Soprintendente della Città Metropolitana di Firenze, nell'ambito della progettazione e realizzazione del sistema tramvia nell'area di Firenze.

A) In primo luogo, mi riferisco all'imminente realizzazione della VACS (Variante Centro Storico) della Linea 2 della Tramvia, per la quale il Dott. Pessina, con nota prot. 17084 del 6.7.2021, ha espresso parere favorevole vincolante ai sensi dell'art. 146 D.Lgs. 42/2004, con ciò rilasciando quindi l'autorizzazione paesaggistica a tale progetto.

Tale linea costituisce una variante al percorso tranviario oggetto di iniziale progettazione, e il suo nuovo percorso prevede un tracciato a doppio binario che, a partire dal bivio di viale Strozzi della Linea T1, percorre interamente viale Lavagnini, effettua il passaggio intorno a piazza della Libertà fino all'inizio di viale Matteotti, dove i due binari si separano. Il binario di andata verso il centro storico scende lungo via Cavour fino a piazza San Marco, con ben due strettissime curve nella Piazza poi risale lungo via La Pira-via La Marmora, fino a raggiungere di nuovo viale Matteotti, dove ritrova la sede a doppio binario. La lunghezza complessiva di questa tratta è pari a circa 2,5 chilometri e sono previste 6 fermate.

In pratica, il percorso occuperà in maniera preponderante e terribilmente impattante alcune vie e piazze del centro storico fiorentino (in particolare Via Cavour, Via Lamarmora e Piazza San Marco), e dunque si inserisce in un ambiente urbano soggetto a numerosi vincoli – tra cui quello UNESCO - costituito da vie strette, circondate da palazzi storici ai quali, peraltro, dovranno agganciarsi i numerosi fili elettrici del tram. Il tutto, quindi, andando ad impattare negativamente, con una irrimediabile trasformazione della percezione visiva del centro storico interessato dalla variante VACS, nel quale si inseriranno una foresta di cavi elettrici che accompagneranno l'opera per tutto il tragitto. Alla trasformazione visiva di tale parte del centro storico si accompagnerà un impatto acustico devastante.

Più in particolare:

- nella stretta via Cavour, la perfetta attuale proporzione tra le dimensioni della strada e quelle degli edifici prospicienti con i loro armonici prospetti, sarà un triste nostalgico ricordo, dopo che tutto sarà stravolto dalla costruenda sede ferroviaria e dalla stessa ingombrante presenza dei treni in passaggio, con aumento dell'effetto *canyon*. E la selva dei cavi di linea elettrica taglierà in due completamente e trasversalmente la vista verso Palazzo Medici Riccardi e il centro storico, attualmente ben fruibile da tutta Via Cavour fin da Piazza della Libertà, e caratterizzante il paesaggio di quella parte di Firenze;
- nella piccola Piazza San Marco, l'impatto della sede tramviaria (peraltro con fermata a doppio binario) dei treni presenti e in passaggio, nonché della linea elettrica, stravolgerà completamente l'equilibrio della visuale che poteva fino ad oggi godersi in ogni direzione, e non solo verso la monumentale chiesa di San Marco e l'attiguo antico convento; il tutto accompagnato dal lancinante rumore dei carrelli dei treni che impegneranno le due strettissime curve a 90° necessarie per girare di 180° nella piazza, 90° prima e 90° dopo la fermata, ed immettersi in Via La Pira per tornare su Viale Matteotti. Rumore, di cui si ha già evidentissima prova quando i treni della tramvia affrontano le due (seppur più ampie) assurde curve della Linea 1 in Piazzale Vittorio Veneto; con la differenza che mentre in Piazzale Vittorio Veneto il forte rumore dei treni in curva viene in qualche modo affogato da quello prodotto dal traffico automobilistico del Viale Fratelli Rosselli che attraversa seppur parzialmente in galleria il Piazzale Vittorio Veneto e si disperde nell'ampio Piazzale, in Piazza San Marco - silenziosa area pedonale - il rumore risulterà impattante all'ennesima potenza, e tale da disturbare la stessa fruibilità culturale del paesaggio (patrimonio dell'Unesco);
- nelle vie La Pira e Lamarmora, come in Via Cavour, la perfetta attuale proporzione tra le dimensioni della strada e quelle degli edifici prospicienti con i loro armonici prospetti, nonché con l'affaccio sul monumentale Giardino dei Semplici sarà un triste nostalgico ricordo, dopo che tutto sarà stravolto dalla costruenda sede ferroviaria e dalla stessa ingombrante presenza dei treni in passaggio. E la selva dei cavi di linea elettrica taglierà in due completamente e trasversalmente la vista verso Piazza San Marco, l'Accademia di Via Ricasoli e il Duomo di Firenze, attualmente caratteristica primaria della vista che si gode fin dal Viale Matteotti percorrendo verso il centro le suddette vie, e caratterizzante il paesaggio di quella parte di Firenze, peraltro pregiudicato dalla stessa presenza dei treni di passaggio;
- inoltre, continueranno ad arrivare in Piazza San Marco altre linee bus per raggiungere tutte quelle altre destinazioni non coperte dalla tramvia.
- **infine verranno eliminati lungo il percorso della VACS tutti i posti auto per i residenti senza prevedere una idonea soluzione sostitutiva.**

Ebbene, visti gli effetti della realizzazione di una simile infrastruttura, non si comprende come il Dott. Pessina possa aver rilasciato così improvvidamente l'autorizzazione paesaggistica ad un progetto che prevede di alterare completamente il centro storico di Firenze.

Ciò a maggior ragione se si tiene presente che avevo presentato in Consiglio Comunale la proposta di sostituire la VACS con due Bus Elettrici che portino i passeggeri della tramvia da Piazza della Libertà a Piazza Duomo consentendo di risparmiare, così, 55 milioni di Euro ed evitando di deturpare una parte importante del centro storico di Firenze.

Allego Sondaggio Mannheimer concluso oggi sull'opinione dei fiorentini sulla VACS,

B) Inoltre, il Soprintendente Pessina ha rilasciato parere favorevole anche alla contemporanea realizzazione senza necessità di VIA della linea 3.2.1, tratta Piazza della Libertà – Bagno a Ripoli, il cui tracciato ha un'estensione di circa 7,2 Km con 17 fermate previste: si aggancia al sistema tramviario fiorentino in Piazza della Libertà (con il capolinea previsto su un piccolo tronco posizionato lungo Viale Don Minzoni) da dove imbocca Viale Matteotti, percorre i viali di circoscrizione, fino a Viale Giovine Italia, per proseguire sui Lungarni Pecori Giraldi, del Tempio e Cristoforo Colombo. Superato il Ponte da Verrazzano il tracciato percorre Via Poggio Bracciolini, Viale Giannotti, Viale Europa e Via Pian di Ripoli, fino a svoltare in Via Granacci e arrivare al capolinea di Bagno a Ripoli.

Il tracciato tranviario seguirà in modo preminente il tracciato degli attuali viali di circoscrizione che, come noto, furono progettati e realizzati dall'Arch. Giuseppe Poggi il quale, dopo aver abbattuto

le vecchie mura, predispose una serie di viali alberati di grandi dimensioni che circondano ad anello il centro di Firenze e che si ispirano ai boulevard di Parigi.

Inoltre, per sopperire alla riduzione della sezione di traffico veicolare del ponte da Verrazzano per l'inserimento sul ponte medesimo della sede tramviaria a doppio binario, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, il progetto prevede la realizzazione di un nuovo ponte sull'Arno destinato al passaggio degli autoveicoli (non della tramvia), che collegherà la riva nord del fiume tra Lungarno Colombo e Lungarno Aldo Moro con la riva sud di Via Villamagna, caratterizzato da due pile (di cui una in alveo) e tre campate con una sezione trasversale larga 22,50 mt ed una lunghezza complessiva di circa 200 metri.

Il progetto, quindi, va ad interessare le aree gravate da ben tre vincoli paesaggistici e la *buffer zone* del Centro Storico di Firenze Patrimonio Mondiale UNESCO. Più in particolare si tratta del:

- 1) Vincolo istituito con DM 25/5/1955 *Zona dei Viali circonvallazione nel comune di Firenze, "in quanto i viali di Circonvallazione, insieme con le costruzioni e i giardini formano – per lo stretto rapporto ivi esistente fra la vegetazione e gli edifici – un complesso caratteristico e singolare di valore estetico e tradizionale"*;
- 2) Vincolo istituito con D.M. 31/8/1953 *Due zone delle rive dell'Arno nel comune di Firenze, "in quanto le zone predette formano un complesso di cose immobili che compongono un caratteristico ambiente avente valore estetico e tradizionale, costituendo inoltre una successione di quadri naturali e di punti di vista accessibili al pubblico dai quali si gode uno spettacolo di rara bellezza"*;
- 3) Vincolo istituito con D.M. 28/10/1958 *Zona a sud-est di Firenze nei comuni di Bagno a Ripoli e Firenze "in quanto la zona predetta ha notevole interesse pubblico perché con le sue colline e la breve pianura, con le sue numerose ville, antichi edifici e chiese immersi nelle piantagioni di olivi, oltre a formare un quadro naturale di non comune bellezza panoramica costituisce un insieme caratteristico avente valore estetico e tradizionale"*;
- 4) Vincolo derivante dall'inserimento tra i siti patrimonio dell'UNESCO del Centro Storico di Firenze che comprende anche parte dei viali e di Piazzale Donatello (interessati dal percorso della tramvia), e più in generale dalla relativa *buffer zone* (Zona di rispetto) approvata dal Comitato del Patrimonio Mondiale il 6 luglio 2015, in occasione della 39^a sessione avvenuta a Bonn con Decisione n. 39 COM 8B.441.

Tutti questi vincoli rendono evidente che l'oggetto di tutela non è solo il Centro Storico di Firenze come *unicum* distinto per la presenza dei suoi straordinari monumenti e del suo tessuto urbano antico; ma anche il paesaggio che lo circonda come l'insieme dei valori inerenti al territorio, l'ambiente, l'ecosistema e i beni culturali, tutelati nel loro complesso.

Ebbene, la realizzazione della sede tramviaria, nonché l'installazione dei necessari pali per la linea elettrica del tram, e la realizzazione del nuovo ponte sull'Arno impatteranno fortemente e negativamente sui viali, sulle altre vie interessate dal tracciato, e sul corso dell'Arno e le prospettive relative.

Il tracciato della tramvia tratta Libertà – Bagno a Ripoli, e il nuovo ponte, rappresentano un evidente elemento di frammentazione tra il Centro Storico e la zona dei viali di circonvallazione sita nell'ambito del Comune di Firenze, delle zone delle rive dell'Arno nell'ambito del Comune di Firenze e della zona di rispetto del Cimitero "Il Pino" a Bagno a Ripoli. E il Soprintendente non ha valutato la coerenza generale del progetto né la sua sostenibilità.

Inoltre, la Valutazione di Impatto Ambientale omessa avrebbe dovuto dimostrare che il numero di passeggeri trasportati è superiore a quelli bloccati dalla tramvia. Circostanza questa assai difficile da dimostrare quando vengono eliminate due corsie su sei tra Piazza della Libertà e Piazza Beccaria, due su quattro tra Ponte San Niccolò e Ponte da Verrazzano, lasciando una sola corsia in Via Poggio Bracciolini e Viale Giannotti, e per compensare il blocco del traffico verrà costruito un nuovo Ponte sull'Arno nel Quartiere n. 3 all'altezza de Via Iacopo da Castiglionchio, dal costo di alcune decine di milioni di euro. Traffico che comunque si riverserà sulle stesse strade occupate dalla tramvia.

- infine verranno eliminati lungo il percorso della Linea 3.2.1 moltissimi posti auto per residenti senza prevedere una idonea soluzione sostitutiva.

C) Dal punto di vista della legittimità di entrambi i procedimenti, il Sovrintendente Pessina non ha evitato, per quanto di competenza, la violazione della normativa nazionale e comunitaria, sia paesaggistica che ambientale.

In particolare, il Soprintendente:

- 1) Non ha considerato che i progetti della variante VACS e della linea 3.2.1. (Piazza della Libertà – Bagno a Ripoli) sono indubbiamente ed evidentemente forieri di rilevanti impatti ambientali, come definiti dall'art. 5, comma 1, lett. c), D.Lgs. 152/2006, quali *“effetti significativi, diretti e indiretti, (...) del progetto “sui seguenti fattori: (...) patrimonio culturale e paesaggistico”, intendendosi per patrimonio culturale, ai sensi della lett. d) del medesimo art. 5: “l’insieme costituito dai beni culturali e dai beni paesaggistici in conformità al disposto di cui all’art. 2, comma 1, del D.Lgs. 42/2004”*; e come tali da assoggettare a VIA;
- 2) Non ha considerato che il progetto della Linea 3.2.1. (Piazza della Libertà – Bagno a Ripoli) non è riconducibile tanto all'ipotesi del punto 7, lett. l), dell'allegato IV alla Parte II, D. Lgs. 152/2006 (*sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane), funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri*) – e come tale da sottoporre a Verifica di Assoggettabilità a VIA di competenza regionale – quanto invece all'ipotesi della lettera *af - bis*), dell'allegato III alla Parte II, D. Lgs. 152/2006 (*strade urbane di scorrimento*) in quanto comprendente anche la realizzazione di un nuovo ponte sull'Arno adibito al traffico veicolare, che corrisponde alla definizione di strada urbana di scorrimento di cui all'art. 2, comma 3, lett. d), D.Lgs. 285/1992 – e come tale da assoggettare direttamente a VIA di competenza regionale;
- 3) Non ha considerato che l'errata riconduzione all'ipotesi del punto 7, lett. l), dell'allegato IV, per effetto della L. R. 10/2010, ha determinato l'individuazione della competenza del Comune di Firenze, così determinando la problematica coincidenza tra soggetto Proponente ed Autorità Competente alla Verifica di Assoggettabilità a VIA che ha escluso incredibilmente la necessità di una VIA. Se è vero che in formale osservanza dell'art. 7 bis, comma 6, D.Lgs. 152/2006, l'autorità proponente è rappresentata dalla Direzione Nuove Infrastrutture – Servizio Ufficio Tramvia, interventi TAV e autostrade del Comune di Firenze, mentre l'Autorità Competente è stata individuata nella Giunta Comunale, è stata però la Giunta comunale che ha predisposto la progettazione del prolungamento della linea 3 con l'atto aggiuntivo del 2007 approvato con D.C.G. n. 870/2006; è stata la Giunta comunale ad approvare il progetto preliminare con D.C.G. n. 491/2009; e sempre la Giunta ha disposto il completamento della fase progettuale con la progettazione della linea 3.2.1. Ed è sempre la Giunta che, su parere della Soprintendenza, ha stabilito poi che il progetto non dovesse essere assoggettato alla procedura di VIA;
- 4) Ha tenuto un comportamento del tutto contraddittorio con suoi precedenti atti: egli, infatti, già in occasione della realizzazione della Linea 2 in Piazza della Stazione nel corso del 2018, aveva avuto modo di criticare aspramente l'installazione dei numerosi pali elettrici tanto da arrivare a definire la loro realizzazione come *“una selva di pali”*. Più specificatamente, lo stesso Soprintendente aveva affermato che *“in piazza della stazione il numero dei pali, il loro colore, ha trasformato la percezione della piazza”* ed aveva richiesto al Comune di Firenze l'adozione di opere di mitigazione. Invece, nessun intervento è stato chiesto dal Sovrintendente Pessina e la realizzazione della linea tranviaria rischia di produrre i medesimi danni gravi e irreparabili da lui denunciati alla stazione di Firenze andando ad impattare sulla stessa concezione storica del centro storico, dei viali del Poggi e di Piazzale Donatello;
- 5) Non ha accennato o espresso alcuna contrarietà all'abbattimento a centro strada di tutti gli alberi, anche secolari, tra il Ponte San Niccolò ed il Ponte Amerigo Vespucci.

Allego le foto dello stato attuale e i rendering del Comune che mostrano lo stato degli stessi luoghi come diverranno dopo la costruzione della tramvia e il taglio degli alberi.

Il Dott. Pessina avrebbe dovuto dare parere negativo e limitarsi a rilevare i possibili impatti negativi del progetto tramviario a lui presentato, indicando le eventuali prescrizioni nel corso del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, e non anticipandole in una fase anteriore e senza il contraddittorio in sede di Conferenza dei Servizi con tutte le altre autorità ed enti preposti a questo compito.

Infine occorre ricordare che nel 2008 ci fu un referendum cittadino che bocciò il passaggio del Tram in Piazza Duomo e la "Linea 3" della Tramvia. Parteciparono al referendum 124.206 fiorentini pari a circa 40% degli aventi diritto al voto. Votarono contro la linea 3.2.1 il 54% dei fiorentini. A quel tempo non era ancora stata decisa la VACS, Variante al Centro Storico, perché il numero dei "no" sarebbe considerevolmente aumentato. La VACS è stata approvata in via definitiva il 13 agosto 2021.
Allego pagine del quotidiano "LA NAZIONE"

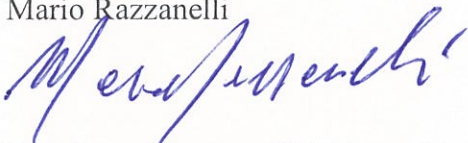
PQM

Il sottoscritto chiede che gli organi in indirizzo vogliano intervenire a tutela del superiore interesse pubblico alla salvezza del centro storico fiorentino e dell'area fiorentina, anche esercitando i poteri di controllo, avocazione e sostituzione di cui all'art. 16, D.P.C.M. 21.1.2020, n. 16, nei confronti del Sovrintendente Pessina, annullando o revocando ai sensi della L. 241/1990 i pareri favorevoli da lui rilasciati, e con ogni altra iniziativa ritenuta utile e/o opportuna allo scopo.

Si resta a disposizione per qualsiasi ulteriore chiarimento

Con ossequio

Mario Razzanelli



Email: mariorazzanelli.fi@gmail.com

Cellulare 335303003

Ufficio tel. 0556811306

Indirizzo: Via Bartolomeo Scala 7 – 50126 Firenze

Spedita anche per posta raccomandata