



COMUNE DI PISTOIA

SERVIZIO GOVERNO DEL TERRITORIO E EDILIZIA PRIVATA
U.O. PROGETTAZIONE DEL TERRITORIO

**Modifica dell'art. 91 delle n.t.a e variante n. 6 al Regolamento
Urbanistico relativa alla modifica dell'art. 91 delle NTA e della scheda
AT8/TU1 "Parcheggi scambiatori"**

RELAZIONE TECNICA
Ai sensi dell'art. 18 della L.R.65/2014



Sommario

1. PREMESSA	3
2. PROCEDIMENTO AI SENSI DELLA NUOVA LEGGE REGIONALE 65/14	3
3. PARCHEGGIO SCAMBIATORE A SUD DELLA CITTÀ	3
4. PROFILI DI COERENZA ESTERNA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E GLI EVENTUALI PIANI O PROGRAMMI DI SETTORE DI ALTRE AMMINISTRAZIONI (AI SENSI DELL'ART. 18 COMMA 2 LETT. A)	15
4.1 PIT	15
4.2 PTCP	18
4.3 PIANO STRALCIO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO DEL FIUME ARNO	20
5. PROFILI DI COERENZA INTERNA CON GLI ATTI COMUNALI DI GOVERNO DEL TERRITORIO SOVRAORDINATI (AI SENSI DELL'ART. 18 COMMA 2 LETT.B)	21
5.1 PIANO STRUTTURALE	21
5.2 PIANO DI CLASSIFICAZIONE COMUNALE ACUSTICA (PCCA)	23
5.3 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ	24
6. RISPETTO DELLE DISPOSIZIONI DI CUI AL TITOLO I, CAPO I, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA TUTELA E RIPRODUZIONE DEL PATRIMONIO TERRITORIALE (ART. 18 COMMA 2 LETT. C)	25
6.1 LA STRUTTURA IDRO-GEOMORFOLOGICA, CHE COMPRENDE I CARATTERI GEOLOGICI, MORFOLOGICI, PEDOLOGICI, IDROLOGICI E IDRAULICI	25
6.2 LA STRUTTURA ECOSISTEMICA, CHE COMPRENDE LE RISORSE NATURALI ARIA, ACQUA, SUOLO ED ECOSISTEMI DELLA FAUNA E DELLA FLORA	27
6.3 LA STRUTTURA INSEDIATIVA, CHE COMPRENDE CITTÀ E INSEDIAMENTI MINORI, SISTEMI INFRASTRUTTURALI, ARTIGIANALI, INDUSTRIALI E TECNOLOGICI	27
7. RISPETTO DELLE DISPOSIZIONI DI CUI AL TITOLO V DEL RELATIVO REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE DI CUI ALL'ART. 130 DELLA L.R.65/14.	29

1. Premessa

Il Comune di Pistoia è dotato di Piano Strutturale (PS) approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 68 del 19.04.2004, redatto ai sensi della legge regionale 5/95 e di Regolamento Urbanistico approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 35 del 17.04.2013.

Con delibera di Giunta Comunale n. 30 del 13 marzo 2014 “VARIANTI AL REGOLAMENTO URBANISTICO - ATTO DI INDIRIZZO E INCARICO” è stato affidato l’incarico al Servizio Governo del Territorio di redigere anche una variante concernente la modifica della scheda AT8 (TU 1- Parcheggio scambiatori) con i seguenti obiettivi:

- ridurre sensibilmente la capacità edificatoria di questo comparto e se possibile riportarla alla destinazione agricola;
- apporre il vincolo preordinato all’esproprio dell’area necessaria alla realizzazione del parcheggio scambiatore;
- verificare la compatibilità delle trasformazioni attraverso un disegno urbano organico dell’area, la quale ha una funzione centrale e nodale nella riorganizzazione dell’intero sistema urbano a sud della città.

2. Procedimento ai sensi della nuova legge regionale 65/14

Il 27 novembre 2014 è entrata in vigore la legge regionale sulle nuove norme per il Governo del Territorio che ha modificato sia gli aspetti sostanziali, relativi in particolar modo all’effettiva riduzione di nuovi impegni di suolo non edificato, sia gli aspetti procedurali.

Per quanto concerne gli aspetti procedurali la nuova legge regionale consente di applicare la procedura semplificata, ai sensi dell’art. 30, alle sole varianti al Regolamento Urbanistico che hanno per oggetto previsioni interne al perimetro del territorio urbanizzato e che non comportano variante al Piano Strutturale. Il perimetro del territorio urbanizzato è così definito in via transitoria dall’art.224 della stessa legge: “...si considerano territorio urbanizzato le parti non individuate come aree a esclusiva o prevalente funzione agricola nei piani strutturali vigenti al momento dell’entrata in vigore della presente legge...” .

L’area interessata dalla presente variante ricade all’interno del perimetro del territorio urbanizzato, in quanto il Piano Strutturale non classifica detta area a prevalente funzione agricola, pertanto il procedimento da seguire è disciplinato dall’art. 30 della L.R. 65/14, il quale si occupa di varianti semplificate al Piano Strutturale, varianti semplificate al Piano Operativo e relativo termine di efficacia.

L’art. 30 infatti consente una procedura semplificata alle seguenti varianti: “2. Sono definite varianti semplificate al piano operativo (Regolamento Urbanistico) le varianti che hanno per oggetto previsioni interne al perimetro del territorio urbanizzato, come definito all’art.4 , comma 3, e che non comportano variante al piano strutturale”.

3. Parcheggio scambiatore a sud della città

L'area oggetto della presente variante è localizzata a sud della stazione ferroviaria di Pistoia. Attualmente è occupata da un vivaio storico, di proprietà Bongi, che negli anni è stato oggetto di vari espropri. Detti terreni, infatti, sono stati interessati dalla realizzazione del nuovo accesso alla città di Porta Nuova e dal raccordo fra la nuova rotonda, su via dell'Annona, e la via Coluccio Salutati. L'area in oggetto è inserita in un ambito urbano fortemente disomogeneo sia nella struttura insediativa sia nelle funzioni urbane ed ha uno scarso collegamento con la città consolidata e con la città storica.



Foto aerea dell'area oggetto di variante

Gli interventi realizzati negli ultimi anni: la nuova viabilità di porta nuova, la nuova caserma della finanza, il nuovo negozio di Esselunga di prossima realizzazione con la nuova viabilità di accesso alla città dall'autostrada, hanno accentuato il carattere disomogeneo del tessuto urbano.

Il parcheggio, oggetto della presente variante, fa parte di un sistema di parcheggi scambiatori posto a sud delle aree ferroviarie, composto dal parcheggio di Esselunga, di prossima realizzazione, e dal parcheggio in oggetto. Il sistema di detti parcheggi è ben evidenziato nella immagine che segue e il numero dei posti auto sono così articolati:

- Parcheggio Esselunga N° **posti auto 200**;
- Parcheggio scambiatore oggetto di variante N° **posti auto 220** circa oltre a parcheggio bus urbano posti n°4; parcheggio bus extraurbani posti n° 7, parcheggio cicli e moto n° 87, parcheggio bici n° 240, parcheggio taxi n°5, come da progetto in corso di redazione.

Tenuto conto, inoltre, della realizzazione dei 1.060 posti auto pubblici nell'area ex Breda, i posti auto, con un ruolo intermodale, presenti nell'area a sud e a servizio della stazione ferroviaria, sono complessivamente **n° 1.480**. Il completamento di queste infrastrutture richiede necessariamente la realizzazione dell'ultimo tratto del sottopasso ferroviario e della passerella pedonale, che dalle aree ex Breda raggiunga il parcheggio scambiatore, oltre a tutti i percorsi pedonali e ciclabili previsti nella presente variante. Tali collegamenti sono indispensabili per l'utilizzo dei parcheggi e per connettere la città storica alla zona sud e al sistema urbano nel suo complesso.



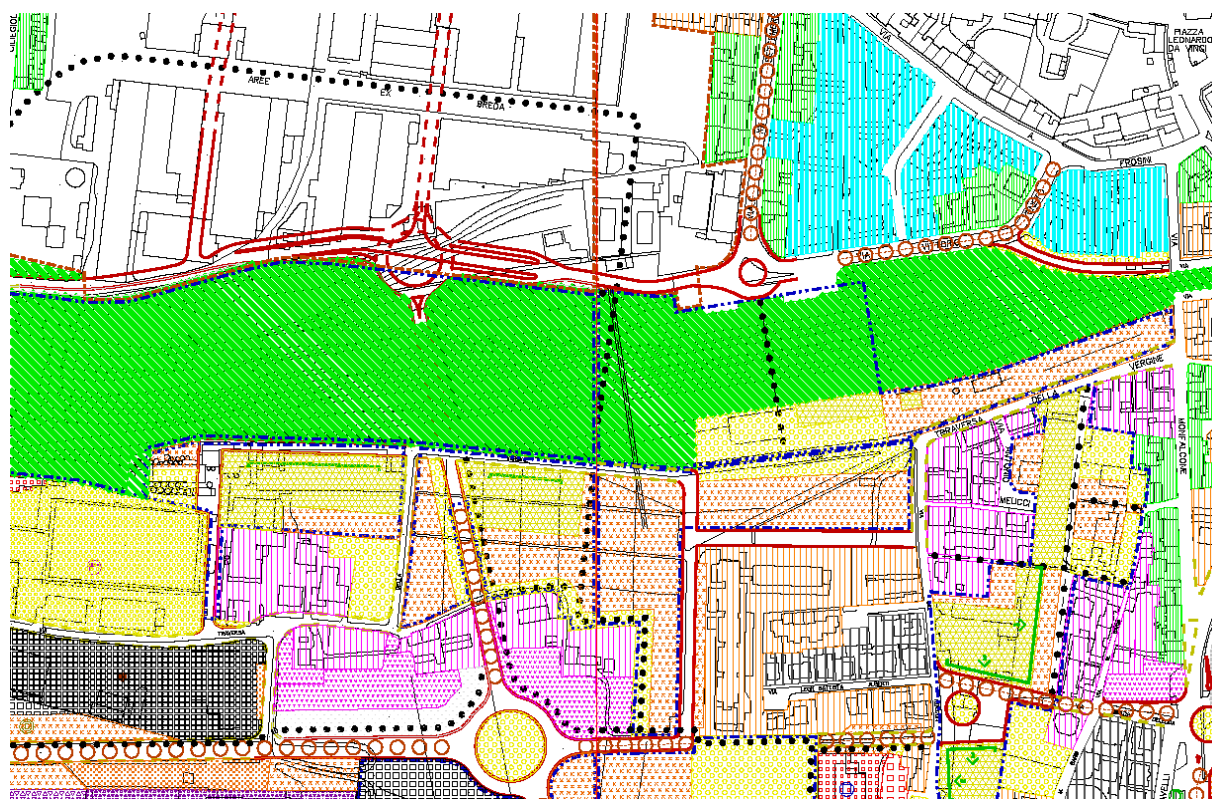
Rappresentazione del progetto Esselunga e del progetto del parcheggio scambiatore in corso di redazione

Le aree di trasformazione che invece rimangono ancora da attuare come la ex Lipidoil, parte dell'area Ricciarelli Cerri e l'area dell'Annona, conferiscono a questo ambito urbano un ulteriore stato di indeterminazione nella sua struttura urbana. Queste aree, unitamente agli spazi verdi e ai collegamenti ciclopedonali, possono determinare la qualità di questo ambito e conferire quell'assetto omogeneo che in questi anni, attraverso la pianificazione, si è tentato di conseguire.

Con delibera Consiglio Comunale n° 172 del 10.11.2008 è stata approvata la variante al PRG denominata “*variante per la trasformazione urbana del quartiere compreso fra la ferrovia e la viabilità a sud*”. La scheda norma, contenuta nella variante e denominata TU1 area “Parcheggi scambiatori Sud”, ha l’obiettivo generale di assolvere al compito specifico di polo intermodale, come struttura di riferimento e smistamento dei flussi di traffico del quadrante Sud della città e di attestamento dei centri di servizio (parcheggi, stazioni, servizi accessori) oltre alla realizzazione di quote di parcheggi scambiatori a servizio della città.

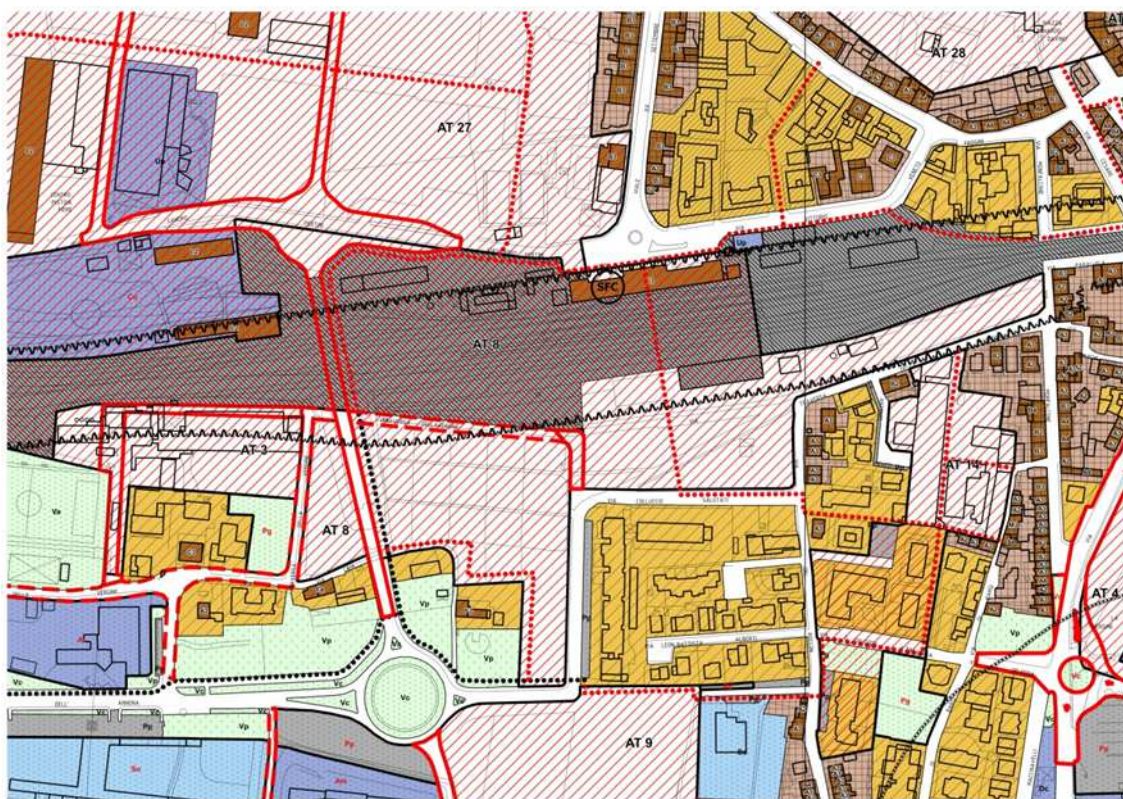
Tali previsioni urbanistiche sono divise in due comparti indipendenti, TU1A e TU1B, e gli stessi devono essere attuati attraverso un “Intervento urbanistico preventivo di iniziativa privata”:

- il comparto TU1A, di esclusiva proprietà di Sistemi Urbani e di RFI, prevede la ristrutturazione urbanistica dell’intera area di proprietà, finalizzata ad una migliore funzionalità delle diverse destinazioni d’uso presenti (Museo dei materiali rotabili, stazione ferroviaria, stazione metropolitana, sottopasso pedonale, nuova piazza a sud della stazione, eventuale parcheggio interrato oltre alla possibilità di una superficie di vendita pari a 1500 mq);
- il comparto TU1B, di proprietà Bongi, prevede la creazione di una struttura intermodale (parcheggi scambiatori per mq 19.900, terminal bus, verde pubblico per mq 6.600, ristrutturazione delle viabilità esistente, nuovi percorsi pedonali) oltre ad una quota di edificato con funzione residenziale (mq 1900), direzionale (mq 2100), commerciale (mq 1200) e attrezzature di interesse comune (mq 1300)



Estratto di PRG (variante sud anno 2010)

Il Regolamento Urbanistico approvato nel 2013 ha confermato le previsioni contenute nella scheda TU1 del PRG, trascinando la stessa nel nuovo atto di governo del territorio disciplinato dall'art. 112 delle NTA con la scheda AT8 "Parcheggi scambiatori".



Estratto tavola Regolamento Urbanistico – Stato Vigente

La pianificazione pubblica ha dunque confermato le previsioni in più strumenti urbanistici ed ha rigettato l'osservazione fatta dalla famiglia Bongi al Regolamento Urbanistico, con la quale veniva richiesto un maggiore dimensionamento delle superfici utili ammissibili a fronte di un rilevante contributo in termini di cessione di aree e di realizzazione di importanti opere pubbliche, che la scheda TU1/AT8 richiede. Tale previsione urbanistica, dunque, non è mai stata attuata dai proprietari interessati, non solo per una presunta insufficiente redditività dell'intervento, ma anche per l'attaccamento del proprietario alla propria e particolare attività vivaistica. Oggi però risulta necessario realizzare le opere pubbliche previste nella scheda TU1/AT8, le quali sono attualmente affidate alla sola realizzazione dei privati in una sorta di perequazione urbanistica.

Tale necessità è dettata dall'esigenza di dotare questa parte di città di un parcheggio scambiatore, di trasferire il terminal bus e di attuare finalmente quelle infrastrutture che rendono il quadrante sud della città, oggi privo di un organico disegno, un compiuto tessuto urbano, connesso sia con la città storica sia con la città consolidata.

Con l'approvazione del progetto preliminare del parcheggio scambiatore sono stati attivati i finanziamenti regionali per la realizzazione di detto parcheggio. La Regione Toscana ha, infatti, finanziato l'intera opera, compreso i costi di acquisizione dell'area.

La realizzazione di questa importante infrastruttura riveste carattere strategico per la città, legata anche al futuro ribaltamento a sud dell'ingresso della stazione ferroviaria.

I proprietari dell'area non hanno mai mostrato alcun interesse alla realizzazione delle opere contenute nella scheda TU1B; infatti, l'Amministrazione Comunale, che intende realizzare le opere pubbliche necessarie per l'intera città, ha ritenuto necessario eliminare detto comparto.

La variante, dunque, prevede la eliminazione del solo comparto TU1B/AT8, lasciando invariato il comparto TU1A/AT8, le cui aree sono di proprietà di RFI e Sistemi Urbani, rimandando tale modifica ad un accordo complessivo con RFI, Sistemi Urbani e Regione Toscana, circa il complessivo nuovo assetto dell'intera area.

La variante del comparto TU1B della scheda TU1/AT8 modifica le destinazioni d'uso vigenti sopra citate con le seguenti nuove destinazioni:

- parcheggi scambiatori art. 94 delle NTA;
- aree agricole multifunzionali di pianura con valenza paesaggistica, art. 85 delle NTA;
- aree per la commercializzazione dei prodotti agricoli, art. 91 delle NTA;
- aree per la viabilità, art. 65 delle NTA;
- aree per la viabilità da ristrutturare, art. 65 delle NTA.

La variante modifica i seguenti elaborati del Regolamento Urbanistico:

- a) Le Norme tecniche di Attuazione gli articoli 91, 112 e 121;
- b) La tavola P.a. n. 72 - “ Destinazioni d'uso e modalità di intervento nelle aree di pianura e nelle aree urbane di collina e di montagna”.

L'art.112 delle Norme Tecniche di Attuazione viene così modificato:

“Art. 112 - *Strumenti previgenti confermati*

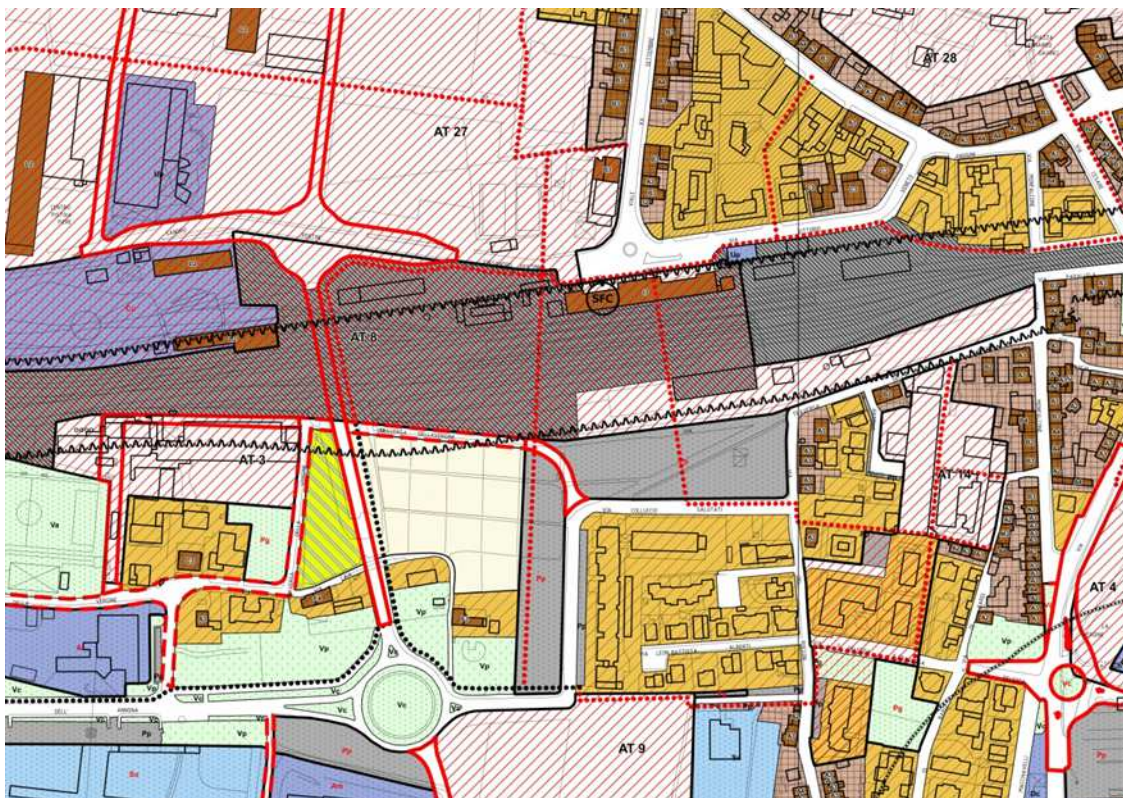
omissis

2. I piani attuativi sia di previsione, sia approvati e convenzionati, ancorché non completamente realizzati, di cui si conferma la validità, sono i seguenti:

omissis

AT8 TUR1 Parcheggi scambiatori **per il solo comparto TU1A**

omissis”



Estratto tavola Regolamento Urbanistico – Stato di Variante

Il confronto fra le quantità ammissibili dal Regolamento Urbanistico vigente e le quantità previste dalla presente variante, è di seguito riportato in una tabella riassuntiva che ne evidenzia le singole differenze fra le destinazioni d'uso.

DESTINAZIONI	STATO VIGENTE	STATO VARIANTE	DIFFERENZE
PARCHEGGI PUBBLICI	19.900 mq.	14.580 mq.	- 5.320 mq.
VERDE ATTREZZATO	6.600 mq.	0	- 6.600 mq.
RESIDENZIALE	1.900 mq	0	- 1.900 mq.
DIREZIONALE	2.100 mq.	0	- 2.100 mq
COMMERCIALE	1.200 mq	0	- 1.200 mq
ATTREZZATURE INTERESSE COMUNE	1.300 mq.	0	- 1.300 mq
VIABILITA' DI PROGETTO	486 mq.	589 mq	+ 103 mq
VIABILITA' IN RISTRUTTURAZIONE	1.220 mq.	1048 mq	- 172 mq
ZONA AGRICOLA ART. 85	0	11.560 mq.	+ 11.560
ZONA AGRICOLA ART. 91	0	3.849 mq	+ 3.849

La tabella sopra riportata mette in evidenza, in primo luogo, la eliminazione delle quantità insediative previste in favore di funzioni agricole e di opere pubbliche, quali il parcheggio scambiatore e la viabilità, e in secondo luogo rileva la differenza delle aree destinate a parcheggio

pubblico, - 5.320 mq, e del verde attrezzato , - 6.600 mq. La differenza rilevata è dovuta al fatto che non sono più necessarie le quote di standard previste, in quanto tale dotazione è direttamente connessa con le quantità massime ammissibili per i nuovi insediamenti.

La scelta del mantenimento della funzione agricola esistente nell'ambito urbano è una scelta coraggiosa di governo del territorio, finalizzata a conservare il mosaico agricolo all'interno del territorio urbanizzato al fine di contenere il consumo di suolo e preservare le peculiarità dell'insediamento urbano di Pistoia, caratterizzato storicamente dall'interconnessione tra aree urbanizzate e aree agricole.

La variante, dunque, propone il mantenimento di dette aree con la possibilità di individuarne una parte da destinare alla commercializzazione dei prodotti connessi con l'agricoltura.

Tale possibilità è data, nell'ambito del territorio urbanizzato, a tutte le aree soggette a trasformazione urbana (ACT,ATP,AT) nelle quali attualmente sono svolte attività agricole. A tal fine si rende necessario modificare l'art. 91 delle n.t.a. per consentirne l'applicazione – tramite variante urbanistica – anche alle aziende agricole esistenti in tali aree che non vogliano attivare le previsioni di trasformazione del Regolamento Urbanistico, ma continuare l'attività agricola.

Tale facoltà è però condizionata, per contenere il consumo di suolo, alla riduzione di almeno il 50% delle superfici utili(SU) previste dal Regolamento Urbanistico nonché alla presenza di un'azienda agricola proprietaria dei terreni alla data di adozione della presente variante.

La funzione agricola introdotta, dunque, è stata divisa nelle seguenti aree agricole previste dal Regolamento Urbanistico:

- Art. 85 - Aree agricole multifunzionali di pianura con valenza paesaggistica;
- Art. 91- Aree per la commercializzazione dei prodotti agricoli.

La prima area consente l'attività agricola a vivaio, ma non la realizzazione di impianti a vasetteria, salvo il mantenimento di quelli esistenti alla data di adozione del Regolamento Urbanistico.

La seconda, invece, consente negli ambiti agricoli, laddove già esistenti, le attività complementari all'agricoltura, quali l'esposizione e vendita di prodotti connessi con il vivaismo, il giardinaggio e l'agricoltura in genere. La variante, con il nuovo comma 10, introduce la possibilità, per l'ambito urbano e attraverso apposita variante urbanistica, di individuare nuove aree per la commercializzazione dei prodotti agricoli. Si riporta di seguito la norma variata.

“Art. 91 - Aree per la commercializzazione dei prodotti agricoli

1. Nell'ambito delle zone agricole sono individuate alcune aree esistenti con annessi stabili e serre, poste in prossimità di infrastrutture viarie e destinate ad attività complementari all'agricoltura, quali l'esposizione e vendita di prodotti connessi con il vivaismo, il giardinaggio e l'agricoltura in genere.
2. Tali aree sono finalizzate alla promozione della produzione agricola.
3. E' esclusa ogni attività promozionale e di vendita di automezzi, ancorché agricoli.
4. Nel caso di dismissione di dette attività, per gli immobili non sono ammesse funzioni diverse da quelle di tipo agricolo o strettamente connesse, secondo quanto previsto all'articolo 80 delle presenti norme sul cambio di destinazione d'uso.

5. Interventi di trasformazione potranno interessare esclusivamente le superfici dei fabbricati legittimati sotto il profilo urbanistico.

6. Sono consentiti:

- interventi di trasformazione, fino alla ristrutturazione urbanistica Ru1 dei soli annessi stabili allo scopo di migliorarne la funzionalità, la qualità edilizia e l'inserimento ambientale e paesaggistico nel territorio agricolo;

- interventi di trasformazione definiti all'articolo 38 per gli edifici classificati come storici o storicizzati;

- nuovi parcheggi pertinenziali, purché realizzati senza impermeabilizzazione del suolo e per superfici non superiori a 500 mq.

7. Per i manufatti già realizzati (prima dell'adozione del presente regolamento) sulla base di autorizzazioni temporanee rilasciate dall'Amministrazione Comunale, poiché trattasi di beni strumentali, è possibile il loro mantenimento a condizione che venga sottoscritto un atto unilaterale, che obblighi il proprietario alla loro demolizione al momento della cessazione dell'attività esistente.

8. L'atto dovrà essere accompagnato da una fideiussione a copertura delle spese, nel caso di sostituzione dell'Amministrazione per inadempimento del proprietario circa l'obbligo di demolizione.

9. Non sono consentiti:

- il cambio di destinazione d'uso degli edifici esistenti, se non per fini agricoli o strettamente connessi;

- l'ampliamento delle superfici utili lorde degli edifici, fatta salva la possibilità di incremento del 15% di Sul per le aziende che attestino la elaborazione di progetti innovativi del settore, legati anche alla promozione e valorizzazione del territorio;

- gli interventi edilizi sulle serre comportanti la loro trasformazione tipologica, da serre a edifici.

10. In ambito urbano, nelle aree soggette a trasformazione previste dal Regolamento Urbanistico (ACT, ATP e AT), è possibile individuare zone agricole, tramite variante allo strumento di pianificazione urbanistica, nelle quali perimetrare nuove aree per la commercializzazione dei prodotti agricoli, alle seguenti condizioni:

- presenza *in loco* di un'azienda agricola già attiva e proprietaria delle aree al momento dell'adozione della variante n. 6 al Regolamento Urbanistico relativa alla modifica della scheda AT8/TU1 "Parcheggi scambiatori" (del. C.C. n. ADDE/ADDE);

- riduzione di almeno il 50% delle superfici utili (SU) previste dal Regolamento Urbanistico.

I nuovi manufatti non temporanei, comprese le serre fisse, dovranno essere realizzati ai sensi del Titolo IV Capo III della Legge Regionale 65/2014 e suo Regolamento Attuativo.

Ai fini del dimensionamento dell'UTOE n. 6 è necessario dar conto, attraverso le tabelle di seguito riportate, delle variazioni conseguenti alla presente variante. Per quanto riguarda, invece, gli standard urbanistici, occorre precisare che le quantità riportate nelle schede AT " *Strumenti previgenti confermati*", non sono state computate nelle tabelle riepilogative della relazione generale

del Regolamento Urbanistico e dalle successive relazioni allegare alle singole varianti. Pertanto non si ritiene necessario modificare tali tabelle, in quanto non è possibile il confronto fra i dati.

UTOE 6		Interventi	Residenza(mq Su)	Residenza (N° alloggi)	da P.S. (alloggi)+16%
da RU nuovi interventi	ACT 4 - Via Bemli ex VV.FF.		1447	14	-
	ACT 5 - Fornace di Vicofaro **		0	0	-
	ACT 8 - Ex Mannori,V.Bertoneri,V. Monti ***		2100	21	-
	ACT 11 - Via Andreini		1044	10	-
	ATP 5 - Ex scuole elementari boario		1068	11	-
	ATP 14 - Molina di Gora		2090	21	-
	ATP 16 - Capostrada		914	9	-
da trasciamiento PRG	RU 10 Distillerie Banci - AT 16		5327	53	-
	RU 11 Ulisse Venturi - AT 17		780	8	-
	PEEP Belvedere		1500	15	-
	PEEP Candeglia Gud		6090	61	-
	PdL Tesi - Capostrada		1500	15	-
	PdL ex Breda Est - AT27		16120	161	-
	RU 3 Via Cammelli - AT 1		6800	68	-
	RU 4 Via Ciampi - AT 2		1400	14	-
	RU 5_2 Ricciarelli-Cerri - AT 14		1680	17	-
	RU 7 - Area Vergine - Miseric. - AT 4		6300	63	-
	RU 12 Area Barbelli - AT 5		1440	14	-
	RU 14 Area Scambiatore - AT 9		4900 0	49 0	-
	PEEP Via Bestini - AT 25		8948	89	-
Realiz. zone B 2004-2006	-		1000	10	-
Mutam. Dest. Zona E 2004-2006	-		0	0	-
Dotazione tot.	-		44248 66448	442 563	686
Residuo PS	-				22

Ulteriori alloggi previsti da RU	Residenza(mq Su)	Residenza (alloggi)
Alloggi di riserva	2500	25
alloggi recupero edilizia rurale	7500	75
totale	10000	100

Complessivo UTOE	-	44248- 12948	442- 1293
-------------------------	---	---------------------	------------------

* 13 alloggi di cui 1 esistente

** L'intervento ACT8 è il trasciamiento di una variante al PRG approvata dopo il PS, non considerato nel dimensionamento neanche dal RU adottato

*** 27 alloggi cui 6 demoliti e ricostruiti

Il dimensionamento residenziale residuo dell'UTOE 6 è di 3 alloggi; con la presente variante se ne incrementa di 19, per un totale residuo pari a 22 alloggi. Di seguito si riporta la tabella riepilogativa del dimensionamento residenziale complessivo di tutte le UTOE.

Dimensionamento residenziale complessivo

Descrizione	Alloggi
a. Dimensionamento complessivo Piano Strutturale	1510
b. Incremento del 5% sul dimensionamento complessivo - Art. 109 NTA PS*	76
c. Totale (a+b)	1586
d. Interventi derivanti da trascinamento di PRG (tabella 1 - dimensionamento)	786 767
e. Realizzazioni in zone B 2004-2006	61
f. Mutamenti destinazioni in zone E	153
g. Totale (d+e+f)	4000 981
h. Residuo Piano Strutturale per 1° e 2° Regolamento Urbanistico (c-g)	686 605
Interventi previsti dal primo regolamento urbanistico	
i. Interventi nelle schede norma ACT/ATP **	212
l. Alloggi di riserva	25
m. Recupero di edilizia rurale	75
n. Totale (i+l+m)	312
o. Prelievo complessivo dal PS per 1° RU (g+n)	4342 1293
p. Residuo Piano strutturale per 2° Regolamento Urbanistico (c-o)	274 293

* Art.109 delle NTA del PS consente un aumento del 10% della quantità ammissibile per singola UTOE, rimanendo comunque dentro la percentuale del 5% complessivo (si vedano le UTOE 4 e 6)

** comprensivo anche degli alloggi della AT 4 - RU 7 Misericordia

Per quanto riguarda, invece, il dimensionamento commerciale, si precisa che tale quantità è presente solo nel Regolamento Urbanistico, in quanto il Piano Strutturale non prevede il dimensionamento della superficie commerciale. Pertanto la superficie commerciale complessiva dell'UTOE 6, prevista dal Regolamento Urbanistico, passa da un totale pari a 17.410 mq. a 16.210 mq., con una riduzione pari a 1200 mq.

UTOE 6	Interventi	Su (mq)	da P.S. Su (mq)
da RU nuovi interventi	-	0	-
da trascinamento PRG	RU 10 Distillerie Banci - AT 16	1000	-
	Pol ex Breda Est - AT 27	6520	-
	RU3 Via Cammelli	400	-
	RU 5 Lipidoil	692	-
	RU 6_2 Area Ricciarelli Cerri	1120	-
	RU 12 Area Bardelli	480	-
	TU1/a parcheggi scambiatori	1500	-
	TU1/b parcheggi scambiatori	1200 0	-
	TU3 - Area sud Est - AT 9	4498	-
Dotazione tot.		17410 16210	no previsione
Residuo PS			0
Complessivo UTOE		48760 17560	

Il PS non prevede dimensionamento nè complessivo nè per UTOE

Anche il dimensionamento del direzionale non è previsto dal Piano Strutturale, ma vi è un dato complessivo riportato solo nel Regolamento Urbanistico. Pertanto la superficie direzionale

complessiva dell'UTOE 6, prevista dal Regolamento Urbanistico, passa da un totale pari a 16.901 mq. a 14.801 mq., con una riduzione pari a 2.100 mq.

UTOE 6	Interventi	Su (mq)	da P.S. Su (mq)
Interventi da RU	ACT 10 Ponte Europa	1297	-
	ATP Via Bemì Area Conad	2518	-
da trascinato PRG	Pdl ex Breda Est - AT 27	4250	-
	RU 5 Lipidoil	6256	-
	RU 12 Area Bardelli	480	-
	TU1/b parcheggi scambiatori	2100	0
Dotazione tot.		16901 14801	no previsione
Residuo PS			0
Complessivo UTOE		22170 20070	

I PS non prevede dimensionamento né complessivo né per UTOE

La tabella, di cui all'art. 121 delle NTA "Prelievo dal dimensionamento del Piano Strutturale per il primo Regolamento Urbanistico", viene così modificata a seguito delle variazioni sopra illustrate.

Tabella riepilogativa per UTOE del prelievo del primo RU dal dimensionamento del PS

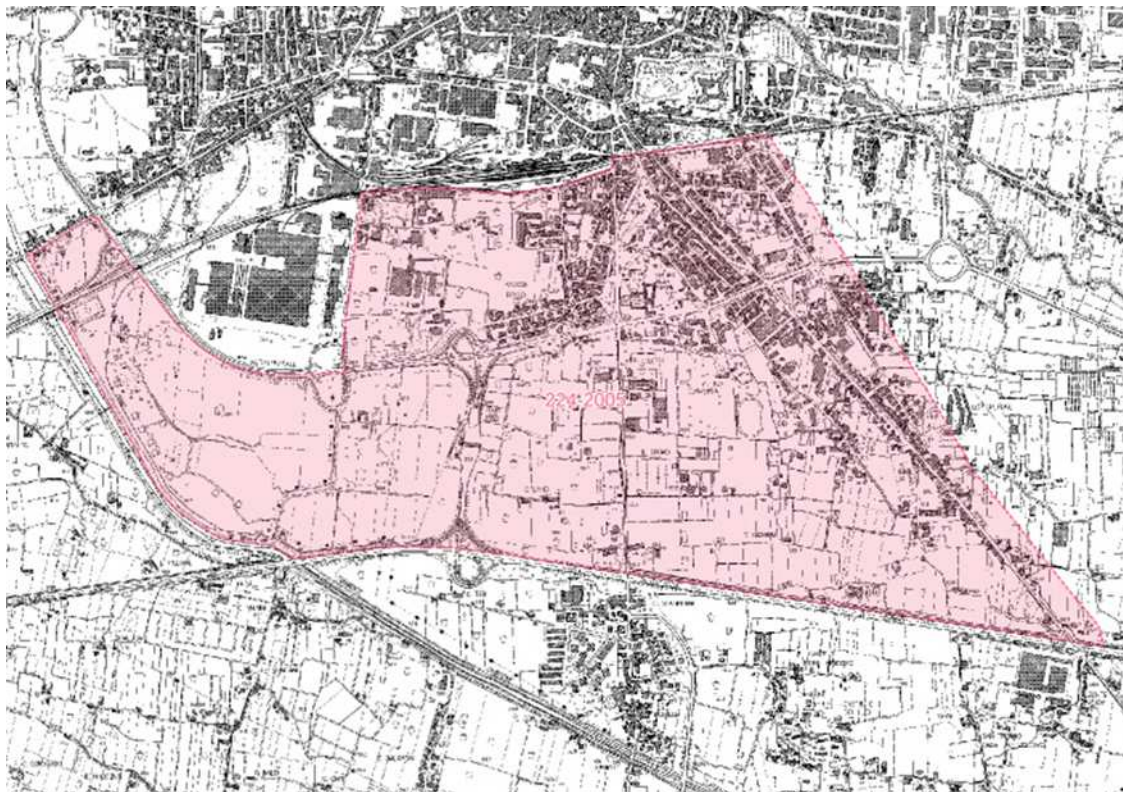
UTOE	DESTINAZIONI														
	RESIDENZA (alloggi)			PRODUTTIVO (Sup.Terr. mq)			TURISTICO-RICET. (posti letto)			COMMERCIALE (Su mq)			DIREZIONALE (Su mq)		
	Prel. RU	Dim. PS	Res. Ps	Prel. RU	Dim. PS	Res. Ps	Prel. RU	Dim. PS	Res. Ps	Prel. RU	Dim. PS	Res. Ps	Prel. RU	Dim. PS	Res. Ps
N° 1 area della mont.	35	51	16	2729	32300	29571	5	0	0	0	0	0	0	0	0
N° 2 arco colline pist.	52	204	152	0	16000	16000	85	0	0	0	0	0	0	0	0
N° 3 collina Ovest	54	55	1	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0
N° 4 collina Est	12	12	0	0	5000	5000	5	0	0	0	0	0	0	0	0
N° 5 pian produttiva	377	566	189	248360	348000	99640	5	0	0	1350	0	0	5269	0	0
N° 6 città cap.	682 663	685	3 22	17393	17820	427	721	0	0	17410 16210	0	0	16901 14801	0	0
alloggi di riserva	25	0	-25												
rec.edil.rurale	75	0	-75	0	0	0			0	0	0	0	0	0	0
posti letto esist.							661								
Residuo incr. 5%		13	13		19255	19255									
TOTALE	1312 1293	1586	274 293	268482	438375	169893	1487	1575	88	18760 17560	0	0	22170 20070	0	0

4. Profili di coerenza esterna con gli strumenti di pianificazione e gli eventuali piani o programmi di settore di altre Amministrazioni (ai sensi dell'art. 18 comma 2 lett. a)

4.1 PIT

L'area oggetto di variante è inserita in aree sottoposte a vincolo paesaggistico, denominata "Zona di belvedere a sud della città di Pistoia", con Decreto Ministeriale del 20.05.1965 e successivo Decreto Ministeriale del 07.09.2005 a tutela dei beni paesaggistici dell'area a sud della città con l'obiettivo di "preservare la visuale dell'autostrada Firenze-mare che costituisce un belvedere continuo verso nord dello skyline dell'antico nucleo di Pistoia, con i suoi principali monumenti cittadini come la cupola della chiesa della Madonna dell'Umiltà, il Duomo, il campanile ed altri, disegnato contro la scenografica quinta della montagna pistoiese; mantenere le caratteristiche di area verde di notevole pregio naturalistico ancora possedute dalla zona e di fascia di rispetto tra la città e l'antistante paesaggio pedecollinare e collinare; perché costituisce un'area di belvedere verso quadri naturali di grande pregio a sud verso le colline del Montalbano, ad ovest verso la

valle dell'Ombrone e la fascia collinare antistante Serravalle Pistoiese, già tutelata ai sensi della Legge 1497/39, punteggiata da rilevanti edifici storici come il Convento del Giaccherino.”



Perimetrazione del vincolo di cui al D.M. del 20.05.1965 e al successivo D.M. del 07.09.2005

Con il nuovo PIT con valore di Piano Paesaggistico, approvato il 20 maggio 2015, è necessario verificare l'adeguatezza della variante con detto piano, così come previsto dall'art. 20 comma 4 della disciplina di Piano che recita: *“le varianti agli strumenti di cui al comma 1, sono adeguate per le parti del territorio interessate, ai sensi del precedente comma 3 e secondo quanto previsto dall'art. 21.”* Il comma 3 dello stesso articolo intende assicurare alle varianti agli strumenti della pianificazione, vigenti alla data della pubblicazione sul BURT della delibera di approvazione del PIT, il rispetto delle prescrizioni e delle prescrizioni d'uso, e la coerenza con le direttive della disciplina statutaria del PIT.

La variante in oggetto assicura la coerenza con le direttive della disciplina statutaria del PIT, con le prescrizioni e le prescrizioni d'uso che costituiscono disposizioni sul regime giuridico dei beni paesaggistici, di cui all'art. 134 del codice dei beni culturali, cui è fatto obbligo di attenersi puntualmente.

Le prescrizioni della disciplina degli immobili e delle aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/04 sezione 4 sono puntualmente rispettate dalla presente variante.

La variante inoltre è coerente:

- con l'Invariante strutturale di cui all'art. 9 della Disciplina di Piano – *“Il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi urbani e infrastrutturali ”;*

- Con la Invariante strutturale di cui all'art. 8 della Disciplina di Piano- “ I caratteri ecosistemici del paesaggio”;

Inoltre, l'insieme degli obiettivi generali, gli obiettivi specifici declinati quali obiettivi di qualità negli abachi delle invarianti strutturali, gli indirizzi per le politiche e le discipline d'uso contenute nelle schede d'ambito, costituiscono riferimento per la formazione degli strumenti della pianificazione e degli atti di governo del territorio, nonché dei piani e dei programmi che producono effetti localizzativi;

“2. Gli obiettivi specifici sono riferiti a ciascuno dei seguenti morfotipi insediativi:

a) morfotipo insediativo urbano policentrico delle grandi pianure alluvionali;

omissis ”

La variante dunque tiene conto delle direttive e degli obiettivi dell'ambito 06 Firenze- Prato- Pistoia del PIT ed in particolare:

Obiettivo 1 : Tutelare e riqualificare il carattere policentrico del sistema insediativo della Piana Firenze-Prato-Pistoia, preservandone gli spazi agricoli e recuperando la riconoscibilità delle relazioni tra la città e i sistemi ago-ambientali residui, nonché con i sistemi vallivi e i rilievi montani collinari.

Con le direttive correlate:

- Direttiva 1.1 - salvaguardare la continuità delle relazioni territoriali tra pianura e sistemi collinari circostanti al fine di garantire il miglioramento dei residuali livelli di permeabilità ecologica della piana, impedendo la saldatura delle aree urbanizzate;

a) evitare ulteriori frammentazioni a opera di infrastrutture anche per gli effetti di marginalizzazione che possono indurre sulle superfici agricole;

b) evitare volumi e attrezzature fuori scala rispetto alla maglia territoriale e al tessuto insediativo consolidato;

- Direttiva 1.2 - evitare ulteriori processi di dispersione insediativa, preservare e valorizzare gli spazi aperti ineditati assicurandone la multifunzionalità, definire e qualificare i margini degli insediamenti all'interno della grande conurbazione della Piana e gli assi stradali di impianto storico;

a) valorizzare l'attività agricola come esternalità positiva per la città, potenziando il legame tra mercato urbano e produzione agricola della cintura periurbana e le caratteristiche di multifunzionalità dei mosaici agricoli periurbani,

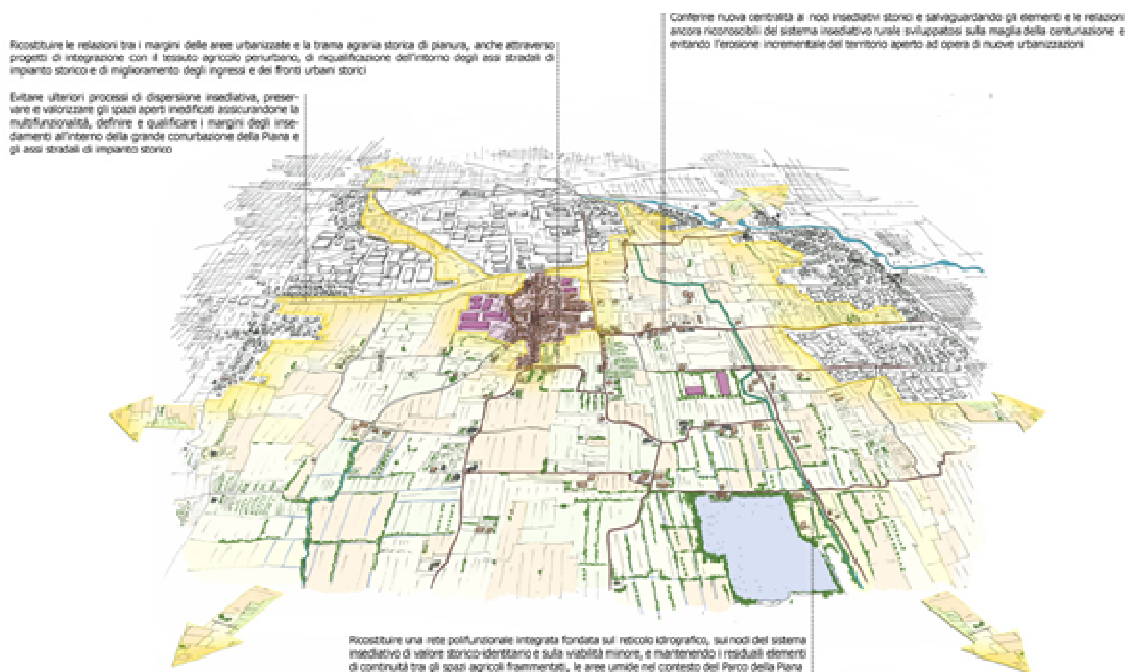
b) ricostituire le relazioni tra margini delle aree urbanizzate e la trama agraria storica di pianura;

- Direttiva 1.6. – salvaguardare il sistema insediativo di valore storico e identitario della Piana, la qualità e complessità delle relazioni funzionali, visive e simboliche che la legano al territorio contermini:

a) tutelare la riconoscibilità e la gerarchia simbolica dei profili urbani storici;

- Direttiva 1.7. - per l'attività vivaistica garantire una progettazione rivolta alla riduzione degli impatti favorendo scelte paesaggisticamente integrate per volumi tecnici e viabilità di servizio, in coerenza con la L.R. 41/2012 "Disposizioni per il sostegno all'attività vivaistica e per la qualificazione e valorizzazione del sistema del verde urbano" e suo Regolamento di attuazione.

Questi sono gli obiettivi e le direttive alla base della formazione dell'atto di variante relativa al parcheggio scambiatore a sud della città e dunque si certifica la coerenza con il PIT con valore di piano paesaggistico.

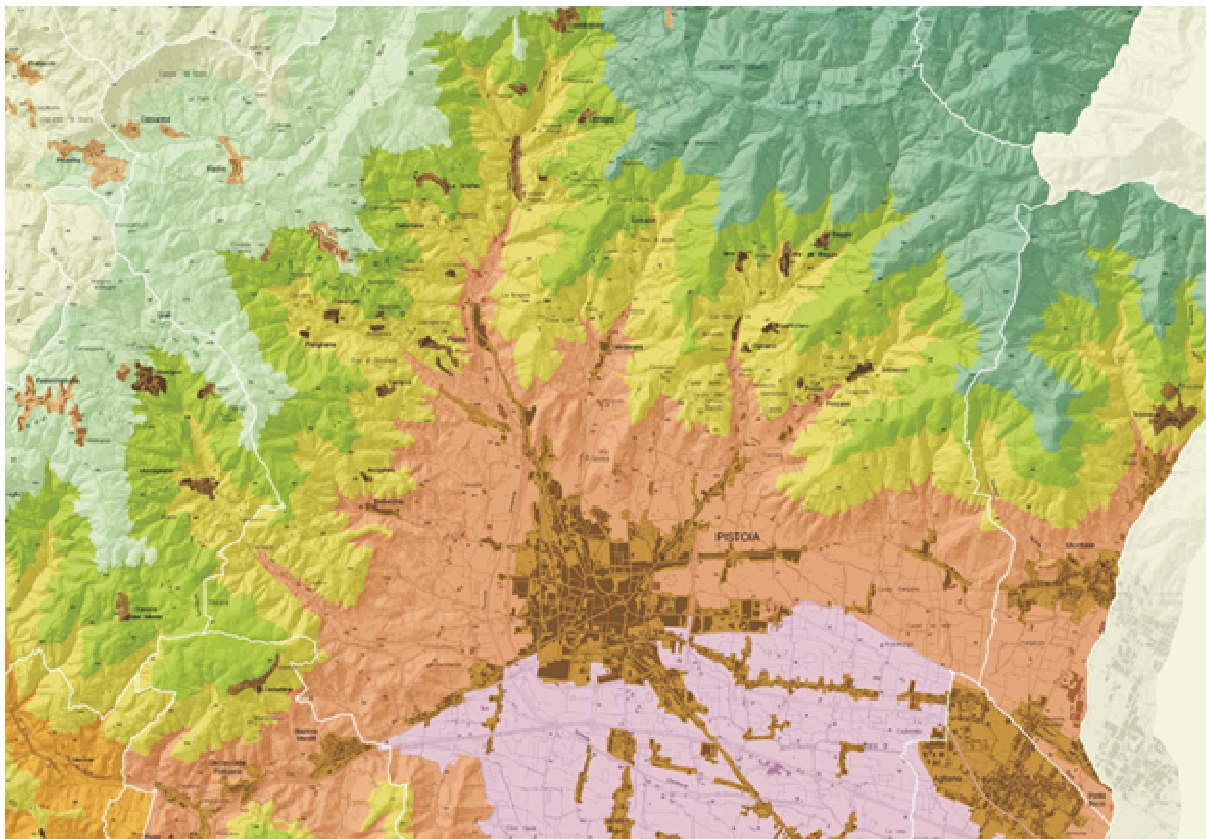


Estratto da "schede d'ambito di paesaggio 06" del PIT con valore di piano paesaggistico.

4.2 PTCP

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pistoia, approvato con D.C.P. n.123 del 21.04.2009, inserisce l'intera area nel :

- sottosistema insediativo della pianura tav. P03.



Piano territoriale di Coordinamento Provincia di Pistoia Tav. P03

La disciplina correlata a tali sottosistemi è definita dall'articolo 26 "*Sottosistema territoriale del paesaggio urbano*" delle NTA del PTCP.

Il sottosistema territoriale urbano, diviso in montano, collinare e di pianura, intende salvaguardare i caratteri identitari del paesaggio urbano ed in particolare per la pianura:

- il mantenimento delle visuali di belvedere delle aree di connessione tra la piana ed i primi rilievi;
- il mantenimento di coni visuali che individuano elementi di pregio lungo gli assi infrastrutturali della piana, della ferrovia Firenze-Lucca, dell'autostrada, della viabilità Nuova Pratese.

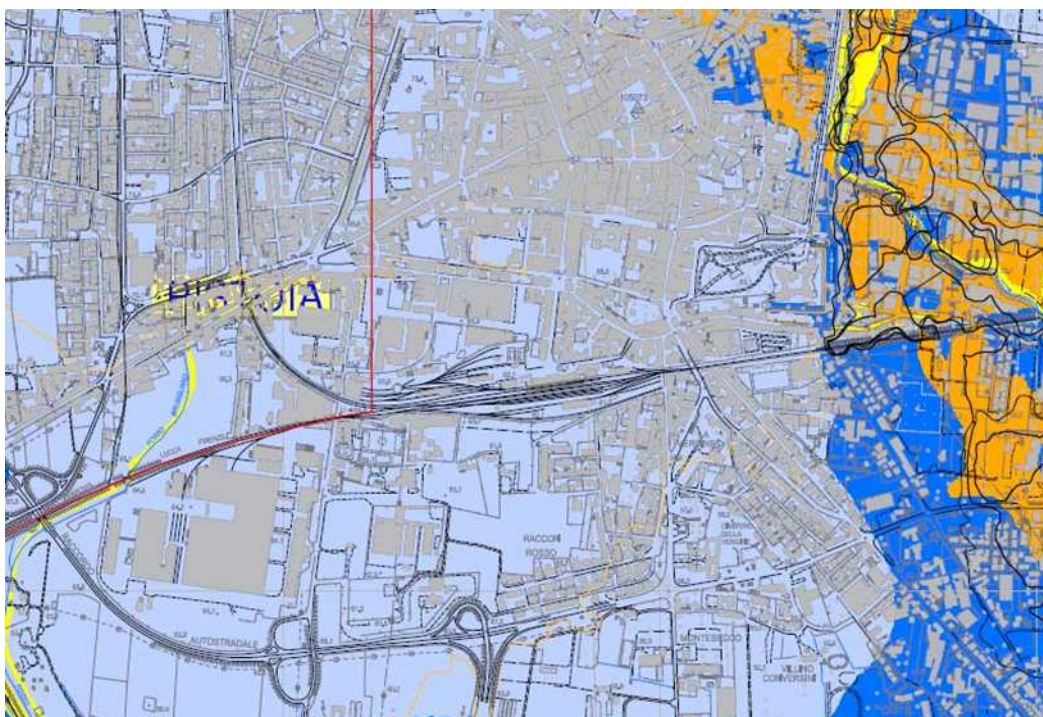
Inoltre l'art. 78 "*Le infrastrutture puntuali e le aree ferroviarie*" chiede che gli "...strumenti della pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio, tra cui i piani di settore, individuano i centri a servizio di trasporto merci e le aree che, per le loro caratteristiche e localizzazione possono svolgere la funzione di interconnessione fra le diverse modalità di trasporto. Il PTC assume come infrastrutture di interesse provinciale le seguenti aree ferroviarie che possono essere destinate, con le aree contermini ad attività connesse con la mobilità: le aree ferroviarie di Pistoia..." Pertanto "I Comuni, provvedono ad elaborare per queste aree o per altre che ritengono idonee all'obiettivo indicato, specifici progetti tesi a migliorare l'accesso alle stazioni, a realizzare strutture di interscambio, quali parcheggi auto, moto, cicli, terminal-bus, punti di partenza di percorsi ciclabili".



Piano territoriale di Coordinamento della Provincia di Pistoia P07

4.3 Piano Stralcio di assetto idrogeologico del fiume Arno

Per quanto riguarda invece la pericolosità idraulica il PAI ha classificato l'area in zona a pericolosità idraulica moderata (P.I.1) come riportato nell'estratto cartografico; si rimanda comunque alla relazione del geologo per maggiori dettagli sulla fattibilità.



Estratto Piano Stralcio di assetto idrogeologico

5. Profili di coerenza interna con gli atti comunali di governo del territorio sovraordinati (ai sensi dell'art. 18 comma 2 lett.b)

5.1 Piano Strutturale

Il Piano Strutturale, approvato con delibera Consiglio Comunale n. 68 del 19.04.2004, inserisce l'intera area in tre sistemi: Funzionale, Territoriale e Ferroviario, così declinati:

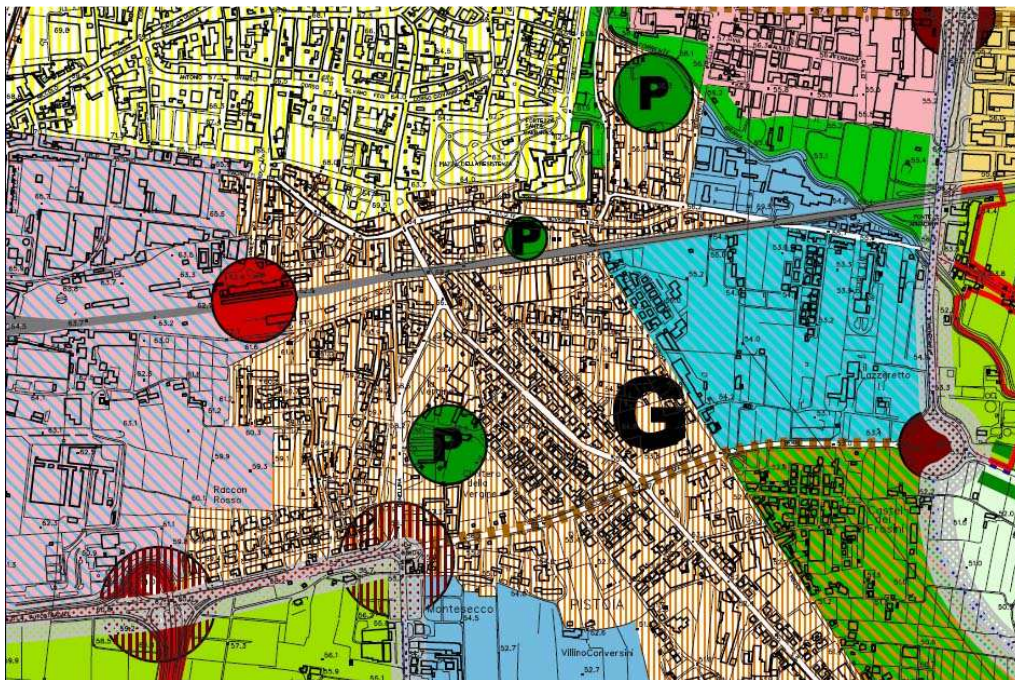
- Sistema Funzionale della città capoluogo:
 - ✓ Sub-sistema della città a prevalente funzione residenziale (art. 45);
 - ✓ Sub-Sistema dei capisaldi delle attrezzature di interesse generale(art. 47);
 - ✓ Sub-Sistema della città del terziario (art. 51);

- Sistema Territoriale:
 - ✓ Sub-sistema delle espansioni recenti (del capoluogo e della pianura produttiva) (art. 77);

- Sistema Ferroviario:
 - ✓ Sub-sistema della stazione centrale (art. 90).

Il Piano Strutturale, alla tavola 30 – Carta dei Sistemi Funzionali, classifica l' area per la maggior parte nel “*sub – sistema dei Capisaldi misti attrezzature di interesse generale e città del terziario*” e per la parte residua nel “*sub-sistema a prevalente funzione residenziale del capoluogo*”.

Trattandosi di un ambito urbano collocato a ridosso della città storica si auspica, fra le altre cose, la riorganizzazione, il riordino e la creazione di infrastrutture idonee ai servizi insediati e la distribuzione organica degli spazi pubblici oltre al “*...rafforzamento della struttura urbana mediante nuove dotazioni di servizi ed attrezzature...*” (artt. 45, 47 e 51). In particolare l'art. 51, che individua il Caposaldo della zona sud ed ex Breda, conferma il “*... ruolo di intermodalità delle aree poste direttamente a sud della ferrovia, prevedendo quindi un potenziamento dei parcheggi in struttura, integrati da spazi commerciali, di servizio ed il terminal urbano ed extra urbano del trasporto pubblico locale, ma soprattutto prevedendo un rapporto diretto fra i parcheggi da una parte e la stazione e la città dall'altra, attraverso la realizzazione del previsto soprapasso pedonale alla ferrovia, ed il prolungamento sia verso nord che verso sud dell'attuale sottopassaggio della stazione e la sua apertura verso l'esterno; inserimento di funzioni terziarie per la costituzione di un polo con funzioni direzionali, commerciali e di servizio.*”

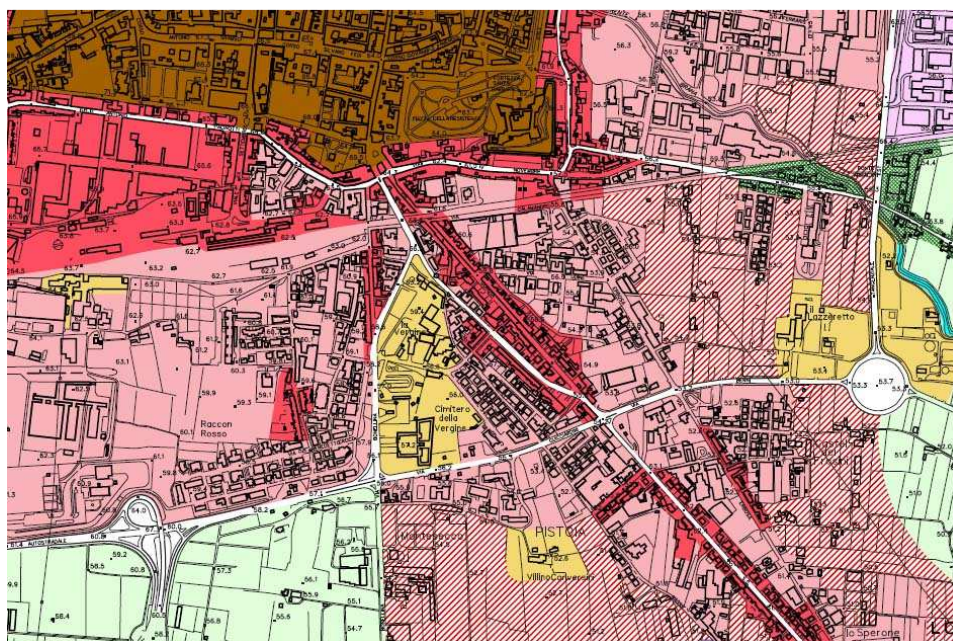


Piano strutturale estratto tav. 30 Carta dei Sistemi funzionali

La tavola 33 – *Carta dei Sistemi Territoriali*, classifica l' area nel *sub – sistema delle espansioni recenti del capoluogo e della pianura produttiva*, art. 77 delle NTA.

Tale articolo descrive l'ambito interessato dalla variante come una zona in cui la funzione principale è rappresentata dalla residenza e chiede al Regolamento Urbanistico di perseguire gli obiettivi di seguito selezionati in relazione alla variante in oggetto :

- Il mantenimento dell'identità dei diversi nuclei e delle visuali verso il territorio aperto;
- Il riordino della circolazione pedonale, ciclabile, veicolare motorizzata e del trasporto pubblico in riferimento all'ambito locale ed extraurbano;
- La creazione di parcheggi pertinenziali ed a servizio del centro storico.



Piano Strutturale estratto tav. 33 Carta dei Sistemi territoriali

5.2 Piano di Classificazione Comunale Acustica (PCCA)

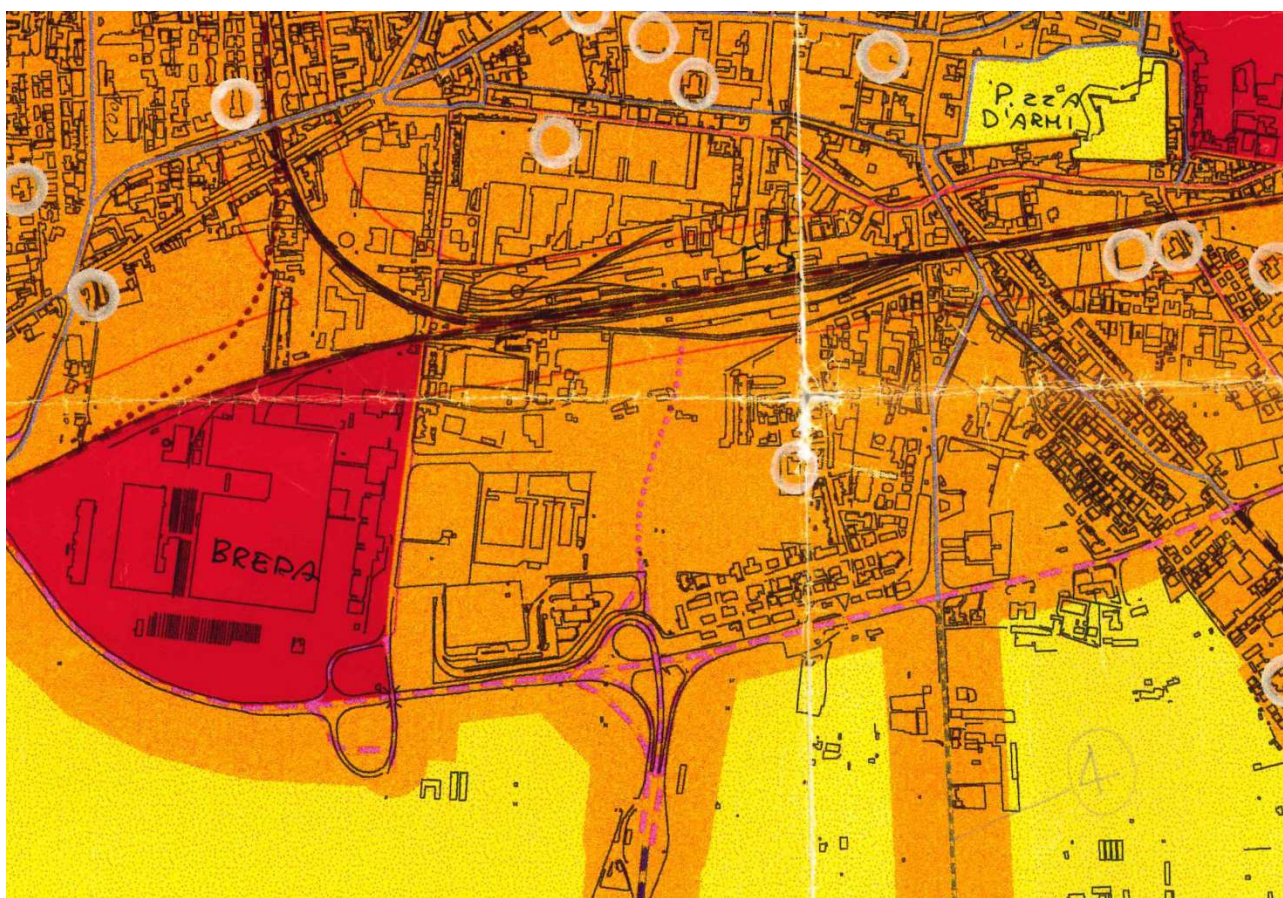
Il Piano di classificazione acustica è stato approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 120 del 11.06.2001, aggiornato puntualmente nel 2007 con delibera del Consiglio Comunale n. 71.

Il 07.07.2015 è stato adottato, con delibera di Consiglio Comunale n 64 , l'adeguamento dell'intero Piano di classificazione acustica.

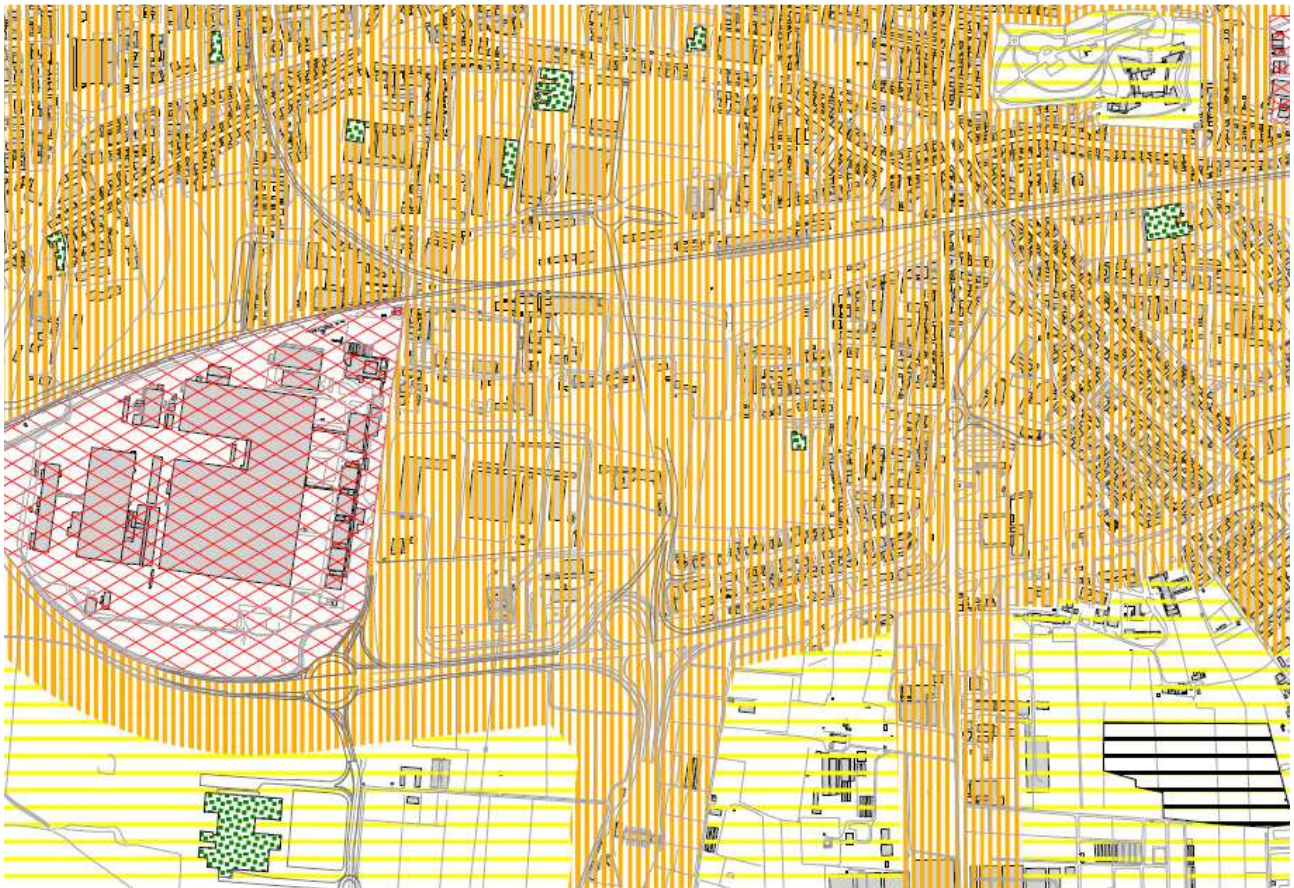
L'area oggetto di variante è classificata dal PCCA approvato con la seguente classificazione acustica:

- Classe IV "aree di intensa attività umana";
- Pertinenza fascia "A" ferrovia;

Il Piano di classificazione acustica adottato il 07.07.2015 conferma le classificazioni approvate dal PCCA approvato.



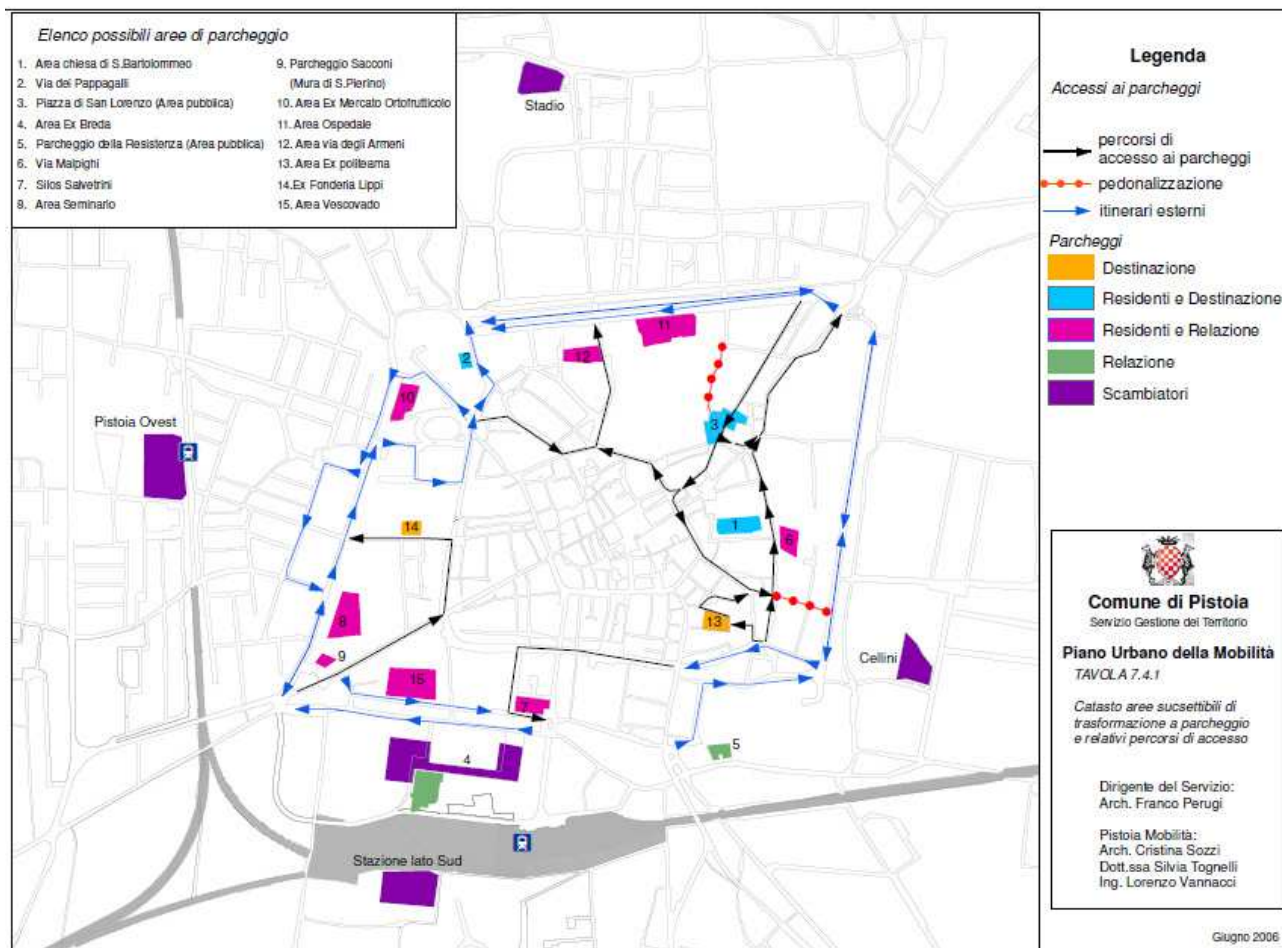
Estratto tavola PCCA approvato



Estratto tavola PCCA adottato

5.3 Piano urbano della mobilità

Il Piano urbano della mobilità, che è stato approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 76 del 10.07.2006, prende in esame l'area oggetto di variante valutandone in primo luogo la necessità di destinare nuove aree a parcheggio nelle aree immediatamente esterne all'area centrale e dunque di completare il sistema dei parcheggi scambiatori sulle quattro direttrici nord, sud, est, ovest. Inoltre il Piano Urbano della Mobilità prevede, al fine di completare tale sistema, nella ipotesi del ribaltamento della stazione a sud, un nuovo parcheggio scambiatore in struttura con sottopasso verso il centro.



Piano Urbano della Mobilità Tav. 7.4.1

6. Rispetto delle disposizioni di cui al Titolo I, Capo I, con particolare riferimento alla tutela e riproduzione del patrimonio territoriale (art. 18 comma 2 lett. c).

6.1 la struttura idro-geomorfologica, che comprende i caratteri geologici, morfologici, pedologici, idrologici e idraulici

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pistoia inserisce l'area in oggetto nel Sistema Territoriale di Pianura: fascia altimetrica da 0 a 200 m s.l.m. ed è interamente compreso nei limiti del Piano di Bacino dell'Arno il quale comprende tutta la porzione meridionale della Provincia di Pistoia. Pertanto la variante dovrà adeguarsi alle prescrizioni del Piano Stralcio Assetto Idrogeologico (PAI) approvato con decreto n. 82 del 12.10.2007 e al Regolamento 53/R del DPGR 25 ottobre 2011.

- Inquadramento regionale

L'area di intervento si colloca nella porzione nord-occidentale della pianura Firenze-Prato-Pistoia, compresa tra i torrenti Stella e Ombrone. Il progetto interessa una zona pianeggiante a circa 41 m s.l.m.

- Inquadramento geologico regionale

Il bacino lacustre di Firenze-Prato-Pistoia, di età villafranchiana (circa 1.5 milioni di anni), deriva da una depressione strutturale originatasi a seguito di una fase tettonica distensiva riferibile al Pliocene, successiva alla fase parossistica dell'orogenesi appenninica. Durante l'evoluzione del bacino una serie di faglie, trasversali rispetto al suo asse, ha dislocato la conca fiorentina sollevandola. Nel restante bacino di Prato-Pistoia è continuata invece la sedimentazione lacustre, cui ha fatto seguito una successiva fase alluvionale con lo sviluppo di un reticolo idrografico che, con successivi cicli di erosione e deposizione, ha rimaneggiato l'originaria superficie lacustre depositando una coltre di sedimenti alluvionali. Nell'ultima fase evolutiva si sono formate estese zone palustri (alcune delle quali sono perdurate fino in epoca storica), che hanno conferito al paesaggio l'aspetto attuale.

La composizione litologica della pianura deriva dal meccanismo stesso della sua formazione: sono da prevedersi in prevalenza sedimenti grossolani nei pressi del margine settentrionale e depositi sempre più fini verso sud quanto più ci si allontana dallo sbocco dei principali immissari del vecchio lago. Anomalie morfologiche locali e variazioni della modalità e intensità degli apporti solidi possono aver creato variazioni morfologiche tali da modificare i processi di sedimentazione sopra esposti. L'analisi delle carte disponibili evidenzia spessori dei sedimenti fluvio lacustri attorno a 150-200 m.

- Inquadramento geologico locale

I terreni affioranti nell'area di progetto sono:

Depositi Alluvionali attuali e recenti: i litotipi che costituiscono questi depositi sono generalmente molto variabili sia arealmente che in senso stratigrafico e possono essere costituiti da ghiaie eterometriche, sabbie e limi di composizione generalmente poligenica .

Nell'area di progetto affiorano limi e argille; nei terreni adiacenti possibile presenza di sedimenti incoerenti grossolani negli orizzonti più superficiali.

- Inquadramento geomorfologico

L'intervento in progetto interessa una porzione della pianura alluvionale di Firenze-Prato-Pistoia; trattandosi di un territorio prevalentemente urbanizzato con morfologia sub pianeggiante non si osservano caratteristiche geomorfologiche che possano creare fenomeni di instabilità.

Le forme morfologiche sono principalmente dovute a modificazioni antropiche riconducibili soprattutto alle infrastrutture viarie, alle opere idrauliche sui corsi d'acqua ed alle modellazioni del terreno.

Fa eccezione la presenza di paleoalvei, conseguenza di una divagazione di antichi corsi d'acqua nella pianura, prima che questa fosse bonificata attraverso la deviazione e l'arginatura di fossi e torrenti.

L'area specifica di progetto attualmente è interessata da una coltura vivaistica e quindi provvista di canalizzazione drenante a scopo di coltivazione.

- Inquadramento idrogeologico

Le falde acquifere sono contenute nei depositi alluvionali e fluvio-lacustri permeabili per porosità e sono caratterizzate per questo da una notevole continuità laterale. In queste condizioni la vulnerabilità è legata principalmente alla natura ed allo spessore del terreno non saturo di copertura.

I depositi alluvionali sono caratterizzati da una permeabilità estremamente variabile lungo il loro spessore. Nell'area di progetto il livello superiore è costituito da sedimenti scarsamente permeabili che comportano una limitata infiltrazione delle acque meteoriche. Nella porzione di terreno più superficiale si ha infatti una saturazione dei terreni che dipende principalmente dalle precipitazioni e dai conseguenti ristagni. Fa eccezione l'area limitrofa a quella in progetto, in cui si ipotizza la presenza di paleo alvei con conseguente aumento della permeabilità.

Lenti di materiale più grossolano caratterizzati da una permeabilità più elevata si rilevano in livelli più profondi, e sono sede di importanti acquiferi multistrato.

Per quanto riguarda la quota della piezometrica, la cartografia allegata agli Strumenti Urbanistici del Comune di Pistoia riporta per l'area in studio informazioni circa una soggiacenza inferiore a 5 metri.

6.2 la struttura ecosistemica, che comprende le risorse naturali aria, acqua, suolo ed ecosistemi della fauna e della flora

La pianura alluvionale della provincia di Pistoia, pur rappresentando un'area soggetta a maggiore sviluppo urbanistico e infrastrutturale, ospita ancora zone umide e ambienti agricoli di elevato interesse. Molti biotopi palustri sono di origine artificiale legati alla realizzazione di opere finalizzate alla riduzione del rischio idraulico (casse di espansione e di laminazione). Tale condizione ha comunque consentito la presenza di laghetti, stagni, canneti, lembi di boschi planiziali e prati umidi, caratterizzati dalla presenza di tipiche formazioni vegetali igrofile e di numerose specie vegetali e animali di interesse per le future azioni di conservazione. Le dinamiche in atto sono quelle relative all'aumento dei livelli di artificialità con conseguente trasformazione dell'uso del suolo e del paesaggio con elevate e perlopiù negative conseguenze in termini di biodiversità e di tutela dei valori naturalistici.

L'area oggetto di variante è pienamente inserita nel sistema urbano, ma mantiene ancora vaste aree agricole dedicate alla coltura vivaistica. La variante intende promuovere e consolidare l'uso agricolo degli spazi aperti dentro il tessuto urbano.

6.3 la struttura insediativa, che comprende città e insediamenti minori, sistemi infrastrutturali, artigianali, industriali e tecnologici.

L'area oggetto di variante è classificata dal Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pistoia come "Insediamenti prevalentemente residenziali o misti" e disciplina le trasformazioni attraverso alcune direttive. La presente variante basa la propria strategia sulle seguenti direttive:

- incrementare il sistema delle attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e il sistema del verde;

- promuovere il mantenimento e l'incremento del verde di connettività urbana costituito dal verde pubblico interno al sistema insediativo e adottare misure idonee a preservarne il ruolo di spazio interposto tra il territorio urbanizzato e quello rurale;
- completare e riorganizzare la viabilità secondo la seguente gerarchia:
 1. realizzare strade di quartiere con funzioni di collegamento tra le varie porzioni degli insediamenti, da regolamentare in relazione alla sosta od alle destinazioni d'uso ammissibili sui lati;
 2. potenziare i parcheggi pubblici e pertinenziali e realizzare percorsi pedonali e ciclabili.

Il PIT con valore di Piano Paesaggistico individua l'area di progetto nel *Morfotipo insediativo urbano policentrico delle grandi piane alluvionali*. La struttura di questo morfotipo è descritta come un sistema costituito da una grande polarità urbana (città capoluogo, regionale o provinciale) collocata in pianura alluvionale, in posizione perimetrale e pedecollinare, e lambita o attraversata da un elemento idrografico importante che ne ha condizionato l'impianto urbanistico. La città è caratterizzata da un centro storico fortemente riconoscibile (mura, viali, torri, cupole) e percepibile dalla viabilità storica radiale in entrata.

Nell'abaco delle invarianti strutturali del PIT con valore di Piano Paesaggistico, l'area oggetto di variante è inserita nei *"Tessuti Urbani a Prevalente Funzione Residenziale Mista"*.

Le criticità rilevate dal PIT sono tutte riscontrabili nella nostra area di variante e sono:

- *affacci e relazioni con la città storica ed il territorio aperto*
 - ✓ Scarse connessioni e relazioni sia con il centro urbano che con il territorio aperto .
 - ✓ Presenza di infrastrutture paesaggisticamente impattanti di notevoli dimensioni (rotonde, svincoli,...) e costituenti barriera, sia verso le aree libere esterne sia verso le aree urbane adiacenti;
- *spazi aperti interclusi e aree dismesse e/o degradate*
- ✓ di frequente sono presenti aree dismesse/o degradate dovute alla presenza e alla dismissione di edifici con funzione specialistiche (edifici produttivi dismessi, ecc.):
 - *spazio pubblico e servizi*
- ✓ Dotazione di spazi pubblici non adeguata, prevalentemente riguardo la qualità, che risulta bassa e con fenomeni di degrado.
- ✓ assenza di un'organica disposizione delle aree pubbliche utilizzabili per le relazioni sociali, e spesso carenza di servizi e attrezzature urbane.
 - *qualità urbana dell'architettura*
- ✓ carenza di morfologie di impianto compiuto riconoscibili e identitarie, con prevalenze di lottizzazioni indipendenti e senza formazione di isolati strutturati;
- ✓ Presenza di tipi edilizi a blocchi diversificati e difformi, addirittura contrastanti, collocati senza regola l'uno accanto all'altro;
- ✓ nella maggior parte dei casi sono presenti architetture di scarsa qualità con impiego di elementi costruttivi e materiali standardizzati e decontestualizzati.

Obiettivi specifici:

- Definire un disegno urbano compiuto, cercando di conferire al tessuto una nuova identità e centralità urbana dal punto di vista morfologico, funzionale e sociale.
- rileggere e riprogettare allineamenti, tracciati, relazioni con la strada e la rete degli spazi aperti;

- dotare i tessuti insediativi di servizi adeguati e attrezzature specialistiche, realizzando anche nuove centralità e aree attrezzate ad elevata specializzazione, accessibili dalla città e dallo spazio periurbano;
- recuperare la qualità dello spazio pubblico e dalle aree aperte degradate e/o dismesse, prevedendo anche interventi di demolizione e di densificazione edilizia, elevandone la qualità anche con progetti di efficienza e produzione energetica;
- ricostruire le relazioni con la città e con lo spazio aperto periurbano (agricolo o naturale) ;
- dotare lo spazio periferico di servizi rari e attrezzature specialistiche e dotazioni alla scala di quartiere.

La variante intende realizzare, sulla base delle criticità che il PIT evidenzia e tenuto conto degli obiettivi correlati, le opere pubbliche necessarie alla città e consolidare il tessuto urbano del quadrante sud. Parallelamente al raggiungimento di questi obiettivi è in corso l'aggiornamento del complessivo disegno urbano del quadrante sud, alla luce delle trasformazioni avvenute e di quelle in corso, attraverso uno studio specifico di rigenerazione urbana affidato ad un gruppo di tecnici selezionati dalla regione Toscana e ANCI.

7. Rispetto delle disposizioni di cui al titolo V del relativo regolamento di attuazione di cui all'art. 130 della L.R.65/14.

La variante propone una sostanziale differenza rispetto alle previsioni del vigente Regolamento Urbanistico, riguardo all'attuazione delle trasformazioni.

L'infrastruttura è interamente realizzata con risorse proprie dell'Amministrazione Comunale, senza il ricorso al dispositivo della perequazione urbanistica ora previsto. Ciò garantisce la certezza dei tempi stabiliti dall'Amministrazione, senza attendere inutilmente l'azione dei privati, i quali, peraltro, non hanno, fino ad oggi, mostrato alcun interesse nella realizzazione delle trasformazioni previste dalla scheda.

Il procedimento di attuazione delle opere della presente variante sono realizzate tutte attraverso interventi diretti: le opere pubbliche con il D.Lgs. 163/2006 e le opere private sulla base delle disposizioni normative sul territorio rurale.

Il regolamento di cui all'art. 130 della L.R.65/14 non è stato ancora emanato, pertanto si dà conto del rispetto in senso generale del Titolo V della legge regionale.

Dirigente Servizio Governo del Territorio
e Edilizia Privata
Elisa Spilotros