

COMUNE PONTASSIEVE
Provincia di Firenze

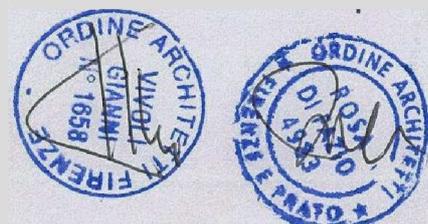
PIANO ATTUATIVO
Zona P11 BORGO VERDE - Pontassieve

RELAZIONE

All. 1

Proprietà
COMUNE DI PONTASSIEVE
Dir. Ing. Alessandro Degl'Innocenti

Progettisti:
Gianni Vivoli Architetto
Rosa Di Fazio Architetto



Gianni Vivoli e Rosa Di Fazio Associati

50028 Tavarnelle Val di Pesa - Strada Marcialla, 4c - Tel 055 8076232 Fax 055 8076407 - info@vividifazio.it

F215 P.A. Marzo 2014

INDICE

A - PREMESSA	2
B – PROPRIETÀ	2
C - IL QUADRO CONOSCITIVO DI RIFERIMENTO	3
C.1 – INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	3
C.2 - USO DEL SUOLO.....	3
C.3 - CORSI D'ACQUA.....	3
C.4 - PREESISTENZE.....	3
C.5 –INFRASTRUTTURE E IMPIANTI A RETE.....	5
C.6 – REGOLAMENTO URBANISTICO	5
C.7 – VINCOLI E SALVAGUARDIE.....	8
D - PREVISIONI PIANO ATTUATIVO	9
D.1 – PREMESSA	9
D.2 – PREVISIONI	9
D.3 – CARATTERISTICHE	11
E – OPERE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA	14
F – TEMPI E MODALITA' DI REALIZZAZIONE	17
G – ALLEGATI	18

A - PREMESSA

Il R.U. del Comune di Pontassieve, in conformità con il P.S., prevede un Comparto di riqualificazione dell'area ex-ferrovie, di proprietà del Comune, denominato Borgo Verde. Per tale area il Comune ha elaborato, attraverso in collaborazione con la Facoltà di Architettura di Firenze, le nuove linee guida, al quale fanno riferimento gli indirizzi e le prescrizioni della scheda specifica di attuazione dell'ambito P11- Ex Aree Ferroviarie Borgo Verde del R.U.

Su questi e sulle indicazioni ricevute è stato redatto un Piano Attuativo del comparto edificatorio P11, la cui progettazione tiene conto anche degli ambiti adiacenti, al fine di fornire un quadro organico di riqualificazione dell'ambito edificato.

B – PROPRIETÀ

L'area oggetto del piano attuativo è individuata al catasto fabbricati del Comune di Pontassieve nel foglio di mappa 99 particelle 26, 1750, 1751, 1752, 1753, 1754, 1755, 1756, 1757, 1762, 1763, 1764, 1765 e 1766.

La proprietà dell'area è interamente del Comune di Pontassieve.

Le aree confinanti e le loro proprietà sono indicate nella Tav. n.1.



C - IL QUADRO CONOSCITIVO DI RIFERIMENTO

C.1 – INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area si estende per circa 2 ettari, da piazza Stazione alle "Cantine Ruffino", ed è posta tra due assi infrastrutturali tra loro paralleli quali la via Aretina a nord e la linea ferroviaria a sud.

Dal 1985 è cessata l'attività del cantiere ferroviario che si svolgeva sia nelle aree scoperte che negli edifici attualmente esistenti. Gli edifici, tutti, dismessi, sono costituiti perlopiù da capannoni in struttura metallica con coperture e tamponamenti in lamiera, eternit e materiale plastico .

Adiacenti alla piazza della Stazione sono presenti due edifici tuttora utilizzati per attività connesse alle Ferrovie: il primo è costituito dal "Dopolavoro Ferroviario", il secondo dalla "Caserma Polfer".

Il terreno è pianeggiante ed è posto quasi alla stessa quota dei binari ferroviari, mentre rispetto alla via Aretina ha un dislivello di circa 3 metri. Lungo la via Aretina è presente un muro di pietra alto 2 metri che rende praticamente impercettibile il dislivello suddetto e l'area.

Attualmente, una parte dell'area adiacente alla stazione è accessibile pubblicamente e viene utilizzata come parcheggio per un totale di quasi 200 posti auto.

C.2 - USO DEL SUOLO

L'ambito di Borgo Verde è un'area urbanizzata con presenza di edifici, prevalentemente con tipologia industriale, con resedi e area scoperte pavimentate in modo eterogeneo, e oggi, con presenza di infestanti vegetali che non sempre consentono di apprezzare la pavimentazione esistente.

Lungo la ferrovia è presente una fascia di vegetazione di "macchia", con rari alberi di alto fusto, di nullo valore, derivante dalla mancata manutenzione del terreno, piuttosto che da una piantumazione organica.

L'uso del suolo dettagliato è desumibile sia dalla TAV. 2 nonchè dalla documentazione fotografica (allegato 3). In funzione delle caratteristiche dell'uso dell'area e delle attività svolte, è stata eseguita dal Comune un'attività di investigazione iniziale dell'area.

L'area risulta inoltre censita all'interno del PPGR di Firenze III stralcio come potenzialmente inquinata (ALL.5 – Tab.16 – ATO 6).

Le aree adiacenti sono tutte urbanizzate ed edificate.

C.3 - CORSI D'ACQUA

La zona non è interessata da corsi d'acqua. Il sistema idrologico è quello descritto nella relazione geologica allegata.

C.4 - PREESISTENZE

Nell'area sono presenti vari edifici con caratteristiche e tipologie diverse, in relazione all'epoca di costruzione e alle funzioni d'uso connesse all'attività ferroviaria.

Gli edifici sono costruiti con strutture metalliche con coperture in parte in lamiera o traslucido e in parte in eternit. I tamponamenti sono in pannelli di lamiera o traslucido.

Alcuni edifici sono in muratura con copertura in tegole.

Tutti sono in cattivo stato di manutenzione derivante dall'abbandono dell'attività dagli anni '80.

Solo quelli del Dopolavoro Ferroviario e Polfer sono in discreto stato di manutenzione e tutt'oggi con attività funzionanti.

Gli edifici sono stati costruiti e modificati in varie fasi e tempi dal dopoguerra come risulta dalla consultazione dell'archivio storico delle ferrovie (vedi relazione evoluzione storica allegata alla variante al RU)

Gli edifici e manufatti presenti sono complessivamente 14:

- Edificio 1: Attualmente è presente solo la struttura metallica senza tamponamenti e copertura ed usato quale area di sosta (Foto 13-14).
- Edificio 2: Composto da un fabbricato in muratura e un capannone con struttura metallica tamponato in lamiera e traslucido ora dismesso e adibito a riprofilatura rotaie usate (Foto14-17-18-19-20)
- Edifici 3-4: composto da un fabbricato in muratura (4) e un capannone(3) con struttura metallica come quello dell'edificio 2. Era adibito alla saldatura e molatura delle rotaie usate e nuove. Nell'edificio 4 erano presenti gli impianti e l'officina (Foto 22-24).
- Edifici 5-6-7-8-9-10-11: composti da capannoni in struttura metallica nei quali venivano trattate le rotaie e le traversine. Hanno tamponamenti e copertura in lamiera ed eternit (Foto 25-26-27-28-29-30-31-32).
- Edificio 12: relativo ai servizi, costruito negli anni '70 in muratura e c.a. (Foto 21-23).
- Edificio 13: E' relativo al Dopolavoro Ferroviario costruito in c.a. tamponato in muratura negli anni '60 su 3/4 piani (Foto 8-10-12).
- Edificio 14: E' relativo alla caserma Polfer e dell'abitazione del personale. Sono due palazzine in muratura (Foto 5-7-9).

Tutti gli edifici, sia per caratteristiche costruttive, architettoniche, che per epoca di costruzione, sono di nullo valore come già valutato sia in sede di P.S. che di R.U. che di Piano Guida, avendone questi prevista la loro completa demolizione.

All'interno degli edifici vi sono ancora macchinari e all'esterno attrezzature dismesse che erano funzionali all'attività svolta.

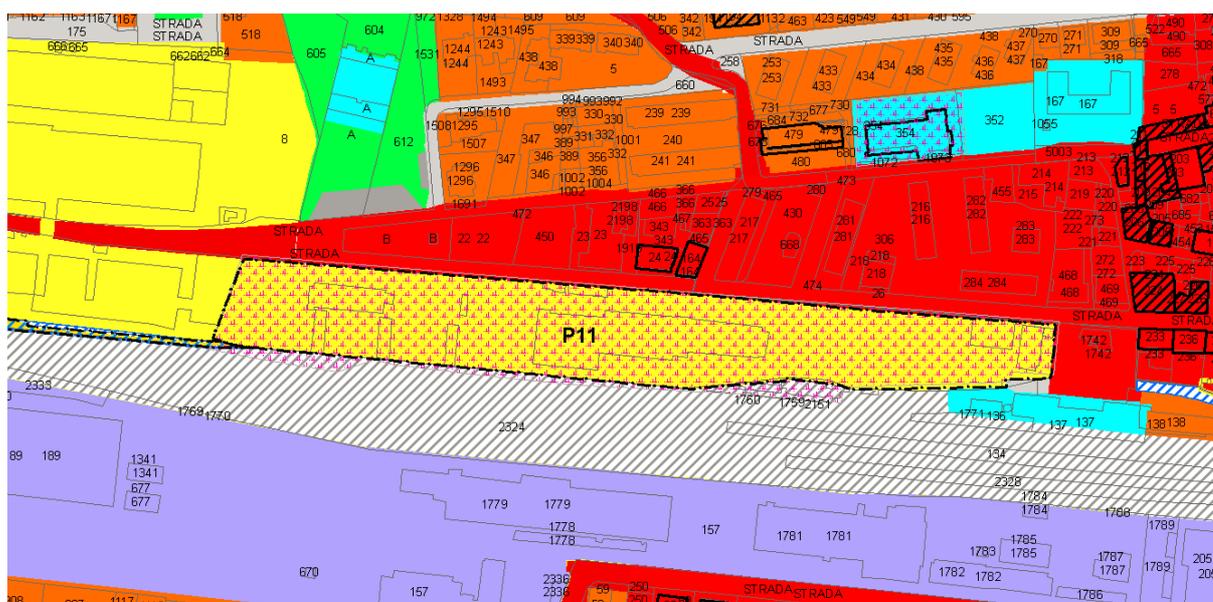


C.5 –INFRASTRUTTURE E IMPIANTI A RETE

L'area è servita dalla viabilità comunale di via Aretina. Sono presenti tutti gli impianti tecnici a rete non sempre sufficienti per le nuove esigenze come risulta dai pareri espressi dagli Enti erogatori dei servizi, in particolare per acquedotto, limitatamente alle condotte e non alla quantità di acqua disponibile, all'energia elettrica con la necessità di nuove cabine di trasformazione e AER per i contenitori per la raccolta RSU. Per le fognature si rinvia alla specifica valutazione fatta e allegata (allegato 8)

C.6 – REGOLAMENTO URBANISTICO

L'area è individuata dal R.U. come Ambito a Progettazione Unitaria **P11 Ex Aree Ferroviarie Borgo Verde**



La disciplina per l'area è definita dal R.U. come nella scheda seguente:

UTOE N.3		Ambito a progettazione unitaria: P11 – Ex Aree ferroviarie BORGO VERDE	
PRINCIPALI DATI CONOSCITIVI (FONTE: CARTOGRAFIA DIGITALE CTR 2K)			
Comparto:	P11		
Superficie territoriale:	mq 20.081		
Superficie coperta:	mq 4.790		
Volume degli edifici:	mc 27.843		
Utilizzazione principale:	attrezzatura ferroviaria dismessa		
IL NUOVO ASSETTO			
Descrizione e obiettivi delle trasformazioni, invariants strutturali:			
Si rimanda alle “Linee guida per l’attuazione delle ex-aree ferroviarie di Pontassieve”. Si riportano in estrema sintesi:			
Obiettivi della trasformazione:	<ul style="list-style-type: none"> -realizzazione di una parte di città caratterizzata da uno spiccato mix funzionale -delocalizzazione di funzioni pubbliche attualmente collocate in altre sedi -realizzazione di un parcheggio di interscambio con la rete del trasporto pubblico locale -insediamento di funzioni di interesse pubblico per riqualificare la città -riqualificazione di via Aretina quale nuovo viale di accesso alla città -riqualificazione degli spazi pubblici confinanti con le ex-aree ferroviarie -realizzazione di una rete di connessioni ciclo-pedonali con il resto della città -integrazione e connessione con gli spazi pubblici relazionati al comparto 		
Invariants strutturali:	- potranno essere demoliti tutti gli edifici esistenti		
Strumento di attuazione:	- piano attuativo		
PRESCRIZIONI QUANTITATIVE COMPLESSIVE			
S.U.L. max. mq.	mq. 8.000	Abitazioni ordinarie, specialistiche o collettive	
	mq. 9.000	Tutte le altre utilizzazioni compatibili	
	mq. 4.000	edificio pubblico	
Posti letto ricettività max.	n. 60	ricettivo	
Aree pubbliche o uso pubblico verde e spazi attrezzati mq.	mq. 9.000	Ivi compresa l’area di sedime dell’edificio pubblico	
Parcheggi pubblici (la convenzione potrà prevedere che i parcheggi pubblici previsti all’interno della singola unità possano essere monetizzati per la realizzazione in altre unità minime di intervento)	Parcheggi pubblici	2,5mq/80mc. Abitazioni ordinarie 40% SUL altre utilizzazioni compatibili	
	Parcheggi interscambio	500 posti auto	
CONDIZIONI ALLE TRASFORMAZIONI			
Fattibilità geologica:	Si veda la fattibilità geologica certificata in sede di Accordo di Programma, costituita dall’allegato C7 alla Deliberazione C.C. n.128 del 30.10.2003 con cui l’Accordo è stato ratificato		
Valutazione ambientale:	Per le indicazioni di fattibilità ambientale di carattere generale sulle diverse risorse si rimanda alla sezione del Rapporto Ambientale relativa alle misure di mitigazione (elaborato G.4 costitutivo del Regolamento Urbanistico).		

UTOE N.3	Ambito a progettazione unitaria: P11 – Ex Aree ferroviarie BORGIO VERDE		
UTILIZZAZIONI COMPATIBILI			
<i>Destinazione funzioni d'uso</i>	13. Abitazioni ordinarie	15. Abitazioni specialistiche	16. Abitazioni collettive
	19. commercio al dettaglio limitatamente 19.1-19.2-19.6-19.7-19.8	20. attività di supporto al commercio limitatamente 20.1-20.3	21. attività ricettive
	22. attività direzionali	23. erogazioni dirette di servizi	24- strutture per l'istruzione
	25. strutture culturali	26. strutture associative	27. strutture ricreative
	28. strutture religiose	29. strutture sanitarie e assistenziali	32. mobilità meccanizzata
	33. mobilità ferroviaria	35. attrezzature tecnologiche	
	INDICAZIONI SULLA CLASSIFICAZIONE DELL'AMBITO A SEGUITO DELL'INTEGRALE REALIZZAZIONE DELLE TRASFORMAZIONI		
<i>Con riferimento alle articolazioni del sistema insediativo: Insediamiento urbano recente prevalentemente residenziale a tessuto compatto</i>		Parcheggio	Attrezzatura
		Viabilità esistente	Verde pubblico

Gli indirizzi e gli obiettivi di cui tener conto nella fase di progettazione del PA come risultanti dalle “Linee guida”, sono i seguenti :

- La presenza del vecchio stabilimento dell'azienda vinicola Ruffino la quale determina una strozzatura insanabile per la continuità di un sistema di spazi pubblici e di parco fra le due aree.
- Il limite di rispetto della sede ferroviaria a trenta metri dalla linea dei binari esterni che determina una riduzione significativa della larghezza delle aree suscettibili di edificazione.
- La realizzazione del collegamento ciclopedonale tra Borgo Verde e Borgo Nuovo Est attraverso il corridoio infrastrutturale previsto dietro le cantine Ruffino.

Gli obiettivi strategici, derivanti dalle “linee guida” da seguire nella redazione del P.A. sono:

a) nuova centralità per Pontassieve e polo dell'area metropolitana

Il primo obiettivo del progetto dovrà quindi essere quello di sviluppare un nuovo assetto urbano che organizzi il complesso delle nuove funzioni da insediare nella forma di sistema policentrico urbano e di area metropolitana e che ristabilisca le interconnessioni con gli altri sistemi o poli urbani.

.....

c) insediamento residenziale

La residenza che andrà ad insediarsi nell'area, insieme alle altre funzioni, commerciali, direzionali ed ai servizi dovrà determinare il completamento delle recenti urbanizzazioni del capoluogo dando vita ad un rafforzamento dell'identità urbana.

d) nuove infrastrutture e spazi pubblici

L'area dovrà essere dotata di nuovi collegamenti, di percorsi pedonali e ciclabili che raggiungano tutti i centri di attrazione e che si colleghino ai percorsi esistenti degli altri sistemi urbani, di parcheggi e parcheggi scambiatori, di ampi spazi verdi e degli spazi pubblici che avranno il carattere di tessuto connettivo, diventando il primo elemento di aggregazione del nuovo insediamento.

Il sistema unitario degli obiettivi generali riguarda entrambe le aree ed è sintetizzabile nei seguenti dieci punti:

- _O1 - prefigurazione di un sistema integrato proiettato su scala metropolitana e fortemente correlato al sistema di trasporto ferroviario e intermodale*
- _O2 - creazione di un nuovo grande parco/spazio pubblico connesso alle polarità presenti*
- _O3 - costruzione di un sistema di servizi collettivi con funzionalità nuove e attrattive per la città*
- _O4 - ricomposizione del vuoto attraverso la connessione con gli elementi urbani esistenti*
- _O5 - valorizzazione e riqualificazione degli elementi a margine (spazi pubblici, percorsi, servizi) e di piazza della stazione come porta della città.*
- _O6 - realizzazione di un sistema capace di riconnettere gli elementi del paesaggio naturale (collina-fiume) e di quello urbano (vie-piazze)*
- _O7 - riconfigurazione della via Aretina come strada cittadina con allargamento dello spazio pedonale e ciclabile e collegamenti trasversali al sistema parco*
- _O8 - conseguimento di una buona permeabilità fisica e visiva fra l'abitato attuale, il sistema del parco urbano e gli elementi di valore ambientale*
- _O9 - ridefinizione del sistema della mobilità attraverso l'interramento dei parcheggi e l'incremento dello spazio pedonale su più livelli*
- _O10 - sperimentazione di modelli insediativi innovativi e sostenibili a elevata valenza sociale*

C.7 – VINCOLI E SALVAGUARDIE

L'area è assoggettata ai seguenti vincoli:

- sismico di cui alla Legge 02.02.1974 n. 64.
- fascia di rispetto ferroviario art. 49 D.P.R. 11.07.1980 n. 753;
- rispetto cimiteriale art. 338 TULS/1934

L'area è assoggettata alle seguenti salvaguardie:

- linea interrata elettrodotto 15 KV inquinamento elettromagnetico;
- clima acustico e impatto acustico D.P.C.M. 5/12/1997
- P.A.I.
- PPRG di Firenze II stralcio - area potenzialmente inquinata (All. 5 – Tab6 – ATO6)

D - PREVISIONI PIANO ATTUATIVO

D.1 – PREMESSA

Il piano attuativo prevede l'utilizzazione dell'area coerentemente con gli obiettivi, gli indirizzi, le prescrizioni e le destinazioni d'uso del R.U. e delle Linee Guida e degli approfondimenti eseguiti nel corso degli incontri con il Comune.

Sono stati confermati gli obiettivi del piano guida con una rimodulazione distributiva degli interventi pubblici, ciò motivato dalla necessità di rendere compatibile con le risorse finanziarie l'attuazione degli interventi in più lotti funzionali, al fine di realizzare le opere fornendo una percezione organica e funzionale, e dalla scelta di realizzare, con la previsione dell'intervento pubblico adiacente alla Ruffino, la "Nuova Porta" di accesso a Pontassieve con un edificato di alta qualità architettonica.

Pertanto l'intervento dell'edificio "*polifunzionale*" e dei parcheggi pubblici previsti dal piano guida in adiacenza alla piazza della stazione è stato suddiviso in due "*Lotti*" separati: UMI 1 e UMI 4 (vedi Tav 4.)

Riguardo alla presenza del vincolo cimiteriale, che interessa parzialmente le UMI 3 e 4, trattandosi di edifici con destinazioni di interesse pubblico e finalità pubbliche è necessario richiedere la deroga alla competente ASL in relazione al comma 5 dell'art. 338 del TULS/1934.

Anche per la presenza del vincolo ferroviario è necessario richiedere la deroga per la realizzazione delle autorimesse interrato che ricadono all'interno della fascia dei 30 mt dal binario e per le opere di superficie interessanti le sistemazioni a verde e spazi attrezzati pubblici.

D.2 – PREVISIONI

Il Piano Attuativo prevede:

1. La rifunzionalizzazione e riuso dell'ambito ex ferroviario realizzando un nuovo assetto urbano organizzando un complesso di nuove funzioni da insediare in modo policentrico ristabilendo un'interconnessione con il sistema urbano presente. La polifunzionalità e il sistema di servizi collettivi, con funzionalità nuove e attrattive per la città, vengono sviluppati nell'UMI 1 e 4, dove sono previsti i principali servizi di interesse pubblico, culturali e ricreativi, sociali e di servizio, nell'UMI 3, dove è prevista la realizzazione della "Casa della Salute" del comprensorio della ASL 10. Il sistema della residenza è concentrato nell'UMI 2 e finalizzata ad una valenza sociale dell'abitare; infatti, è prevista la realizzazione di circa 100 alloggi di "housing-sociale" come da direttiva della Giunta Comunale in

data 13.2.2014 n.32.

2. La modifica della via Aretina per trasformarla *da strada di attraversamento* del centro urbano *a strada del centro urbano*. La progettazione della modifica della strada è volta a costituire una viabilità con tipologia di *“traffic calming”* mediante la progettazione degli elementi infrastrutturali stradali ad una gestione innovativa della circolazione per consentire, in ambiente urbano, la promiscuità dei diversi utenti della strada. Questa diviene un'occasione non solo per la riorganizzazione funzionale della strada, ma la possibilità che la strada diventi essa stessa luogo d'incontro con l'interscambio di sosta, piazze, che su questa si aprono, e in generale spazi pubblici all'aperto di qualità, favorendo la fruibilità e lo svolgersi delle funzioni sociali attribuite a questi luoghi, quindi innalzando il livello di qualità di vita dell'ambiente urbano di Pontassieve.
3. La realizzazione di parcheggi di interscambio (per 500 posti auto) e pubblici (per circa 250 posti auto) interrati su quattro livelli suddivisi in due ambiti (UMI 1 e UMI 4), ciò al fine di consentire in base alle risorse finanziarie disponibili la loro realizzazione in due lotti funzionali.
4. La realizzazione di un grande *“parco verde”* (mq. 9.850), con spazi pubblici attrezzati, lungo la ferrovia interconnesso, tramite *“varchi”*, agli spazi pubblici adiacenti e alla riqualificazione della piazza della stazione che diventa un punto centrale del sistema urbano pedonale. In questi spazi sono sviluppati i percorsi pedonali integrati con il percorso *“museale della memoria ferroviaria”* e il percorso ciclabile, che costituisce un primo tracciato del sistema della viabilità ciclabile prevista dal R.U.
Il *“tema”* dei percorsi integrati e diversificati diventa altresì il modo contemporaneo e dinamico di vivere i luoghi.
Il percorso *“museale della memoria ferroviaria”* viene costituito utilizzando le attrezzature e macchinari ancora oggi presenti nell'area disponendoli lungo il percorso per ricostituire la *“memoria”* del sistema produttivo delle officine ferroviarie.
5. Il P.A. fornisce indirizzi progettuali per la riorganizzazione delle aree pubbliche esistenti esterne al comparto al fine di indirizzare la futura progettazione esecutiva per una realizzazione organica degli interventi e dei risultati finali.
Per la piazza Gramsci viene prevista la riorganizzazione dei parcheggi e la definizione degli spazi verdi e pedonali e lo spostamento dell'attuale edicola in un'area diversa comunque da definire in sede di progetto definitivo.
Per l'area del Parco della Rimembranza e via Reni viene prevista una modifica funzionale della viabilità coerentemente con la modifica della via Aretina, al fine

di realizzare, anche con la modifica dell'edificio della Ruffino e l'edificio dell'UMI 4, la "porta di accesso" alla città.

Per la piazza della Stazione viene prevista la rifunzionalizzazione come spazio pedonale, quale spazio centrale della città, consentendo comunque l'accesso carrabile alla Stazione e servizi ferroviari e parcheggi pubblici interrati. Connesso all'edificio della UMI 1 viene prevista la modifica della fermata e sosta del trasporto pubblico locale prevedendo un interscambio al piano terra dell'edificio dotando questo di servizi di supporto necessari.

D.3 – CARATTERISTICHE

I parametri urbanistici e gli standards pubblici, come definiti dal R.U. sono tutti rispettati come risulta dalla Tav. n. 5, l'assetto urbanistico ed edilizio del piano è in sintesi il seguente:

CARATTERISTICHE URBANISTICHE			
		DATI R.U.	DATI PIANO ATTUATIVO
1	Superficie comparto	20.081mq	20.081 mq
2	Superficie UMI 1-2-3-4	-	20.081 mq
3	Sup. Viabilità	-	2.195 mq
4	Sup. Verde e spazi attrezzati	9.000 mq	9.496 mq
5	Sup. e p.a. parcheggi interscambio	500 p.a.	p.a. 500 mq. 12.200
	Sup. standards parcheggi pubblici	6.025** mq	p.a. 250 mq 6.100**
6	SUL abitazioni	8.000 mq	8.000 mq
7	SUL altre destinazioni	9.000 mq	9.000 mq
8	SUL edificio pubblico (ASL)	4.000 mq	4.000 mq
9	Numero piani massimo	----	n. 6
10	Altezza massima	----	Sky-line massimo mt. 20 (tav. 4) quota 111,97 slm +/- 1.00 mt.

** superfici calcolate come da RU vedi Tav 5.

La tipologia degli edifici delle UMI 1-3-4 non è stato possibile definirla in modo attuativo, in quanto la "specializzazione" della destinazione e funzioni d'uso degli stessi è tale da non consentire al momento attuale una definizione progettuale tipologica realistica attuativa. Infatti, nelle UMI 1-4 le possibili destinazioni d'uso comuni e di interesse pubblico sono varie e dipendenti da valutazioni e approfondimenti non urbanistici che oggi risultano ancora indeterminati. Anche per l'UMI 3, ove è prevista la realizzazione della "Casa della Salute" della ASL 10, come da protocollo d'intesa in essere, le caratteristiche tipologiche non possono essere che definite dalla stessa ASL in relazione alle funzioni d'uso che saranno previste. Per l'UMI 2 destinata a residenze per Housing-

sociale è stato elaborato uno schema distributivo funzionale di massima in quanto anche per questa la definizione progettuale tipologica sarà in funzione delle decisioni dell'operatore, che sarà scelto mediante procedure di evidenza pubblica, e in funzione delle aspettative e caratteristiche dell'utenza a cui si rivolgerà l'intervento.

Per garantire comunque la coerenza degli interventi con gli obiettivi del P.A. e delle Linee Guida per un corretto inserimento dei nuovi fabbricati nel contesto urbano, sia negli elaborati grafici che nell'NTA (art. 6 e seguenti) sono state definite le "regole" e i "requisiti prestazionali" e "morfologici" e "architettonici" a cui riferirsi sia in fase di progettazione che di valutazione.

L'altezza massima non è definita dal R.U., il P.A. pone uno sky-line massimo degli edifici come indicato nella Tav. 4 - *Planivolumetrico e sezioni ambientali* e l'altezza massima di mt. 20, il numero massimo dei piani, i parametri urbanistici del volume, della superficie fondiaria, coperta e permeabile per ogni UMI.

Le caratteristiche edilizie delle singole UMI risultano le seguenti:

UMI 1

Comprende l'area dei servizi adiacente alla piazza della stazione dove si prevede la realizzazione di parcheggi pubblici interrati su più piani sia per quelli di "interscambio" che per il soddisfacimento dello standard pubblico connesso ai parametri anche delle altre UMI e destinazioni. Al piano strada di via Aretina è prevista la realizzazione di un punto di sosta e interscambio del trasporto pubblico completo di uffici, servizi di pubblico interesse e commerciali. Ai piani superiori e in adiacenza è prevista la realizzazione di servizi pubblici e di interesse pubblico (cinema, teatro, centri culturali e ricreativi ecc..), attività commerciali e direzionali e nonché servizi sociali e residenza collettiva.

UMI 1	
<i>Superficie UMI</i>	Mq. 3.570
<i>Destinazione d'uso</i>	15 – 16 – 19.1 - 19.6 - 19.8 - 20.3 – 21 – 22 – 23 - 25 – 26 -27 – 32 - 35 (vedi tabella art.4)
<i>S.U.L. max.</i>	Mq. 4.765
<i>Volume max.</i>	mc. 16.600
<i>Piani interrati/seminterrati max.</i>	N. 4
<i>Piani fuori terra da via aretina max.</i>	N. 5
<i>Altezza massima</i>	mt. 20 Sky-line massimo indicato nella Tav. 4 quota 111,97 slm +/- 1.00 mt.
<i>Aree e spazi pubblici</i>	Parcheggi pubblici interscambio p.a. 240 mq. 6.000 Parcheggi pubblici standards UMI 1-2-3 mq. 3.000
	Verde pubblico e spazi attrezzati mq. 1.843
	Nuovi marciapiedi e viabilità mq. 488

UMI 2

Comprende l'area per la realizzazione degli edifici con destinazione residenziale finalizzata alla tipologia di "Housing sociale", come da direttiva della Giunta Comunale in data 13.2.2014 n.32. Sono previste autorimesse pertinenziali al piano interrato e alloggi nei piani fuori terra da via Aretina. L'area a verde di rispetto, di pertinenza degli edifici, dovrà essere aperta al pubblico con le modalità di gestione da definire in convenzione.

UMI 2	
<i>Superficie UMI</i>	mq.8.553
<i>Superficie fondiaria</i>	mq. 4.258
<i>Destinazione d'uso</i>	13 – 15 – 16 – 32 – 35 (vedi tabella art.4)
<i>IF mc/mq</i>	6,3 mc/mq
<i>Volume max.</i>	26.400 mc
<i>Altezza massima</i>	mt. 20 Sky-line massimo indicato nella Tav. 4 quota 111,97 slm +/- 1.00 mt.
<i>S.U.L. max.</i>	mq. 8.000
<i>Alloggi max.</i>	N. 100
<i>Piani interrati/seminterrati max.</i>	N. 1-4
<i>Piani fuori terra da via aretina max.</i>	N. 6
<i>Superficie permeabile min.25% SF</i>	mq. 1.064
<i>Aree e spazi pubblici</i>	Standard parcheggi pubblici mq. 825 con possibilità di realizzazione nelle UMI 1-2-4
	Verde pubblico e spazi attrezzati mq. 3.359
	Nuovi marciapiedi e viabilità mq. 941

UMI 3

Comprende l'area destinata a servizi sociali/sanitari della ASL 10 come da protocollo d'intesa sottoscritto tra Comune e ASL 10 per realizzare una struttura a servizio del comprensorio c.d. "Casa della Salute". L'area a verde di rispetto, di pertinenza degli edifici, dovrà essere aperta al pubblico con le modalità di gestione da definire in convenzione.

UMI 3	
<i>Superficie UMI</i>	mq. 4.208
<i>Superficie fondiaria</i>	mq. 1.850
<i>Destinazione d'uso</i>	23 – 29 – 32 - 35 (vedi tabella art.4)
<i>IF mc/mq</i>	7.00 mc/mq
<i>Volume max.</i>	12.950 mc
<i>Altezza massima</i>	mt. 20 Sky-line massimo indicato nella Tav. 4 quota 111,97 slm +/- 1.00 mt.
<i>S.U.L. max.</i>	Mq. 4.000

UMI 3	
<i>Piani interrati/seminterrati max.</i>	N. 1
<i>Piani fuori terra da via aretina max.</i>	N. 5
<i>Superficie permeabile min. 25% SF</i>	mq. 463
<i>Aree e spazi pubblici</i>	Standard parcheggi pubblici mq. 1.600 con possibilità di realizzazione nelle UMI 1-3-4
	Verde pubblico e spazi attrezzati mq. 1.918
	Nuovi marciapiedi e viabilità mq. 418

UMI 4

Comprende l'area adiacente alla Ruffino nella quale sono previsti la realizzazione di parcheggi pubblici interrati su più piani sia per quelli di "interscambio" che per il soddisfacimento dello standard pubblico connesso ai parametri anche delle altre UMI e destinazioni. E' prevista la realizzazione di servizi pubblici e di interesse pubblico, attività commerciali e direzionali e nonché servizi sociali .

UMI 4	
<i>Superficie UMI</i>	Mq. 3.750
<i>Destinazione d'uso</i>	15 – 16 – 19.1 - 19.6 - 19.8 - 20.3 – 21 – 22 – 23 – 24 - 25 – 26 -27 – 32 - 35 (vedi tabella art.4)
<i>S.U.L. max.</i>	Mq. 4.235
<i>Volume max.</i>	mc.. 14.750
<i>Piani interrati/seminterrati max.</i>	N. 4
<i>Piani fuori terra da via aretina max.</i>	N. 5
<i>Altezza massima</i>	mt. 20 Sky-line massimo indicato nella Tav. 4 quota 111,97 slm +/- 1.00 mt.
<i>Aree e spazi pubblici</i>	Parcheeggi pubblici interscambio p.a. 260 mq. 6.200 Parcheeggi pubblici standards UMI 2-3 -4 mq. 3.100
	Verde pubblico e spazi attrezzati mq. 2.376
	Nuovi marciapiedi e viabilità mq. 348

E – OPERE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA

Sono previsti la realizzazione della modifica della viabilità di via Aretina e la realizzazione di nuovi spazi pubblici e di impianti a rete e servizi connessi sia alla funzionalità delle nuove previsioni che per la riqualificazione delle aree adiacenti a piazza della Stazione e Gramsci e dell'area tra via Aretina e via Reni come indicato al punto precedente.

Le aree oggetto di intervento In particolare risultano così dettagliate:

1	Verde e spazi attrezzati		mq. 9.496
	Verde parco	4.275 mq.	
	Verde percorso museale e pedonale	2.675 mq.	
	Verde percorso ciclabile	2.003 mq.	
	Verde percorso pedonale-cicabile	543 mq.	
2	Parcheggi interscambio	500 p.a.	mq. 12.200
3	Parcheggi pubblici	250 p.a.	mq.. 6.100
4	Viabilità riqualificazione e ampliamento via aretina		mq. 6.310
	viabilità	3.210 mq.	
	marciapiedi	3.100 mq.	
5	Riqualificazione piazza stazione		mq. 2.570
6	Riqualificazione piazza Gramsci		mq. 1.780
7	Riqualificazione piazzetta via Aretina – via Reni		mq. 450

Le caratteristiche schematiche delle opere di urbanizzazione sono quelle indicate nella Tav. 4-5-6- e la tipologia delle stesse sarà meglio definita nel progetto esecutivo secondo le indicazioni e prescrizioni dettagliate sia nelle NTA che negli elaborati grafici e quelle degli Enti erogatori dei servizi.

Il dimensionamento definitivo degli impianti a rete sarà effettuato in accordo con gli enti erogatori dei servizi.

Le dimensioni riportate dagli elaborati allegati sono da ritenersi prescrittive per il dimensionamento delle infrastrutture viarie e parcheggi e indicative per quelle degli impianti.

Viabilità e parcheggi

La via Aretina dovrà essere modificata prevedendo una carreggiata non inferiore a mt 6,50 oltre ai marciapiedi su ambo i lati. La pavimentazione in presenza di passaggi pedonali e dei “varchi” di connessione tra aree pubbliche esistenti e previste dal P.A. dovrà essere modificata sia per morfologia che per caratteristiche. La restante pavimentazione stradale dovrà essere preferibilmente del tipo drenante e fonoassorbente.

Sono previste in più punti il rialzamento di zone da pavimentare come i marciapiedi sia per i passaggi pedonali che per costituire continuità percettibile dei “varchi” e per definire spazi promiscui pedonali - carrabili. Ciò al fine di fornire un connotato di viabilità urbana centrale piuttosto che di scorrimento come attualmente si percepisce.

Lungo la viabilità dovranno essere previste alberature in filari.

I marciapiedi saranno delle dimensioni non inferiori a mt. 3,00 lungo la via Aretina, salvo restringimenti per brevi tratti determinati dalla situazione esistente, dovranno essere pavimentati in pietra delle caratteristiche uguali a quella usata per la pavimentazione dei marciapiedi esistenti nel centro.

I percorsi pedonali dovranno avere una sezione minima di m. 3.00 in modo da consentire il facile accesso ai mezzi di soccorso, manutenzione e sicurezza, mentre il percorso ciclabile dovrà avere una larghezza non inferiore a mt. 2,50.

Lungo tale percorso dovranno essere previsti spazi sosta per le biciclette e gli arredi stradali necessari per la fruizione (attrezzature per la sosta, fontane, cestini portarifiuti, illuminazione. ecc.).

Le aree dei parcheggi pubblici di superficie saranno realizzate in autobloccanti di cemento colorato o cemento architettonico e corredati da verde di arredo ed alberature di alto fusto nella misura di un albero ogni 3 posti auto.

I parcheggi interrati/seminterrati potranno essere realizzati su più piani nel rispetto dei limiti minimi richiesti e potranno essere esterni al perimetro del fabbricato fuori terra.

Illuminazione pubblica

Dovranno essere adottate tipologie di pali e corpi illuminanti coerenti con le recenti sistemazioni di altre piazze e del verde e stradali.

Le tipologie sono prevalentemente 2: quella per la via Aretina e Piazza Gramsci e Piazza Stazione e quella relativa ai percorsi pedonali e ciclabili.

Stante la necessità di riconoscibilità e qualità dei nuovi spazi pubblici dovranno essere adottati corpi illuminanti con luce bianca, in particolari Led, alogenuri metallici, ioduri metallici.

Le linee della nuova illuminazione pubblica dovranno essere telegestite in modo da consentire risparmio energetico e limitare l'inquinamento luminoso nelle ore notturne

Verde

Le alberature delle nuove aree dovranno essere scelte utilizzando specie autoctone e tradizionali del paesaggio naturale e urbano locale, è comunque vietata la piantagione di alberi inadatti dal punto di vista ambientale e climatico e in contrasto con quanto specificato nell'allegato 1 –*elenco specie vegetali* delle norme del R.U.

Raccolta rifiuti

Servizio ritiro rifiuti preferibilmente con cassonetti del tipo interrati la cui posizione esatta e caratteristiche dovranno essere definite con AER.

Fognature

L'area allo stato attuale è attraversata da due collettori di acque miste (rispettivamente due scolarari in cls di dimensioni 100x100 cm e 80x120 cm) e una fognatura del diametro di cm 60 che raccolgono le fognature di monte e, sotto passando l'area ferroviaria, si dirigono verso la sponda destra del Fiume Arno. Oltre l'azienda Ruffino c'è un ulteriore collettore (scatolare 100x150 cm) che raccoglie acque del versante di monte. All'altezza della località il Palagio confluiscono in un unico collettore, le acque nere proseguono verso il depuratore, mentre le eventuali piene sono scaricate nel Fiume Arno tramite due scolmatori.

L'area attualmente è in buona parte impermeabilizzata ed in parte abbandonata e influisce relativamente poco sul funzionamento dei collettori esistenti in relazione ai bacini sottesi. Pur tuttavia potrebbe essere determinante nel caso di eventi di breve durata e notevole intensità

Per le acque piovane in corrispondenza di una parte dell'UMI2 il collettore esistente dovrà essere deviato e ricostruito con le stesse pendenze e dimensioni dell'attuale. A ulteriore sicurezza dell'area, in analogia con quanto è stato realizzato in vari punti della rete fognaria, si dovranno prevedere degli scolmatori di piena in presenza dei collettori attuali al fine di suddividere le eventuali portate in eccesso su tutti e tre i collettori esistenti. Tale accortezza, da dimensionare nella progettazione esecutiva, consente di non "aggravare" idraulicamente singolarmente i collettori della rete a seguito della lottizzazione ma di suddividere, le eventuali piene, su tutti e tre gli attraversamenti nell'area. Solo così si potranno evitare eventuali problemi dovuti ad intasamenti da colate di fango o da non ricezione dei collettori di valle per particolari situazioni od eventi.

Per le acque piovane si prevede un collettore (scatolare 100x100) a valle, adiacente alla ferrovia, interconnesso ai pozzetti scolmatori, mentre per le acque nere si prevede la realizzazione di un collettore DN 200 in polietilene o pvc che raccoglie tutti i lotti edificati. I collettori saranno portati fino al confine del Piano e poi scaricheranno nei collettori meteorici in analogia alle fognature esistenti nel Comune di Pontassieve.

F – TEMPI E MODALITA' DI REALIZZAZIONE

I tempi di attuazione dell'intervento sono previsti in complessivi 10 anni per l'ultimazione di tutte le opere previste dal Piano Attuativo. L'attuazione potrà avvenire

per singole UMI.

Le fasi di attuazione saranno principalmente tre e potranno essere svolte per lotti funzionali anche riferiti alle singole UMI:

- realizzazione della prima fase delle opere di urbanizzazione primaria
- realizzazione edifici e opere connesse
- completamento delle opere di urbanizzazione primaria prima dell'agibilità degli edifici.

In questo quadro temporale sarà necessario che l'Amministrazione si attivi per la definizione della convenzione con la ASL 10 e per individuare il partner operatore per l'Housing-sociale e reperisca le risorse finanziarie per gli interventi di competenza.

Architetto Gianni Vivoli



Architetto Rosa Di Fazio



G – ALLEGATI

- All. 1 – Relazione
- All. 2 - Norme Tecniche di attuazione
- All. 3 – Documentazione fotografica
- All. 4 – Schema di convenzione
- All. 5 - Stima preliminare opere di urbanizzazione primaria
- All. 6 – Relazione geologica di fattibilità ed elaborati grafici allegati
- All. 7 – Valutazione previsionale ante-operam del clima acustico dell'area e dell'impatto acustico delle sorgenti infrastrutturali
- All. 8 – Relazione valutazione sistema idraulico fognario
- All. 9 – Valutazione Ambientale
- Tav. 1 – Estratti cartografici
- Tav. 2 – Stato Attuale -Rilievo planoaltimetrico e sezioni ambientali
- Tav. 3 – Stato Attuale – Infrastrutture e impianti a rete
- Tav. 4 – Stato di progetto – Planivolumetrico e sezioni ambientali
- Tav. 5 – Stato di progetto –Azzonamento e tabelle urbanistiche
- Tav. 6 – Stato di progetto – Infrastrutture e impianti a rete