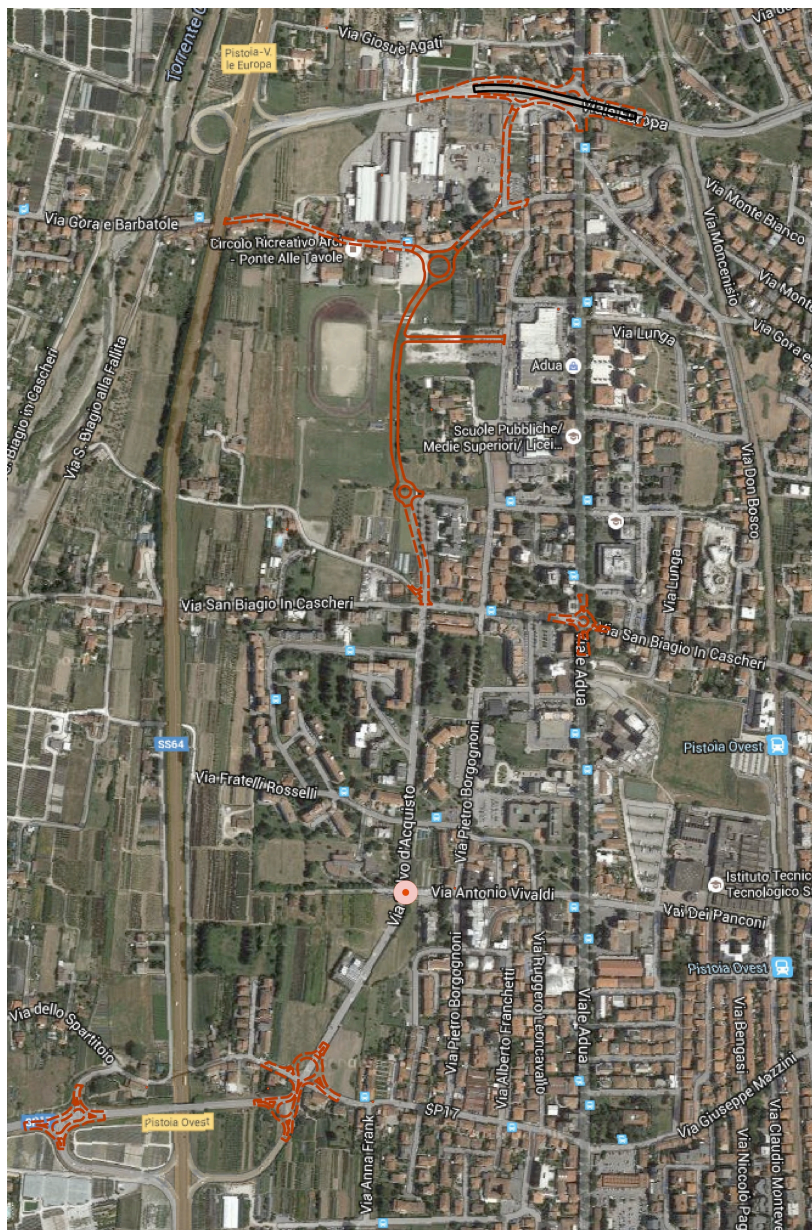




COMUNE DI PISTOIA
SERVIZIO GOVERNO DEL TERRITORIO E EDILIZIA PRIVATA
U.O. PROGETTAZIONE DEL TERRITORIO

**VARIANTE N. 7 AL REGOLAMENTO URBANISTICO PER IL
“PROLUNGAMENTO DI VIA SALVO D’ACQUISTO E RIORGANIZZAZIONE
DELL’AMBITO URBANO DI RIFERIMENTO A PARTIRE DAL VIALE ADUA”**

**RELAZIONE TECNICA
Ai sensi dell’art. 18 comma 2 della L.R. 65/2014**



1. Premessa	3
2. Procedimento ai sensi della nuova legge regionale 65/14	6
3. Il prolungamento di Via Salvo D'Acquisto	6
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)	23
4.1 PIT	23
4.2 PTCP	25
4.3 Piano Stralcio di assetto idrogeologico del fiume Arno	27
5. Profili di coerenza interna con gli atti comunali di governo del territorio sovraordinati (ai sensi dell'art. 18 comma 2 lett.b)	27
5.1 Piano Strutturale.....	27
5.2 Piano di Classificazione Comunale Acustica (PCCA)	31
5.3 Piano urbano della mobilità.....	32
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).....	33
6.1 la struttura idro-geomorfologica, che comprende i caratteri geologici, morfologici, pedologici, idrologici e idraulici	33
6.2 la struttura ecosistemica, che comprende le risorse naturali aria, acqua, suolo ed ecosistemi della fauna e della flora	35
6.3 la struttura insediativa, che comprende città e insediamenti minori, sistemi infrastrutturali, artigianali, industriali e tecnologici.....	36
6.4 la struttura agro-forestale, che comprende boschi, pascoli, campi e relative sistemazioni nonché i manufatti dell'edilizia rurale	38
7. Rispetto delle disposizioni di cui al titolo V del relativo regolamento di attuazione di cui all'art. 130 della L.R.65/14.	38
8. Informazione e partecipazione.....	39

1. Premessa

L'esigenza di realizzare il prolungamento di via Salvo D'Acquisto è contenuta in diversi documenti di pianificazione urbanistica del Comune di Pistoia, redatti in periodi e da professionisti diversi. L'esigenza per tutti è quella di dare *ordine e carattere* urbano al viale Adua. Questa importante arteria è stata costruita nel 1936 come collegamento verso l'Emilia, soprattutto per il traffico pesante, tant'è che ancora oggi è chiamata "*la camionabile*".

L'urgenza di riordinare questo importante Viale è dovuta al fatto che negli ultimi anni tale viabilità extraurbana si è, di fatto, trasformata in viabilità urbana attraverso interventi episodici e privi di progetto, dando forma a un paesaggio urbano caotico, disordinato, pericoloso per i pedoni e privo di qualità e identità.

Il Regolamento urbanistico ha raccolto l'esigenza di riqualificare il Viale Adua attraverso il prolungamento di Via Salvo D'Acquisto, prevedendone la realizzazione quasi completamente a carico dei privati attraverso il dispositivo della perequazione urbanistica. Infatti, l'ultimo tratto, quello più impegnativo da un punto di vista economico, è totalmente affidato alla realizzazione dei privati attraverso l'attuazione della scheda norma ACT 10.

La scheda norma ACT 10 ha scarsa possibilità di attuazione, poiché essa prevede la parziale demolizione di un capannone industriale con all'interno una fiorente attività industriale di difficile spostamento a causa dei pesanti e voluminosi macchinari ivi installati. I costi per i privati, relativi all'attuazione delle trasformazioni previste dalla scheda, sono notevolmente superiori ai ricavi.

L'Amministrazione Comunale, consapevole della difficile attuazione della scheda norma ACT10, intende finalmente mettere ordine al tracciato del Viale Adua ed ha affidato al servizio Governo del Territorio la redazione di una variante attraverso l'approvazione di una delibera di indirizzo della Giunta Comunale n. 30 del 13.03.2014. In tale atto sono illustrati i presupposti da cui nasce tale esigenza e gli obiettivi da conseguire.

I presupposti sono:

- Il programma di governo del Sindaco che prevede, in riferimento alla mobilità, di "muoversi decisamente su alcune priorità infrastrutturali, quali il completamento ad est dell'asse dei vivai e il nuovo casello dell'Autostrada, il prolungamento di via Via Salvo D'Acquisto e la contestuale riqualificazione di Viale Adua ...";
- La discussione condotta in Consiglio Comunale durante l'approvazione del Regolamento Urbanistico, nella quale si ravvisava l'opportunità di rimandare ad un successivo approfondimento l'ipotesi di modifica del tracciato del prolungamento di Via Salvo D'Acquisto per meglio valutare fattibilità ed efficacia del tracciato adottato;
- Le osservazioni pervenute al Regolamento Urbanistico adottato ponevano alcune riflessioni interessanti sul prolungamento di Via Salvo D'Acquisto.

Gli obiettivi da conseguire sono:

- Il nuovo tracciato deve mantenere un andamento il più possibile rettilineo e contenere al massimo il consumo di suolo, utilizzando, laddove possibile, la viabilità esistente;
- le funzioni pubbliche e private devono essere riorganizzate lungo il nuovo tratto con l'intento di ridisegnare un ambito urbano attualmente disomogeneo;
- le schede norma ACT interessate dalla realizzazione del nuovo tracciato devono essere riviste anche alla luce del fatto che il prolungamento di Via Salvo D'Acquisto sarà realizzato con un intervento interamente pubblico e dunque si dovrà procedere con l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio al posto delle procedure perequative previste dal Regolamento Urbanistico;
- il sistema del verde pubblico e di connettività, le dotazioni di spazi per la sosta, i percorsi pedonali e ciclabili devono costituire la struttura urbana necessaria per la complessiva riqualificazione del sistema insediativo tra via Salvo D'Acquisto e viale Adua, da riordinare in quanto non compiuto.

Infine l'Amministrazione, avendo valutato una certa difficoltà progettuale nel prefigurare un diverso tracciato al prolungamento di Via Salvo D'Acquisto, ha ritenuto necessario procedere, prima della redazione della variante al Regolamento urbanistico, all'approvazione di un apposito studio di fattibilità.

In una fase di progettazione di massima della variante, nel tentativo di perseguire l'obiettivo di contenere al massimo il consumo di nuovo suolo cercando, laddove possibile, di utilizzare la viabilità esistente, è stato necessario verificare la fattibilità dell'innesto del nuovo tracciato sotto il Ponte Europa. Il progetto di fattibilità, approvato dalla Giunta Comunale con delibera n. 31 del 13.03.2014, è stato redatto dal Servizio Lavori Pubblici.

Di seguito si riportano alcune parti della relazione tecnica allegata al progetto di fattibilità.

“La nuova infrastruttura prevista nel progetto di fattibilità ha una sezione tipo (vedasi in merito la tav. n°2 allegata al progetto di fattibilità) caratterizzata da due corsie di 3,50 m (corsia + banchina laterale), marciapiedi da 1,50 m su un lato e dall'altro aiuola di separazione fra la carreggiata stradale e la pista ciclabile (larghezza 2,50 m). Si riporta, qui di seguito, la sezione tipo ipotizzata per la nuova viabilità.

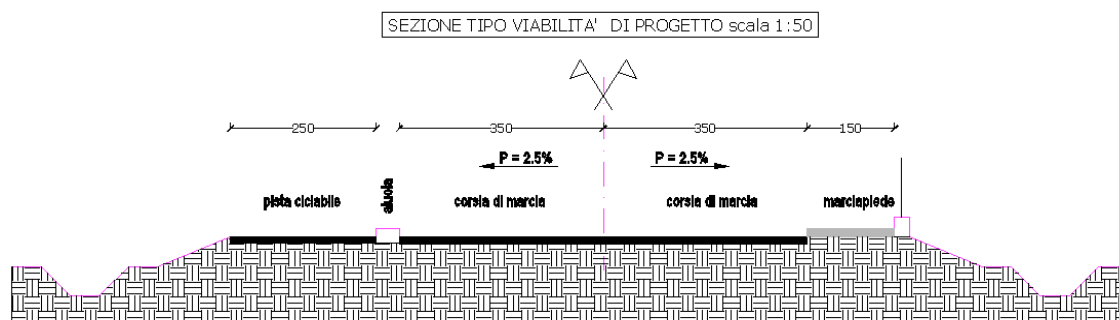


FIGURA n. 1 sezione tipo della viabilità di progetto

Nello studio di fattibilità il collegamento a nord fra la nuova viabilità ed il viale Europa è previsto con intersezione a livelli sfalsati mediante la realizzazione di tratto di scambio come estensione dell'attuale rotatoria a regolamentazione delle rampe del Ponte Europa ed il viale Adua. A tal fine ovvero al fine di valutarne la fattibilità di tale tipologia d'intersezione è stato eseguito rilievo strumentale della sola zona compresa fra la suddetta rotatoria e la fine delle rampe del Ponte Europa.

Dal rilievo eseguito, è stato, quindi, possibile constatare la possibilità di realizzare tale intersezione ovvero tratto di scambio avente la lunghezza minima di norma (60 m per velocità di percorrenza del tronco di scambio pari a 30 km/h) ma per l'inserimento dello scatolare di attraversamento sotto le rampe ed il Ponte Europa (altezza minima piano viario – intradosso strutture 5 m, D.M. 14.01.2008) è necessario l'abbassamento, fino alla quota del piano campagna, dell'attuale viabilità a fondo chiuso che dalla via Gora e Barbatole arriva fino sotto le rampe del Ponte Europa. Oltre a tale lavorazione, sarà necessario la demolizione dei muri di contenimento delle rampe e di porzione del rilevato del Ponte Europa al fine di consentire l'inserimento dello scatolare di attraversamento.

Sono state ipotizzate due tipologie di sistemazione per il tratto di scambio, ma è stata scelta l'ipotesi progettuale sotto rappresentata.

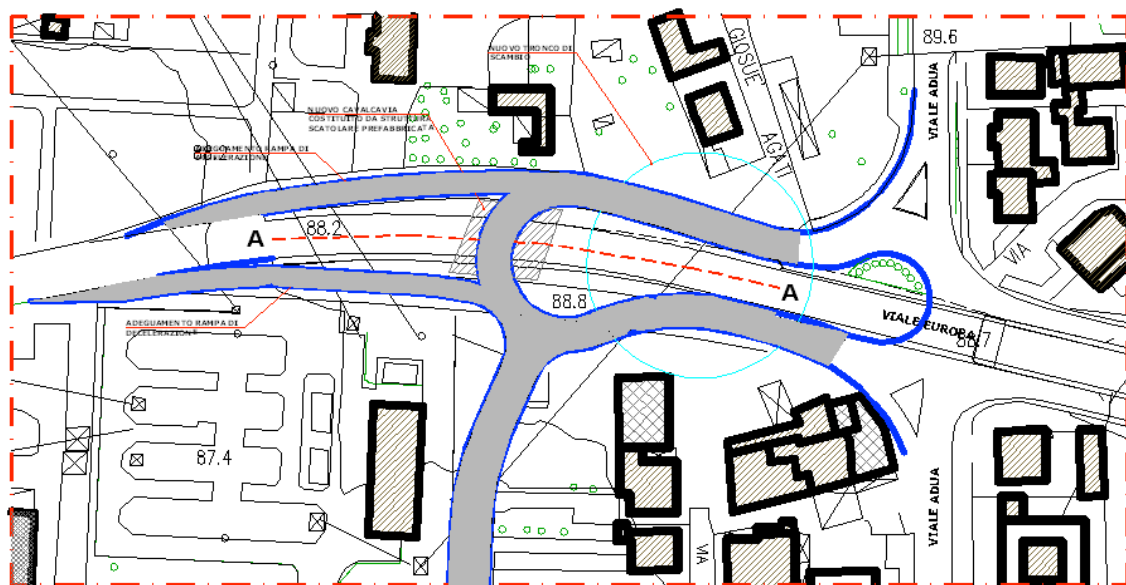


FIGURA n. 2 ipotesi progettuale

In questa ipotesi, la rampa di decelerazione (oggetto di adeguamento alla norma) dal Ponte Europa si inserisce nel nuovo tronco di scambio mantenendo inalterate le manovre attualmente consentite nello svincolo Ponte Europa – viale Adua; con questa soluzione, comunque, è consentito, appunto, il diretto proseguimento dalla rampa verso il viale Adua, facendo perdere, per così dire, alla nuova viabilità la funzione di scorrimento e distribuzione del traffico lungo la direzione nord – sud.”

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. Il prolungamento di Via Salvo D'Acquisto

Il vigente Regolamento Urbanistico, approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 35 del 17.04.2013, prevede per il prolungamento di Via Salvo D'Acquisto un tracciato poco rettilineo e, nell'ultimo tratto, la previsione della demolizione parziale di un capannone industriale. Prevede inoltre che la realizzazione del nuovo tratto di strada sia posta a carico dei privati attraverso il dispositivo della perequazione urbanistica.

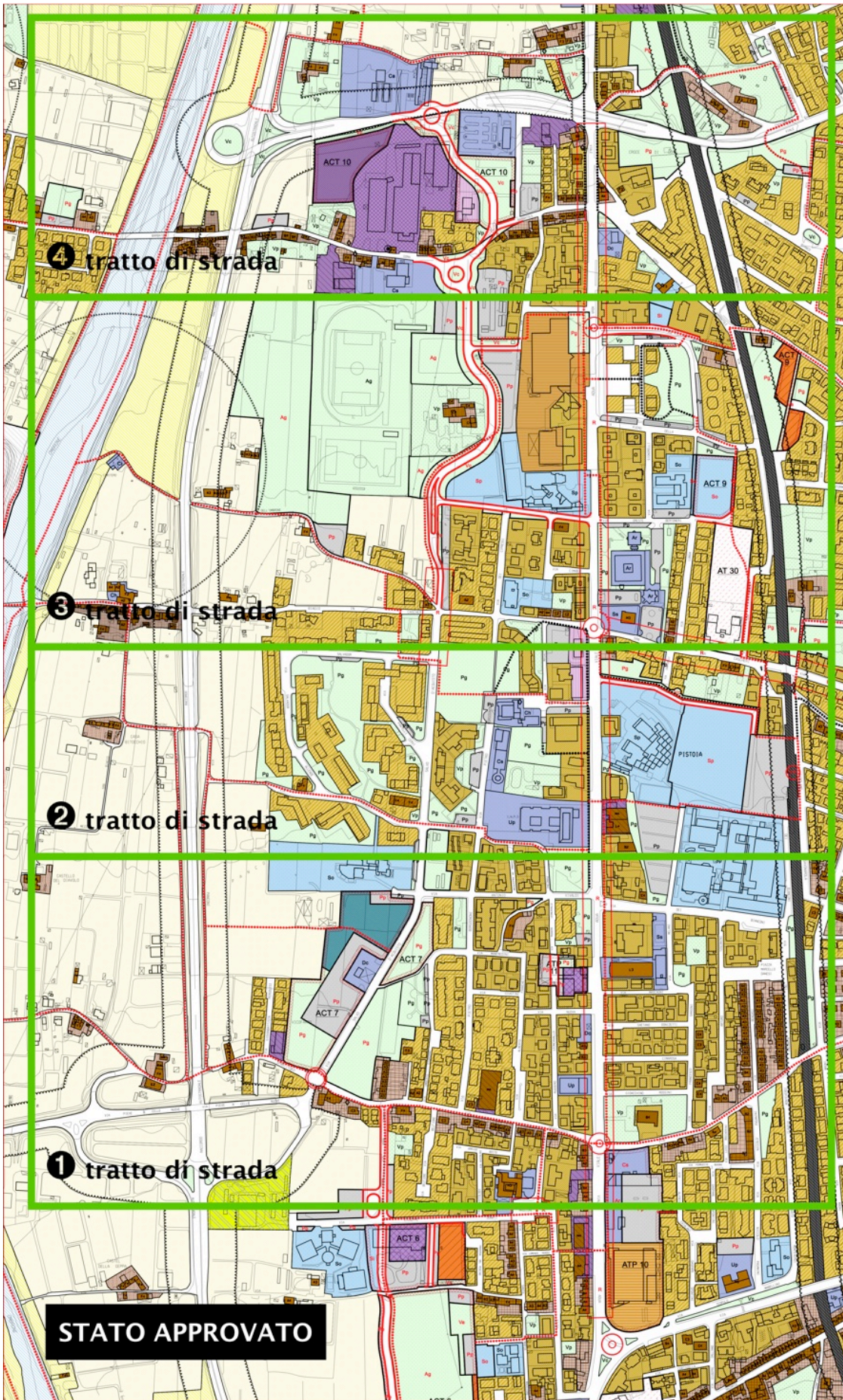


FIGURA n. 3 suddivisione in tratti di strada - stato approvato

La variante dell'intero tracciato ed il suo prolungamento, come già detto, vuole conseguire i seguenti obiettivi:

- La riduzione del consumo di suolo attraverso l'utilizzo, laddove possibile, delle strade esistenti;
- L'andamento del tracciato il più possibile rettilineo;
- La funzione urbana del nuovo asse viario quale viale alberato di cerniera fra la città consolidata e le aree agricole ed il futuro parco dell'Ombrone;
- La valenza di asse portante di un sistema urbano dal quale si dipartono, attraversando aree a verde pubblico anche di tipo attrezzato, le strade ciclabili e pedonali che portano al futuro parco da una parte e alle funzioni pubbliche della città compatta dall'altra;
- La riorganizzazione degli spazi pubblici ed in particolare delle dotazioni di standard: parcheggi pubblici, verde pubblico e ampliamento della dotazione scolastica presente;
- Il consolidamento di due funzioni importanti, già presenti nelle aree oggetto di variante: la funzione agricola e quella artigianale/industriale;
- La realizzazione della nuova infrastruttura con risorse interamente pubbliche;
- L'utilizzo per il nuovo tratto, laddove possibile, delle aree di proprietà comunale.

L'attuale previsione (*Cfr. la figura n.3*), non ha preso in esame l'intero tracciato della via Salvo D'Acquisto, ma il solo prolungamento dello stesso; la presente variante, invece, tiene conto dell'intera infrastruttura. Questa impostazione ha comportato la modifica delle previsioni del Regolamento Urbanistico direttamente connesse con l'intero tracciato (esistente e di progetto) di Via Salvo D'acquisto.

Il vigente Regolamento Urbanistico, dunque, classifica le aree oggetto di variante, relative al nuovo tracciato stradale e a quello in ristrutturazione di viabilità esistente, in:

- verde con grandi attrezzature sportive esistenti e di previsione;
- parchi e giardini pubblici di previsione;
- parcheggi pubblici di previsione;
- fasce di verde di connettività urbana e territoriale di previsione;
- centri sociali e attrezzature ricreative esistenti;
- insediamenti produttivi isolati in ambito urbano esistenti;

La variante del nuovo tracciato e di quello in ristrutturazione sostituisce le sopra elencate classificazioni con "aree per la viabilità" e "aree per la viabilità da ristrutturare" entrambe disciplinate dall'art. 65 delle NTA.

La presente variante, inoltre, modifica due Schede Norma: ACT 7 e ACT 10. La scheda norma ACT 7 "Via Salvo D'Acquisto (parcheggio scambiatore)", che prevede la realizzazione di un'area per alberghi e ristoranti, parcheggi pubblici e parchi e giardini, viene completamente eliminata anche a seguito di una formale richiesta dei proprietari che non intendono dar corso alle trasformazioni ivi previste.

Viene confermato, con ampliamento, il parcheggio pubblico sul confine dell'area della scuola Bertocci, un verde di connettività lungo il tratto di Via Salvo D'Acquisto e un'area a parchi e giardini. La restante area è stata riportata all'uso precedente e cioè a quello agricolo.

Le aree oggetto della scheda norma ACT 7 sono così modificate dalla presente variante: “Aree agricole multifunzionali di pianura con valenza paesaggistica” (art. 85 delle NTA), “parcheggi pubblici” (art. 94 delle NTA), “verde di connettività urbana e territoriale” (art. 101 delle NTA), “aree per la viabilità da ristrutturare” (art. 65 delle NTA).

Consequente all’eliminazione della scheda norma ACT 7 è la non realizzazione del parcheggio scambiatore. Tale infrastruttura è prevista dal Piano Strutturale, che però non ne definisce né la localizzazione né le finalità e il ruolo all’interno del sistema della mobilità.

Il Regolamento Urbanistico, invece, prevede la realizzazione del parcheggio scambiatore, localizzandolo all’interno della scheda norma ACT 7, da realizzarsi attraverso il dispositivo della perequazione urbanistica. Ma anche questo strumento di pianificazione non motiva tale scelta e soprattutto non è chiaro qual è lo scambio fra le diverse mobilità. In questo momento la realizzazione del parcheggio scambiatore, localizzato all’uscita della tangenziale e all’incrocio con Via Salvo D’Acquisto, via Spartitoio e via Pieve a Celle (Sp17), non sembra essere utile, poiché nell’area non sono presenti altre infrastrutture riguardanti la mobilità (ferrovia, trasporto pubblico rilevante, etc).

La scheda Norma ACT 10 “Ponte Europa”, che prevede tessuti per attività industriale ed artigianale di tipo Tp1, direzionale, parcheggi pubblici, verde di connettività urbana e territoriale, aree per la viabilità, viene sostituita da due nuove schede norma ATP: ATP 23 “Ponte Europa 1” ed ATP 24 “Ponte Europa 2”.

Le nuove destinazioni d’uso previste dalla variante all’interno delle due nuove schede norma sono:

- Tessuti per attività industriale e artigianale Tp1;
- Parcheggi pubblici.

Le due nuove schede norma hanno una superficie territoriale inferiore a quella prevista nella scheda norma ACT 10, pertanto alle aree residue è assegnata la seguente destinazione d’uso: verde privato e pertinenze, parchi e giardini pubblici, tessuti per attività industriale e artigianale da riordinare o riqualificare Tp2 esistenti, tessuti di recente formazione stabili/consolidati Tr1 e aree per la viabilità da ristrutturare.

ATP 23 Ponte Europa 1

Obiettivi:

Dotare l'abitato di via Gora e Barbatole di standard a Parcheggio Pubblico e di rafforzare l'insediamento produttivo esistente anche mediante interventi di riqualificazione del tessuto produttivo;

Parametri Urbanistici

destinazioni	RC [mq/mq] %	H max [n. piani/m]	UF [mq/mq]	SF [mq]	SU max [mq]
TP1 Tessuti per attività industriale ed artigianale	50	3/11	0,55	2545	1400
totale				2545	1400

Standard Minimi Obbligatori Sub-Ambito 6a

destinazioni	SF [mq]	SU max [mq]	Minimi [SF] 20%	Standard [mq]
TP1 Tessuti per attività industriale ed artigianale	2545	1400	0,20	509
totale standard				509

Opere Pubbliche a Carico del Realizzatore

destinazioni	Sup [mq]
PP Parcheggi Pubblici	1400
totale	1400

totale ST 3945

Modalità di attuazione

Permesso di Costruire con convenzione.

Specifiche e prescrizioni

Non è ammessa la realizzazione di nuovi accessi carrabili.

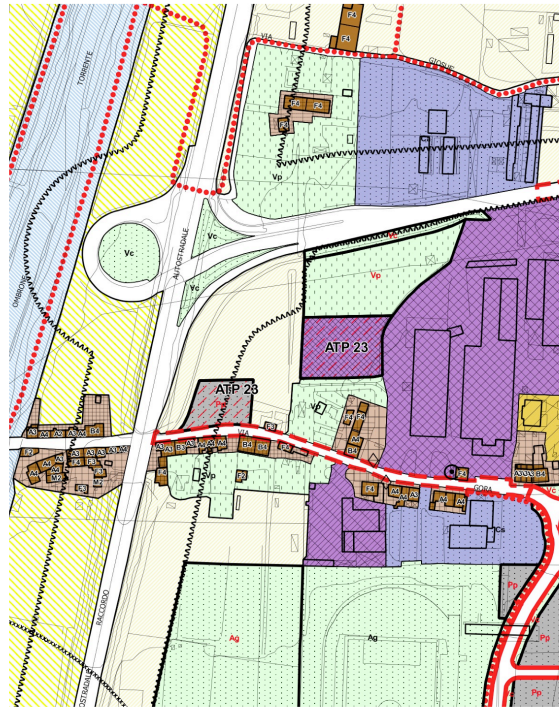
Il permesso di costruire dovrà contenere il progetto definitivo delle opere pubbliche previste. Alla convenzione, da sottoscrivere con l'Amministrazione prima del rilascio del permesso per costruire, dovrà essere allegato il progetto esecutivo delle opere pubbliche.

Oltre alle aree a standard previste dalla scheda, potranno essere cedute ulteriori aree in sede di sottoscrizione della convenzione urbanistica.

Dovranno essere osservate le prescrizioni di cui all'art. 52, c. 12, delle NTA del presente Regolamento Urbanistico, con particolare riferimenti ai punti a), b), c), e), f), g), h), i) e j).

Dovranno inoltre essere specificate nel progetto le misure necessarie per la protezione e la sistemazione dei suoli, con particolare riferimento alla previsione di interventi volti alla minimizzazione dell'impermeabilizzazione delle aree destinate a parcheggio e delle superfici carrabili.

La fattibilità dell'intervento è asseverata nella relazione geologico-tecnica, idraulica e sismica allegata alla scheda.



Destinazioni d'uso 1:2000

99

FIGURA n. 4 ATP 23 "Ponte Europa 1"

ATP 24 Ponte Europa 2

Obiettivi:

Dotare l'abitato di Pistoia Ovest in corrispondenza con la zona del Ponte Europa di standard a Parcheggio Pubblico e di rafforzare l'insediamento produttivo esistente anche mediante interventi di riqualificazione del tessuto produttivo;

Parametri Urbanistici

destinazioni	RC [mq/mq] %	H max [n. piani/m]	UF [mq/mq]	SF [mq]	SU max [mq]
TP1 Tessuti per attività industriale ed artigianale	50	3/11	0,55	2000	1100
totale				2000	1100

Standard Minimi Obbligatori Sub-Ambito 6a

destinazioni	SF [mq]	SU max [mq]	Minimi [SF] 20%	Standard [mq]
TP1 Tessuti per attività industriale ed artigianale	2000	1100	0,20	400
totale standard				400

Opere Pubbliche a Carico del Realizzatore

destinazioni	Sup [mq]
PP Parcheggi Pubblici	1100
totale	1100

totale ST 3100

Modalità di attuazione

Permesso di Costruire con convenzione.

Specifiche e prescrizioni

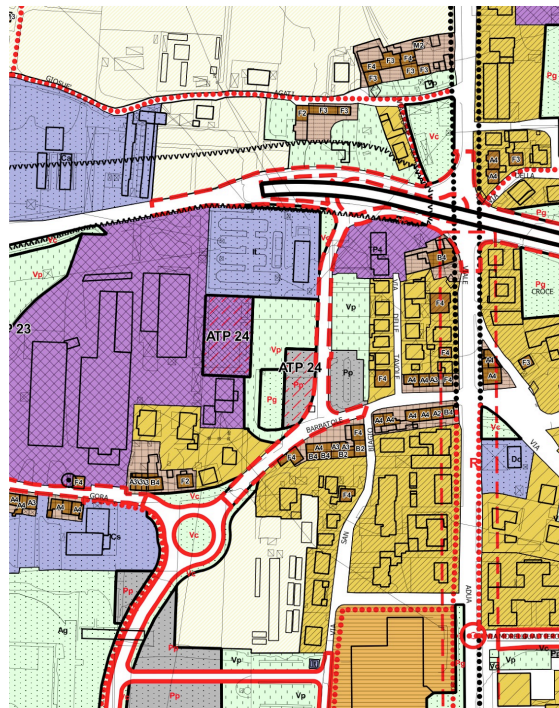
Il permesso di costruire dovrà contenere il progetto definitivo delle opere pubbliche previste. Alla convenzione, da sottoscrivere con l'Amministrazione prima del rilascio del permesso per costruire, dovrà essere allegato il progetto esecutivo delle opere pubbliche.

Oltre alle aree a standard previste dalla scheda, potranno essere cedute ulteriori aree in sede di sottoscrizione della convenzione urbanistica.

Dovranno essere osservate le prescrizioni di cui all'art. 52, c. 12, delle NTA del presente Regolamento Urbanistico, con particolare riferimenti ai punti a), b), c), e), f), g), h), i) e j).

Dovranno inoltre essere specificate nel progetto le misure necessarie per la protezione e la sistemazione dei suoli, con particolare riferimento alla previsione di interventi volti alla minimizzazione dell'impermeabilizzazione delle aree destinate a parcheggio e delle superfici carrabili.

La fattibilità dell'intervento è asseverata nella relazione geologico-tecnica, idraulica e sismica allegata alla scheda.



Destinazioni d'uso 1:2000

100

FIGURA n. 5 ATP 24 "Ponte Europa 2"

La modalità di attuazione delle trasformazioni previste dalle due schede norma è di tipo diretto convenzionato ed in particolare il Permesso di Costruire con Convenzione.

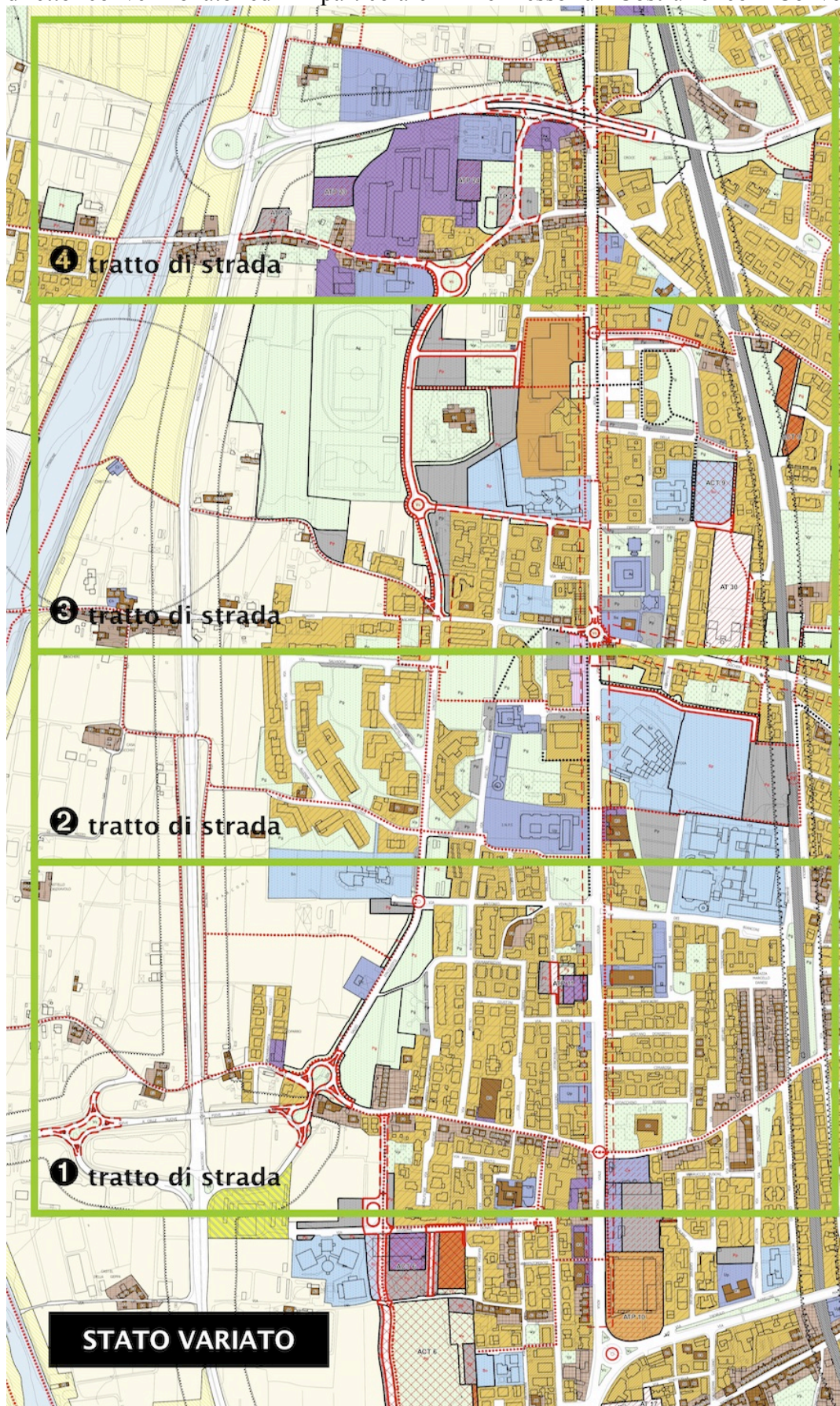


FIGURA n. 6 suddivisione in tratti di strada - stato variato

La variante prevede le seguenti trasformazioni dell'intero tracciato di via Salvo D'Acquisto, che per comodità descrittiva è stato suddiviso in quattro tratti di strada:

1° TRATTO DI STRADA

Partendo dal primo tratto della figura n. 6, la variante in questione si occupa dell'incrocio fra via Salvo D'Acquisto, via Spartitoio, via di Pieve a Celle (Strada Provinciale 17) ed il raccordo della Strada Statale 64 Porrettana. In questo tratto lo studio ha messo in evidenza la necessità di rendere più sicuro questo innesto e conferire all'intero tracciato una percorribilità costantemente fluida. Per questo la variante prevede un tronco di scambio per consentire, per chi proviene dalla superstrada, di proseguire per via Salvo D'Acquisto, per via Spartitoio o per via di Pieve a Celle in tutta sicurezza, ma soprattutto per rendere via Salvo D'Acquisto una vera alternativa a Viale Adua.

Inoltre la variante prevede anche l'adeguamento del tronco di scambio esistente fra la via Pieve a Celle (Strada Provinciale 17) ed il raccordo della Strada Statale 64 Porrettana.

In questo tratto è localizzata dal RU la scheda ACT 7 di cui si è dato conto precedentemente.

Fra la via Vivaldi e la via Salvo D'Acquisto la variante ha inserito il simbolo di una previsione di rotatoria compatta per risolvere l'innesto che ha una diretta influenza sul flusso di auto verso la scuola Bertocci.

2° TRATTO DI STRADA

In questo tratto la variante prevede solo una pista ciclopedonale che costeggia il tracciato di via Salvo D'Acquisto.

3° TRATTO DI STRADA

Nel terzo tratto ha inizio il vero e proprio prolungamento della via Salvo D'Acquisto, occupando prevalentemente aree di proprietà comunale e allontanandosi il più possibile dalle abitazioni. Questo è l'unico tratto che non utilizza strade esistenti, ma prevalentemente aree di proprietà comunale destinate a verde sportivo. La variante prevede:

- il ridisegno delle aree a parcheggio pubblico;
- l'ampliamento dell'area scolastica;
- la restituzione all'attuale attività agricola di gran parte delle aree destinate a parcheggio pubblico di previsione (tratto di strada 3 e 4);
- la connessione di via Salvo D'Acquisto al viale Adua attraverso una nuova strada di collegamento in prossimità del negozio Conad,
- la previsione di tracciati ciclopedonali di connessione,
- la nuova rotatoria all'intersezione fra via Salvo D'Acquisto e via Rosso Fiorentino.
- La nuova rotatoria sul viale Adua,

- L'apertura della viabilità, oggi a sfondo chiuso, di via Rosso Fiorentino con la via Vicinale di San Biagio,
- L'adeguamento degli innesti su via Salvo D'Acquisto della via dell'Ombrone, della via San Biagio in Cascheri e della via Rosso Fiorentino.

Questo tratto unitamente a quello di Viale Adua è il più importante perché sono presenti rilevanti spazi e funzioni pubbliche. Quest'area dovrà assumere, anche attraverso un'attenta progettazione urbana, un ruolo centrale nel sistema urbano tra viale Adua e Via Salvo D'Acquisto, affidando al Viale Adua la funzione di "*centro commerciale naturale*". Questa piazza dovrà caratterizzarsi, insieme ad altre del viale Adua, come luogo urbano riconoscibile e generatore di spazio pubblico qualificato, ciò dovrà realizzarsi attraverso i collegamenti con percorsi ciclopedonali, marciapiedi, e la definizione di un'area di transito a bassa velocità. La pavimentazione, gli arredi, l'illuminazione e il verde di qualità dovranno essere progettati unitariamente, perseguendo gli obiettivi sopra descritti. Questa piazza dovrà essere attentamente collegata alle aree retrostanti destinate a parcheggio, poste lungo via Salvo D'Acquisto, e agli spazi di verde sportivo.

In sintesi, il viale Adua dovrà cambiare la sua vecchia connotazione di "camionabile" in favore di un viale alberato urbano con funzione commerciale e residenziale. Il viale alberato di via Salvo D'Acquisto, invece, dovrà ricostruire le relazioni tra i margini delle aree urbanizzate e la trama agraria storica e il futuro parco fluviale dell'Ombrone.

4° TRATTO DI STRADA

Il prolungamento di via Salvo D'acquisto contenuto nel quarto tratto è quasi completamente aderente alla viabilità esistente. L'opera più impegnativa, sia da un punto di vista costruttivo che economico, è la realizzazione della rotonda allungata posta alla base del ponte Europa, che collegherà la via Salvo D'Acquisto alla tangenziale e a viale Adua. Rimane pressoché inalterata la rotonda posta fra via San Biagio in Cascheri e la nuova strada. La variante prevede, inoltre, l'eliminazione della scheda ACT 10 "Ponte Europa" e la redazione di due nuove schede ATP. Le due nuove ATP: ATP 23 "Ponte Europa 1" ed ATP 24 "Ponte Europa 2" sono state redatte con i seguenti obiettivi:

- rafforzare l'attività industriale/artigianale oggi presente;
- diminuire la superficie utile oggi ammessa dall'ACT 10;
- implementare i parcheggi pubblici ritenuti insufficienti sia dai residenti che dal circolo ricreativo ARCI di Ponte alle Tavole;

Inoltre la variante prevede la ristrutturazione della via Gora e Barbatole, presso Ponte alle Tavole, su segnalazione di residenti. Le criticità rilevate in quest'area derivano dalle acque basse e dal sistema fognario.

Infatti durante eventi meteorici intensi, negli ultimi anni si sono registrati allagamenti consistenti della sede stradale nel tratto compreso fra l'antico lavatoio ed il sottopasso alla superstrada; anche alcune abitazioni a valle registrano criticità per le acque di transito nei resedi delle abitazioni mentre si segnalano allagamenti a carico anche di abitazioni a monte della viabilità presso il sottopasso.

Le criticità riscontrate si sono presentate negli anni 2000 dopo l'esecuzione di alcuni interventi edilizi e di ristrutturazione della viabilità.

Per poter superare le criticità segnalate occorre procedere con alcuni interventi di mitigazione e di riprogettazione del sistema di drenaggio delle acque superficiale dell'intero comparto attraverso le seguenti azioni:

- Studio idrologico idraulico unitario sull'intera area di variante;
- Esecuzione di una cassa di compensazione;
- Progettazione delle infrastrutture idrauliche;
- Eventuale progettazione ed esecuzione degli interventi integrativi di adeguamento.

Per un maggior dettaglio delle azioni si rimanda alla Relazione Geologica di Fattibilità.

Il progetto definitivo del prolungamento di via Salvo D'Acquisto, che dovrà essere redatto dal Servizio Lavori Pubblici, deve tenere conto degli accessi carrabili esistenti sulla via di Gora e Barbatole e sulla strada in ristrutturazione che porta al Ponte Europa. Le abitazioni poste su quest'ultimo tratto di strada hanno attualmente l'accesso carrabile dai resedi retrostanti. L'accesso carrabile dovrà essere garantito con le forme più idonee in relazione al Codice della Strada. Inoltre il progetto dovrà garantire idonei accessi carrabili alla attività produttiva (carroziere), limitrofa al Ponte Europa.

La sostanziale modifica della viabilità di questo ambito urbano, unitamente alla eliminazione del semaforo tra viale Adua e via di Gore e Barbatole e ad una sapiente modifica della circolazione veicolare, contribuiranno ad un netto miglioramento degli attuali impatti ambientali, determinati dalla insostenibile coda di autoveicoli che si forma in viale Adua e sul Ponte Europa.

L'eliminazione della scheda norma ACT 10 e la redazione di due nuove schede norma ATP modificano sia il dimensionamento del primo Regolamento Urbanistico, relativamente all'UTOE 6 "città capoluogo", sia gli standard pubblici e alcuni tessuti, così come riportato nella seguente tabella riepilogativa.

tipologia	destinazione urbanistica	sigla	articolo nta RU	quantità RU di variante	quantità RU vigente	differenza (di variante - vigente)
Standard di Quartiere	Parcheggi pubblici	PP	94	18340	19075	-735
Standard di Quartiere	Parchi e giardini pubblici	PG	100	15210	21250	-6040
Standard di Quartiere	verde di connettività urbana e territoriale	VC	101	13580	15075	-1495
Standard di Quartiere	Centri sociali ed attrezzature ricreative	CS	94	4935	5180	-245
Standard di Quartiere	Canile	CA	94	11390	11315	+75
Standard di Quartiere	Servizi socio-sanitari	SS	94	1950	1995	-45
			totale			-8485
Standard Territoriale	Aree verdi con grandi attrezzature sportive	AG	102	67665	78860	-11195
Standard Territoriale	Scuole superiori	SP	94	12480	13120	-640
			totale			-11835
Aree Agricole	Aree agricole multifunzionali di pianura con valenza paesaggistica	-	85	-	-	+20620
			totale			+20620
Altre Destinazioni	Tessuti per attività industriale ed artigianale	TP1	54	4545	7013	-2468
Altre Destinazioni	Aree per alberghi e ristoranti	-	60	0	7200	-7200
Altre Destinazioni	Direzionale	-	59	0	1995	-1995
Altre Destinazioni	Verde privato e pertinenze	VP	104	20170	8840	+11330
			totale			-333

FIGURA n. 7 tabella riepilogativa standard pubblici ed alcuni tessuti

La valutazione delle differenze delle quantità riportate nell'ultima colonna della tabella, relativamente alla riduzione degli standard pubblici, deve tenere conto del fatto che la variante riduce sensibilmente il dimensionamento previsto e con esso anche gli standard urbanistici (parcheggi e verde pubblici). La variante, infatti, sottrae alle trasformazioni urbane vaste aree libere, restituendole in gran parte alla funzione agricola (mq. 20.620) e in parte al verde privato (mq. 11.330).

Ai fini del dimensionamento dell'UTOE n. 6 é necessario dare conto, attraverso le tabelle di seguito riportate, delle variazioni conseguenti alla presente variante.

L'attuale "*dimensionamento produttivo*" residuo dell'UTOE n. 6 è di mq. 427 di superficie territoriale. La presente variante incrementa di mq. 2.201 tale superficie e pertanto il totale residuo è di mq. 2.628.

Di seguito si riportano le tabelle riepilogative del "*dimensionamento produttivo*" di tutte le UTOE e di quello complessivo, rappresentate in forma sovrapposta e con indicati in rosso i dati variati.

1. Dimensionamento Produttivo (approvazione)

UTOE 1	Interventi	Sup.Territoriale (mq)	da PS Sup. Territoriale (mq)
Interventi da RU	Intervento diretto - fiume Reno	2729	-
da trascinamenti PRG	-	0	-
Dotazione totale	-	2729	32300
Residuo PS			29571

UTOE 2	Interventi	Sup.Territoriale (mq)	da PS Sup. Territoriale (mq)
Interventi da RU	-	0	-
da trascinamenti PRG	-	0	-
Dotazione totale	-	0	16000
Residuo PS			16000

UTOE 3	Interventi	Sup.Territoriale (mq)	da PS Sup. Territoriale (mq)
Interventi da RU	-	0	-
da trascinamenti PRG	-	0	-
Dotazione totale	-	0	0
Residuo PS			0

UTOE 4	Interventi	Sup.Territoriale (mq)	da PS Sup. Territoriale (mq)
Interventi da RU	-	0	-
da trascinamenti PRG	-	0	-
Dotazione totale	-	0	5000
Residuo PS			5000

UTOE 5	Interventi	Sup.Territoriale (mq)	da PS Sup. Territoriale (mq)
Interventi da RU	ACT1 Case Nuove di Masiano	119724	-
	ATP 6 Sant'Agostino 2 Cantieri Comunali	8625	-
	ATP 7 Sant'Agostino 3 Via Fermi Sud	11713	-
	ATP 8 Sant'Agostino 3 Via Fermi Nord	9007	-
	ATP 9 Sant'Agostino 3 via della Castagnola	23640	-
	Intervento diretto - Via E. Fermi	2095	-
	Intervento diretto - Via S. di Giacomo	6771	-
	Intervento diretto - Via Dino Buzzati	4050	-
	Intervento diretto - Via Salvemini	206	-
	Intervento diretto - Via Zanzotto	4503	-
da trascinamenti PRG	PIP Via Fonda Sant'Agostino	58026	-
Dotazione totale	-	248360	348000
Residuo PS			99640

UTOE 6	Interventi	Sup.Territoriale (mq)	da PS Sup. Territoriale (mq)+10%
Interventi da RU	ACT-10 Ponte Europa eliminata a seguito di DCC n. del	9246 0	-
	ACT 12 Molina di Gora	1592	-
	ATP 11 Area Noci	2314	-
	ATP 12 Sant'Agostino 1 Via landucci	930	-
	ATP 13 Sant'Agostino Via Landucci-Coper.	3311	-
	ATP 23 Ponte Europa 1	0 3945	-
	ATP 24 Ponte Europa 2	0 3100	-
da trascinamenti PRG	0	0	-
Dotazione totale	-	17393 15192	17820
Residuo PS			427 2628

Complessivo UTOE		268482	266281

Per le schede norma ACT la superficie territoriale è stata ridotta della parte a extrastandard

Per i tessuti TP3 la Superficie Territoriale è stata abbattuta del 30% per la presenza di più destinazioni ammissibili

*-si è considerato solo il comparto B a destinazione produttiva

dati approvati con Delibera di Consiglio Comunale n. 17 del 7.04.2013 e comprensivi delle varianti al RU fino alla n. 6

in rosso i dati variati (variante n. 7 al RU) con Delibera di Consiglio Comunale n. del

FIGURA n. 8 tabella di cui alla Relazione Generale di documento P.f di RU Capitolo 3.1 "dimensionamento produttivo"

Descrizione	Superficie Territoriale	
a. Dimensionamento complessivo Piano Strutturale	417500	
b. Incremento del 5% sul dimensionamento complessivo - Art. 109 NTA PS*	20875	
c. Totale (a+b)	438375	
d. Interventi derivanti da trascinarsi di PRG (tabella 1 dimensionamento)	58026	
e. Residuo Piano Strutturale per 1° e 2° Regolamento Urbanistico (c-d)	380349	
Interventi previsti dal nuovo RU (1°RU)		
f. Interventi nelle schede norma ACT e ATP	187901	190102
g. Interventi diretti	20354	
h. Totale (f+g)	208255	210456
i. Prelievo complessivo dal PS per 1° RU (d+h)	266281	268482
l. Residuo Piano strutturale per 2° Regolamento Urbanistico (c-i)	172094	169893
*l'art.109 delle NTA del PS consente un aumento del 10% della quantità ammissibile per singola UTOE, rimando comunque dentro la percentuale del 55 complessivo (si veda le UTOE 6)		

dati approvati con Delibera di Consiglio Comunale n. 17 del 7.04.2013 e comprensivi delle varianti al RU fino alla n. 6 in rosso i dati variati (variante n. 7 al RU) con Delibera di Consiglio Comunale n. del

FIGURA n. 9 tabella di cui alla Relazione Generale di documento P.f di RU Capitolo 3.1 "dimensionamento produttivo complessivo"

L'attuale "dimensionamento direzionale" non è previsto dal Piano Strutturale, ma è riportato solo nel Regolamento Urbanistico come dato complessivo. Pertanto la superficie "direzionale" dell'UTOE n. 6, prevista dal Regolamento Urbanistico, passa da mq. 14.801 a mq. 13.504, con una riduzione di mq. 1.297.

Di seguito si riporta la tabella riepilogativa del dimensionamento direzionale di tutte le UTOE, rappresentata in forma sovrapposta e con indicati in rosso i dati variati.

Dimensionamento direzionale del primo regolamento urbanistico			
UTOE 1	Interventi	Su (mq)	da P.S. Su (mq)
Interventi da RU	-	0	-
da trascinalamento PRG	-	0	-
Dotazione tot.	-	0	no previsione
Residuo PS			0
UTOE 2	Interventi	Su (mq)	da P.S. Su (mq)
Interventi da RU	-	0	-
da trascinalamento PRG	-	0	-
Dotazione tot.	-	0	no previsione
Residuo PS			0
UTOE 3	Interventi	Su (mq)	da P.S. Su (mq)
Interventi da RU	-	0	-
da trascinalamento PRG	-	0	-
Dotazione tot.	-	0	no previsione
Residuo PS			0
UTOE 4	Interventi	Su (mq)	da P.S. Su (mq)
Interventi da RU	-	0	-
da trascinalamento PRG	-	0	-
Dotazione tot.	-	0	no previsione
Residuo PS			0
UTOE 5	Interventi	Su (mq)	da P.S. Su (mq)
Interventi da RU	ACT 8 Sant'Agostino cimitero	4269	-
da trascinalamento PRG	PdL residenziale Bottegone - AT 20	1000	-
Dotazione tot.		5269	no previsione
Residuo PS			0
UTOE 6	Interventi	Su (mq)	da P.S. Su (mq)
Interventi da RU	ACT 10 Ponte Europa eliminata a seguito di DCC n. del	1297 0	-
	ATP Via Berni Area Conad	2518	-
da trascinalamento PRG	Pdl ex Breda Est - AT 27	4250	-
	RU 5 Lipidoil	6256	-
	RU 12 Area Bardelli	480	-
	FU1/b parcheggi scambiatori eliminata a seguito di DCC n. del	0	-
Dotazione tot.		14801 13504	no previsione
Residuo PS			0
Complessivo UTOE		20070 18773	
I PS non prevede dimensionamento nè complessivo nè per UTOE			

dati approvati con Delibera di Consiglio Comunale n. 17 del 7.04.2013 e comprensivi delle varianti al RU fino alla n. 6

in rosso i dati variati (variante n. 7 al RU) con Delibera di Consiglio Comunale n. del

[FIGURA n. 10 tabella di cui alla Relazione Generale di documento P.f di RU Capitolo 3.1 "dimensionamento direzionale"](#)

L'attuale "dimensionamento Turistico Ricettivo" non è previsto dal Piano Strutturale, ma è riportato solo nel Regolamento Urbanistico espresso in superficie ed in posti letto. Pertanto la superficie del "Turistico Ricettivo" dell'UTOE n. 6, prevista dal Regolamento Urbanistico, passa da mq. 18.022 mq. a mq. 15.522, con una riduzione di mq. 2.500. I posti letto passano da a 721 a 621, con una riduzione di 100 posti letto.

Di seguito si riporta la tabella riepilogativa del "dimensionamento Turistico Ricettivo" di tutte le UTOE, rappresentate in forma sovrapposta e con indicati in rosso i dati variati.

Dimensionamento turistico-ricettivo per UTOE previsto dal solo primo regolamento urbanistico				
UTOE 1	Interventi	Su (mq)	Posti letto	da P.S.
Interventi da RU	-	0	0	-
Eventuali ampliamenti str.esistenti RU	-	125	5	-
da trascinamenti PRG	-	0	0	-
Dotazione tot.	-	125	5	0
Residuo PS				
UTOE 2	Interventi	Su (mq)	Posti letto	da P.S.
Interventi da RU	ACT 13 - Ville Sbertoli	2000	80	-
Eventuali ampliamenti str.esistenti RU	-	125	5	-
da trascinamenti PRG	-	0	0	-
Dotazione tot.	-	2125	85	0
Residuo PS				
UTOE 3	Interventi	Su (mq)	Posti letto	da P.S.
Interventi da RU	-	0	0	-
Eventuali ampliamenti str.esistenti RU	-	125	5	-
da trascinamenti PRG	-	0	0	-
Dotazione tot.	-	125	5	0
Residuo PS				
UTOE 4	Interventi	Su (mq)	Posti letto	da P.S.
Interventi da RU	-	0	0	-
Eventuali ampliamenti str.esistenti RU	-	125	5	-
da trascinamenti PRG	-	0	0	-
Dotazione tot.	-	125	5	0
Residuo PS				
UTOE 5	Interventi	Su (mq)	Posti letto	da P.S.
Interventi da RU	-	0	0	-
Eventuali ampliamenti str.esistenti RU	-	125	5	-
da trascinamenti PRG	-	0	0	-
Dotazione tot.	-	125	5	0
Residuo PS				
UTOE 6	Interventi	Su (mq)	Posti letto	da P.S.
Interventi da RU	ACT 4 Via Berni ex VV.FF	3997	160	-
	ACT 7 Via S.-D'Acquisto eliminata a seguito di DCC n. del ..	2500 ⁰	100 ⁰	-
Eventuali ampliamenti str.esistenti RU	-	125	5	-
da trascinamenti PRG	PdL Ex Breda est - AT 27	6400	256	-
	Pdl Saita - Via Sestini - AT 25	5000	200	-
Dotazione tot.	-	18022 ¹⁵⁵²²	721 ⁶²¹	0
Residuo PS				0
Complessivo UTOE	-	20647 ¹⁸¹⁴⁷	826 ⁷²⁶	

Il PS non prevede il dimensionamento per UTOE ma solo complessivo

Si prevede che ad 1 posto letto corrisponda 25 mq di SU

dati approvati con Delibera di Consiglio Comunale n. 17 del 7.04.2013 e comprensivi delle varianti al RU fino alla n. 6

in rosso i dati variati (variante n. 7 al RU) con Delibera di Consiglio Comunale n. del

FIGURA n. 11 tabella di cui alla Relazione Generale di documento P.f di RU Capitolo 3.1 "dimensionamento Turistico Ricettivo"

Dimensionamento turistico-ricettivo complessivo prelevato dal primo regolamento urbanistico	
Descrizione	posti letto
a. Dimensionamento complessivo Piano Strutturale	1500
b. Incremento del 5% sul dimensionamento complessivo - Art. 109 NTA PS	75
c. Totale (a+b)	1575
d. Interventi derivanti da trascinamenti di PRG	456
e. Posti letto in strutture esistenti	661
f. Totale (d+e)	1117
g. Residuo Piano Strutturale per 1° e 2° Regolamento Urbanistico (c-g)	458
Interventi previsti dal nuovo RU (1° RU)	
h. Interventi nelle schede norma ACT e ATP	240 340
i. Previsione di ampliamenti strutture esistenti	30
l. Totale (h+i)	270 370
m. Prelievo complessivo dal PS per 1° RU (f+l)	1387 1487
n. Residuo Piano strutturale per 2° Regolamento Urbanistico (c-m)	188 88
Il PS prevede all'Art 109 delle NTA un aumento delle presenze turistiche fino a 300/350.000 presenze annue ed il RU dimensiona tali presenze in 1500 posti letto	

dati approvati con Delibera di Consiglio Comunale n. 17 del 7.04.2013 e comprensivi delle varianti al RU fino alla n. 6
in rosso i dati variati (variante n. 7 al RU) con Delibera di Consiglio Comunale n. del

[FIGURA n. 12 tabella di cui alla Relazione Generale di documento P.f di RU Capitolo 3.1 "dimensionamento Turistico Ricettivo complessivo"](#)

Il dimensionamento, di cui all'art. 121 delle Norme Tecniche di Attuazione "Prelievo dal dimensionamento del Piano Strutturale per il primo Regolamento Urbanistico", viene così modificata a seguito delle variazioni sopra illustrate ed è comprensivo della variante n. 6 "parcheggi scambiatori". Di seguito si riporta la tabella riepilogativa del "Prelievo dal dimensionamento del Piano Strutturale per il primo Regolamento Urbanistico" di tutte le UTOE, rappresentata in forma sovrapposta e con indicati in rosso i dati variati.

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)			
	Previsione	Max PS	Residuo PS	Previsione	Max PS	Residuo PS	Previsione	Max PS	Residuo PS	Previsione	Max PS	Residuo PS	Previsione	Max PS	Residuo PS	
N° 1 L'area della montagna	35	51	16	2729	32300	29571	5	0	0	0	0	0	0	0	0	
N° 2 Arco colline pistoiesi	52	204	152	0	16000	16000	85	0	0	0	0	0	0	0	0	
N° 3 L'area collinare ovest	54	55	1	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	
N° 4 L'area collinare est	12	12	0	0	5000	5000	5	0	0	0	0	0	0	0	0	
N°5 La pianura produttiva	377	566	189	248360	348000	99640	5	0	0	1350	0	0	5269	0	0	
N°6 La città capoluogo	663	665	22	17393	15192	17820	721	621	2628	16210	0	0	14807	13504	0	
alloggi di riserva	25	0	-25													
rec.edil.rurale	75	0	-75	0	0	0				0	0	0	0	0	0	
posti letto esist.							661									
Residuo incr. 5%		13	13		19255	19255										
TOTALE	1293	1566	293	268492	266281	438375	1487	1387	1575	88	188	17560	0	0	20070	18773

dati approvati con Delibera di Consiglio Comunale n. 17 del 7.04.2013 e comprensivi delle varianti al RU fino alla n. 6

in rosso i dati variati (variante n. 7 al RU) con Delibera di Consiglio Comunale n. del

FIGURA n. 13 tabella di cui alle Norme Tecniche di Attuazione documento P.g. di RU art. 121

Ai fini del dimensionamento degli "Standard Urbanistici" è necessario dar conto, attraverso la tabella di seguito riportata, delle variazioni conseguenti alla presente variante rappresentate in forma sovrapposta e con indicati in rosso i dati variati.

UTOF	sub-ambito	denominazione	verde ES	verde PROG	Verde pubblico ES	superficie ES	scuole ES	Scuole obbligate ES	parcheggi ES	Parcheggi ES	ac ES	A.C. ES	spese ES	abitanti ES	incremento ES	abitanti complessivi ES	standard complessivo ES	standard complessivo per UTOF ES
1 montagna	1a	valle del Reno	44.959	4.717	48.676	29.528	2.457	5.389	4.240	13.884	8.542	4.700	13.292	1.057		88.411	88.411	149.748
	1b	valle del Cospa	12.538	22.850	35.388	37.778	0	0	1.027	2.741	6.810	889	1.679	415	20	435	48.865	69.49
	1c	Valle della Limentra	9.518	3.409	12.927	17.778	0	0	434	1.971	1.400	0	223	63		261.43	261.43	69.49
2 collina centrale	2a	Torpedocchia - Angilanc	1.700	2.144	3.844	2.0	2.437	2.108	947	3.038	2.794	0	7.794	1.643		12.744	12.744	16.859
	2b	Campiglio-Pazza-Sarrapici-Gello	37.426	9.568	46.994	2.234	2.234	0.825	5.023	1.848	1.666	412	3.333	2.426		7.243	7.243	16.859
	2c	Le Cruscie-San Felice	8.418	3.443	11.861	2.815	2.815	4.815	1.848	7.023	10.944	10.944	10.944	2.556	16	2.575	54.111	54.111
	2d	Valic dell'Oronzone	12.252	14.079	26.331	75	75	1.284	3.382	13.075	13.075	2.161	15.236	1.422	116	1.538	47.356	47.356
	2e	Valle della Brana	35.159	22.923	58.082	2.548	2.548	0	3.201	36.319	2.155	2.155	38.474	2.024		102.345	102.345	54.039
	2f	Sigponno-Corazzi	6.376	0	6.376	0	0	10.866	288	755	0	755	0	417		17.965	17.965	24.89
	2g	Valle della Bure di Baglio	13.222	346	13.568	1.257	1.257	133	3.323	290	8.199	1.238	9.388	1.335		43.6	43.6	24.89
	2h	Valle della Bure di Santarato	28.836	1.092	29.928	574	574	534	3.927	4.461	9.860	0	9.860	1.866		41.853	41.853	24.89
	3	collina ovest	27.024	20.964	47.988	34.564	34.564	4.541	9.375	13.816	22.648	1.835	24.389	3.979	415	4.394	19.811	19.811
	4	collina est	28.200	22.189	50.389	20.6	11.079	0.021	5.243	11.574	14.902	0	14.902	2.304	117	2.421	36.3	36.3
5 pianura pedicollina	5a	via Borelline c/va Montebano	73.128	30.933	104.062	22.8	8.307	6.470	20.444	26.854	24.208	2.459	26.657	4.975	454	5.400	192.914	192.914
	5b	Via Fiorentina	91.820	94.884	186.704	25.294	2.848	3.683	15.433	17.737	4.812	4.812	22.598	6.632	439	7.071	198.331	198.331
	5c	Via Firenze	118.808	57.873	176.681	6.855	2.836	30.310	27.976	57.886	45.570	7.672	51.382	5.386	147	5.543	254.442	254.442
	5d	Area ovest	95.774	54.609	150.383	24.637	5.885	30.522	28.289	48.993	29.204	0	28.993	10.134		27.004	270.528	270.528
	5e	Area nord-est	158.434	21.515	179.949	32.498	6.011	33.599	10.977	42.569	30.886	0	30.258	8.646	304	8.953	215.7	215.7
6 città	6a	Area nord-est	98.002	83.861	181.863	31.547	11.437	42.984	19.033	33.332	30.807	0	30.807	9.458	283	9.741	271.860	271.860
	6b	Area est	44.800	36.720	81.520	0	0	4.8	16.111	19.539	13.917	0	13.917	1.961	337	1.918	130.877	130.877
	6c	Area sud-est	36.553	88.481	125.034	12.554	1.790	14.344	15.730	35.319	10.721	2.627	13.248	7.120	524	7.644	197.865	197.865
	6d	Area sud-est	93.335	4.581	97.916	14.073	36.509	50.592	10.084	36.674	7.551	30.135	37.696	4.066	1.296	5.902	193.152	193.152
	6e	Area sud-est	34.8	3.8	38.6	34.8	3.8	3.8	3.8	3.8	3.8	3.8	3.8	3.8	3.8	3.8	3.8	3.8
	6f	Area sud-est	94.3	9.3	103.6	94.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3
totale comunale			1.930.042	1.637.877	3.567.919	171.1	172	322.957	452.571	453.308	457.716	457.716	457.716	90.300	5.197	94.475	2.871.107	2.871.107
standard richiesto			1.288.913	1.352	1.352	1.352	430	334.183	334.183	334.183	231.089	231.089	231.089	2.5		2.221.400	2.221.400	2.221.400

dati approvati con Delibera di Consiglio Comunale n. 17 del 7/04/2013 e comprensivi delle varianti al RU fino alla n. 6
in rosso i dati variati (variante n. 7 al RU) con Delibera di Consiglio Comunale n. del

FIGURA n. 14 tabella di cui alla Relazione Generale documento OC.e di RU Capitolo 1.6.8

I documenti del Regolamento urbanistico che sono modificati dalla presente variante sono:

- tavole P.a.63, P.a.64, P.a.71, P.a. 72 “ *Destinazioni d’uso del suolo e modalità di intervento*”;
- tavola P.c.05 “*Limite urbano e fasce di rispetto*”;
- tavola P.e.02 “*Schede Norma ACT e ATP*”;
- elaborato P.g. Norme Tecniche di Attuazione, legenda e quadro d’unione delle tavole P.a. e P.b. - art. 121 “*prelievo dal dimensionamento del Piano Strutturale per il primo Regolamento Urbanistico*”;

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 non è inserita in aree sottoposte a vincolo paesaggistico, ma 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 che le varianti agli strumenti della pianificazione, vigenti alla data della pubblicazione sul BURT della delibera di approvazione del PIT, rispettino le *prescrizioni e le 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, in quanto le prescrizioni e le prescrizioni d’uso 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. Ma, come già detto, l’area interessata dalla variante non fa parte dei beni tutelati dal codice e pertanto la variante dovrà assicurare solo la *coerenza con le direttive della disciplina statutaria del PIT.*

La variante è coerente:

- con la Invariante strutturale di cui all’art. 9 del PIT – “Il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi urbani e infrastrutturali ”;
- Con la Invariante strutturale di cui all’art. 8- “ 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, preservando 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;

- 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;

Obiettivo 4 – Salvaguardare e riqualificare il sistema fluviale e i relativi paesaggi, nonché le relazioni territoriali capillari con i tessuti urbani, le componenti naturalistiche e la piana agricola;

Direttiva 4.2. ricostituire le relazioni tra il fiume ed il tessuto urbano.

Questi sono stati gli obiettivi e le direttive che hanno formato la variante relativa al prolungamento di via Salvo D'Acquisto e dunque si certifica la coerenza con il PIT con valore di piano paesaggistico.

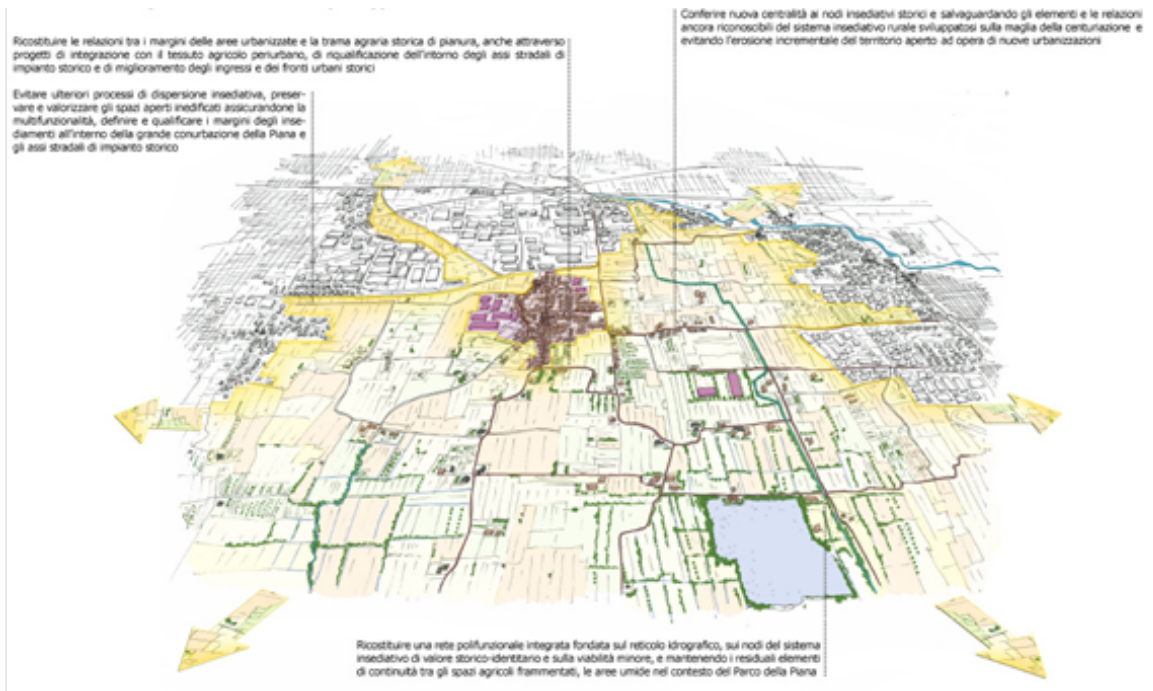


FIGURA n. 15

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 del corridoio infrastrutturale della via Salvo D'Acquisto in due sottosistemi:

- sottosistema insediativo della pianura tav. P03
- sottosistema pedecollinare dell'agricoltura promiscua della piana pistoiese tav. P03

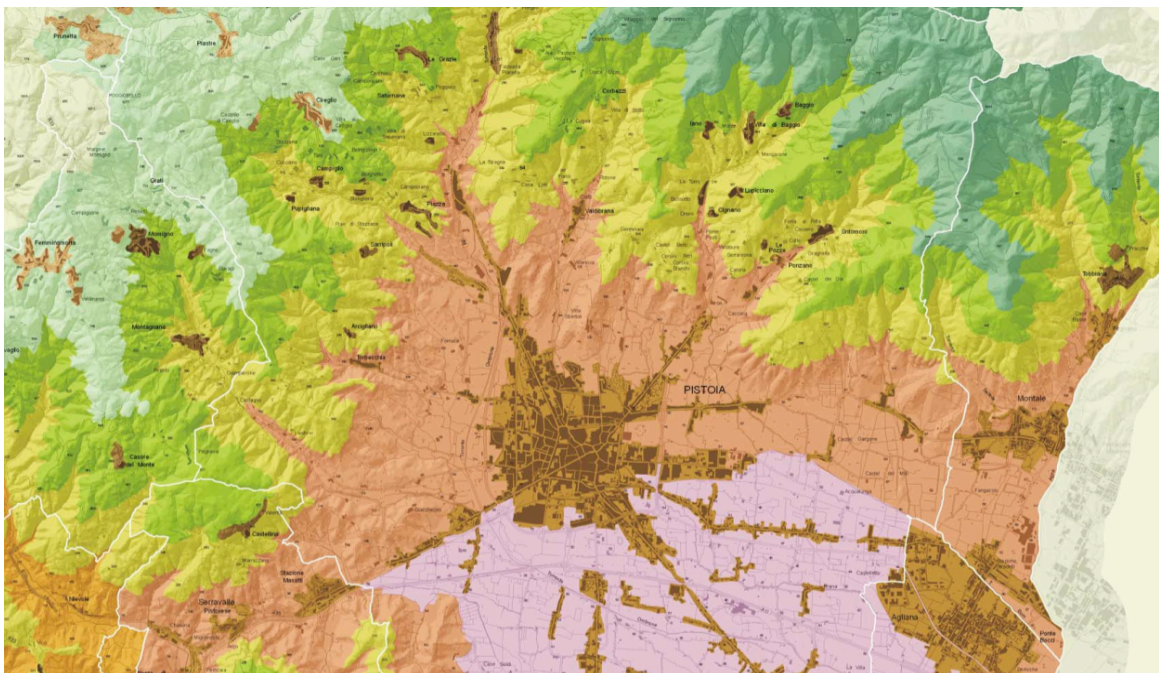


FIGURA n. 16 Piano territoriale di Coordinamento Provincia di Pistoia Tavola P03

La disciplina correlata a tali sottosistemi è definita dagli articoli 26 “*Sottosistema territoriale del paesaggio urbano*” e 32 “*Sottosistema territoriale del paesaggio dell’agricoltura promiscua*”.

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 prevede:

- 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.

Il Sottosistema territoriale del paesaggio dell’agricoltura promiscua lambisce marginalmente l’area oggetto di variante e questo conferma il ruolo di margine urbano che questa infrastruttura possiede. L’unico indirizzo indicato nell’art. 32, che può essere perseguito dalla presente variante, è quello relativo alla permanenza della struttura agraria tradizionale.

Il prolungamento di via Salvo D’Acquisto mette in collegamento, all’interno della città, la rete di supporto alla viabilità secondaria fra il Ponte Europa e la strada provinciale 17 (via di Pieve a Celle).

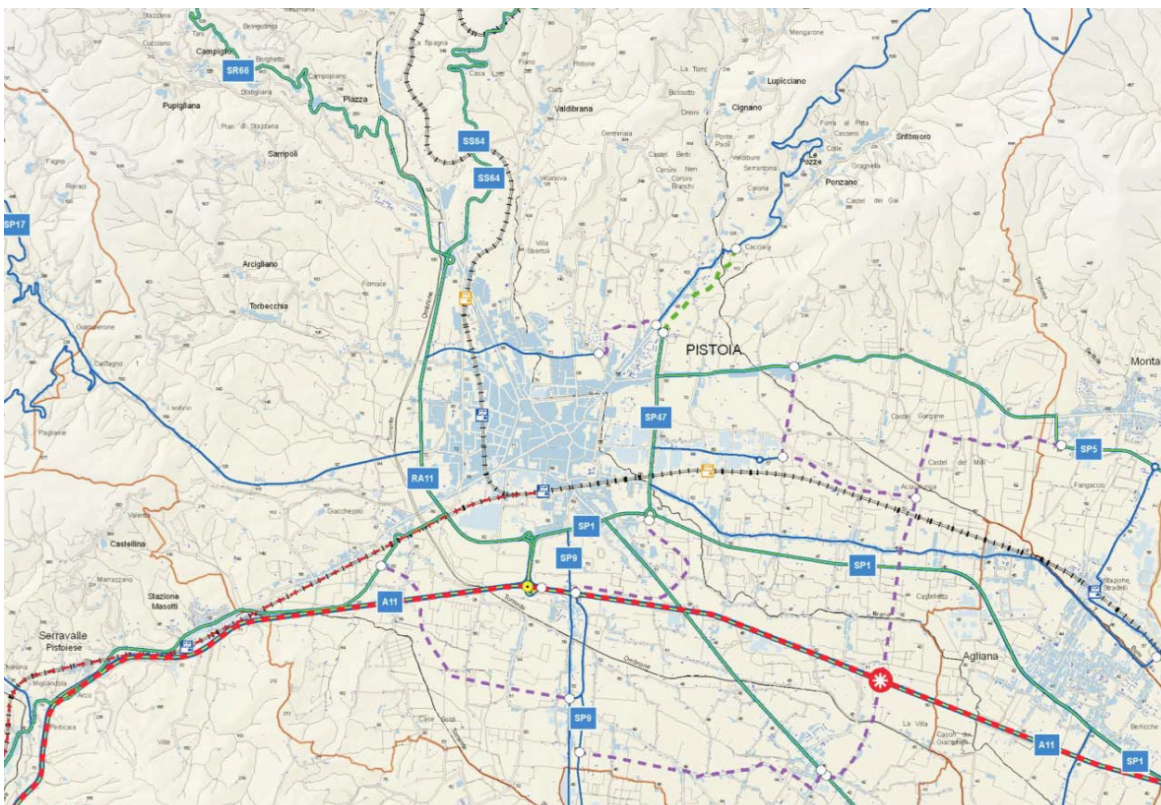


FIGURA n. 17 Piano territoriale di Coordinamento della Provincia di Pistoia tavola P07

4.3 Piano Stralcio di assetto idrogeologico del fiume Arno

Le aree oggetto di variante sono classificate dal PAI in pericolosità idraulica PII pericolosità idraulica moderata, comprendente aree inondabili da eventi con tempo di ritorno $200 < TR \leq 500$ anni.

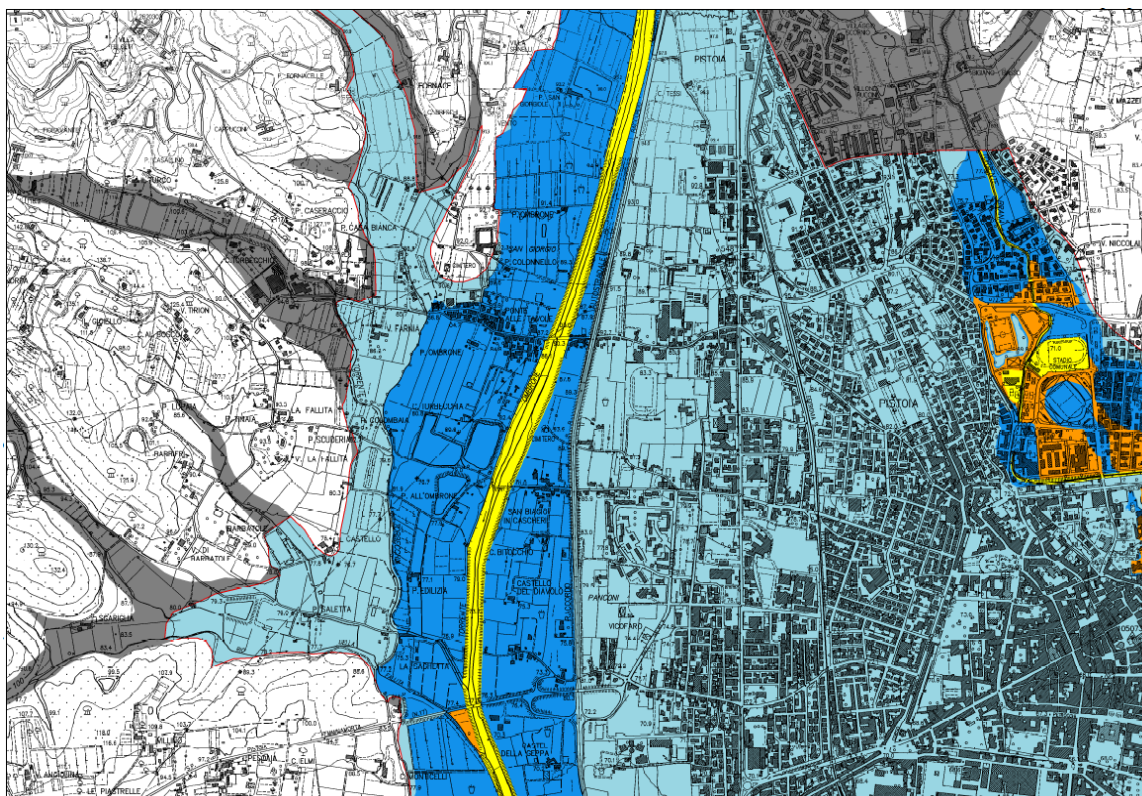


FIGURA n. 18 Piano Stralcio di assetto idrogeologico stralcio n.95

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 del corridoio infrastrutturale della via Salvo D'Acquisto in due sistemi: Funzionale e Territoriale, così declinati:

- Sistema Funzionale:
 - Sistema della città capoluogo;
 - Sub-sistema della città a prevalente funzione residenziale (art. 45);
 - Sub-Sistema degli assi urbani attrezzati (art. 46);
 - Sub-Sistema dei capisaldi delle attrezzature di interesse generale(art. 47)
 - Sub-Sistema della città delle attrezzature sportive e del tempo libero (art. 49)
 - Sub-Sistema della città del terziario (art. 51);

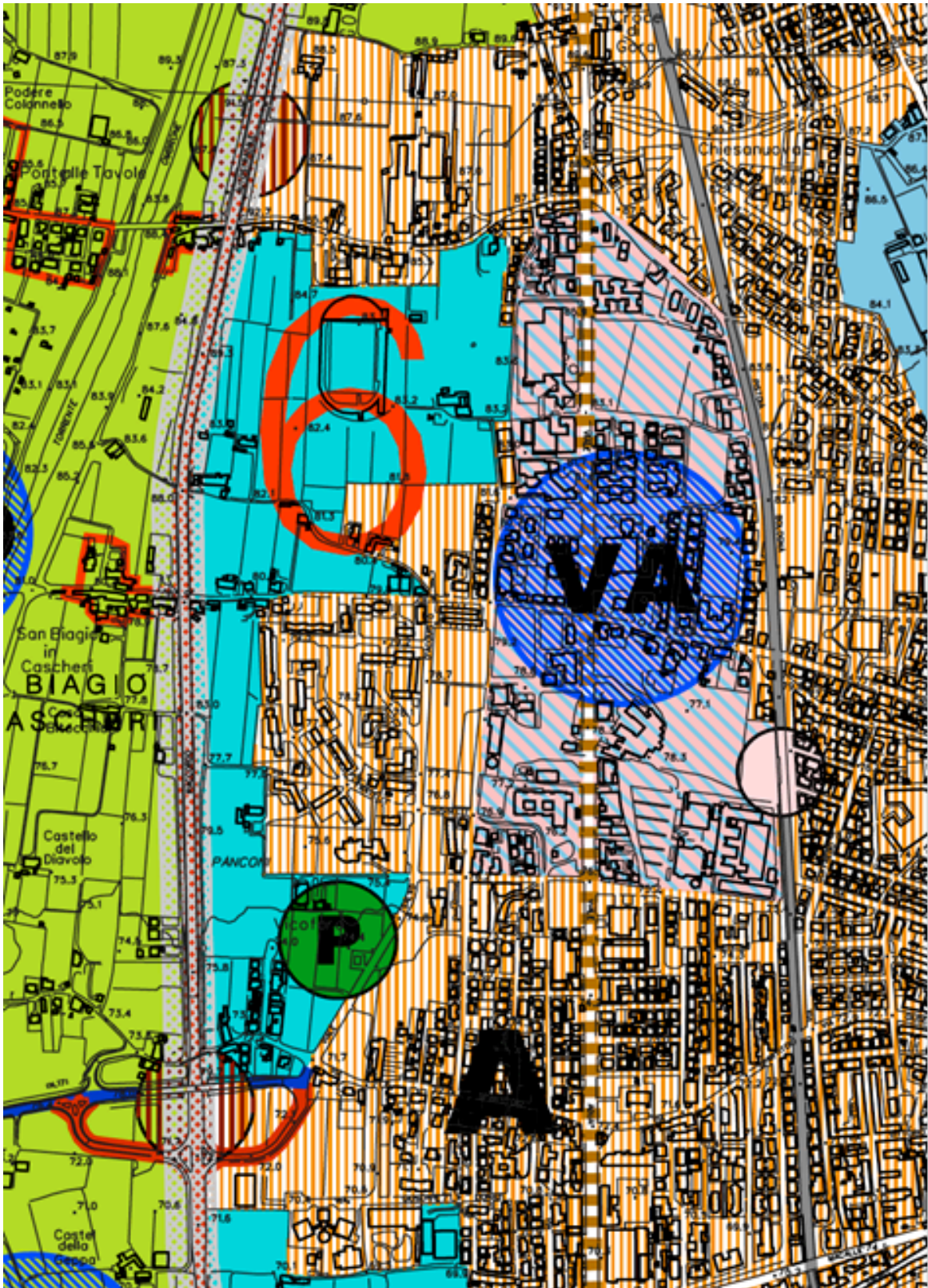


FIGURA n. 19 Piano strutturale Tavola 30b

- Sistema Territoriale:
 - Sub-Sistemi territoriale a prevalente funzione insediativa;
 - Sub-sistema delle espansioni recenti (del capoluogo e della pianura produttiva) (art. 77);
 - Sub-sistema insediativo delle aree di frangia (art. 80);

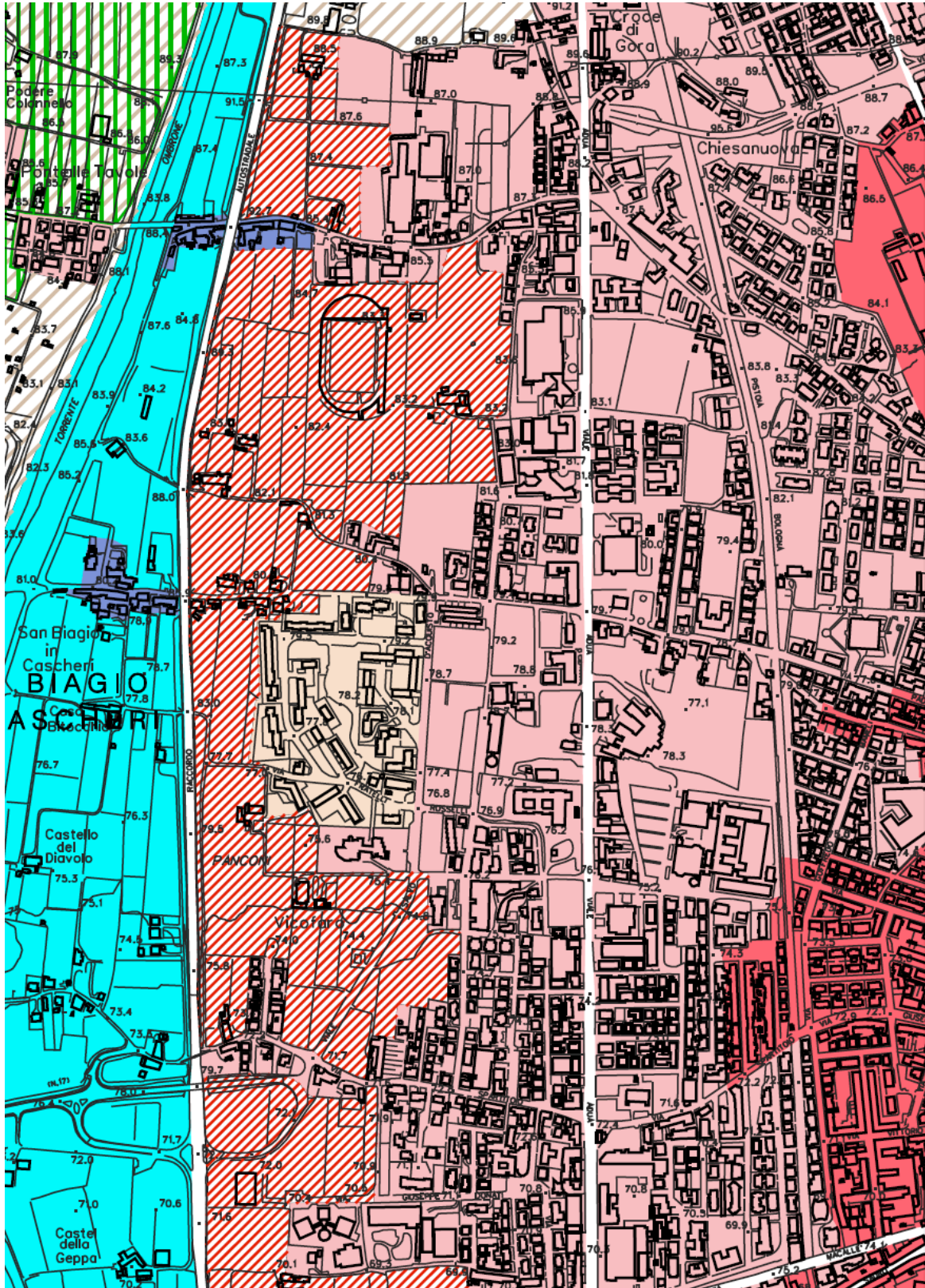


FIGURA n. 20 Piano strutturale Tavola 33b

Il Piano Strutturale con la disciplina riferita al Sistema Funzionale intende perseguire organicamente i seguenti indirizzi progettuali di seguito elencati e selezionati in riferimento al tipologia della variante in oggetto:

- Il restauro, consolidamento, ristrutturazione e rafforzamento della struttura urbana mediante nuove dotazioni di servizi ed attrezzature;
- Il riordino della circolazione pedonale, ciclabile, veicolare motorizzata e del trasporto pubblico in riferimento all'ambito locale ed extraurbano;
- La riqualificazione degli standard abitativi nel rispetto delle strutture morfologiche e tipologiche dei tessuti urbani;
- La valorizzazione dell'asse di Viale Adua attraverso un sistema di polarità urbane (piazze, attrezzature, collettive, sistemazioni a verde urbano), il progetto di sistemazione generale della viabilità pubblica, il controllo dei flussi veicolari lungo l'asse viario, anche introducendo apposite discontinuità per il miglioramento della circolazione in modo da favorire le relazioni con la Città Storica, il sistema delle infrastrutture di accesso alla città ed il sub-sistema delle Mura Verdi del capoluogo;
- Il Consolidamento e il riordino nel caposaldo del Viale Adua delle aree scolastiche presenti;
- La riqualificazione del tessuto insediativo e la valorizzazione ambientale della cintura peri-urbana attraverso l'inserimento di strutture sportive e per il tempo libero quale filtro tra il sistema delle mura verdi ed il tessuto urbano del capoluogo;
- La ricomposizione e la connessione ambientale fra le varie tipologie insediative attraverso sistemi interrelativi di aree a verde, oppure con percorsi dotati di vegetazione ed a percorribilità pedonale o ciclabile.

Il Sistema Territoriale individuato dal Piano è caratterizzato da luoghi spesso disarticolati e privi di un disegno organico, dalla scarsità e frammentarietà degli spazi pubblici nonché dalla disomogeneità di tipi edilizi. Gli obiettivi previsti dal piano Strutturale sono:

- 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 extra-urbano;
- La riqualificazione degli standard abitativi nel rispetto delle strutture morfologiche e tipologiche dei tessuti urbani;
- La realizzazione di servizi e attrezzature di interesse generale;
- L'inserimento di zone sportive ed aree boscate per la creazione di verde attrezzato da connettere con i luoghi urbani centrali;
- La relazione con il sistema delle mura verdi mediante definite penetrazioni del verde di frangia da riconnettere con le aree aperte, ed i corridoi ecologici;
- L'alleggerimento e il decongestionamento dei flussi di traffico della viabilità esistente;
- Il completamento della viabilità urbana;
- La previsione di viali alberati, attrezzati con percorsi pedonali e ciclabili;
- La salvaguardia delle visuali verso gli elementi morfologico-paesaggistici e architettonici di pregio.

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 le seguenti classificazioni acustiche:

- Classe IV aree di intensa attività umana;
- Classe V aree prevalentemente industriali;
- Area per spettacoli temporanei all'aperto.

Il Piano di classificazione acustica adottato il 07.07.2015 classifica, invece, le aree oggetto della variante nel seguente modo:

- Classe IV aree di intensa attività umana;
- Classe V aree prevalentemente industriali;



FIGURA n. 21 Piano di Classificazione acustica approvato

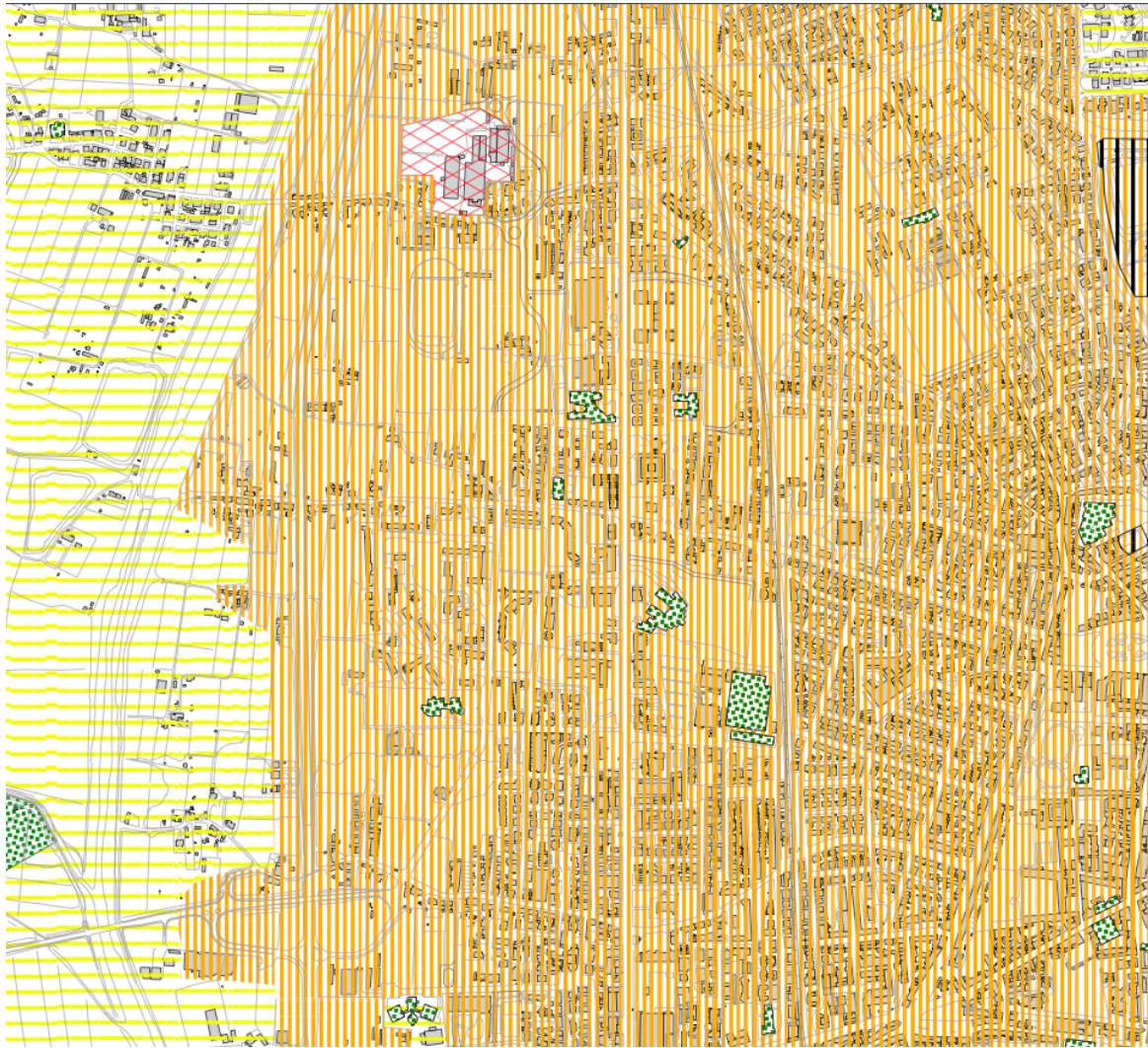


FIGURA n. 22 Piano di Classificazione acustica adottato il 07.07.2015

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 i caratteri di criticità nel paragrafo 5, nel quale evidenzia *“i difficili innesti fra il sistema viario interno con il sistema tangenziale oltre che con viale Adua”*.

In queste aree la difficoltà di circolazione produce conseguentemente anche degrado ambientale. Il Piano prevede per dette aree, nel paragrafo 7.3 *“Il completamento della rete infrastrutturale: parcheggi e rete stradale”* e nel paragrafo 7.3.1 *“Gli interventi migliorativi sul sistema viario”*, una nuova viabilità di collegamento fra via Salvo D'acquisto e via Gora e Barbatole, già prevista nel P.R.G. vigente nel 2006.

Tale intervento è dettato dalla esigenza di sfruttare le due viabilità parallele, Viale Adua e la nuova viabilità, anche con un sistema di regolazione del traffico a sensi unici

contrapposti, con l'obiettivo di fluidificare le intersezioni e ottenere più spazio per l'attrezzatura delle viabilità con percorsi ciclo-pedonali.

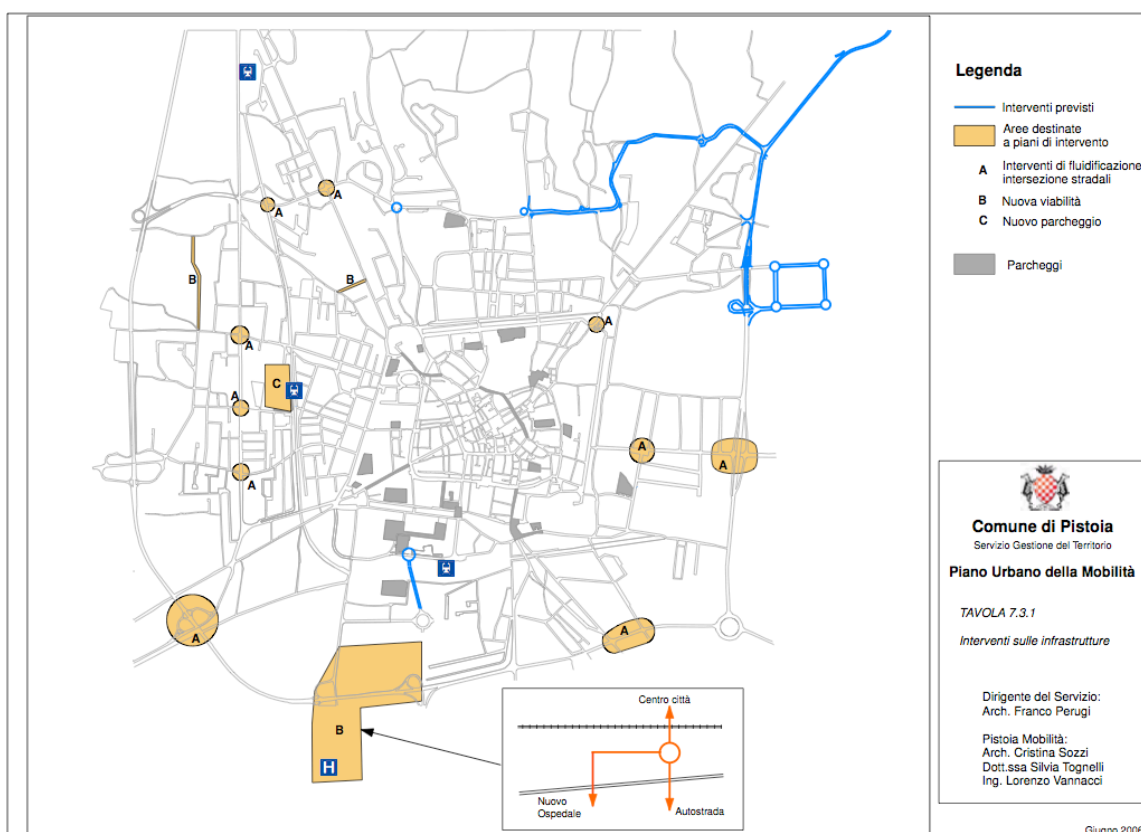


FIGURA n. 23 Piano Urbano della Mobilità tavola 7.3.1

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. e d 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.

- 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 m.

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 (casce 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 al confine con le aree agricole e con il sistema fluviale dell'Ombrone, con le così dette "Mura Verdi", individuate dal Piano Strutturale e dal Regolamento Urbanistico. Pertanto, la nuova infrastruttura, che utilizza prevalentemente tracciati stradali esistenti, si pone come *cerniera* fra la città e il sistema naturale del futuro parco dell'Ombrone.

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

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pistoia articola il sistema insediativo, oggetto di variante, come prevalentemente residenziale o misto e indica per le trasformazioni le 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 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 è stata formata tenendo presente sia delle criticità che il PIT evidenzia per questo tipo di tessuto urbano sia degli obiettivi correlati, relativamente alla specifica

variazione del Regolamento Urbanistico che si intende adottare. Il vigente Regolamento Urbanistico ha già previsto il prolungamento di via Salvo D'Acquisto, ma la presente variante intende modificare questa previsione proprio per adeguarla maggiormente agli obiettivi, alle direttive e alle invarianti strutturali che il nuovo PIT con valore di Piano Paesaggistico ha recentemente disciplinato.

6.4 la struttura agro-forestale, che comprende boschi, pascoli, campi e relative sistemazioni nonché i manufatti dell'edilizia rurale

Le aree oggetto di variante non sono inserite nel sistema agroforestale, ma nel sistema insediativo della pianura. Tuttavia, la posizione di margine con il sistema agricolo di pianura in cui la infrastruttura ricade e la volontà di sottrarre vaste aree alla urbanizzazione per riconsegnarle al sistema agricolo, ci inducono a valutare anche il sistema agricolo e precisamente quello di pianura.

L'area oggetto di variante lambisce un ambito che il PIT con valore di piano paesaggistico, inserisce nel *morfotipo frammentato della diffusione insediativa e dell'ortoflorovivaismo*. La descrizione è di un paesaggio fortemente artificializzato che, pur essendo costituito da spazi aperti, ha perso il carattere agricolo e rurale. Sul piano percettivo questo tipo di territorio può essere assimilato a un vasto giardino.

La variante intende intervallare i tessuti urbani da ampi spazi aperti con funzione agricola e commercializzazione dei prodotti agricoli, salvo tutelare gli insediamenti dai rischi della impermeabilizzazione dei suoli e dell'inquinamento dell'area.

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 alla previsione di trasformazione del vigente Regolamento Urbanistico, riguardo all'attuazione delle trasformazioni.

L'intera infrastruttura stradale 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 del prolungamento di via Salvo D'Acquisto.

La seconda novità è l'attuazione delle due schede norma ATP attraverso il procedimento del "*Progetto unitario convenzionato*", disciplinato dall'art.121 della L.R.65/14.

Tale procedimento è utile, poiché le aree sono già dotate di opere di urbanizzazione primarie e pur non presentando caratteri di complessità e rilevanza tali da richiedere la formazione di un piano attuativo, richiedono comunque un adeguato coordinamento della

progettazione e la previa sottoscrizione di una convenzione finalizzata a disciplinare opere e benefici pubblici correlati all'intervento.

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.

8. Informazione e partecipazione

Durante l'intera formazione della variante di via Salvo D'Acquisto è stato avviato un confronto con tutti i cittadini, le aziende, i circoli e l'amministrazione provinciale direttamente coinvolti dalla nuova infrastruttura.

Gli incontri sono stati determinanti per definire il tracciato di variante, in quanto i soggetti coinvolti hanno proposto modifiche che hanno aggiunto qualità al nuovo tracciato e alle aree limitrofe.

Non tutte le proposte sono state accolte, in particolare quelle che si sono rivelate in contrasto con gli obiettivi indicati nella delibera di indirizzo della Giunta o con le direttive e le prescrizioni della pianificazione territoriale sovraordinata. Le proposte non accolte sono state comunque valutate insieme ai proponenti, dando loro ampie e circostanziate motivazioni. Con tutti è stato condiviso sia il percorso partecipativo sia il risultato finale della variante.

Si allegano alla relazione sull'attività svolta dal responsabile del procedimento ai sensi dell'art. 18 comma 3 della L.R.65/14 i resoconti degli incontri avuti con i cittadini, gli Enti e le imprese nel lungo iter di formazione della presente variante.

DIRIGENTE

SERVIZIO GOVERNO DEL TERRITORIO E EDILIZIA PRIVATA

Arch. Elisa Spilotros