

TRIBUNALE DI FIRENZE

Sezione Esecuzioni Immobiliari

Integrazione della CTU depositata in data 30/4/2021

Pignoramento Immobiliare n. 425/2019

Promosso da:



Contro:

***** srl

Giudice: Dott.ssa Francesca Romana Bisegna

Esperto stimatore: Arch. Roberto Sozzi

**INTEGRAZIONE DELLA CTU
DEPOSITATA IN DATA 30/4/2021**

versione epurata

PREMESSA

In data 2 ottobre 2023, in seguito alle problematiche che di recente erano emerse per due complessi immobiliari simili a quello in oggetto, sempre nell'ambito delle EEII (per i quali il sottoscritto aveva svolto l'attività di Esperto stimatore), è stata trasmessa istanza, con la quale veniva informato il GE in merito alle problematiche che erano state preventivamente riscontrate sugli accessi carrabili del complesso immobiliare compreso nel pignoramento in oggetto. In particolare era emersa una variazione della segnaletica stradale, rispetto a quella in essere all'epoca delle operazioni peritali. Modifica che di fatto rendeva inutilizzabili due dei tre accessi carrabili in dotazione del complesso immobiliare. Dagli ulteriori accertamenti eseguiti era quindi emersa la mancanza delle relative autorizzazioni da parte dell'Ente preposto (Città Metropolitana di Firenze). Il sottoscritto chiedeva pertanto al GE l'autorizzazione per procedere con le ulteriori

attività necessarie ad accertare le problematiche preventivamente emerse, al fine di individuare l'eventuale possibilità di regolarizzazione e di adeguamento degli accessi carrabili. Il tutto al fine di informare in proposito l'eventuale futuro acquirente. Il sottoscritto chiedeva inoltre che la vendita esecutiva, che al momento era in corso, fosse temporaneamente sospesa, in attesa degli esiti degli accertamenti indicati.

In data 10/10/2023, il GE, in seguito anche alle relazione del Professionista delegato, revocava il tentativo di vendita del successivo 10 novembre ed assegnava 60 giorni di tempo al sottoscritto per procedere con l'integrazione della perizia già depositata. In seguito allo svolgimento delle ulteriori attività resesi necessarie, il sottoscritto procedeva, in data 11/12/2023, con la richiesta di proroga di 30 giorni, che veniva prontamente autorizzata dallo stesso GE. Proroga che si è resa necessaria per gli accertamenti inerenti l'ulteriore accesso carrabile, non oggetto della prima disamina. Infine in seguito al primo incontro avuto in data 20/12/2023, presso l'area tecnica della viabilità della Città Metropolitana di Firenze, il sottoscritto ha proceduto a trasmettere le relative richieste di parere preliminare presso lo stesso ufficio. In data 4/1/24, la Città Metropolitana ha trasmesso al sottoscritto i relativi pareri preliminari.

RIEPILOGO DELLE ATTIVITA' SVOLTE

Per la stesura della presente disamina sono stati consultati, a più riprese, sia telefonicamente che a mezzo mail ordinaria, i seguenti uffici pubblici.

- Per quanto riguarda la Città Metropolitana di Firenze (ex Provincia).
 - Ufficio Espropri: mail inviata al Responsabile Geom. [REDACTED], conversazione telefonica del 6/12/2023 con l'amministrativa [REDACTED] [REDACTED], e del 7/12/2023 con il tecnico Geom. [REDACTED].
 - Ufficio Patrimonio: conversazione telefonica preliminare svolta in data 7/12/2023 e successivo appuntamento in presenza effettuato in data 22/12/2023 con il referente di ufficio Arch. [REDACTED].
 - Ufficio Direzione Viabilità Area 2: mail inviate nelle date 25/9, 28/9 e 5/12/2023 all'Ing. [REDACTED], incontro esplorativo del 20/12/2023, presso il menzionato ufficio, alla presenza del Dirigente Arch. [REDACTED] (PO Global Service Manutenzione Rete Viaria), coadiuvato nell'occasione, dal citato Ing. [REDACTED], dal Geom. [REDACTED] e dall'Arch. [REDACTED].

***** , tutti in servizio presso l'area tecnica della viabilità Metropolitana.

- Per quanto riguarda l'amministrazione comunale di San Casciano in Val di Pesa (da ora in seguito indicato semplicemente San Casciano).
 - Servizio Lavori Pubblici, Manutenzione, Edilizia.
 - Ufficio Edilizia e Controllo del Territorio: mail inviata all'amministrativa ***** in data 7/12/2023, finalizzata alla richiesta di accesso agli atti per approfondire gli aspetti legati alla gestione dei segmenti viari analizzati; mail inviata in data 11/12/2023 e conversazione telefonica di riscontro svolta in data 20/12/2023 con la Responsabile Arch. ***** .
 - Ufficio Lavori Pubblici, Manutenzione e Protezione Civile: conversazione telefonica con il Responsabile PO Geom. ***** , effettuata nelle date del 19/12/2023 e 27/12/2023.

Il tutto, principalmente, per approfondire il quadro completo delle criticità accertate sui tre accessi carrabili a servizio del complesso immobiliare pignorato e darne notizia al GE, alle Parti ed all'eventuale futuro acquirente.

La seguente disamina è stata condotta per discutere con i pubblici uffici nel merito di potenziali soluzioni tecniche e operative atte a superare le problematiche incontrate, nel rispetto di tutte le norme e prescrizioni vigenti in materia di sicurezza stradale e contemplando, allo stesso tempo, la possibilità di conformare, o meno, i tre accessi esistenti o nella loro attuale configurazione o a seguito di eventuali opere di adeguamento, laddove consentite anche dagli strumenti regolamentari di cui è dotata l'amministrazione comunale (RE, PO e nuovo PS).

Finalizzati al perseguimento dei precedenti propositi, sono stati condotti accertamenti in sito e prove pratiche effettuate a bordo dell'autoveicolo utilizzato per raggiungere la località oggetto di disamina. Prove che hanno consentito di verificare il grado di visibilità e di manovra in entrata ed uscita dai passi carrabili presi in esame, oltre ad altri parametri utili per la valutazione del loro reale grado di sicurezza.

Data la conformazione dello stato dei luoghi, per quanto possibile e consentito dall'intenso traffico veicolare presente in quel tratto di viabilità, è stato eseguito il rilievo geometrico del nastro stradale provinciale, con particolare attenzione agli elementi ritenuti fondamentali dall'impianto normativo in materia di sicurezza stradale:

delimitazioni della carreggiata (limiti e mezzeria), recinzioni delle proprietà private, marciapiedi, muretti, spigoli degli edifici, pali della pubblica illuminazione, segnaletica varia e quanto altro riconducibile al dettato di legge.

Il tutto così come meglio indicato nei grafici di rilievo compresi nel raggruppamento A, nel quale, oltre all'ortofoto della RT (allegato A01, dove sono stati riportati i limiti indicativi del complesso immobiliare pignorato e l'ubicazione dei tre accessi carrabili, indicati con i nn. 1, 2 e 3, oltre ad ulteriori informazioni ritenute utili), è presente anche il rilievo del tracciato stradale, con le relative quote dimensionali (allegato A02). Il tratto compreso nella prima disamina, relativo all'accesso principale (1) ed a quello secondario lato Cerbaia (3), che ha uno sviluppo complessivo di ca. 180 ml, è stato completamente rilevato attraverso le relative triangolazioni. Per quanto riguarda l'altro accesso secondario, lato San Casciano (2), oggetto della analisi successiva, visto l'impossibilità di procedere con un rilievo metrico dimensionale (a causa sia dell'intenso traffico che della conformazione del relativo tratto stradale), lo stato dei luoghi è stato invece ricostruito attraverso l'ortofoto della RT.

Gli accertamenti di cui sopra sono stati condotti, e in seguito graficizzati, sulla base dell'apparato legislativo di riferimento, formato dai seguenti dispositivi normativi:

- Codice della strada, Dlgs n. 285/1992 (aggiornato al Dlgs 22/11/2023 n. 184), nel testo abbreviato con la sigla CDS;
- DM 5/11/2001: "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*", nel testo abbreviato con la sigla DM 2001;
- DM 19/4/2006 (GU Serie Generale n. 170 del 24/7/2006): "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali*", nel testo abbreviato con la sigla DM 2006.

VERIFICHE ACCESSI CARRABILI

A quanto riferito dall'ufficio preposto della Città Metropolitana, gli elaborati grafici prodotti, relativi allo stato di rilievo ed alle verifiche svolte ai sensi del dettato normativo in vigore, sono da ritenersi conformi sia dal punto di vista sostanziale, sia per quanto riguarda il grado di tolleranza adottato dall'ufficio nel valutare e rilasciare le istanze che riceve, in termini di rappresentazione grafica, geometrica e dimensionale.

La narrativa che segue è strutturata in modo tale che, per ogni singolo accesso carrabile trattato, sono descritti e analizzati i contenuti inerenti:

- la sua conformazione dimensionale e geometrica;
- le eventuali criticità riscontrate;
- il contraddittorio avvenuto presso gli uffici pubblici preposti al controllo di questo tratto di viabilità.

● **Accesso principale (n. 1) al complesso immobiliare di villa Talente, posto sulla strada provinciale SP12, Via Empolese, civico 107.**

Trattasi dell'unico punto di ingresso al resede frontale del complesso immobiliare, che avviene dal civico 107 della via Empolese e consente l'immissione diretta nell'area di pertinenza frontale della Villa. Tale resede risulta delimitato sul lato della strada da recinzione con paletti e rete metallica a maglia sciolta, oltre relativa siepe, mentre internamente è definito dall'edificio signorile e dalla cappella privata. Detta area esterna rappresenta di fatto la pertinenza esclusiva di ingresso, a quota strada, dell'intero compendio architettonico in esame. Attualmente tale resede è adibito a giardino, e risulta in parte alberato.

Il manufatto in questione, punto di passaggio fondamentale per l'accessibilità e la fruibilità dei locali principali della Villa, ritiene una struttura assai elementare e minimale, in quanto è costituito da un cancello metallico a due ante delimitato ed ancorato, alle estremità, a due colonne metalliche a sezione circolare.

Le dimensioni planimetriche, derivanti dal rilievo dello stato attuale, sono:

- 5,38 ml circa: larghezza dello slargo di immissione sulla strada provinciale, misurata in corrispondenza del limite della carreggiata (comunque maggiore di 5,00 ml);
- 3,88 ml circa: minima larghezza del percorso di accesso, misurata vicino al cancello, ortogonalmente alle due recinzioni laterali (comunque maggiore di 3,00 ml);
- 5,87 ml circa: profondità dell'arretramento del cancello rispetto all'anzidetto limite della carreggiata, misurata in corrispondenza della mezzeria dello stesso, nell'attuale suo posizionamento (comunque maggiore di 5,00 ml).

Lo svaso di invito del passo esistente è così delimitato:

- a terra, da elementi lineari di cordonato, di altezza poco emergente rispetto al piano asfaltato;

- in alzato,
 - da una recinzione a paletti e rete metallici a maglia sciolta, di altezza mediamente superiore a 1,5 ml;
 - da una siepe sempreverde di alloro, leggermente arretrata rispetto alla recinzione, che al momento, a causa della mancanza di manutenzione ordinaria, presenta un'altezza superiore a 2 ml.

Applicando inflessibilmente il dettato normativo contenuto nel DM 19/4/2006, prescrivendo quest'ultimo che i punti di osservazione dei guidatori devono essere distanti minimo 83 ml (corrispondente al limite di velocità di marcia pari a 50 km/h in quel tratto), allo stato attuale sarebbe forse autorizzabile la sola manovra in entrata per chi proviene da Cerbaia, poiché non sono verificati i triangoli di visibilità, né in direzione di Cerbaia, né in direzione di San Casciano. Per quanto riguarda invece la manovra di entrata da chi proviene da San Casciano, la distanza di visibilità di arresto sarebbe verificata con i 55 ml, tuttavia, sul posto, la mezzeria è stata demarcata con striscia continua, forse a causa del visibile restringimento della carreggiata in quel punto, forse per la presenza del parcheggio pubblico. Pertanto anche questa manovra deve essere considerata non consentita in quel tratto.

Nell'ambito del contraddittorio, è sembrato logico proporre subito la riduzione del limite di velocità in quel tratto, poiché diminuirebbe, con proporzionalità diretta, la distanza tra i punti di osservazione. Pragmaticamente parlando è stato riferito che, generalmente, proposte simili, che possono essere promosse da comitati di privati cittadini, devono essere rivolte direttamente alla Polizia Municipale.

Dato che in questo luogo non è possibile prevedere l'esito di una simile iniziativa, si ritiene che l'unica soluzione alternativa, conforme all'ultimo decreto citato, potrebbe essere la traslazione dell'accesso esistente, in direzione di San Casciano, di quella distanza tale per cui la congiungente dei due punti di osservazione soddisfi contemporaneamente le seguenti condizioni, ovvero misuri minimo 83 ml e sia tangente all'edificio posto alla minor distanza dall'accesso in parola.

Stante la configurazione attuale dei luoghi, detta traslazione dovrebbe consistere nello spostamento del passo esistente in direzione Sud-Est, ovvero verso il manufatto identificato in relazione di CTU come "Cappella", nella minima misura sufficiente ad evitare l'intersezione con l'edificio identificato al foglio di mappa 20,

part. 83.

Così facendo, oltre a conseguire la corretta visibilità a sinistra, saranno altresì consentite le seguenti manovre:

- immissione nel resede frontale della Villa dalla strada provinciale, per i veicoli in marcia da Cerbaia;
- svolta a destra, in direzione di San Casciano, per i veicoli che fuoriescono da detto resede;
- immissione dalla strada provinciale per i veicoli che giungono da San Casciano, con verifica della sola distanza di visibilità per l'arresto.

A quanto riferito, dal punto di vista della sicurezza stradale il rilascio di un'eventuale simile autorizzazione sarebbe comunque condizionato alle generiche prescrizioni che l'ufficio solitamente applica in casi simili, di cui sarà fornita dettagliata descrizione nel prosieguo della presente narrazione.

Nel merito invece della conformità agli strumenti di pianificazione comunale ed al regolamento edilizio vigente, si è aperto un contraddittorio con il Responsabile dell'Ufficio Edilizia e Controllo del Territorio del Comune di San Casciano, al fine di verificare la fattibilità dell'intervento e la tipologia delle procedure da attivare per l'esecuzione delle opere.

Dalla conversazione telefonica è emerso quanto di seguito descritto per punti, dati i numerosi e diversi riferimenti normativi analizzati.

- Inquadramento urbanistico dell'area.

Per il PO approvato definitivamente con DCC n. 8 del 14/2/2022, il complesso di Villa Talente ed, in particolare, l'accesso principale 1 (e quello secondario lato Cerbaia n. 3), ricadono all'interno del perimetro del territorio urbanizzato (TU, ex centro abitato) in zona urbanistica TS-CS "*Tessuti urbani storici – ambiti di centri storici*". Le zone TS sono disciplinate dagli artt. 83 ("*Disposizioni generali*") e 84 ("*Prescrizioni specifiche per i tessuti urbani storici*") delle NTA, mentre CS dall'art. 84 e 84 bis ("*Prescrizioni specifiche per gli ambiti dei Centri Storici CS*"). Il comma 3 dell'art. 83 prescrive che "[...] *gli interventi debbono sempre assicurare il mantenimento delle caratteristiche qualitative e compositive del patrimonio edilizio esistente [...]*". Si riportano di seguito i periodi più significativi del successivo art. 84.

- "[...]"

- 6. *Gli interventi edilizi non devono compromettere la leggibilità della forma e l'immagine dei centri storici concorrendo alla riqualificazione del sistema insediativo, assicurando qualità architettonica e integrazione paesaggistica.*
- 7. *Gli interventi sul patrimonio edilizio storico devono garantire la coerenza con l'assetto morfologico urbano di impianto storico, il mantenimento dei caratteri tipologici e architettonici di fisionomia storica degli edifici e l'utilizzo di soluzioni formali, finiture esterne e cromie, coerenti e compatibili con il contesto urbano e con i caratteri originali.*
- 8. *In presenza di parchi, di giardini storici o di particolari sistemazioni delle pertinenze gli interventi devono garantire il mantenimento dei percorsi interni sia per quanto riguarda l'andamento che le finiture, il mantenimento dei manufatti presenti e del sistema a verde (aiuole, alberi monumentali ecc.) e viali di accesso. E' vietato l'abbattimento di alberature di importanza storica-paesaggistica fatta eccezione per gli interventi che si rendano necessari per problematiche di stabilità o di tipo fitosanitario.*
- 9. *In presenza di un resede originario o comunque storicizzato deve essere garantito il mantenimento dell'unitarietà percettiva delle aree e degli spazi pertinenziali comuni evitandone la frammentazione con delimitazioni fisiche, con pavimentazioni non omogenee o l'introduzione di elementi di finitura e di arredo in contrasto con gli immobili.*
- 18. *Interventi edilizi sempre consentiti nei tessuti storici*
 - *D: Demolizione non preordinata alla ricostruzione di manufatti minori incongrui o superfetazioni chiaramente leggibili rispetto all'edificio principale;*
 - *Interventi pertinenziali nel rispetto delle prescrizioni specifiche di cui al presente articolo nonché a quelle date dal grado di intervento consentito o dallo specifico tessuto di appartenenza”.*

I seguenti articoli integrano i principi sopra esposti.

- Art. 84 bis.
- “[...]

- *dovrà essere assicurata la salvaguardia e il ripristino delle tipologie e dei caratteri architettonici originali, ove ancora presenti, sia dell'insieme che dei particolari decorativi e di arredo urbano; [...]*
- Art. 85.
 - “[...]”
 - *2. 1° GRADO DI INTERVENTO. Per gli immobili di rilevante valore architettonico e per gli immobili per i quali tale valore è riconosciuto in base alla classificazione del patrimonio edilizio esistente sono consentiti i seguenti interventi:*
 - *M - Manutenzione ordinaria e straordinaria*
 - *RRC - Restauro e risanamento conservativo*
 - *REV1 - Ristrutturazione edilizia vincolata alla conservazione degli aspetti di pregio.*
 - [...]”
 - *4. Per gli edifici di rilevante valore architettonico notificati ai sensi del titolo II del Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n°42 ogni intervento deve essere preventivamente autorizzato dalla competente Soprintendenza e deve essere conforme alle presenti norme. [...]*”

Con riferimento alla cartografia del nuovo PS comunale (approvato definitivamente con DCC n. 77 del 15/11/2021, con conformazione conclusiva al PIT/PPR favorevolmente terminata in data 17/1/2022 e pubblicazione sul BURT n. 7 del 16/2/2022, con efficacia acquistata decorsi trenta giorni da quest'ultima data), tavola PS-QC13 (Carta del patrimonio culturale – Settore Nord-Ovest, ottobre 2021), il complesso edilizio e l'area urbana comprendente tutti gli accessi carrabili di cui trattasi ricadono in area soggetta a vincolo paesaggistico (DM 31/5/2001, GU n. 200/2001, art. 136 lettere c e d).

- Norme regolamentari (Nuovo RE 2022).
 - Art. 56 *“Passi carrai e uscite per autorimesse”*.
Al comma 3 si legge *“I passi carrabili dovranno avere le caratteristiche morfologiche, dimensionali e funzionali previste dal D.Lgs. n. 285/1992 (Nuovo Codice della strada) e dal suo Regolamento di attuazione, e individuati con idonea segnaletica”*. Il citato comma rimanda all'art. 22

del Codice della Strada, ripreso a sua volta dall'art. 46 del Regolamento di esecuzione e di attuazione DPR n. 495/1992. Dalla lettura di tutte le norme precedenti, non emerge alcuna prescrizione riferita al dimensionamento dell'accesso carrabile: larghezza del passo, profondità di arretramento del cancello rispetto al limite della carreggiata, ampiezza dello svaso in corrispondenza di questo ultimo limite, nel punto di immissione dell'autovettura.

Per buon senso si può affermare che comunque siano da applicare le misure discusse con l'Ente provinciale, punto questo assentito anche dal Responsabile dell'ufficio tecnico comunale.

- Art. 99 *“Muri di cinta e recinzioni”*.

Si legge invece al comma 8: *“I sistemi di chiusura dei passi carrabili dovranno essere arretrati, rispetto alla sede viaria, in rapporto alla destinazione dell'immobile, affinché la sosta del veicolo non intralci il pubblico transito, con un minimo di ml 5,00 per gli edifici a destinazione residenziale e di ml. 7,00 per quelli a destinazione diversa o, in alternativa, prevedere l'installazione di meccanismi di apertura e chiusura meccanizzata attivabile con comando a distanza, fermo restando il previo parere dei Lavori Pubblici e della Polizia Municipale”*. Vale sempre quanto sopra specificato.

- Fattibilità dell'intervento di traslazione dell'accesso carrabile esistente (soluzione alternativa esaminata nell'ambito della presente disamina).

Sotto i profili edilizi ed urbanistici, il Responsabile ha riferito che la traslazione di cui discusso sia consentita dai regolamenti locali vigenti ed attuabile con SCIA. Tuttavia, non rientrando l'opera tra quelle comprese nell'allegato A del DPR n. 31/2017 (*“Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata”*), bisogna necessariamente attivare un'istanza di rilascio di autorizzazione paesaggistica semplificata. A tale proposito è stato precisato che, per la relativa procedura, dal ricevimento dell'istanza la Soprintendenza si esprime nei 20 giorni della formazione del silenzio assenso oppure, in mancanza di risposta, si forma quest'ultimo.

Ciò premesso, sempre con riferimento alla disciplina paesaggistica, si ravvisa altresì che l'intervento non è sembrato in contrasto con l'ampio dettato

dell'art. 57 (“*Area D.M. 31/05/2001 - G.U. 200 del 2001*”), delle NTA del PO approvato, trattandosi di una semplice e mera traslazione dell'accesso carrabile, con mantenimento di tutte le sue caratteristiche peculiari e materiche, esteriori ed estetiche.

Anche se dal rilievo effettuato emerge che non è necessario eliminare alcuna essenza arborea tra quelle esistenti, si avvisa che, qualora l'abbattimento di alcune piante si rilevasse strettamente necessario per soddisfare tutte le verifiche richieste dalla legge (comprese anche quelle che non è stato possibile esplorare, in questa fase, per i ben noti limiti di mandato), detto taglio, sottoposto al parere paesaggistico, deve essere perentoriamente seguito dal reimpianto dell'alberatura rimossa. Viceversa non è consentito dal regolamento (vedi artt. 64 “*Aree Verdi*” e 65 “*Parchi urbani e giardini di interesse storico e documentale*”).

Ai fini del presente incarico e per completezza di narrazione, è stata esplorata e valutata la precedente soluzione poiché riconducibile all'apparato legislativo attualmente in vigore e derivante dal complesso contraddittorio stabilito con gli uffici pubblici, il tutto con lo scopo di informare la procedura al riguardo delle criticità accertate nel corso di queste nuove operazioni peritali.

* * *

Stanti tutte le precedenti premesse, come tuttavia discusso nel corso della riunione del 20/12/2023 svolta negli uffici della Città Metropolitana, se considerassimo la presente fattispecie nell'ambito degli accessi storici e di remota costituzione e formazione, quindi non alla stregua di una nuova intersezione, sarebbe possibile condurre le verifiche di visibilità e di arresto ai sensi del solo DM 5/11/2001, con riferimento anche ai parametri riportati nella tabella 8 del decreto (“*Valori della distanza di visibilità per l'arresto in funzione della pendenza longitudinale e della velocità di progetto*”).

Di fatto, l'accesso principale n. 1 qui esaminato appartiene oggettivamente alla categoria degli accessi storici e di remota formazione, pertanto la chiave di lettura proposta dall'ufficio sembra del tutto pertinente. Si tratta infatti di un accesso carrabile che risulta già visibile nella foto aerea dell'IGM del 14 luglio del 1954 (disponibile sul SITA della RT).

Presentando il percorso viario una leggera pendenza a salire, procedendo da Cerbaia, dal primo aggregato della località Talente fino al civico 107 menzionato, la misura del segmento congiungente i due punti di osservazione dei rispettivi guidatori, quello che procede sulla strada provinciale e quello che, in sosta, sarebbe pronto ad immettersi dall'accesso principale della Villa, potrebbe anche essere ridotta ad un valore inferiore ai 55 ml convenzionali i quali, approssimativamente, corrisponderebbero alla distanza di visibilità per l'arresto nella condizione di marcia alla velocità massima di 50 km/h su strada con pendenza nulla (pari allo 0%).

Nel caso specifico e a fine dimostrativo, è stata eseguita la seguente costruzione grafica:

- il punto di osservazione del guidatore in procinto di immettersi dal civico 107 sulla provinciale è stato posto al centro dell'asse del cancello ed arretrato di 3 ml rispetto al limite della carreggiata (per quanto riguarda la posizione del punto di osservazione, individuata nel grafico centralmente al parabrezza dell'autovettura, l'ufficio ha riferito che è corretta, specificando che l'eventuale suo posizionamento esattamente in corrispondenza del volante, quindi traslata di circa 20 cm, non modificherebbe la sostanza del risultato grafico ottenuto, trattandosi di distanze notevoli e di variazioni angolari trascurabili ai fini qui esposti);
- dal precedente punto è stata condotta la tangente fino allo spigolo del fabbricato che insiste sulla particella 83 al foglio di mappa 20 (ostacolo fisico più vicino al punto di osservazione predetto);
- è stato quindi determinato, sul prolungamento di detta tangente, il punto di intersezione sulla mezzeria della corsia di marcia da Cerbaia, corrispondente al secondo punto di osservazione del guidatore che procede in direzione di San Casciano;

il tutto come meglio evidenziato nell'allegato B01.

La misura del segmento congiungente i due punti di osservazione è risultato pari a circa 64 ml (circa 63,54 ml), superiore quindi ai convenzionali citati 55 ml.

Tale valore, ottenuto dalla costruzione grafica della tangente, prescinde dalla reale pendenza di quel tratto di strada e dipende, geometricamente, dall'arretramento della posizione dell'autoveicolo in attesa di immettersi nella strada provinciale.

Si precisa che:

- le alberature prossime alla recinzione di confine con la SP12 (in maggioranza cipressi), delle quali è stata rilevata, con margine di approssimazione, la posizione ed il diametro, risultano esterne al triangolo di visibilità come sopra determinato;
- il colonnino di cemento posto sullo spigolo del fabbricato identificato dalla part. 83, ritiene un'altezza di circa 0,95 ml rispetto al marciapiede corrispondente; considerando che la strada sale in direzione dell'accesso principale e che il suddetto valore è già minore di 1,00 ml, si giudica come ininfluenza che questo manufatto si trovi all'interno del triangolo di visibilità come sopra determinato;
- il palo della pubblica illuminazione, posto sul lato sinistro per chi si immette sulla pubblica via (indicato nei grafici con la lettera "a"), nonostante sia di altezza nettamente superiore a 1,00 ml, trattandosi di elemento puntuale, si giudica come ininfluenza.

Stanti le precedenti considerazioni, il risultato graficamente ottenuto e la disciplina normativa espressa dal citato decreto del 2001, l'accesso principale può essere ritenuto conforme nella sua posizione attuale, fermo restando l'applicazione delle seguenti prescrizioni generiche di sicurezza, salvo se altre imposte dall'ente proprietario del tratto di viabilità:

- all'interno del triangolo di visibilità non devono essere presenti ostacoli più alti di 1 ml da terra, con conseguente riduzione dell'altezza della recinzione lato Cerbaia, oltre che della relativa siepe;
- l'apposizione sul passo carrabile di un cartello indicante "obbligo di girare a destra" (quindi verso San Casciano), al fine di impedire la svolta opposta, che è pertanto da considerarsi non consentita.

Con riferimento alle dimensioni del varco di accesso sopra elencate, si ritiene altresì che la conformazione geometrica rilevata sia tale da consentire all'automezzo di eseguire l'immissione o la fuoriuscita con un'unica manovra fluida, come meglio evidenziato nell'allegato B03.

Come emerge dunque dalla ricostruzione grafica e geometrica di cui agli elaborati schematici prodotti sotto le sigle B01, B02 e B03, risultano attualmente

conformi sia l'accesso in immissione venendo da Cerbaia, che la fuoriuscita in direzione di San Casciano, comprese le relative manovre e raggi minimi di curvatura.

Fatto salvo quanto altro non è stato possibile appurare per limiti di mandato, l'ufficio tecnico dell'ente provinciale ha riferito riguardo alla possibilità di trasmettere un parere preliminare che si esprimesse nel merito degli argomenti descritti. Di conseguenza, il sottoscritto, come già segnalato in premessa, ha proceduto con la presentazione della relativa istanza alla Città Metropolitana, al fine ricevere un orientamento di giudizio, ancorché di carattere preliminare ed ipotetico, per il futuro acquirente sugli scenari che potrebbero verificarsi successivamente all'acquisto in forza di vendita esecutiva.

Tutto ciò premesso, in data 31/12/2023, a mezzo di posta certificata è stata inoltrata la richiesta di rilascio parere come sopra descritto, inerente la conformità, alla normativa sopra richiamata, delle verifiche precedentemente condotte e delle due manovre eseguibili dall'accesso principale in questione, in entrata per chi proviene da Cerbaia e in uscita in direzione San Casciano (vedi allegato B04). Tale istanza è stata registrata al n. 75 di protocollo.

Il Dirigente dell'ufficio Direzione Viabilità Area 2, con nota prot. n. 630/2024 del 4/1/2024 esprimeva il seguente parere (oggetto: "SP12 "Val di Pesa" - accesso carrabile al km. 4+330 sx - [...]"), che si allega sotto la sigla B05:

"Vista la Vs. richiesta di parere preliminare relativamente all'accesso carrabile posto sulla SP 12 "Val di Pesa", assunta al protocollo generale dell'Ente in data 02/01/2024 protocollo pec n.0075/2024; Esaminati gli elaborati grafici in possesso dell'Amministrazione si esprime il parere preliminare favorevole alla regolarizzazione dell'accesso carrabile in oggetto, denominato come n.1 nelle tavole grafiche, facendo presente che la successiva Vs. richiesta di regolarizzazione sarà oggetto di analisi e valutazione puntuale in fase di rilascio della concessione da parte della Città Metropolitana di Firenze".

- **Accesso secondario – lato San Casciano (n. 2), costituito da un varco esistente di remota formazione, senza numero civico, posto nella part. 281 (tra le partt. 296 e 282) al foglio di mappa 20, prospiciente il nastro stradale di raccordo dell'attuale tracciato della strada provinciale.**

L'accesso carrabile al complesso immobiliare pignorato avviene attraverso la

proprietà di terzi, mediante una servitù non trascritta. Dalla bretella stradale (o stradello), si accede alla part. 281, di proprietà di terzi. Da qui, percorsa una strada sterrata di proprietà che si sviluppa per poco più di cinquanta metri, si giunge ad un cancello carrabile e quindi all'area esterna posta a fianco dell'unità denominata "Magazzino e Serra", compresa nel complesso immobiliare pignorato. Attraverso lo stesso percorso si accede inoltre ai terreni agricoli inclusi nel pignoramento.

La strada bianca interna, che collega la bretella di raccordo al complesso immobiliare di Villa Talente risulta già visibile nella foto aerea del 1954, precedentemente citata.

La bretella stradale in parola, che si sviluppa per circa 112 ml, è ubicata nel Comune di San Casciano, in località Talente. Dalla sua costruzione originaria fino alla variazione del tracciato provinciale, la bretella rappresentava un segmento del vecchio percorso di collegamento viario tra la località Cerbaia e la cittadina di San Casciano.

L'intervento di variante sopra menzionato, avvenuto approssimativamente tra il 1975 ed il 1978, non apportò modifiche materiali alla sede d'impianto della bretella che, pertanto, è rimasta tale ed inalterata, come potuto accertare nel corso dei sopralluoghi e come graficamente ricostruito negli elaborati allegati all'istanza trasmessa alla Città Metropolitana.

A quanto emerso nel corso dell'incontro svolto presso l'Ufficio Patrimonio della Città Metropolitana, il passaggio di proprietà dell'attuale tracciato viario sarebbe dovuto avvenire contestualmente all'esecuzione dei suddetti lavori di variante del tracciato viario alla fine degli anni '70, mai formalizzato mediante le convenzionali procedure di aggiornamento catastale e connessi atti notarili. Dal punto di vista catastale, numerose particelle, attraversate o interamente comprese nell'attuale tracciato viario provinciale (SP12), non risultano attualmente di proprietà della Città Metropolitana di Firenze, ma sono ancora intestate a soggetti privati (così come riportato nell'allegato C05). Viceversa la bretella in questione, che con la propria sede stradale va a interessare aree di proprietà privata, rientra nella disponibilità immobiliare dell'ente provinciale in quanto contraddistinta, nella cartografia regionale (fonte SITA), da una retinatura di colore giallo, distintiva della proprietà pubblica. A quanto riferito, le ragioni di tale discrasia potrebbero essere ricercate o nella mancata definizione del decreto di esproprio oppure, in

caso contrario, nella non avvenuta registrazione e trascrizione dello stesso all'epoca dei fatti. In realtà, non è un dato noto se il suddetto decreto esista o meno, in quanto né la Città Metropolitana né l'Amministrazione comunale sono riusciti a reperire un verbale di consegna o una delibera o un atto presupposto al passaggio di proprietà. Per tutto quanto sopra eccepito, è stato riferito che non possono essere attivate le procedure di lustrazione e variazione colturale. Solo a titolo divulgativo, per perfezionare un atto simile è contemplata la modalità così detta di "assegnazione bonaria", ai sensi del DPR n. 327/2001 (*"Testo unico sulle espropriazioni per pubblica utilità"*), art. 42 bis, che si fonda sui seguenti due principi:

- la strada è di uso pubblico da un periodo temporale superiore ai venti anni;
- gli intestatari delle particelle su cui insiste detta viabilità manifestano la volontà di cederla senza corresponsione di denaro, autorizzando l'ente pubblico ad emettere un decreto sanante.

Per la fattispecie qui analizzata, come avuto modo di appurare con il referente di ufficio, devono essere intraprese diverse procedure amministrative per acquisire la regolarità catastale propedeutica al trasferimento di proprietà: la lustrazione, i vari tipi mappali con frazionamento a Catasto Terreni, le variazioni colturali, ecc. Il passaggio qui illustrato implica anche il contestuale coinvolgimento dell'ufficio Espropri.

* * *

Al momento, la bretella è utilizzata per accedere a ben 18 unità immobiliari, tra cui anche una di quelle comprese nel complesso immobiliare di Villa Talente, così come meglio indicato nell'allegato C06.

Dal punto di vista urbanistico, l'accesso secondario n. 2 è compreso nella fascia di rispetto stradale, di cui all'art. 22 delle NTA.

Dalla lettura del dettato normativo non emergono particolari prescrizioni da seguire anche se, di rilievo, appare il comma 9 del menzionato articolo: "[...] 9. *Fatti salvi i limiti di cui al Titolo V delle presenti norme, nonché dell'atto di assenso dell'Amministrazione Comunale per le strade vicinali di uso pubblico, sono consentite lievi modifiche per necessità di tipo funzionale e di sicurezza purché non comportanti significative alterazioni morfologiche e compromissioni del patrimonio culturale e paesaggistico. Il Regolamento Edilizio potrà dettare*

specifiche disposizioni in merito alle modalità procedurali da seguire per le variazioni sopra dette [...]”.

Con riferimento alla cartografia del menzionato nuovo PS comunale, tavola PS-QC4 (Viabilità – Parte nord, marzo 2021), la bretella di collegamento tra la strada provinciale SP12 (via Empolese) ed i complessi edilizi posti a monte di quest'ultima non risulta classificata come strada “comunale”, né tanto meno come “vicinale di uso pubblico”.

A quanto riferito dal Responsabile dell'Ufficio Edilizia e Controllo del Territorio, la fascia di rispetto di cui al citato articolo comporta l'obbligo di richiesta del preventivo Nulla Osta alla Città Metropolitana, nel caso di interventi edilizi promossi da parte di soggetti privati, che possono essere di tipo pertinenziale (così come definiti dai regolamenti comunali) o, a maggior ragione, di trasformazione permanente del suolo, laddove consentita, anche in riferimento alla presenza del vincolo paesaggistico.

Ad ogni buon conto si precisa che, per l'accesso secondario in parola non sono attuabili modifiche dell'attuale stato dei luoghi poiché i manufatti di delimitazione e recinzione dei confini e contermini all'accesso stesso, che eventualmente andrebbero adeguati ai fini della sicurezza stradale, insistono tutti su proprietà di terzi.

Anche se si tratta di uno stradello a servizio di varie unità immobiliari private, essendo di proprietà pubblica tutte le intersezioni interne devono soddisfare le prescrizioni vigenti e cogenti dettate dalle attuali norme specifiche, come i decreti citati ed i vari aggiornamenti intervenuti sul testo del CDS.

Come avuto modo di constatare nel corso del sopralluogo effettuato in data 20/12/2023, la visibilità a sinistra non è consentita neppure avvicinando la parte anteriore del veicolo in modo che sia tangente alla striscia bianca di fine carreggiata, a causa della presenza di un muro di recinzione alto, posto a sinistra dell'osservatore ed a ridosso della viabilità (part. 296, cit.). Ad integrazione delle ricostruzioni teoriche e geometriche proposte negli elaborati grafici allegati alla presente disamina, è stata attuata una vera e propria prova pratica, esattamente nel contesto naturale dei luoghi nella loro odierna configurazione materiale. Sedendosi al posto del guidatore e collocando l'auto fino al suddetto limite, il campo di visibilità a sinistra è cieco, per le motivazioni addotte.

Si riporta di seguito il contraddittorio svolto nei vari uffici pubblici consultati per la redazione del presente documento peritale.

- **Ufficio Direzione Viabilità Area 2** (incontro in presenza del 20/12/2023).

Illustrati tutti gli accertamenti conseguenti il rilievo del segmento della viabilità provinciale in questione e le prove pratiche in sito, sia di avvistamento che di posizionamento dell'autovettura, è stato riferito che le criticità legate alla visibilità ed alle richiamate verifiche si supererebbero attivando l'acquisizione dell'area da parte dei privati. Se quel tratto infatti venisse acquisito dai proprietari utilizzatori a titolo definitivo, non sarebbero richieste le verifiche previste per una strada demaniale.

I privati interessati, eventualmente riuniti in una forma consortile o consociativa, possono presentare una manifestazione d'interesse all'acquisizione di suddetta area nei confronti dell'Ente pubblico. L'eventuale istanza dovrà essere trasmessa all'Ufficio Patrimonio della Città Metropolitana.

Partendo da tale premessa e valutato il segmento viario senza più considerare le intersezioni interne, a quanto riferito dall'ufficio preposto sono attualmente conformi sia l'accesso in immissione venendo da Cerbaia (così detta "entrata di mano"), che la fuoriuscita in direzione di San Casciano, poiché è verificata, in quest'ultimo caso, la prescritta visibilità nell'intersezione per il senso di marcia da Cerbaia, il tutto come meglio evidenziato negli elaborati grafici prodotti sotto le sigle C07 e C08.

Come per l'accesso principale n. 1, in accordo con l'ufficio provinciale preposto in data 31/12/2023 è stata inviata per posta certificata la richiesta di espressione del parere tecnico-discrezionale, di natura preliminare, sulla fattibilità dell'ipotesi di detta acquisizione e sulla conformità alla normativa vigente in materia di sicurezza stradale delle due intersezioni che detta bretella forma con il tracciato provinciale variato, in entrata lato Cerbaia e in uscita in direzione San Casciano (vedi allegato C09). Tale istanza è stata registrata al n. 111 di protocollo.

A quanto riferito nel corso della riunione in presenza, il suddetto parere è stato rilasciato dalla Direzione Viabilità (Global Service), senza passare dall'ufficio Concessioni. Pertanto non sono stati corrisposti i relativi diritti di

segreteria e di istruttoria.

Il Dirigente dell'ufficio Direzione Viabilità Area 2, con nota prot. n. 631/2024 del 4/1/2024 esprimeva il seguente parere (oggetto: "SP12 "Val di Pesa" - accesso carrabile al km. 4+250 sx "Varco in entrata" e accesso carrabile al km. 4+150 sx "Varco in uscita"- [...]"), che si allega sotto la sigla C10:

"Vista la Vs. richiesta di parere preliminare relativamente all'accesso carrabile posto sulla SP 12 "Val di Pesa", assunta al protocollo generale dell'Ente in data 02/01/2024 protocollo pec n.00111/2024; Esaminati gli elaborati grafici in possesso dell'Amministrazione si esprime il parere preliminare favorevole alla regolarizzazione dell'accesso carrabile in oggetto, denominato come n.2 nelle tavole grafiche, facendo presente che la successiva Vs. richiesta di regolarizzazione sarà oggetto di analisi e valutazione puntuale in fase di rilascio della concessione da parte della Città Metropolitana di Firenze".

Nonostante sia stata proposta dalla stessa area tecnica dell'ente provinciale ed esplicitata dallo scrivente nell'istanza trasmessa, si segnala che nel testo del parere rilasciato non si riscontra alcuna espressione di merito sulla possibilità relativa all'acquisizione dell'area da parte di soggetti privati. Il presente rilievo deve pertanto essere considerato come un ulteriore elemento variabile, che il futuro acquirente dovrà ridiscutere con l'amministrazione pubblica, nell'eventualità di una manifestazione di interesse condivisa anche dagli altri soggetti interessati, assumendosi, pro quota, qualsivoglia onere e responsabilità, attualmente non determinabili per limiti di incarico.

– **Ufficio Patrimonio** (incontro in presenza del 22/12/2023).

In considerazione della natura informativa della presente relazione di CTU, al fine di esplorare una risoluzione delle criticità accertate, con il referente di ufficio sono state valutate le seguenti due soluzioni.

– **1° soluzione: cessione dell'area all'Amministrazione comunale.**

In questa ipotesi sarebbe previsto il declassamento del segmento di viabilità da cedere anche se, per la sua intrinseca configurazione geometrica (larghezza della carreggiata, pendenza, ecc.) e viste le prove pratiche di guida eseguite in quel tratto per accedere al compendio

pignorato, non sembra sostenibile procedere con una velocità superiore al così detto "passo d'uomo". Naturalmente, nell'ambito del presente incarico non possono essere contemplati eventuali e pragmatici artifici finalizzati al controllo della marcia dei veicoli (come, ad esempio, lo specchio parabolico di sicurezza sul lato opposto, ecc.), poiché vietati dal CDS ed in contrasto con la vigente normativa.

In alternativa a quanto sopra prospettato, è stato riferito che potrebbe essere compilato un verbale di consegna, sottoscritto congiuntamente tra l'ufficio provinciale che si occupa della pubblica viabilità e il Comune di San Casciano, per attivare le procedure di declassamento e cessione della bretella a quest'ultimo. Così facendo, l'Amministrazione comunale, in qualità di nuovo proprietario e gestore, potrebbe emettere un'ordinanza specifica per la riduzione della velocità massima consentita.

Questa soluzione, che dovrebbe essere perfezionata sempre negli ambiti relazionali di enti pubblici, presenta numerose criticità a livello di tempistica dei passaggi amministrativi e burocratici.

Ulteriore problematica è l'accordo politico che dovrebbe stare alla base di una simile decisione. Aspetto questo decisamente non valutabile nell'espletamento del presente mandato tecnico.

– **2° soluzione: acquisizione dell'area da parte dei soggetti privati che attualmente la utilizzano.**

Questa sembra essere la migliore tra le due, seppur non scevra di aspetti critici.

In primo luogo, si registra l'esistenza dei seguenti manufatti e sottoservizi, insistenti sul nastro stradale in questione:

- pubblica illuminazione, che è stato in seguito appurato essere a carico dall'Amministrazione comunale;
- cassonetti preposti alla raccolta differenziata privata, con punto di prelievo che, a seguito dell'eventuale passaggio di proprietà, verrebbe a insistere su area privata;
- acquedotto pubblico;
- metanizzazione, che a quanto riferito, è stata eseguita dalla Toscana Energia spa, mediante occupazione, alterazione della

sede stradale ed esecuzione di lavori direttamente autorizzati dall'ente proprietario, ossia la ex Provincia di Firenze, in quanto intervento su area esterna al perimetro del Centro Abitato (all'interno di quest'ultimo invece, ogni occupazione e alterazione viene concessa dal Comune, previo nulla osta della Città Metropolitana);

- quanto altro riconducibile ad interventi realizzati dai vari enti erogatori di servizi e che non è stato possibile accertare sul posto, nei limiti del presente incarico.

La presenza dei menzionati sottoservizi non costituirebbe comunque un ostacolo all'alienazione dell'area così come individuata poiché, in sede di stipula, verrebbe trascritta la servitù di passaggio degli stessi e di quanto altro ulteriormente risultasse da un'approfondita ricerca in loco.

L'eventuale acquisto di una simile proprietà comporterebbe, per i neo proprietari, la presa in carico della manutenzione del nastro stradale e l'assunzione di tutte le conseguenze, sia economiche che giuridiche, derivanti dall'esistenza di una servitù.

Per quanto riguarda invece i seguenti ulteriori aspetti, conseguenti all'acquisizione privata dell'area, come:

- la scelta di un diverso punto di conferimento dei rifiuti differenziati, per agevolarne il ritiro da parte della società esterna incaricata;
- la presenza di pali dell'illuminazione pubblica, che diverrebbero a servizio esclusivo di un numero contenuto di soggetti privati e che, quindi, potrebbero essere anche rimossi ad insindacabile scelta dell'Amministrazione comunale;

si segnala che non è stato possibile procedere con la relativa definizione. Pertanto tali aspetti e variabili rimarranno a carico, pro quota e per quanto di competenza, dell'eventuale futuro acquirente in forza di vendita esecutiva. Acquirente che, edotto sul tema, si assume ogni e qualsivoglia onere e conseguenza connessi.

Altra criticità è riconducibile alle tempistiche di attuazione di detto passaggio di proprietà. Nell'ipotesi di attivare contestualmente tutti i canali istituzionali coinvolti, interni ed esterni, comprese le società esterne e gli

enti erogatori, preliminarmente occorrerebbe almeno un anno per ottenere la sola dichiarazione di interesse culturale da parte della Soprintendenza (trattandosi di area soggetta a vincolo paesaggistico). In considerazione di come si sviluppano le procedure amministrative, è altresì verosimile che il suddetto termine possa essere esteso ad un periodo maggiore di quello indicato, per il fatto che altri uffici interni alla Città Metropolitana possano esigere, del tutto legittimamente, la preliminare regolarizzazione di aspetti tecnici e giuridici inerenti l'oggetto di alienazione, come la configurazione catastale delle particelle e quanto altro previsto in materia di rogito notarile e trasferimento di proprietà immobiliari. Su questo è stato riferito che si sono verificati dei precedenti, che in questa fase non possono essere trascurati ai fini di un calcolo prudenziale della tempistica complessiva.

Altro aspetto è legato all'importo economico di cessione dell'area.

Come avuto modo di appurare, lo stradello non consente il parcheggio di autoveicoli, né ha slarghi nel suo percorso. Se si considera il solo nastro stradale, nell'ipotesi che ai soggetti privati interessi solo questo, a quanto riferito il valore venale oggetto di trasferimento non sarebbe superiore a € 10 al metro quadrato (per un prezzo complessivo di ca. € 5.000).

Detto valore è stato espresso, in via approssimativa, al netto di potenzialità che il lotto possa eventualmente esprimere, come, ad esempio, la possibilità di reperire aree di parcheggio privato per i promittenti acquirenti. Per il caso qui trattato e per quanto potuto accertare nel corso dei sopralluoghi, tali singolarità non sembrano presenti, né fattibili in questa fase.

Le spese tecniche, catastali (tipo mappale e frazionamenti) e notarili, oltre il certificato di destinazione urbanistica (CDU), richiesto per il rogito, saranno a carico degli acquirenti privati.

Propedeuticamente all'atto di trasferimento, l'ente provinciale deve chiedere anche il Nulla Osta al Comune, per la presenza dei sottoservizi come sopra identificati.

Naturalmente gli eventuali interessati dovranno incaricare un tecnico professionista che si occupi di rilevare ed accertare l'esistenza e la tipologia dei sottoservizi e che prenda contatto con gli enti e la pubblica amministrazione, sia a livello comunale che provinciale, al fine di discutere

nuovamente tutti gli aspetti precedentemente esposti e sviscerati alla data di redazione della presente integrazione.

- **Ufficio Lavori Pubblici, Manutenzione e Protezione Civile del Comune di San Casciano.**

A quanto riferito telefonicamente dal Responsabile PO in data 27/12/2023, non è presente alcun verbale di consegna di quel segmento di strada o delibera comunale o altro atto comunque riconducibile ad un passaggio di proprietà o gestione del tratto tra la Città Metropolitana e l'Amministrazione comunale. Ciò alla luce di una ricerca svolta sui repertori catalogati presenti nell'archivio informatizzato, dall'anno 1997, data di assunzione ed inizio dell'attività di servizio presso la PA. E' stato altresì riferito che potrebbe essere condotta una ricerca più approfondita mediante istanza di accesso agli atti e delibere cartacee presso all'ufficio del Segretario Comunale, con tempistica di risposta non nota al momento. Inoltre tale ricerca dovrebbe coprire uno spazio temporale vastissimo, ovvero dal 1978 al 1997, così ampio da rendere le probabilità di trovare qualcosa estremamente basse.

Nel corso del colloquio, affrontando il tema dei sottoservizi che percorrono detto segmento viario, è altresì emerso che, circa 15 anni fa, l'area fu metanizzata dalla Toscana Energia spa, mediante occupazione, alterazione della sede stradale ed esecuzione di lavori direttamente autorizzati dall'ente proprietario, ossia la Provincia di Firenze, in quanto trattasi di area esterna al perimetro del Centro Abitato (all'interno di quest'ultimo invece, ogni occupazione e alterazione viene concessa dal Comune, previo nulla osta della Città Metropolitana).

La manutenzione di quel tratto non è in carico all'Amministrazione comunale. I pochi interventi eseguiti sulla viabilità qui trattata, sono stati svolti dalla sopra menzionata società del gas, successivamente alla menzionata metanizzazione. A quanto invece riferito, la pubblica illuminazione è a carico dell'Amministrazione comunale.

Nel caso prospettato nella prima soluzione, tutte le pratiche e richieste di nulla osta relative al trasferimento dovrebbero passare all'approvazione del Consiglio Comunale anche se non è stato possibile appurare il numero e la tipologia di atti propedeutici alla definizione di un simile procedimento

amministrativo. Inoltre, come in precedenza assegnato, altro aspetto incerto è se esista o meno la volontà politica da parte del Comune per l'acquisizione del raccordo viario in parola (bretella stradale).

Tutti aspetti, questi ultimi, che non possono essere sviscerati nel presente mandato, per i ben noti limiti dello stesso e per diversa competenza.

- **Accesso secondario – lato Cerbaia (n. 3) al complesso immobiliare in oggetto, posto tra i civici 119 e 127 di Via Empolese e, più precisamente tra le partt. 83 e 85 al foglio di mappa 20, attraverso le partt. 140 e 129, di proprietà di terzi.**

Trattasi di un ulteriore varco d'ingresso al compendio pignorato che, dipartendosi dalla viabilità provinciale, consente di raggiungere il manufatto accessorio denominato “Dependance” e gli appezzamenti agricoli posti a valle del giardino tergaie della Villa. Anche in questo caso si tratta di un accesso di formazione remota, visto che risulta già visibile nella foto aerea del 1954, precedentemente citata. Avviene attraverso le partt. 140 e 129, di proprietà di terzi. Si segnala in proposito che la relativa servitù non risulta trascritta.

Il particolare contesto urbano di inserimento e la stessa morfologia del percorso, non proprio agevole e stretto tra l'edificato e i terreni agricoli, suggeriscono un'utilizzazione di tipo saltuario, probabilmente finalizzata all'esecuzione di interventi manutentivi o forse, un tempo, per il carico e lo scarico di prodotti agricoli legati alle attività ivi svolte.

Attualmente, all'imbocco del varco di accesso, in allineamento con il fabbricato di cui alla part. 83 e leggermente arretrata rispetto a quello insistente sulla part. 85, esiste una delimitazione formata da una catena metallica ancorata, alle due estremità, a due colonnini di cemento, di sezione ottagonale. Dietro la catena e subito a ridosso della stessa, ulteriori due paletti in metallo, di pari altezza dei colonnini e sezione circolare, a restringere ulteriormente la luce di passo interna netta garantita dai due citati manufatti in cemento (circa 4,165 ml).

I proprietari dell'edificato contermine utilizzano prevalentemente questo varco come passo pedonale, lasciando la propria autovettura nella limitrofa area di parcheggio pubblico.

Anche se questo accesso non viene utilizzato con una frequenza ordinaria, è comunque da osservare che, in sua assenza, alcune porzioni del complesso

edilizio pignorato rimarrebbero intercluse e, quindi, non raggiungibili.

Si ricorda infatti che il resede frontale della Villa, accessibile direttamente dalla strada provinciale, è posto ad una quota notevolmente superiore rispetto all'area di pertinenza tergale del complesso immobiliare, quest'ultima comprendente un ampio giardino all'italiana, edifici accessori di carattere pertinenziale (Dependance e Magazzino), oltre ad appezzamenti di terreno agricolo di vasta consistenza. Il suddetto salto di quota rende impossibile la costruzione di un alternativo collegamento tra le due zone.

Anche se con le norme previgenti questo accesso poteva essere considerato regolare poiché non esistevano i concetti di arretramento del punto di osservazione o dei triangoli di visibilità, con riferimento alle vigenti norme in materia di sicurezza stradale, si deve purtroppo rilevare che, per questo caso, non è soddisfatta alcuna delle verifiche prescritte, poiché:

- i triangoli di visibilità intersecano l'edificato contermini in ambedue le direzioni di marcia, ovvero la conformazione dei luoghi rende praticamente impossibile la visibilità per ogni tipo di manovra, in immissione e/o fuoriuscita;
- in conseguenza diretta di quanto sopra, non è rispettata, per entrambi i sensi di marcia sulla strada provinciale, la minima distanza di visibilità per l'arresto.

In aggiunta alle precedenti constatazioni, risulta impossibile ogni eventuale opera di adeguamento dell'attuale varco d'ingresso, poiché la sagoma di entrambi gli edifici, identificati dalle citate particelle catastali, sono troppo a ridosso dello stradello che, dalla via Empolese, si dirama verso le aree tergali a quest'ultima. Insomma, è praticamente impossibile operare una qualsivoglia trasformazione fisica dell'attuale stato dei luoghi, per conseguire i minimi requisiti di sicurezza.

Né si può trasmettere all'ente provinciale alcuna istanza di regolarizzazione o richiesta di applicazione di eventuali deroghe (laddove e se contemplate) poiché, come riferito, gli accertamenti svolti non lasciano alcun margine di correzione. Anzi, si verificherebbe automaticamente la situazione opposta e peggiore. Ovvero, al ricevimento di un'eventuale domanda di parere preliminare di fattibilità o regolarizzazione, come promosso per i due precedenti accessi, l'ufficio non potrebbe esprimersi se non con un formale diniego, presupposto non solo al conseguente e perentorio divieto all'uso, ma anche all'ordinanza di chiusura materiale del varco stesso, fermo restando il mantenimento dell'uso pedonale,

mediante un passo di larghezza di 1,50 ml.

Tutto ciò premesso, nell'ottica di continuare ad utilizzare l'accesso in modalità saltuaria e per fini esclusivamente manutentivi, o per interventi di carattere straordinario e/o emergenziale, nel corso della citata riunione in presenza è stato altresì riferito e convenuto che:

- ogni qualvolta ricorra uno dei precedenti casi, è possibile richiedere all'ente provinciale l'emissione di una specifica ordinanza per il fermo del traffico temporaneo;
- quest'ultima servirebbe principalmente a consentire l'immissione sicura degli automezzi nella via Empolese da quel punto, atteso che la manovra in entrata da detta via sia meno problematica della fuoriuscita;
- data la saltuarietà dell'uso, la suddetta ordinanza riterrà sempre un carattere di temporaneità, in funzione del ripetersi dell'evento e solo in occasione di circostanze singolari, ovvero tali da verificarsi sporadicamente nell'arco di un anno;
- per questo motivo deve essere inoltrata ogni qualvolta vi sia la necessità e non può valere in senso cumulativo, ossia per più eventi consecutivi.

Dal punto di vista operativo, il traffico può essere interrotto mediante l'ausilio di due movieri, scelti nella disponibilità del personale dipendente della ditta esecutrice dell'intervento, i quali devono bloccare il flusso veicolare di entrambi i sensi di marcia per lo stretto tempo necessario a consentire l'uscita dell'automezzo in sicurezza.

A quanto riferito, questa procedura attualmente non prevede alcun costo, in termini di diritti di istruttoria e marche da bollo.

Nel corso della riunione tecnica e nel merito di questa modalità di utilizzo, è anche emerso che l'accesso di servizio in questione può essere impiegato solo per usi accessori e saltuari, come nei fatti accade in realtà. Se infatti è possibile modificare una recinzione o altro manufatto di delimitazione per poter eseguire degli interventi nell'ambito di un cantiere edile, anche laddove il varco non esiste all'attualità, a maggior ragione lo stesso ragionamento è spendibile per un accesso esistente, storico e di remota formazione.

Il tutto, si ricorda, sempre nell'ambito del buon senso poiché, come premesso, il passaggio qui analizzato non è conforme o conformabile alla vigente normativa

di settore.

Le riflessioni e constatazioni sopra riportate sono quindi da considerarsi meramente orientative, sicuramente da ridiscutere nel momento in cui il futuro acquirente si troverà nelle condizioni di richiedere dei permessi come sopra ipotizzato.

Proprio a causa del continuo aggiornamento dell'apparato amministrativo e burocratico alla base delle tematiche sopra esposte, a seguito del trasferimento del bene in forza di vendita esecutiva, il nuovo soggetto avente titolo dovrà prendere preventivo contatto con gli uffici preposti al fine di accertare se i precedenti termini, procedure e costi siano ancora in vigore o meno, assumendosi ogni e qualsivoglia onere relativo, riconducibile alle istanze descritte in questa relazione o ad eventuali nuovi adempimenti, al momento non prevedibili.

Si segnala infine che, su questo passo carrabile, l'esecutato esercita solo un diritto di servitù di passo (tra l'altro non trascritto), pertanto, a quanto riferito, ogni e qualsivoglia istanza che verrà inoltrata dovrà ritenere, come intestatari, i proprietari delle particelle in questione. Altra problematica, quest'ultima, non di poco conto.

CONCLUSIONI

Tutto quanto sopra esposto, si procede con le conclusioni sintetiche dei risultati conseguiti mediante i sopralluoghi svolti, le rilevazioni metriche dirette e le consultazioni dello staff tecnico dei pubblici uffici, provinciali e comunali.

– Accesso principale (n. 1).

L'esito favorevole del parere preliminare consente l'utilizzo del passaggio esistente nella sua configurazione attuale, senza dover ricorrere ad alcuna opera di adeguamento dello stesso, ad esclusione di quelle attraverso le quali dovrà essere apportata la riduzione dell'altezza della recinzione lato Cerbaia, oltre che della relativa siepe. L'eventuale nuovo acquirente dovrà inoltre procedere con la richiesta di autorizzazione da parte della Città Metropolitana, del passo carrabile, visto che tale accesso al momento ne è sprovvisto.

Si ricorda inoltre che per tale accesso sarà consentita l'immissione per chi proviene da Cerbaia e l'uscita in direzione San Casciano. Sono invece da

considerarsi escluse le altre, vale a dire l'immissione per chi proviene da San Casciano e l'uscita verso Cerbaia, quindi per quelle che prevedono l'attraversamento della carreggiata, visto che i sensi di marcia della strada provinciale, nel tratto interessato, sono delimitati tra loro dalla striscia continua.

– **Accesso secondario – lato San Casciano (n. 2).**

L'esito favorevole del parere preliminare ha confermato solo la regolarità delle due intersezioni che la bretella di raccordo forma con la SP12 (in entrata lato Cerbaia e in uscita in direzione San Casciano). Per quanto concerne invece l'acquisizione della bretella stradale da parte di soggetti privati (eventuali utilizzatori interessati), nonostante tale soluzione sia stata proposta dalla stessa area tecnica della Città Metropolitana ed esplicitata dallo scrivente nell'istanza trasmessa allo stesso Ente, nel relativo parere rilasciato non vi è alcun riferimento in proposito. Il presente rilievo deve pertanto essere considerato come un ulteriore elemento variabile, che il futuro acquirente dovrà ridiscutere con l'amministrazione pubblica, nell'eventualità di una manifestazione di interesse condivisa anche dagli altri soggetti interessati, assumendosi, pro quota, qualsivoglia onere e responsabilità, attualmente non determinabili per limiti di incarico.

L'eventuale acquisizione sarà sicuramente di tipo oneroso (pro quota) e formata da atti e adempimenti la cui tempistica non è stato possibile appurare nei limiti di incarico. Né tanto meno sono ipotizzabili i relativi costi economici che, comunque, l'ente ha detto essere a totale carico dei soggetti privati.

Si ricorda al futuro acquirente che l'utilizzo dell'accesso in questione presenta il rischio derivante dalla mancanza di visibilità a sinistra, nella manovra di immissione nella bretella di raccordo e che l'eventuale messa in sicurezza ai sensi del CDS del manufatto non è percorribile perché interessa la proprietà di terzi.

Ciò premesso, l'acquirente in forza di vendita esecutiva, edotto sulle precedenti tematiche, dovrà farsi carico di qualsivoglia onere e responsabilità ad esse riconducibili.

- **Accesso secondario – lato Cerbaia (n. 3).**

L'attuale varco non è considerabile come un accesso carrabile, poiché manca del tutto la visibilità su entrambi i sensi di marcia. Disattende inoltre tutte le norme e misure di sicurezza prescritte dalla normativa vigente, in relazione alle verifiche e alle manovre consentite.

Dal contraddittorio con l'ente provinciale è emerso che può essere utilizzato solo saltuariamente, come accesso di servizio, e per eventi eccezionali (manutenzioni, riparazioni, cantiere edile e casi simili), previa ottenimento di ordinanza per fermo temporaneo del traffico. Date le criticità accertate, le modalità orientativamente descritte devono essere, sempre e comunque, ridiscusse e concordate direttamente con l'ente provinciale, ogni qual volta si presenti la necessità di svolgere le attività menzionate.

Come sopra, l'acquirente in forza di vendita esecutiva, edotto sulle precedenti tematiche, dovrà farsi carico di qualsivoglia onere e responsabilità ad esse riconducibili.

Il prezzo base d'asta dell'ultima vendita prevista per lo scorso 10 novembre, poi revocata, era pari a € 2.303.400, con possibilità di offerta minima con una riduzione del 25% (€ 1.727.550). Il prezzo base d'asta determinato dal sottoscritto nella CTU in € 3.839.000 è quindi pari ad oltre il doppio dell'importo dell'attuale offerta minima. Aspetto questo già previsto dal sottoscritto al momento della redazione della CTU depositata nell'aprile 2021, dove proprio in risposta al quesito 12, era stato specificato che nel caso in cui si fosse proceduto con la vendita esecutiva, il bene, per tipologia, pregio e consistenza, sarebbe stato oggetto di una rilevante svalutazione, non determinabile sulle basi dell'estimo, ma che comunque poteva aggirarsi anche ben oltre il 50% del prezzo base d'asta all'epoca stimato. Di conseguenza, visto la rilevante riduzione del prezzo determinata dalla mancanza di offerta nei precedenti esperimenti di vendita, si ritiene corretto non applicare alcuna ulteriore riduzione al prezzo base d'asta previsto per l'eventuale prossima vendita.

ULTERIORE SEGNALAZIONE

Il sottoscritto fa presente inoltre che nell'avviso di vendita non è riportata alcuna segnalazione per quanto concerne il fatto che la gran parte della "Serra", adiacente al

“Magazzino”, risulta ricadere sulle partt. 153 e 154, di proprietà di terzi e pertanto non comprese nel pignoramento (vedi risposta ai quesiti 1, 2 e 6, pagg. 16, 21, 23, 24, 94 e 95). Per quanto concerne la “Serra”, che si sviluppa per una consistenza lorda complessiva di 26,21 mq, la porzione che ricade sulle particelle di proprietà di terzi è pari a 21,96 mq. Mentre per quanto riguarda il resede antistante la stessa, la porzione che ricade sulle particelle di proprietà di terzi è pari a ca. 7 mq. Ovviamente si tratta di consistenze indicative, visto che sono frutto di una mera sovrapposizione grafica. Dalla documentazione che era stata acquisita per quanto concerne le relative pratiche edilizie, tale situazione risulterebbe in essere quantomeno dal 1965. Nella CTU depositata era stato riportato che dopo l'acquisto, l'eventuale nuovo proprietario poteva rivolgersi all'autorità Giudiziaria al fine di conseguire la sentenza di accertamento dell'intervenuta usucapione, unendo il proprio possesso a quello del soggetto debitore. Il sottoscritto ritiene pertanto utile, che prima di procedere con la prossima vendita, sia presa in considerazione la possibilità della soluzione prospettata. Dovrà inoltre essere valutato che quanto emerso non sia ostativo per la prosecuzione della vendita. Dal momento che nell'avviso di vendita tale aspetto non risulta riportato, il sottoscritto ritenendo di fare cosa utile, lo evidenzia nuovamente. A tal proposito si aggiunge l'estratto di parte degli allegati della CTU (deposita nell'aprile 2021), con indicazione orientativa dello sconfinamento della Serra (allegato E). Ovviamente la vendita esecutiva non comprenderà le porzioni che ricadono sulla proprietà di terzi.

Per gli stessi motivi già esposti nella conclusione degli accessi carrabili, anche per tale aspetto, a prescindere dalla decisione che verrà presa in proposito dal GE, non si ritiene necessario applicare alcuna riduzione al prezzo base d'asta previsto per l'eventuale prossima vendita.

Il sottoscritto ritenendo di avere compiutamente svolto l'ulteriore incarico ricevuto, rimanendo a completa disposizione per qualsiasi chiarimento dovesse necessitare e ringraziando la SVI per la fiducia accordatagli, rassegna la presente integrazione tecnica composta da n. 32 pagine dattiloscritte, oltre a 18 allegati.

Allegati:

- A: Grafici di inquadramento e rilievo

- A01 Planimetria generale beni pignorati su ortofoto 2009 RT

- A02 Rilievo tracciato stradale

- B: Accesso principale al complesso di Villa Talente (n. 1)
 - B01 Costruzione dei triangoli di visibilità (con riferimento al DM 5/11/2001)
 - B02 Distanza di visibilità per l'arresto (art. 5.2.1 DM 5/11/2001)
 - B03 Verifica dei raggi minimi di curvatura (manovre dell'autovettura in immissione e fuoriuscita)
 - B04 Richiesta di parere preliminare, di tipo tecnico-discrezionale, sulla conformità dell'accesso alla normativa vigente in materia di sicurezza stradale
 - B05 Documento di rilascio del parere preliminare

- C: Accesso secondario – lato San Casciano (n. 2)
 - C01 Ricostruzione grafica dell'estratto di mappa
 - C02 Ricostruzione grafica dell'attuale stato dei luoghi, redatto per la porzione interessata sulla base dell'ortofoto 2009 dell'RT
 - C03 Ortofoto 2009 della RT
 - C04 Sovrapposto dell'estratto di mappa catastale sull'ortofoto 2009 della RT
 - C05 Elenco delle unità immobiliari che insistono sull'attuale tracciato della SP12

- C06 Elenco delle unità immobiliari prospicienti e servite dalla bretella stradale
 - C07 Costruzione dei triangoli di visibilità (art. 4.6, DM 19/4/2006)
 - C08 Distanza di visibilità per l'arresto (art. 5.2.1 DM 5/11/2001)
 - C09 Richiesta di parere preliminare, di tipo tecnico-discrezionale, sulla conformità dell'accesso alla normativa vigente in materia di sicurezza stradale
 - C10 Documento di rilascio del parere preliminare
-
- D: Accesso secondario – lato Cerbaia (n. 3) Costruzione dei triangoli di visibilità (art. 4.6, DM 19/4/2006)
 - D01 Costruzione dei triangoli di visibilità (art. 4.6, DM 19/4/2006)
 - E: Estratto di parte degli allegati della CTU (deposita nell'aprile 2021), con indicazione orientativa dello sconfinamento della Serra

Firenze, 5/1/2024

l'Esperto stimatore
Arch. Roberto Sozzi

ORTOFOTO 2009 - Regione Toscana
Località Talente - San Casciano Val di Pesa
SOVRAPPOSIZIONE ESTRATTO DI MAPPA CATASTALE
Elaborato di inquadramento generale - scala 1:1.000

LEGENDA

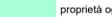
- ① Villa
- ② Cappella
- ③ portico con terrazza
- ④ magazzino
- ⑤ dependance
- ⑥ piscina
- ⑦ serbatoio GPL
- ⑧ impianto pannelli solari
- ⑨ manufatto pozzo lavatoi
- ⑩ lavatoi
- ⑪ depuratore
- ⑫ rimessa attrezzi agricoli

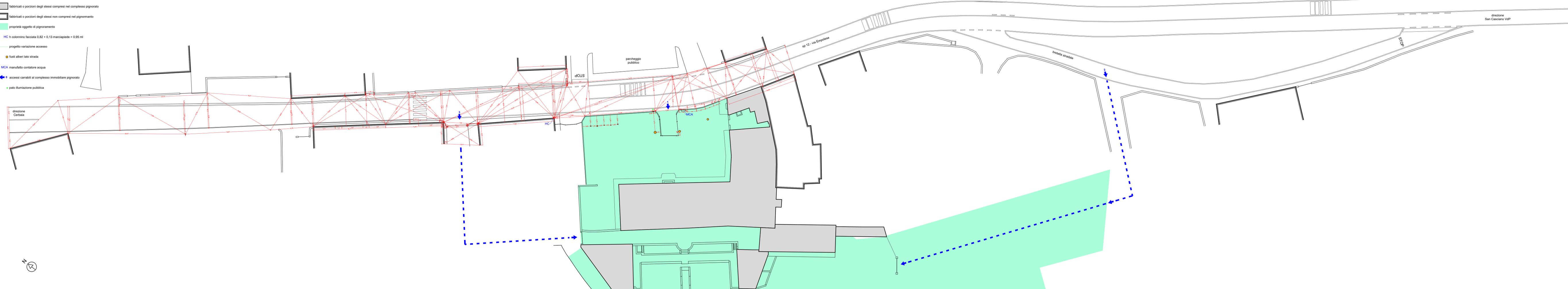
- 1 ➔ accesso principale
- 2 ➔ accesso secondario - lato San Casciano
- 3 ➔ accesso secondario - lato Cerbaia

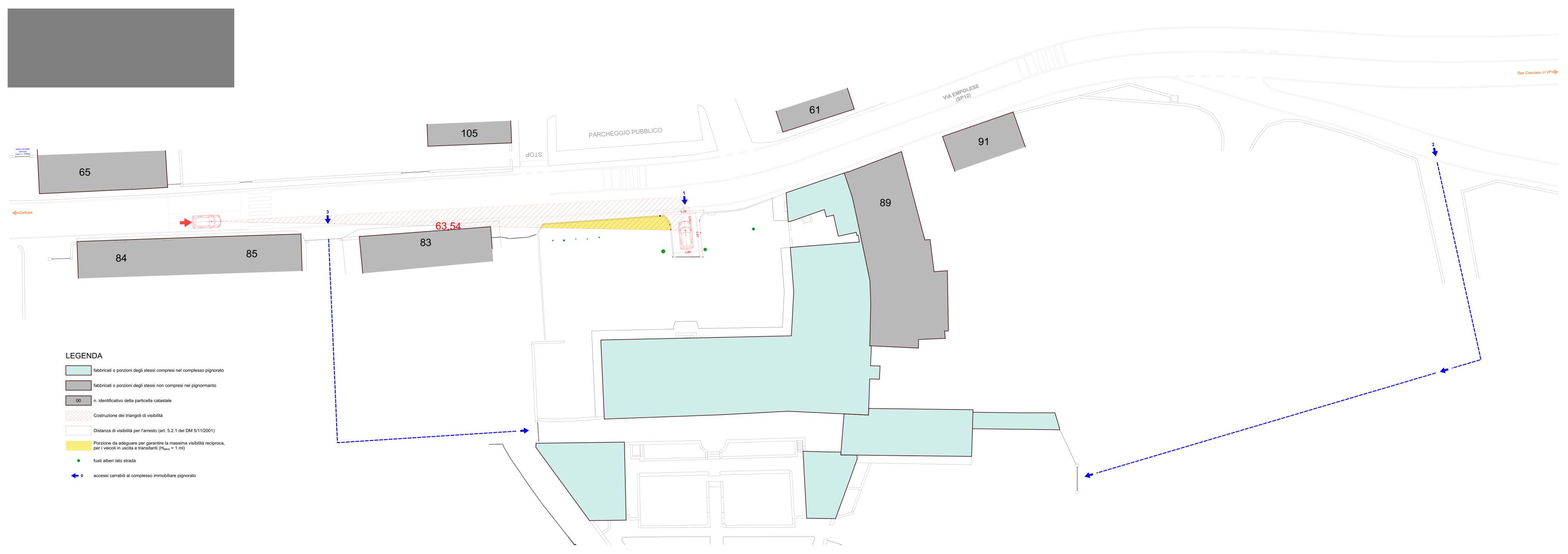
- via Empolese
- bretella stradale
- Borro Tagliafune
- perimetro esterno delle particelle comprese nel procedimento
- perimetro interno particelle comprese nel procedimento
- particelle di proprietà di terzi



Via Empolese n. 107, località Talente - San Casciano Val di Pesa
Planimetria generale - scala 1:250
STATO RILEVATO

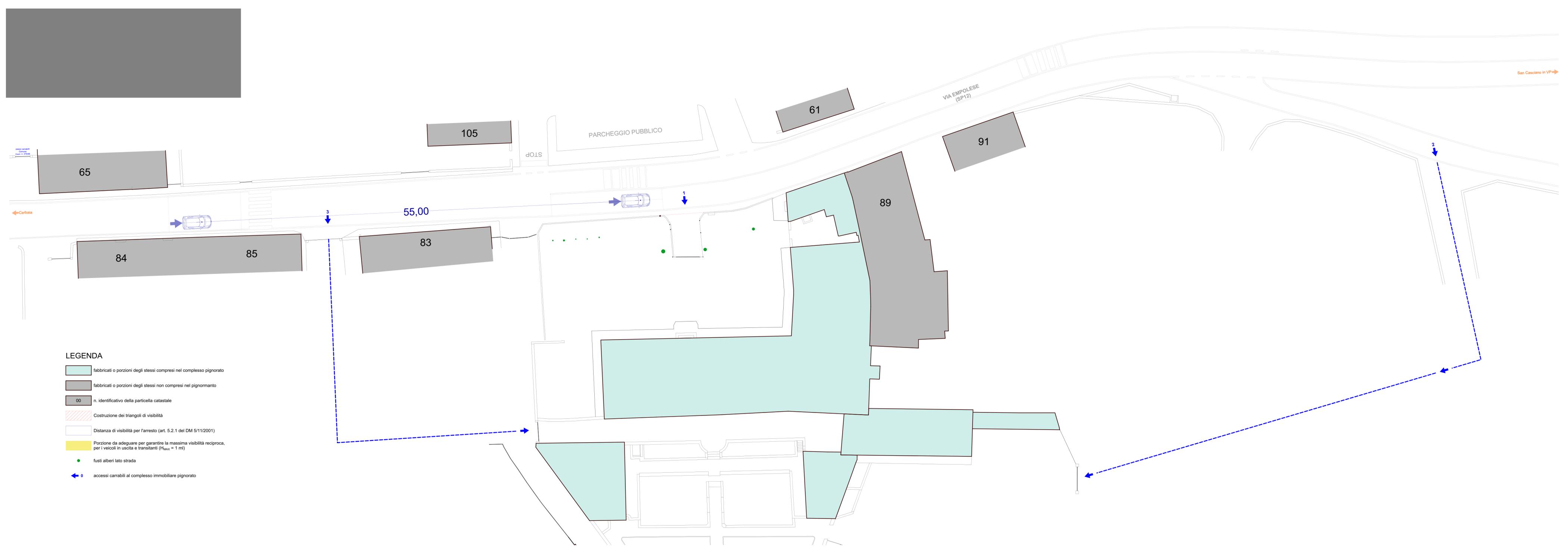
-  fabbricati o porzioni degli stessi compresi nel complesso pignorato
-  fabbricati o porzioni degli stessi non compresi nel pignormanto
-  proprietà oggetto di pignoramento
-  HC h colonnino facciata 0,82 + 0,13 marciapiede = 0,95 ml
-  progetto variazione accesso
-  fusti alberi lato strada
-  MCA manufatto contatore acqua
-  accessi carrabili al complesso immobiliare pignorato
-  palo illuminazione pubblica





LEGENDA

- fabbricati o porzioni degli stessi compresi nel complesso pignorato
- fabbricati o porzioni degli stessi non compresi nel pignormanto
- n. identificativo della particella catastale
- Costruzione dei triangoli di visibilità
- Distanza di visibilità per l'arresto (art. 5.2.1 del DM 5/11/2001)
- Porzione da adeguare per garantire la massima visibilità reciproca, per i veicoli in uscita e transiti ($H_{max} = 1 \text{ ml}$)
- fusti alberi lato strada
- ← accessi carrabili al complesso immobiliare pignorato

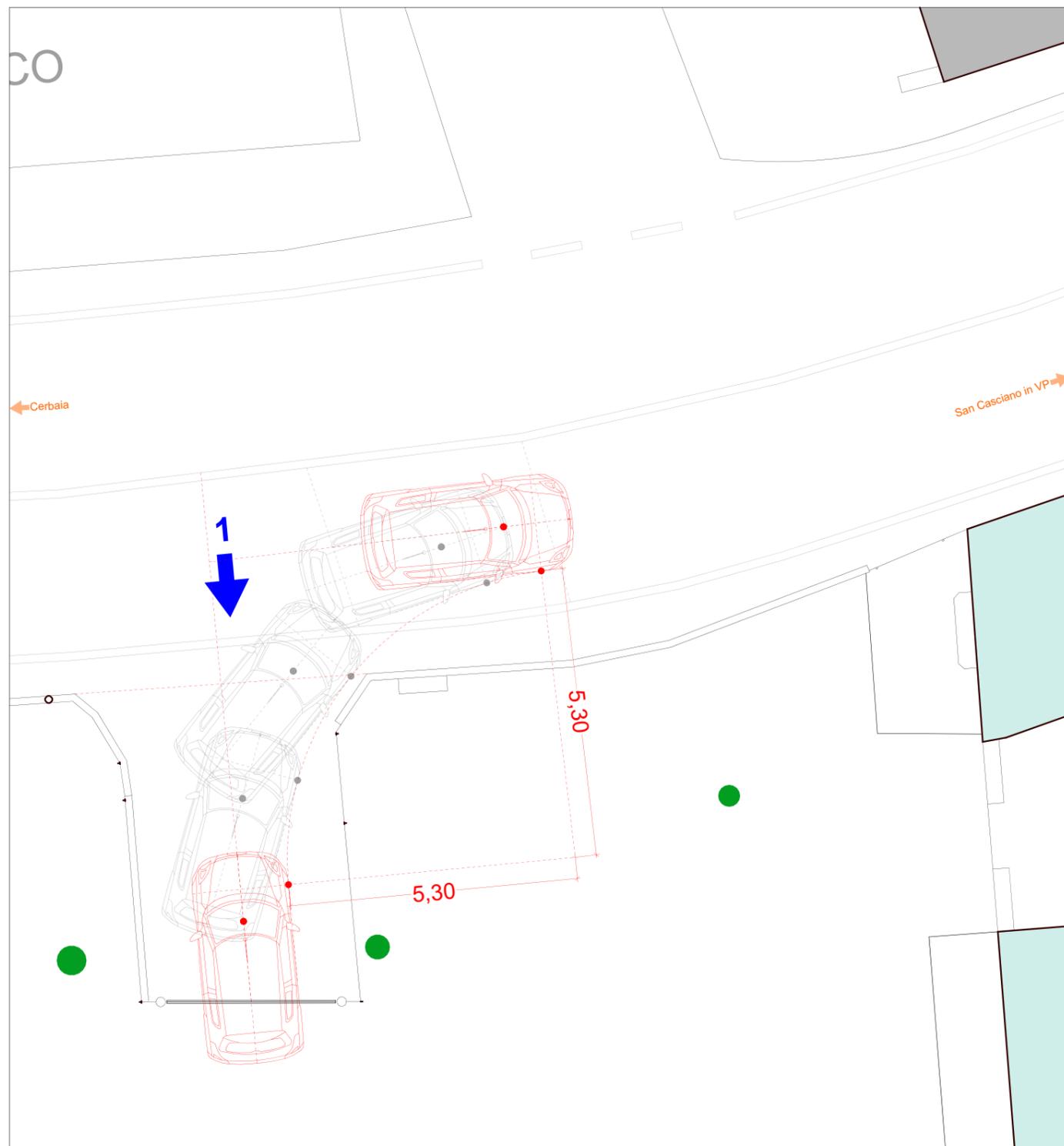


LEGENDA

- fabbricati o porzioni degli stessi compresi nel complesso pignorato
- fabbricati o porzioni degli stessi non compresi nel pignormanto
- 00 n. identificativo della particella catastale
- Costruzione dei triangoli di visibilità
- Distanza di visibilità per l'arresto (art. 5.2.1 del DM 5/11/2001)
- Porzione da adeguare per garantire la massima visibilità reciproca, per i veicoli in uscita e transiti ($H_{max} = 1 \text{ ml}$)
- fusti alberi lato strada
- ← → accessi carrabili al complesso immobiliare pignorato



IMMISSIONE NELLA SP12 DALL'ACCESSO PRINCIPALE 1
(SVOLTA A DESTRA IN DIREZIONE SAN CASCIANO IN VAL DI PESA)



USCITA DALLA SP12 E MANOVRA DI INGRESSO NEL RESEDE PRINCIPALE
PERTINENZIALE DEL COMPLESSO DI VILLA TALENTE



ARCHITETTO ROBERTO SOZZI

Piazzale della Porta al Prato 21- 50144 Firenze - telefono 055 320 088 6 – 328 291 292 5
roberto.sozzi@pec.architettifirenze.it – roberto@studiosrr.it

Firenze, 31 Dicembre 2023

Spett.le Città Metropolitana di Firenze
Direzione Viabilità Area 2
(Global Service Manutenzione Rete Viaria)
alla cortese attenzione del Dirigente
Arch. *****
cittametropolitana.fi@postacert.toscana.it
strade.zonagsrv@cittametropolitana.fi.it

OGGETTO: Richiesta di Parere preliminare su raccordo viario su SP 12 Località Talente
Accesso principale (n. 1) – Via Empolese n. 107

Premessa

L'accertamento in oggetto è svolto nell'ambito del procedimento di Esecuzione Immobiliare n. 425 del 2019, del Tribunale di Firenze, relativo al complesso immobiliare denominato Villa Talente. In seguito al deposito della perizia, effettuato nel maggio 2021, il complesso in parola è stato messo in vendita mediante la relativa procedura esecutiva.

L'intera proprietà pignorata è dotata di tre distinti accessi carrabili, di cui uno principale (1), e due secondari (2 e 3). Così come meglio indicato nell'allegato A, risultano complementari l'uno all'altro, visto che permettono di accedere con un mezzo a differenti porzioni della proprietà. Tutti gli accessi sono di epoca alquanto remota, visto che risultano già visibili nella foto aerea dell'IGM del 14 luglio del 1954 (disponibile sul SITA della RT).

In seguito alle problematiche recentemente emerse per gli accessi carrabili di altri complessi immobiliari simili, sempre nell'ambito delle EEI (per i quali il sottoscritto ha svolto l'attività di CTU), è stata trasmessa istanza al Giudice dell'Esecuzione, con la quale lo stesso è stato informato sulle eventuali problematiche degli accessi carrabili attualmente in dotazione al complesso di Villa Talente, e sulla necessità di procedere con i relativi accertamenti. Il tutto con la finalità di dare notizia in proposito sia al Giudice che all'eventuale futuro acquirente. Al momento pertanto la vendita è stata temporaneamente sospesa, ed il sottoscritto è stato incaricato di procedere con gli accertamenti necessari a riscontrare le problematiche e le eventuali soluzioni che dovranno essere apportate agli accessi carrabili in dotazione del complesso immobiliare pignorato.

L'istanza di parere preliminare in oggetto riguarda l'accesso carrabile principale (1),

che avviene dal civico 107 della via Empolese e consente l'immissione diretta nell'area di pertinenza frontale della Villa. Tale resede, contornato dall'edificio signorile e dalla cappella privata, rappresenta di fatto la pertinenza esclusiva di ingresso, a quota strada, dell'intero compendio architettonico in esame. Attualmente è adibita a giardino, in parte alberato.

Il manufatto in questione, punto di passaggio fondamentale per l'accessibilità e la fruibilità dei locali principali della Villa, ritiene una struttura assai elementare e minimale, in quanto è costituito da un cancello metallico a due ante delimitato ed ancorato, alle estremità, a due colonne metalliche a sezione circolare.

Le dimensioni planimetriche, derivanti dal rilievo dello stato attuale, sono:

- 5,38 ml circa: larghezza dello slargo di immissione sulla strada provinciale, misurata in corrispondenza del limite della carreggiata (comunque maggiore di 5,00 ml);
- 3,88 ml circa: minima larghezza del percorso di accesso, misurata vicino al cancello, ortogonalmente alle due recinzioni laterali (comunque maggiore di 3,00 ml);
- 5,87 ml circa: profondità dell'arretramento del cancello rispetto all'anzidetto limite della carreggiata, misurata in corrispondenza della mezzeria dello stesso, nell'attuale suo posizionamento (comunque maggiore di 5,00 ml).

Lo svaso di invito del passo esistente è così delimitato:

- a terra, da elementi lineari di cordonato, di altezza poco emergente rispetto al piano asfaltato;
- in alzato,
 - da una recinzione a paletti e rete metallici, di altezza mediamente superiore a 1,5 ml;
 - da una siepe sempreverde di alloro, leggermente arretrata rispetto alla recinzione e di altezza superiore a 2 ml.

* * *

Al fine di descrivere al Giudice le questioni tecniche relative al rapporto tra gli accessi al complesso immobiliare pignorato e il tracciato viario provinciale, tangente e contermina a quest'ultimo, sono stati condotti accertamenti in sito e prove pratiche effettuate a bordo

dell'autoveicolo utilizzato per raggiungere la località oggetto di disamina. Prove che hanno consentito di verificare il grado di visibilità e di manovra in entrata ed uscita dal passo carrabile qui preso in esame.

Data la conformazione dello stato dei luoghi, per quanto possibile e consentito dall'intenso traffico veicolare presente in quel tratto di viabilità, è stato eseguito il rilievo geometrico del nastro stradale provinciale, con particolare attenzione agli elementi ritenuti fondamentali dall'impianto normativo in materia di sicurezza stradale: delimitazioni della carreggiata (limiti e mezzeria), recinzioni delle proprietà private, marciapiedi, muretti, spigoli degli edifici, pali della pubblica illuminazione, segnaletica varia e quanto altro riconducibile al dettato di legge.

Gli accertamenti di cui sopra sono stati condotti, e in seguito graficizzati, sulla base dell'apparato legislativo di riferimento, formato dai seguenti dispositivi normativi:

- Codice della strada, Dlgs n. 285/1992 (aggiornato al Dlgs 22/11/2023 n. 184), nel testo abbreviato con la sigla CDS;
- DM 5/11/2001: "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*", nel testo abbreviato con la sigla DM 2001.

Partendo dal presupposto di considerare la presente fattispecie nell'ambito degli accessi storici e di remota costituzione e formazione, quindi non alla stregua di una nuova intersezione, sono state condotte le verifiche di visibilità e di arresto ai sensi del DM 5/11/2001, con riferimento anche ai parametri riportati nella tabella 8 del decreto ("*Valori della distanza di visibilità per l'arresto in funzione della pendenza longitudinale e della velocità di progetto*").

Presentando il percorso viario una leggera pendenza a salire (dal primo aggregato della località Talente fino al civico 107 menzionato), la misura del segmento congiungente i due punti di osservazione dei rispettivi guidatori, quello che procede sulla strada provinciale e quello che, in sosta, sarebbe pronto ad immettersi dall'accesso principale della Villa, potrebbe anche essere ridotta ad un valore inferiore ai 55 ml convenzionali i quali, approssimativamente, corrisponderebbero alla distanza di visibilità per l'arresto nella condizione di marcia alla velocità massima di 50 km/h su strada con pendenza nulla (pari allo 0%).

Nel caso specifico e a fine dimostrativo, è stata eseguita la seguente costruzione grafica:

- il punto di osservazione del guidatore in procinto di immettersi dal civico 107 sulla provinciale è stato posto al centro dell'asse del cancello ed arretrato di 3 ml rispetto

al limite della carreggiata;

- dal precedente punto è stata condotta la tangente fino allo spigolo del fabbricato che insiste sulla particella 83 al foglio di mappa 20 (ostacolo fisico più vicino al punto di osservazione predetto);
- è stato quindi determinato, sul prolungamento di detta tangente, il punto di intersezione sulla mezzeria della corsia di marcia da Cerbaia, corrispondente al secondo punto di osservazione del guidatore che procede in direzione di San Casciano;

il tutto come meglio evidenziato nell'allegato B01.

La misura del segmento congiungente i due punti di osservazione è risultato pari a circa 64 ml (circa 63,54 ml), superiore quindi ai convenzionali citati 55 ml.

Tale valore, ottenuto dalla costruzione grafica della tangente, prescinde dalla reale pendenza di quel tratto di strada e dipende, geometricamente, dall'arretramento della posizione dell'autoveicolo in attesa di immettersi nella strada provinciale.

Si precisa che:

- le alberature prossime alla recinzione di confine con la SP12 (in maggioranza cipressi), delle quali è stata rilevata, con margine di approssimazione, la posizione ed il diametro, risultano esterne al triangolo di visibilità come sopra determinato;
- il colonnino di cemento posto sullo spigolo del fabbricato identificato dalla part. 83, ritiene un'altezza di circa 0,95 ml rispetto al marciapiede corrispondente; considerando che la strada sale in direzione dell'accesso principale e che il suddetto valore è già minore di 1,00 ml, si giudica come ininfluenza che questo manufatto si trovi all'interno del triangolo di visibilità come sopra determinato;
- il palo della pubblica illuminazione, posto sul lato sinistro per chi si immette sulla pubblica via (indicato nei grafici con la lettera "a"), nonostante sia di altezza nettamente superiore a 1,00 ml, trattandosi di elemento puntuale, si giudica come ininfluenza.

Stanti le precedenti considerazioni, il risultato graficamente ottenuto e la disciplina normativa espressa dal citato decreto del 2001, l'accesso principale può essere ritenuto

conforme nella sua posizione attuale, fermo restando l'applicazione delle seguenti prescrizioni generiche di sicurezza, salvo se altre imposte dall'ente proprietario del tratto di viabilità:

- all'interno del triangolo di visibilità non devono essere presenti ostacoli più alti di 1 ml da terra, con conseguente riduzione dell'altezza della recinzione lato Cerbaia, oltre che della relativa siepe;
- l'apposizione sul passo carrabile di un cartello indicante "obbligo di girare a destra" (quindi verso San Casciano in VP), al fine di impedire la svolta opposta.

Con riferimento alle dimensioni del varco di accesso sopra elencate, si ritiene altresì che la conformazione geometrica rilevata sia tale da consentire all'automezzo di eseguire l'immissione o la fuoriuscita con un'unica manovra fluida, come meglio evidenziato nell'allegato B03.

Come emerge dunque dalla ricostruzione grafica e geometrica di cui agli elaborati schematici prodotti sotto le sigle B01, B02 e B03, risultano attualmente conformi sia l'accesso in immissione venendo da Cerbaia, che la fuoriuscita in direzione di San Casciano, comprese le relative manovre e raggi minimi di curvatura.

Richiamando quanto argomentato in epigrafe, in considerazione altresì:

- delle constatazioni orientative svolte nei vari contraddittori;
- dei risultati rappresentati nel repertorio grafico allegato;
- del metodo valutativo seguito e proposto per addivenire ai suddetti risultati;
- fatto salvo quanto altro non è stato possibile appurare per limiti di mandato.

Tutto ciò premesso:

- avendo riferito l'ufficio nel merito della possibilità di trasmettere un parere preliminare che si esprimesse nel merito degli argomenti descritti;
- avendo inteso cogliere il sottoscritto la precedente opzione per meglio definire gli aspetti trattati con la presente istanza e fornire un orientamento di giudizio, ancorché di carattere preliminare ed ipotetico, per il futuro acquirente sugli scenari che potrebbero verificarsi successivamente all'acquisto in forza di vendita esecutiva.

Con la presente istanza si richiede cortesemente al Dirigente dell'ufficio Direzione Viabilità Area 2 di esprimersi:

- sulla conformità, alla normativa sopra richiamata, delle verifiche precedentemente condotte e delle due manovre eseguibili dall'accesso principale in questione, in entrata per chi proviene da Cerbaia e in uscita in direzione San Casciano.

Il sottoscritto, ringraziando l'Ufficio per la disponibilità rivolta, allega alla presente istanza la seguente documentazione.

Allegati:

- A: Elaborato di inquadramento generale ed elaborato grafico di rilievo dell'asse stradale provinciale (SP12)
- B: Accesso principale al complesso di Villa Talente (n. 1)
 - B01: Costruzione dei triangoli di visibilità (con riferimento al DM 5/11/2001)
 - B02: Distanza di visibilità per l'arresto (art. 5.2.1 DM 5/11/2001)
 - B03: Verifica dei raggi minimi di curvatura (manovre dell'autovettura in immissione e fuoriuscita)

Con osservanza
Arch. Roberto Sozzi



DIREZIONE VIABILITA'
AREA 2

CITTÀ METROPOLITANA
DI FIRENZE

Firenze, 4 gennaio 2024

Cl. 010 Cat. 16 Cas. 12 N° _____

Invio per mezzo PEC Spett.le Arch. Roberto Sozzi
Piazzale della Porta al Prato, 21
50144 Firenze

roberto.sozzi@pec.architetfirenze.it

E.p.c. Ufficio Concessione Autorizzazioni Codice
della Strada
P.O. Dott. [REDACTED]

Oggetto: SP 12 "Val di Pesa" - accesso carrabile al km. 4+330 sx - Richiesta Parere Preliminare

Vista la Vs. richiesta di parere preliminare relativamente all'accesso carrabile posto sulla SP 12 "Val di Pesa", assunta al protocollo generale dell'Ente in data 02/01/2024 protocollo pec n. 0075/2024;

Esaminati gli elaborati grafici in possesso dell'Amministrazione si esprime il parere preliminare favorevole alla regolarizzazione dell'accesso carrabile in oggetto, denominato come n.1 nelle tavole grafiche, facendo presente che la successiva Vs. richiesta di regolarizzazione sarà oggetto di analisi e valutazione puntuale in fase di rilascio della concessione da parte della Città Metropolitana di Firenze.

Direzione Viabilità Area 2
Il Dirigente
Arch. [REDACTED]

"Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D. Lgs. n. 82/2005 così come modificato dal D. Lgs. n. 235/2010, del T.U. n. 445/2000 e norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa; il documento informatico è memorizzato digitalmente. L'accesso agli atti viene garantito tramite l'Ufficio URP ed i singoli responsabili del procedimento al quale l'atto si riferisce, ai sensi e con le modalità di cui alla L. 241/90, come modificata dalla L. 15/2005, nonché al regolamento per l'accesso agli atti della Città Metropolitana di Firenze

CB/RM

Città Metropolitana di Firenze
42, via Mercadante 50144 Firenze
tel. [REDACTED]
fax [REDACTED]
[REDACTED]@cittametropolitana.fi.it
www.cittametropolitana.fi.it

DIREZIONE VIABILITA'
AREA 2

U

CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE

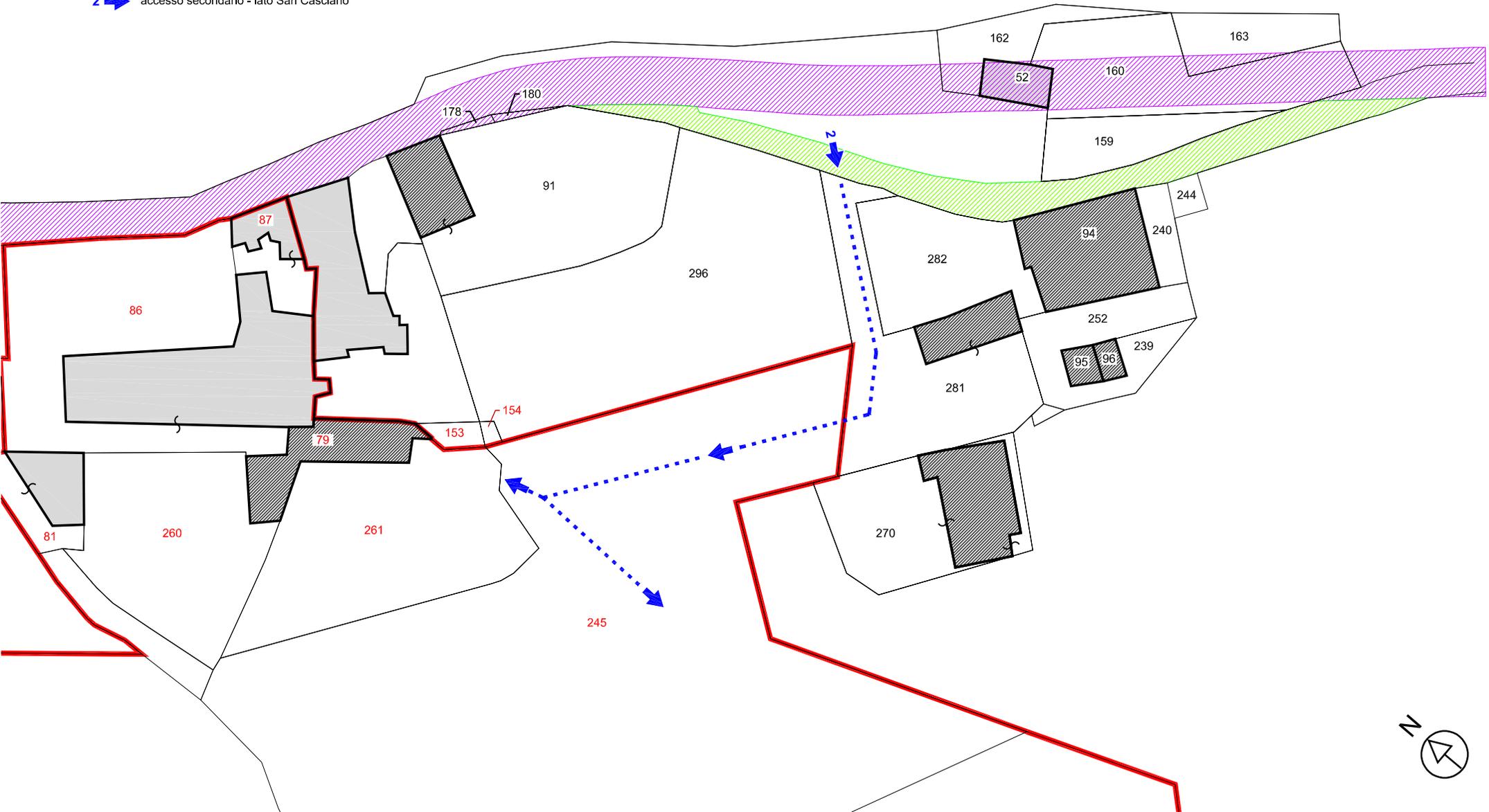
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE

Protocollo N. 0000630/2024 del 04/01/2024

Firmatario: [REDACTED]

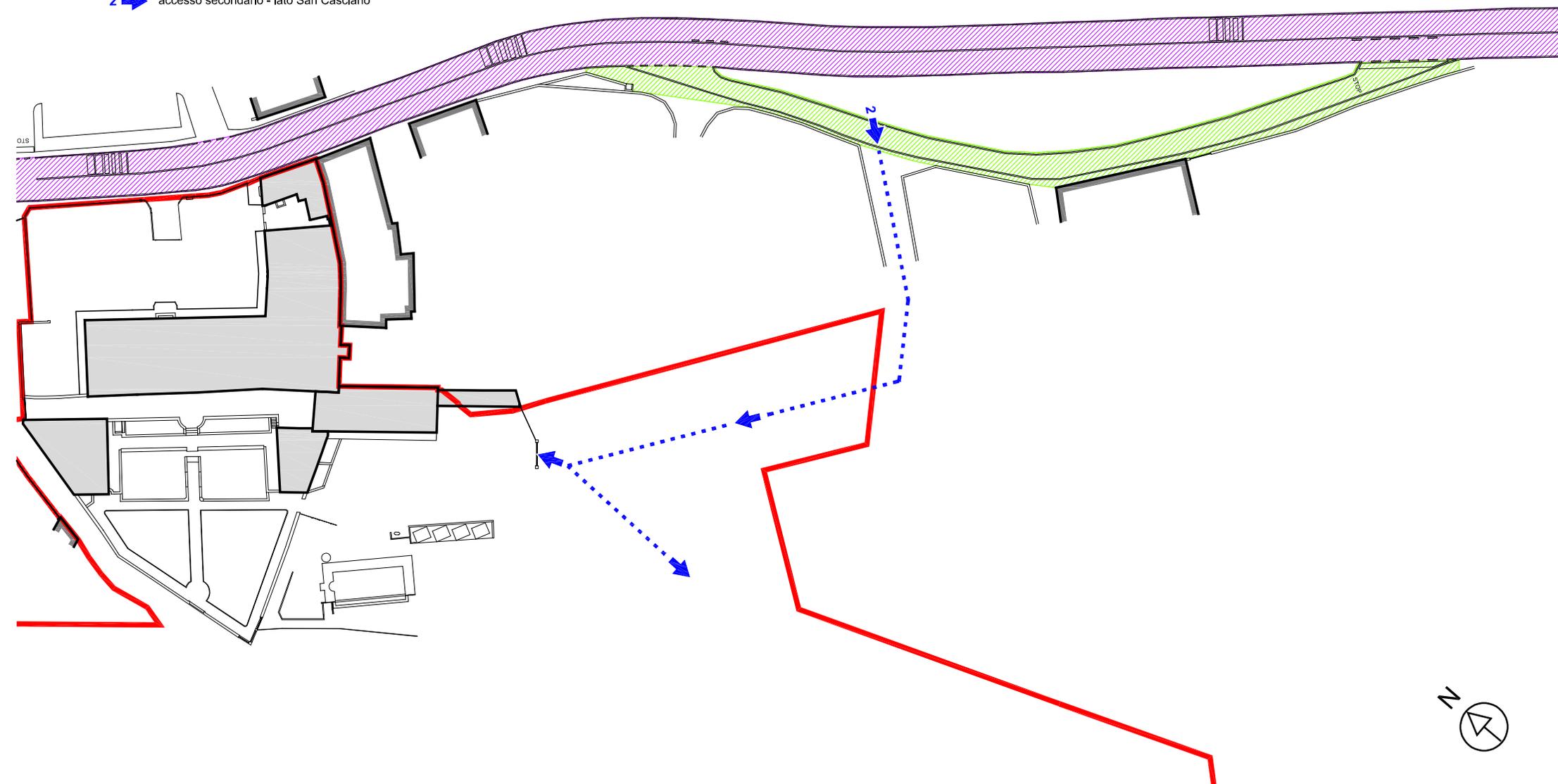
Estratto di mappa - foglio 20 San Casciano VdP - scala 1:750

-  tracciato strada provinciale
-  bretella (451 mq)
-  fabbricati che utilizzano l'attuale relitto stradale
-  perimetro esterno particelle catastali complesso immobiliare pignorato
-  accesso secondario - lato San Casciano



Rilievo - scala 1:750

-  tracciato strada provinciale
-  bretella (451 mq)
-  fabbricati compresi nel pignoramento
-  fabbricati non compresi nel pignoramento
-  perimetro indicativo complesso immobiliare pignorato
-  accesso secondario - lato San Casciano



Ortofoto 2009 RT - scala 1:750

 bretella (451 mq)

 perimetro indicativo complesso immobiliare pignorato

 accesso secondario - lato San Casciano



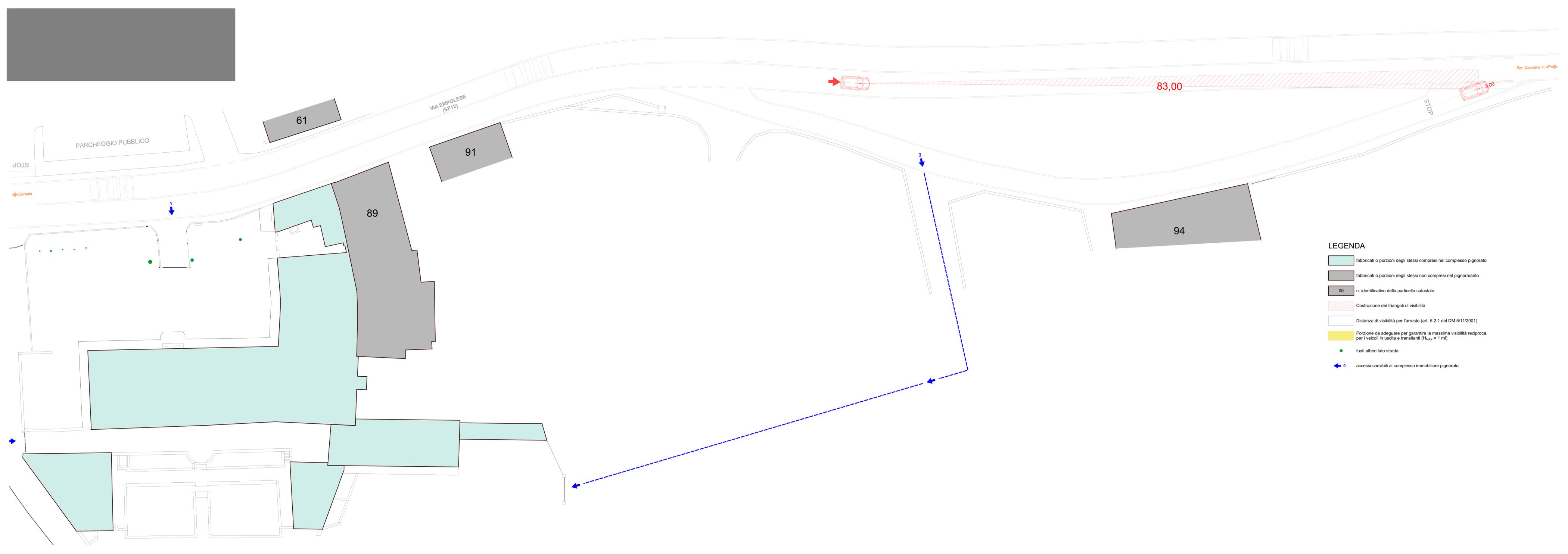
Sovrapposto dell'estratto di mappa catastale sull'ortofoto 2009 della RT - scala 1:750



part	Qualità	cl	ha	are	ca	Reddito dominicale	Reddito agrario	intestatari
52	AREA FAB DM		0	0	59			*****
159	AIA		0	1	60			nessuna corrispondenza
160	AIA		0	4	60			nessuna corrispondenza
162	ULIVETO	2	0	1	30	€ 0,44	€ 0,34	*****
163	ULIVETO	2	0	1	45	€ 0,49	€ 0,37	*****
178	ENTE URBANO		0	0	6			nessuna corrispondenza
180	ULIVETO	2	0	0	7	€ 0,02	€ 0,02	*****

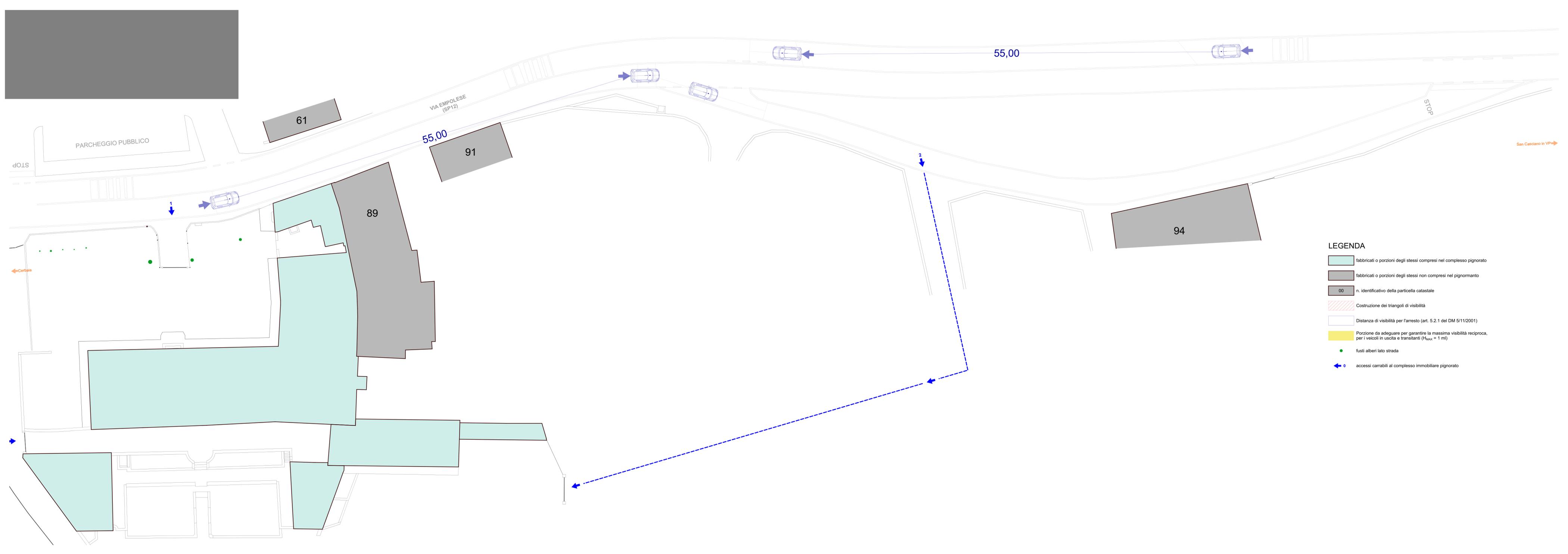
**Unità immobiliari che utilizzato la bretella stradale
foglio di mappa 20, Comune di San Casciano Val di Pesa**

n. unità immobiliari	part	sub	indirizzo	cat	cl	cons
1	79	1	via Empolese n. SNC Piano T	C**	**	** mq
2	91	500	via Empolese n. ** Piano T-1 - 2	A**	**	** vani
3	94	2	via Empolese n. **/BIS Piano T-1	A**	**	** vani
4	94	3	via Empolese n. ** Piano T-1 - 2	A**	**	** vani
5	94	501	via Empolese n. ** Piano T-1 - 2	A**	**	** vani
6	94	502	via Empolese n. ** Piano T-1 - 2	A**	**	** vani
7	95		via Empolese n. SNC Piano T	C**	**	** mq
8	96		via Empolese n. SNC Piano T	C**	**	** mq
9	270	500	via Empolese n. ** Piano T	D**	**	
10	281	1	via Empolese n. SNC Piano T	C**	**	** mq
11	281	2	via Empolese n. SNC Piano T	C**	**	** mq
12	281	4	via Empolese n. SNC Piano T	C**	**	** mq
13	281	5	via Empolese n. SNC Piano T	C**	**	** mq
14	281	6	via Empolese n. SNC Piano T	C**	**	** mq
15	281	7	via Empolese n. SNC Piano T	C**	**	** mq
16	281	8	via Empolese n. ** Piano T-1 - 2	A**	**	** vani
17	281	500	via Empolese n. SNC Piano T	C**	**	** mq
18	281	501	via Empolese n. SNC Piano T	C**	**	** mq



LEGENDA

- fabbricati o porzioni degli stessi compresi nel complesso pignorato
- fabbricati o porzioni degli stessi non compresi nel pignormanto
- n. identificativo della particella catastale
- Costruzione dei triangoli di visibilità
- Distanza di visibilità per l'arresto (art. 5.2.1 del DM 5/11/2001)
- Porzione da adeguare per garantire la massima visibilità reciproca, per i veicoli in uscita e transittivi ($H_{max} = 1 \text{ m}$)
- fusti alberi lato strada
- accessi carrabili al complesso immobiliare pignorato



LEGENDA

- fabbricati o porzioni degli stessi compresi nel complesso pignorato
- fabbricati o porzioni degli stessi non compresi nel pignormanto
- n. identificativo della particella catastale
- Costruzione dei triangoli di visibilità
- Distanza di visibilità per l'arresto (art. 5.2.1 del DM 5/11/2001)
- Porzione da adeguare per garantire la massima visibilità reciproca, per i veicoli in uscita e transittivi ($H_{max} = 1$ m)
- fusti alberi lato strada
- accessi carrabili al complesso immobiliare pignorato

San Casciano in VP →

← Cortala

PARCHEGGIO PUBBLICO

VIA EMPOLESE (SP12)

STOP

61

91

89

94

55,00

55,00

1

2

→

→

←

←

→

→

→

←

←

↓

←

←

ARCHITETTO ROBERTO SOZZI

Piazzale della Porta al Prato 21- 50144 Firenze - telefono 055 320 088 6 – 328 291 292 5
roberto.sozzi@pec.architettifirenze.it – roberto@studiosrr.it

Firenze, 31 Dicembre 2023

Spett.le Città Metropolitana di Firenze
Direzione Viabilità Area 2
(Global Service Manutenzione Rete Viaria)
alla cortese attenzione del Dirigente
Arch. *****
cittametropolitana.fi@postacert.toscana.it
strade.zonagsrv@cittametropolitana.fi.it

OGGETTO: Richiesta di Parere preliminare su raccordo viario su SP 12 Località Talente
Accesso secondario – lato San Casciano (n. 2)

Premessa

L'accertamento in oggetto è svolto nell'ambito del procedimento di Esecuzione Immobiliare n. 425 del 2019, del Tribunale di Firenze, relativo al complesso immobiliare denominato Villa Talente. In seguito al deposito della perizia, effettuato nel maggio 2021, il complesso in parola è stato messo in vendita mediante la relativa procedura esecutiva.

L'intera proprietà pignorata è dotata di tre distinti accessi carrabili, di cui uno principale (1), e due secondari (2 e 3). Così come meglio indicato nell'allegato A, risultano complementari l'uno all'altro, visto che permettono di accedere con un mezzo a differenti porzioni della proprietà. Tutti gli accessi sono di epoca alquanto remota, visto che risultano già visibili nella foto aerea dell'IGM del 14 luglio del 1954 (disponibile sul SITA della RT).

In seguito alle problematiche recentemente emerse per gli accessi carrabili di altri complessi immobiliari simili, sempre nell'ambito delle EEII (per i quali il sottoscritto ha svolto l'attività di CTU), è stata trasmessa istanza al Giudice dell'Esecuzione, con la quale lo stesso è stato informato sulle eventuali problematiche degli accessi carrabili attualmente in dotazione al complesso di Villa Talente, e sulla necessità di procedere con i relativi accertamenti. Il tutto con la finalità di dare notizia in proposito sia al Giudice che all'eventuale futuro acquirente. Al momento pertanto la vendita è stata temporaneamente sospesa, ed il sottoscritto è stato incaricato di procedere con gli accertamenti necessari a riscontrare le problematiche e le eventuali soluzioni che dovranno essere apportate agli accessi carrabili in dotazione del complesso immobiliare pignorato.

L'istanza di parere preliminare in oggetto riguarda l'accesso carrabile (2), che avviene attraverso la proprietà di terzi, mediante una servitù non trascritta. Dalla bretella stradale, si accede alla part. 281, di proprietà di terzi. Da qui, percorsa una strada sterrata di proprietà che si sviluppa per poco più di cinquanta metri, si giunge ad un cancello carrabile e quindi all'area esterna posta a fianco dell'unità denominata Magazzino e Serra, compresa nel complesso immobiliare pignorato. Attraverso lo stesso percorso si accede inoltre ai terreni agricoli inclusi nel pignoramento.

* * *

La bretella stradale in parola, che si sviluppa per circa 112 ml, è ubicata nel Comune di San Casciano in Val di Pesa (da ora in seguito semplicemente San Casciano), in località Talente. Dalla sua costruzione originaria fino alla variazione del tracciato provinciale, la bretella rappresentava un segmento del vecchio percorso di collegamento viario tra la località Cerbaia e la cittadina di San Casciano.

L'intervento di variante sopra menzionato, avvenuto approssimativamente tra il 1975 ed il 1978, non apportò modifiche materiali alla sede d'impianto della bretella che, pertanto, è rimasta tale ed inalterata, come potuto accertare nel corso dei sopralluoghi e come graficamente ricostruito negli elaborati allegati alla presente istanza.

Dal punto di vista catastale, numerose particelle, attraversate o interamente comprese nell'attuale tracciato viario provinciale (SP12), non risultano attualmente di proprietà della Città Metropolitana di Firenze, ma sono ancora intestate a soggetti privati (così come riportato nell'allegato C05). Viceversa la bretella in questione, che con la propria sede stradale va a interessare aree di proprietà privata, rientra nella disponibilità immobiliare dell'ente provinciale in quanto contraddistinta, nella cartografia regionale (fonte SITA), da una retinatura di colore giallo, distintiva della proprietà pubblica (come riferito dall'ufficio del Patrimonio). Al momento, la bretella è utilizzata per accedere a ben 18 unità immobiliari, tra cui anche una di quelle comprese nel complesso immobiliare di Villa Talente, così come meglio indicato nell'allegato C06.

A prescindere dalle ragioni storiche che hanno portato alla suddetta discrasia, al fine di descrivere al Giudice le questioni tecniche relative al rapporto tra gli accessi al complesso immobiliare pignorato e il tracciato viario provinciale, tangente e contermina a quest'ultimo, sono stati condotti accertamenti in sito e prove pratiche effettuate a bordo dell'autoveicolo utilizzato per raggiungere la località oggetto di disamina. Prove che hanno consentito di

verificare il grado di visibilità e di manovra in entrata ed uscita dalla bretella in parola.

Gli accertamenti di cui sopra sono stati condotti, e in seguito graficizzati, sulla base dell'apparato legislativo di riferimento, formato dai seguenti dispositivi normativi:

- Codice della strada, Dlgs n. 285/1992 (aggiornato al Dlgs 22/11/2023 n. 184), nel testo abbreviato con la sigla CDS;
- DM 5/11/2001: "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*", nel testo abbreviato con la sigla DM 2001;
- DM 19/4/2006 (GU Serie Generale n. 170 del 24/7/2006): "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali*", nel testo abbreviato con la sigla DM 2006.

Come emerge dalla ricostruzione grafica e geometrica di cui agli elaborati schematici prodotti sotto le sigle C07 e C08, risultano attualmente conformi sia l'accesso in immissione venendo da Cerbaia (così detta "entrata di mano"), che la fuoriuscita in direzione di San Casciano.

Richiamando quanto argomentato in epigrafe, in considerazione altresì:

- delle constatazioni orientative svolte nei vari contraddittori;
- dei risultati rappresentati nel repertorio grafico allegato;
- dell'incongruenza derivante dalla mancata esecuzione dei tipi mappali e dei frazionamenti catastali, conseguenti alla realizzazione del progetto di variante del nuovo tracciato della SP12;
- del conseguente disallineamento tra le intestazioni catastali delle particelle coinvolte ed il reale stato dei luoghi;
- fatto salvo quanto altro non è stato possibile appurare per limiti di mandato.

Tutto ciò premesso:

- avendo riferito l'ufficio nel merito della possibilità di trasmettere un parere preliminare che si esprimesse nel merito degli argomenti descritti;
- avendo inteso cogliere il sottoscritto la precedente opzione per meglio definire gli aspetti trattati con la presente istanza e fornire un orientamento di giudizio,

ancorché di carattere preliminare ed ipotetico, per il futuro acquirente sugli scenari che potrebbero verificarsi successivamente all'acquisto in forza di vendita esecutiva.

Ritenendo che la questione, nella sua complessità, possa essere risolta mediante l'acquisizione del suddetto raccordo stradale da parte dei soggetti privati che vi afferiscono, visto che in tal caso, tutte le immissioni ubicate lungo la bretella non dovrebbero osservare le distanze di sicurezza dettate dai dispositivi normativi sopra richiamati.

Con la presente istanza si richiede cortesemente al Dirigente dell'ufficio Direzione Viabilità Area 2 di esprimersi:

- sulla fattibilità dell'ipotesi di detta acquisizione;

- sulla conformità alla normativa vigente in materia di sicurezza stradale delle due intersezioni che detta bretella forma con il tracciato provinciale variato, in entrata lato Cerbaia e in uscita in direzione San Casciano.

Il sottoscritto, ringraziando l'Ufficio per la disponibilità rivolta, allega alla presente istanza la seguente documentazione.

Allegati:

- A: Elaborato di inquadramento generale

- C: Accesso secondario – lato San Casciano (n. 2)
 - C01: Ricostruzione grafica dell'estratto di mappa

 - C02: Ricostruzione grafica dell'attuale stato dei luoghi, redatto per la porzione interessata sulla base dell'ortofoto 2009 dell RT

 - C03: Ortofoto 2009 della RT

 - C04: Sovrapposto dell'estratto di mappa catastale sull'ortofoto 2009 della RT

- C05: Elenco delle unità immobiliari che insistono sull'attuale tracciato della SP12
- C06: Elenco delle unità immobiliari prospicienti e servite dalla bretella stradale
- C07: Costruzione dei triangoli di visibilità (art. 4.6, DM 19/4/2006)
- C08: Distanza di visibilità per l'arresto (art. 5.2.1 DM 5/11/2001)

Con osservanza
Arch. Roberto Sozzi



DIREZIONE VIABILITA'
AREA 2

CITTÀ METROPOLITANA
DI FIRENZE

Firenze, 4 gennaio 2024

Cl. 010 Cat. 16 Cas. 12 N° _____

Invio per mezzo PEC Spett.le Arch. Roberto Sozzi
Piazzale della Porta al Prato, 21
50144 Firenze

roberto.sozzi@pec.architettifirenze.it

E.p.c. Ufficio Concessione Autorizzazioni Codice
della Strada
P.O. Dott. [REDACTED]

Oggetto: SP 12 "Val di Pesa" - accesso carrabile al km. 4+250 sx "Varco in entrata" e accesso carrabile al km. 4+150 sx "Varco in uscita" - Richiesta Parere Preliminare

Vista la Vs. richiesta di parere preliminare relativamente all'accesso carrabile posto sulla SP 12 "Val di Pesa", assunta al protocollo generale dell'Ente in data 02/01/2024 protocollo pec n. 00111/2024;

Esaminati gli elaborati grafici in possesso dell'Amministrazione si esprime il parere preliminare favorevole alla regolarizzazione dell'accesso carrabile in oggetto, denominato come n.2 nelle tavole grafiche, facendo presente che la successiva Vs. richiesta di regolarizzazione sarà oggetto di analisi e valutazione puntuale in fase di rilascio della concessione da parte della Città Metropolitana di Firenze.

Direzione Viabilità Area 2
Il Dirigente
Arch. [REDACTED]

"Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D. Lgs. n. 82/2005 così come modificato dal D. Lgs. n. 235/2010, del T.U. n. 445/2000 e norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa; il documento informatico è memorizzato digitalmente. L'accesso agli atti viene garantito tramite l'Ufficio URP ed i singoli responsabili del procedimento al quale l'atto si riferisce, ai sensi e con le modalità di cui alla L. 241/90, come modificata dalla L. 15/2005, nonché al regolamento per l'accesso agli atti della Città Metropolitana di Firenze

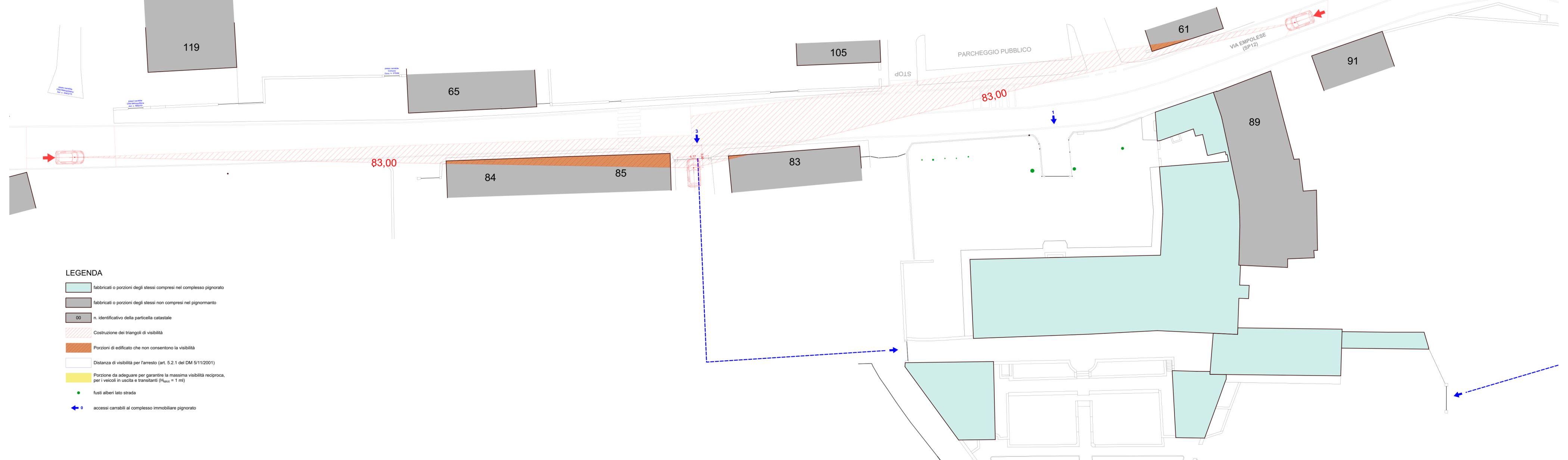
CB/RM

Città Metropolitana di Firenze
42, via Mercadante 50144 Firenze
tel. [REDACTED]
fax [REDACTED]
[REDACTED]@cittametropolitana.fi.it
www.cittametropolitana.fi.it

U
CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N. 0000631/2024 del 04/01/2024
Firmatario: [REDACTED]

esa
 Planimetria generale - Scala 1 : 250
 Accesso secondario - lato Cerbaia (n. 3)

VERIFICA DI CONFORMITA' ALLE NORME DI SICUREZZA STRADALE
 Costruzione dei triangoli di visibilità



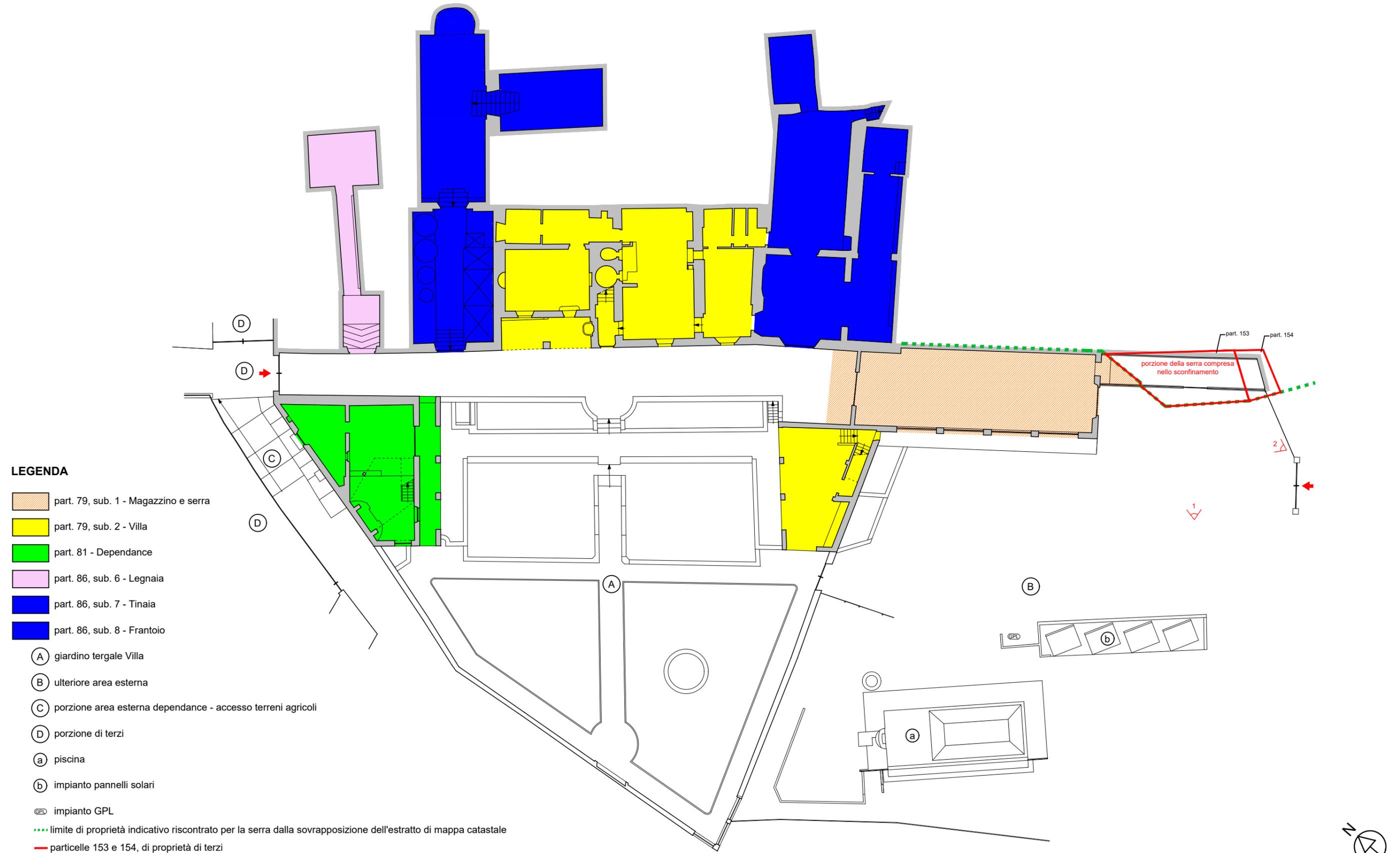
- LEGENDA**
- fabbricati o porzioni degli stessi compresi nel complesso pignorato
 - fabbricati o porzioni degli stessi non compresi nel pignormanto
 - n. identificativo della particella catastale
 - Costruzione dei triangoli di visibilità
 - Porzioni di edificato che non consentono la visibilità
 - Distanza di visibilità per l'arresto (art. 5.2.1 del DM 5/11/2001)
 - Porzione da adeguare per garantire la massima visibilità reciproca, per i veicoli in uscita e transitanti ($H_{MAX} = 1$ m)
 - fusti alberi lato strada
 - accessi carrabili al complesso immobiliare pignorato

Complesso VILLA TALENTE

Via Empolese n. 107, località Talente - San Casciano Val di Pesa

Planimetria generale livello seminterrato

STATO RILEVATO



Estratto rilievo fotografico CTU della serra con indicazione orientativa dello sconfinamento



foto 1



foto 2