

COMUNE DI SCANDICCI

**Progetto di fattibilità tecnico economica
relativo all'attuazione dell'
Area di Trasformazione TR 04c
Nuovo Centro della Città**

RELAZIONE GENERALE DI PROGETTO

Arch. Bruno Angelici

INDICE

1	INQUADRAMENTO GENERALE	3
2	DESCRIZIONE DEL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA (PFTE)	8
2.1	Mix Funzionale	8
2.2	Coni Visivi	8
2.3	DIMENSIONAMENTO	9
3	INDICAZIONE GENERALE DELLE PRINCIPALI MATRICI AMBIENTALI INTERESSATE.....	10
4	ASPETTI PAESAGGISTICI E RECEPIMENTO PROGETTUALE DELLE OSSERVAZIONI DELLA CONFERENZA PAESAGGISTICA.....	12
5	PROIEZIONE TEMPORALE DI REALIZZAZIONE DEGLI EDIFICI DELLE SINGOLE UMI	14
6	IPOTESI DI CANTIERIZZAZIONE DELLE SINGOLE UMI	15

1 INQUADRAMENTO GENERALE

A seguito dell'approvazione del Regolamento Urbanistico 2013, l'Amministrazione Comunale ha predisposto una nuova versione del Piano Particolareggiato relativo all'Area di Trasformazione urbana Tr04c. Detta versione è stata oggetto di verifica di assoggettabilità semplificata a VAS - ai sensi dell'articolo 5 comma 3 ter della L.R. n. 10 del 12.02.2010 - conclusasi con il parere espresso dall'Autorità Competente in materia di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) del Comune di Scandicci, presso la Città Metropolitana di Firenze, pervenuto in data 31.05.2018, prot. n. 27083, nel quale l'Autorità medesima precisava che, a proprio giudizio, la nuova versione del Piano Particolareggiato non doveva essere sottoposta a V.A.S. in quanto non produceva effetti ambientali tali da dover ripetere la procedura di valutazione.

I contenuti di tale versione del Piano Particolareggiato sono stati poi oggetto di riallineamento col nuovo Piano Operativo del Comune di Scandicci (approvato con deliberazione C.C. n. 34 del 10.04.2019) le cui modifiche, pur non comportando rettifiche all'assetto planivolumetrico del Piano Particolareggiato adottato, hanno tuttavia richiesto un adeguamento dello stesso ai fini della necessaria conformazione dello strumento attuativo al nuovo strumento generale di pianificazione urbanistica.

La versione aggiornata del Piano Particolareggiato è stata quindi nuovamente inoltrata all'Autorità Competente per la VAS, con nota in data 5.07.2019, prot. 35023, ai fini della relativa verifica di assoggettabilità semplificata a VAS, ai sensi dell'articolo 5, comma 3 ter, della L.R. n. 10 del 12.02.2010. La stessa Autorità, con parere del 19.07.2019, protocollo 37635, specificava che, a suo giudizio, il procedimento di rielaborazione del Piano Particolareggiato di cui trattasi "poteva essere escluso dal procedimento di VAS".

Il Consiglio Comunale, con deliberazione n° 20 del 30.01.2020, ha approvato, ai sensi della L.R. 65/2014, **il Piano Particolareggiato** di iniziativa pubblica relativo all'Area di Trasformazione TR 04c "Nuovo centro della città / zone n° 3 (parte) - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 del Programma Direttore".

Il Piano Particolareggiato risulta efficace dal 19.02.2020 (data di pubblicazione sul B.U.R.T. dell'avviso relativo all'intervenuta approvazione del medesimo).

Il Consiglio Comunale, con deliberazione n. 123 del 17.12.2020, ha aggiornato, ai sensi dell'articolo 21 della L.R. n. 65/2014 e s.m.i., **la posizione catastale** relativa alla Città Metropolitana **ed ha corretto gli errori materiali riscontrati** al riguardo nel Piano Particolareggiato. L'aggiornamento del Piano Particolareggiato è divenuto efficace a far data dal 07.01.2021, a seguito della pubblicazione sul B.U.R.T. del relativo avviso informativo.

In ultimo, con **DGC n.63 del 11.05.2023** è stato **approvato** il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (**PFTE**) delle **Opere di urbanizzazione riferite all'Area di trasformazione Tr04c**.

Il Progetto risulta ora interessato dalla procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA poiché le caratteristiche funzionali e dimensionali dell'intervento, ovvero per la superficie del comparto interessato ed il numero di posti auto privati ad uso pubblico, determinano la necessità di procedere con la Verifica di Assoggettabilità, ai sensi dell'Art. 48 della L.R. 10/2010 e ss. mm. e ii. che recepisce le disposizioni del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

Nello specifico, il progetto in valutazione è ricompreso nell'**All. IV alla Parte II del D. Lgs.152/2006 e s.m.i.**, "Progetti sottoposti alla Verifica di assoggettabilità di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano", al Punto 7. Let. b) Progetti di sviluppo di aree urbane, nuove o in estensione, interessanti superfici superiori ai 40 ettari; **progetti di riassetto o sviluppo di aree urbane all'interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori a 10 ettari**; costruzione di centri commerciali di cui al D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 114 "Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59"; **parking di uso pubblico con capacità superiori a 500 posti auto**.

Il progetto in analisi si inserisce all'interno di un'area di trasformazione, denominata TR04c, destinata alla realizzazione della porzione quantitativamente più rilevante del nuovo centro città, sviluppata attorno al tracciato tranviario e caratterizzata dall'inserimento di servizi e funzioni pregiate (strutture per la formazione, turistico – recettive, direzionali e di servizio, residenze, esercizi commerciali al dettaglio, etc...).

La Superficie territoriale (St) dell'area di trasformazione TR04C è pari a 191.600 mq circa (circa 19 ettari), con la previsione di nuovi insediamenti per strutture e attività di interesse privato per una Superficie edificabile (SE) totale di mq 87.000 (8,7 ettari).

La verifica della **dotazione dei parcheggi pubblici** nel Piano Particolareggiato è stata eseguita in termini areali, non di posti auto/moto, vedi Tav. 8 - *Verifica standard urbanistici* - del Piano. A livello indicativo, comunque, si evidenzia che, da una verifica degli elaborati del Piano, il numero dei posti auto e moto è il seguente:

- **circa 753 posti auto**, ad esclusione del piano terra e piano primo del silos destinati a parcheggio pubblico di mq 3.300, mq 1.650 per piano, (circa 132 posti auto stimati, in assenza di un progetto del silos, in funzione di 25 mq a posto auto);
- **circa 174 posti moto**.

In ragione di quanto sopra indicato, il progetto risulta assoggettato a Verifica di VIA.

Corre l'obbligo precisare che la progettazione cui si riferisce il presente documento, e conseguentemente lo Studio Preliminare Ambientale, è quella del Piano Particolareggiato

approvato nel 2020 (vedi Delibere di Consiglio Comunale n. 20 del 30.01.2020 e n. 123 del 17.12.2020) integrato con il Progetto di Fattibilità tecnica-economica (PFTE) delle Opere di urbanizzazione approvato con delibera di Giunta Comunale n.63 del 11.05.2023.

Gli elaborati relativi al Piano Particolareggiato sono consultabili e scaricabili dal sito del Comune di Scandicci ai seguenti indirizzi e vengono di seguito riportati:

<https://www.comune.scandicci.fi.it/index.php/pianificazione-attuativa/2018-07-10-06-10-02/7459.html>.

QUADRO CONOSCITIVO GENERALE:

- TAV 1 - Perimetrazione dell'area oggetto del Piano Particolareggiato
- TAV 2 - Inquadramento urbanistico
- TAV 3- Individuazione catastale della Proprietà
- TAV 4 - Rilievo dello stato dei luoghi

Studio idrologico-idraulico a supporto del Piano Particolareggiato:

- R.01 – Relazione idrologica e idraulica
- A.01 – Tabulati verifiche idrauliche. Stato di progetto
- A.02 – Sezioni fluviali. Verifiche idrauliche. Stato di progetto
- A.03 – Profili longitudinali. Verifiche idrauliche. Stato di progetto
- T.01 – Planimetria modelli idraulici. Stato attuale e stato di progetto
- T.02 – Battenti idrometrici di esondazione. Stato attuale e stato di progetto. Inviluppo TR=200 anni
- T.03 – Velocità di propagazione delle esondazioni. Stato attuale e stato di progetto. Inviluppo TR=200 anni
- T.04 – Pericolosità ai sensi del 53/R e del PGRA e magnitudo idraulica ai sensi della LR 41/18. Stato attuale e stato di progetto.

TAVOLE DI PROGETTO E DI VERIFICA GENERALE

- TAV 5a - Planimetria Generale del Piano Particolareggiato: planivolumetrico su C.T.R.
- TAV 5b - Planimetria Generale del Piano Particolareggiato: planivolumetrico su foto aerea
- TAV 6 - Planimetria Generale del Piano Particolareggiato - Confronto fra planivolumetrici
- TAV 7 - Verifica della permeabilità
- TAV 8 - Verifica degli standard urbanistici ai sensi del D.M. 1444/68 e dell'art. 61 del P.S.
- TAV 9A - Schema delle opere di urbanizzazione – Viabilità di progetto
- TAV 9B - Schema delle opere di urbanizzazione – Fognature
- TAV 9C - Schema delle opere di urbanizzazione – Acquedotto
- TAV 9D - Schema delle opere di urbanizzazione – Gasdotto
- TAV 9E - Schema delle opere di urbanizzazione – Illuminazione pubblica ed elettrodotti

- TAV 10 A - Individuazione degli stralci funzionali delle urbanizzazioni connesse alla realizzazione delle opere di interesse privato
- TAV 10 B - Spese delle urbanizzazioni suddivise per U.M.I.
- TAV 11 - Identificazione delle zone di intervento e delle relative U.M.I.
- TAV 12 - Perimetrazione dei parcheggi privati
- TAV 13 - Regime giuridico dei suoli
- TAV 14 - Sezioni ambientali scala 1:1.000
- TAV 15 - Sezioni ambientali scala 1:500

TAVOLE PROGETTUALI DI DETTAGLIO

- TAV 16 - Zona 3+4 - Planimetria e sezioni ambientali
- TAV 17 - Zona 3+4 - Verifica degli standard urbanistici (verde pubblico e parcheggi) connessi alla realizzazione di ogni singola U.M.I.
- TAV 18 - Zona 5 - Planimetria e sezioni ambientali
- TAV 19 - Zona 5 - Verifica degli standard urbanistici (verde pubblico e parcheggi) connessi alla realizzazione di ogni singola U.M.I.
- TAV 20 - Zona 6+7 - Planimetria e sezioni ambientali
- TAV 21 - Zona 6+7 - Verifica degli standard urbanistici (verde pubblico e parcheggi) connessi alla realizzazione di ogni singola U.M.I.
- TAV 22 - Zona 8 - Planimetria e sezioni ambientali
- TAV 23 - Zona 8 - Verifica degli standard urbanistici (verde pubblico e parcheggi) connessi alla realizzazione di ogni singola U.M.I.
- TAV 24 - Zona 9 - Planimetria, sezioni ambientali
- TAV 25 - Perequazione Urbanistica

RELAZIONI:

- Relazione tecnica
- Relazione geologica di fattibilità
- Relazione ambientale
- Valutazione di clima acustico e revisionale di impatto acustico.

In relazione all'aggiornamento della posizione catastale ed alla correzione degli errori materiali riscontrati:

<https://servizi-scandicci.055055.it/rete-civica/aggiornamento-posizionecatastale-e-correzione-errori-materiali>

- Album contenente la descrizione delle correzioni apportate agli elaborati del Piano Particolareggiato e la rappresentazione - per estratto - dei contenuti oggetto di rettifica;

- Quadro sinottico nel quale sono poste a confronto, ed evidenziate, le parti dello Schema di 'Convenzione-quadro' oggetto di aggiornamento con la versione originariamente approvata delle stesse;
- Schema di convenzione (versione aggiornata);
- Relazione del Responsabile del Procedimento.

Relativamente invece agli elaborati progettuali relativi al PTFE delle OO.UU. approvato con delibera di Giunta Comunale n.63 del 11.05.2023, questi vengono riportati di seguito:

	ID.	REV.	TITOLO 1	TITOLO 2	SCALA	FORMATO			
ELABORATI GENERALI									
1	ELG	1	1	1	0	ELENCO ELABORATI			A4
2	ELG	1	2	1	0	RELAZIONE GENERALE			A4
3	ELG	1	3	1	0	INQUADRAMENTO TERRITORIALE		1:10000	A1
4	ELG	1	4	1	0	PLANIMETRIA DI RILIEVO		1:2000	A1
ELABORATI GRAFICI									
5	PRO	1	1	1	0	PLANIMETRIA INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI		1:2000	A1
6	PRO	1	2	1	0	PLANIMETRIA STRADALE DI PROGETTO		1:1000	A1L
7	PRO	1	3	1	0	PROFILI LONGITUDINALI STRADALE		1:1000/100	A1L
8	PRO	1	4	1	0	SEZIONI TIPOLOGICHE STRADALI		varia	A1
9	PRO	1	5	1	0	PLANIMETRIA AREE PUBBLICHE DI PROGETTO		1:1000	A1L
10	PRO	1	6	1	0	SEZIONI AMBIENTALI		varia	A1L
IDROLOGICA E IDRAULICA									
11	IDR	1	1	1	0	RELAZIONE IDROLOGICO - IDRAULICA			A4
12	IDR	1	2	1	0	OPERE IDRAULICA FOGNATURA METEORICA		1:1000	A0
13	IDR	1	3	1	0	SUPERFICI SCOLANTI UMI E VASCHE DI INVARIANZA IDRAULICA	FASE 1	1:1000	A1L
14	IDR	1	3	2	0	SUPERFICI SCOLANTI UMI E VASCHE DI INVARIANZA IDRAULICA	FASE 2	1:1000	A1L
15	IDR	1	3	3	0	SUPERFICI SCOLANTI UMI E VASCHE DI INVARIANZA IDRAULICA	FASE 3	1:1000	A1L
16	IDR	1	3	4	0	SUPERFICI SCOLANTI UMI E VASCHE DI INVARIANZA IDRAULICA	FASE 4	1:1000	A1L
17	IDR	1	3	5	0	SUPERFICI SCOLANTI UMI E VASCHE DI INVARIANZA IDRAULICA	FASE 5	1:1000	A1L
18	IDR	1	4	1	0	OPERE IDRAULICA FOGNATURA NERA		1:2000	A2
SOTTOSERVIZI									
19	IMP	1	1	1	0	PLANIMETRIA ACQUEDOTTO E GASDOTTO		1:2000	A1L
20	IMP	1	2	1	0	PLANIMETRIA RETE ELETTRICA E TELECOMUNICAZIONI		1:2000	A1L
21	IMP	1	3	1	0	PLANIMETRIA ILLUMINAZIONE PUBBLICA		1:1000	A1L
INTERFERENZE									
22	INT	1	1	1	0	PLANIMETRIA INTEREFERENZE		1:2000	A2L
STRALCI OPERE DI URBANIZZAZIONE									
23	SOU	1	1	1	0	QUADERNO OPERE DI COMPETENZA U.M.I.		varie	A3
24	SOU	1	2	1	0	OPERE DI COMPETENZA DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE		varie	A3
ELABORATI TECNICI ECONOMICI GENERALI									
25	ETE	1	1	1	0	STIMA DEI LAVORI E ANALISI PREZZI UNITARI			A4
26	ETE	1	2	1	0	QUADRO ECONOMICO			A4
27	ETE	1	3	1	0	PRIME INDICAZIONI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEL PSC			A4

2 DESCRIZIONE DEL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA (PFTE)

Nell'area d'intervento vengono stabilite delle direttive compositive, ambientali e strategiche capaci di indirizzare lo sviluppo dell'area sia in termini ambientali, che sociali ed economici.

La progettazione, quindi, non poteva che partire da queste indicazioni per dare continuità ad una riflessione più ampia sulle strategie future del territorio del Comune di Scandicci.

2.1 Mix Funzionale

Con l'intento di attuare una strategia insediativa volta ad un corretto sviluppo dell'area nonché dell'intero sistema territoriale di Scandicci, ha avuto un ruolo primario la necessità di immettere nel sistema urbano un mix di funzioni diverse per scardinare l'immagine di un Comune a prevalente vocazione residenziale.

L'attuale connotazione di Scandicci richiede un innesto di funzioni diverse per superare l'immagine riduttiva di un Comune visto come semplice periferia del capoluogo fiorentino, al fine di dare un nuovo senso urbano a chi ci vive e soprattutto a chi sceglierà di risiedervi.

L'area dell'Ex CNR accoglie quindi un mix di funzioni strategiche capaci di ricreare quell'effetto di città che deve connotare il centro di Scandicci. La sovrapposizione delle funzioni permetterà anche di distinguere non solo le tipologie architettoniche ma anche gli stessi spazi di relazione e i flussi. Attraverso la diversità, l'area potrà trovare quell'identità che le darà un nuovo slancio.

2.2 Coni Visivi

Gli elementi ambientali della progettazione procedono parallelamente agli altri aspetti strategici del Piano in una visione complessiva e non per singole parti. Il rapporto con le colline e con le emergenze storiche come il Castello dell'Acciaio non poteva essere trascurato nella composizione generale e particolare del Piano Particolareggiato. Anzi il rispetto delle visuali verso le colline e degli spazi aperti verso il Castello sono stati la partenza nonché il collegamento del progetto con il contesto, fino a diventare elemento di valorizzazione di ciò che è già stato costruito ma ad oggi completamente scisso e pensato per parti.

Si individuano dunque delle direttrici panoramiche che coinvolgono il progetto stesso, sia nella distribuzione dell'edificato che nella forma architettonica proposta, arrivando a definire un contesto paesaggistico locale del quale fanno parte le stesse colline.

Inoltre la progettazione ha tenuto conto delle preesistenze, valorizzando e enfatizzando i coni visivi in direzione del Castello dell'Acciaio, dalla colonica esistente e dal tracciato viario fondativo corrispondente a via Ponte di Formicola (oggi Via G. Galilei). La presenza della tramvia, unita ad una nuova viabilità, aiuta ad aprire un varco visivo importante ma soprattutto continuo dalla città verso le colline e viceversa.

L'edificato circostante rispetta questo vuoto urbano e ne enfatizza il ruolo strategico. Le stesse residenze previste per l'area 8 si modellano per aprire percorsi e, soprattutto, coni visivi capaci di rendere immediatamente leggibile la presenza di una emergenza storica come quella del

Castello. Lo stesso approccio guida la visuale che dalla stazione del capolinea della tramvia si apre verso il Castello riuscendo a far dialogare, nonostante la distanza, due luoghi urbani così importanti.

Questo rapporto costante fra città e colline e fra nuova edificazione e Castello conduce l'intervento e valorizza sia le emergenze che le nuove architetture e gli spazi urbani di progetto.

2.3 DIMENSIONAMENTO

Le **quantità edificabili** previste dal Piano Particolareggiato pari, come detto, a **87.000 mq** di superficie edificabile (S.E.), sono così articolate:

- Residenza 31.400 mq
- Attività Direzionali o Terziarie (e relativi spazi di corredo),
attività private di servizio in genere 36.000 mq
- Strutture turistico-ricettive 11.700 mq
- Attività di commercio al dettaglio 7.900 mq

Nella planimetria di progetto (Fig. 1) sono illustrate le singole UMI con la destinazione d'uso dei singoli edifici.

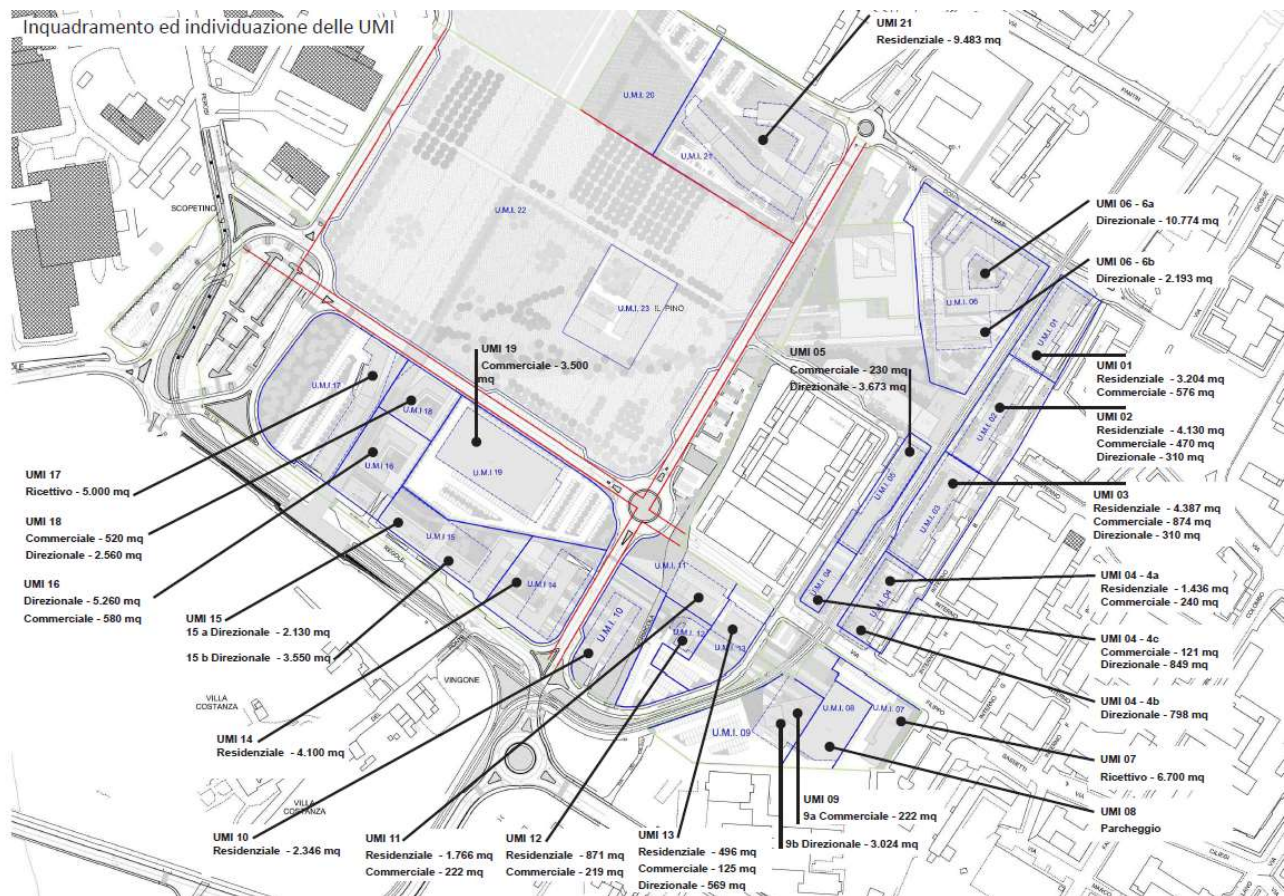


Fig. 1 – Planimetria generale di progetto

3 INDICAZIONE GENERALE DELLE PRINCIPALI MATRICI AMBIENTALI INTERESSATE

Con riferimento all'analisi eseguita sul progetto, nonché in considerazione delle risultanze delle valutazioni di carattere ambientale effettuate in sede di approvazione del PP, le matrici ambientali che potrebbero essere maggiormente interessate da possibili impatti (riferibili alla fase di cantiere e/o di esercizio), ed approfondite all'interno dello Studio preliminare ambientale a cui si rimanda, sono riconducibili a: **Atmosfera ed Energia, Acque (superficiali e sotterranee), Suolo e sottosuolo, Rifiuti, Rumore, Paesaggio e Traffico.**

Nello specifico:

- **Atmosfera ed Energia:** l'influenza determinata sulla matrice ambientale dal progetto risulta riconducibile, per quanto riguarda la fase di cantierizzazione, alla probabile produzione di polveri a seguito di alcune lavorazioni e movimentazione del materiale mentre, con riferimento alla fase di esercizio, il possibile impatto sulla matrice in analisi è riconducibile a due fattori differenti:
 - le emissioni in atmosfera legate al presunto incremento di traffico indotto nell'area a seguito della realizzazione della progettazione;
 - le emissioni in atmosfera (CO₂) conseguenti all'installazione di impianti termici per il riscaldamento e raffreddamento dei locali previsti negli edifici.

Per l'aspetto energetico, invece, l'incremento di popolazione comporterà quasi inevitabilmente un incremento del consumo energetico, stante la possibilità che, in termini generali sul territorio comunale, si prevede non solo un aumento dei residenti ma anche una delocalizzazione di abitanti e siti commerciali.

- **Acque (superficiali e sotterranee):** i possibili effetti legati alla matrice "Acque" prevedibili a seguito della realizzazione del progetto sono riconducibili prioritariamente a due aspetti seppur distinti allo stesso tempo strettamente correlati:
 - *il prevedibile incremento dei consumi a scopo idropotabile;*
 - *il prevedibile incremento nella produzione di acque reflue*
- **Suolo e sottosuolo:** con riferimento alla matrice Suolo e sottosuolo, il fattore che emerge quale principalmente interessato dalla realizzazione dell'intervento in analisi è riconducibile *all'incremento di consumo di suolo con correlato aumento dell'impermeabilizzazione dello stesso*, rispetto ad un'area ad oggi quasi completamente priva di opere.
- **Rifiuti:** la realizzazione del progetto in analisi, strettamente legata alle destinazioni previste, darà origine, inevitabilmente, ad una produzione prevalente di rifiuti solidi urbani. Rispetto alla situazione esistente si prevede così che l'incremento di popolazione comporterà un aumento della pressione ambientale relativa alla produzione di rifiuti.
- **Rumore:** dal punto di vista acustico, seppur nell'area non risultano previste, secondo quanto contenuto nella progettazione della presente fase preliminare, particolari attività in grado di generare prevedibili attività eccessivamente rumorose rispetto alla situazione attuale, il probabile incremento di traffico indotto che interesserà l'area di intervento potrebbe generare

aumenti nelle emissioni acustiche. Inoltre, anche la *fase di cantiere* propedeutica all'entrata in esercizio di tutte le destinazioni previste dalla progettazione potrebbe generare possibili impatti legati alle tipologie di lavorazioni previste soprattutto in ragione della presenza nella zona di recettori sensibili.

- **Paesaggio:** alla luce delle peculiarità paesaggistiche emerse nell'analisi del quadro conoscitivo, nonché a seguito delle risultanze emerse in sede di Conferenza paesaggistica condotta ai fini dell'approvazione del PP, sicuramente la componente paesaggio dovrà essere tenuta in particolare considerazione al fine di evitare il generare di possibili impatti sulla stessa.
- **Archeologia:** a supporto del PFTE delle Opere di Urbanizzazione del PP dell'area di trasformazione sono stati eseguiti dei saggi archeologici preventivi con l'obiettivo di verificare la presenza di eventuali depositi e strutture interrato di interesse archeologico nell'area.
- **Traffico:** infine, ulteriore aspetto già in precedenza accennato, riguarda la possibilità di incremento del traffico indotto nell'area oggetto di intervento a seguito della realizzazione ed entrata in esercizio delle destinazioni previste.

Alla luce di quanto appena indicato per alcune matrici si è ritenuto opportuno e maggiormente cautelativo approfondire la valutazione dei possibili effetti attraverso l'ausilio di Studi specialistici di supporto, allegati allo Studio preliminare ambientale (a cui si rimanda per maggiori dettagli). Le valutazioni dei possibili effetti più avanti descritte per singola matrice ambientale sono state distinte in due "fasi": fase di cantiere e fase di esercizio.

4 ASPETTI PAESAGGISTICI E RECEPIMENTO PROGETTUALE DELLE OSSERVAZIONI DELLA CONFERENZA PAESAGGISTICA

È stato condotto in fase di Piano Particolareggiato uno *studio sulla percezione* degli interventi dalle colline, riconoscendo il valore paesaggistico della vista della piana fiorentina da localizzazioni panoramiche caratteristiche sulle colline circostanti; in tal senso la presenza di Landmarks propri del carattere del progetto si integrerà nella fuga prospettica dei volumi, nell'alternanza, su scala ampia, tra pieni e vuoti a partire dal vuoto verde del Parco.

Si ritiene giusto ricordare come il **Piano Particolareggiato** di iniziativa pubblica riferito a tale Area di Trasformazione, **nella sua prima versione**, disciplinata dal RU 2007, era stato adottato con DCC n° 25 del 19.02.2010 ed **aveva ottenuto, in data 08.09.2011, il parere favorevole della Conferenza di Servizi ex art. 36, com. 2, del P.I.T., in ordine alla sua adeguatezza paesaggistica, necessario ai fini della definitiva approvazione.**

Successivamente, in sede di *revisione del Piano Particolareggiato*, lo stesso ottenne ulteriore parere favorevole della Conferenza dei Servizi, tenutasi in data 22.06.2018, riguardo al rispetto delle prescrizioni della specifica disciplina dei beni paesaggistici contenuta nel PIT con valenza di Piano Paesaggistico, con indicazione di alcuni specifici approfondimenti progettuali da esperire nei successivi procedimenti di autorizzazione paesaggistica.

Considerato che **l'assetto planivolumetrico previsto dal Piano Particolareggiato adottato con DCC n. 73 del 05.07.2018 non ha subito alcuna modifica in fase di riallineamento ai contenuti del vigente PO, è fatto salvo il parere rilasciato in data 22.06.2018 dalla Conferenza dei Servizi preposta a verificare la coerenza del progetto con le aree di tutela paesaggistica**, in osservanza della disciplina del PIT avente valenza di Piano Paesaggistico Regionale (art. 23, com. 3).

All'interno di tale parere la Conferenza ha ritenuto verificata l'adeguatezza alle finalità di tutela del PIT-PPR del Piano Particolareggiato; essa inoltre ha rimandato, nell'ambito dei successivi procedimenti di autorizzazione paesaggistica, di effettuare adeguati approfondimenti finalizzati a perseguire una elevata qualità progettuale avendo come riferimento le prefigurazioni esemplificative allegate al PP. Per quanto riguarda il Parco pubblico, in particolare, sono state prescritte:

- soluzioni progettuali adeguatamente declinate alla lettura del preliminare quadro conoscitivo contenuto nella Relazione Paesaggistica parte integrante del Piano;
- un'idonea permeabilità con la città e continuità fruitiva con il tessuto circostante.

Il progetto nel suo complesso, nella sommatoria delle singole unità di intervento, dovrà rappresentare un effettivo progetto di qualificazione urbana ed architettonica capace di creare un paesaggio della vita quotidiana che sia luogo dell'abitare, del lavorare, del fruire e dello svago. In relazione alle aree a parcheggio, la progettazione dovrà evitare la realizzazione di estese aree impermeabili a raso di fronte visivo. La Conferenza suggerisce infine, con riferimento all'edificio

posto lungo la tranvia tra Via De Andrè e l'istituto Russel Newton, che in fase di progettazione venga garantita un'idonea permeabilità visiva e fisica al fine di evitare un eccessivo effetto "cortina".

5 PROIEZIONE TEMPORALE DI REALIZZAZIONE DEGLI EDIFICI DELLE SINGOLE UMI

Al fine di poter effettuare delle ipotesi di cantierizzazione delle singole UMI, quale elemento fondamentale per avere un quadro previsionale degli impatti ambientali correlati alla realizzazione delle opere, si è reso necessario simulare una proiezione temporale di avvio dei lavori relativi a ciascuna UMI.

Detta proiezione temporale ha preso a riferimento il fabbisogno funzionale dell'area in oggetto rispetto al mix funzionale previsto in ogni singola UMI.

Conseguentemente si ipotizza che vengano valorizzate prima quelle UMI le cui destinazioni d'uso hanno un maggiore interesse rispetto al mercato immobiliare locale.

Nel cronoprogramma di seguito riportato le celle colorate rappresentano, per ciascuna UMI, l'intero periodo di realizzazione degli interventi previsti a partire dalle attività di cantierizzazione sino al termine della costruzione di tutte le opere in esse previste.

La durata massima complessiva ipotizzata per la **realizzazione dell'intero progetto è stata stimata in circa 4 anni e mezzo.**

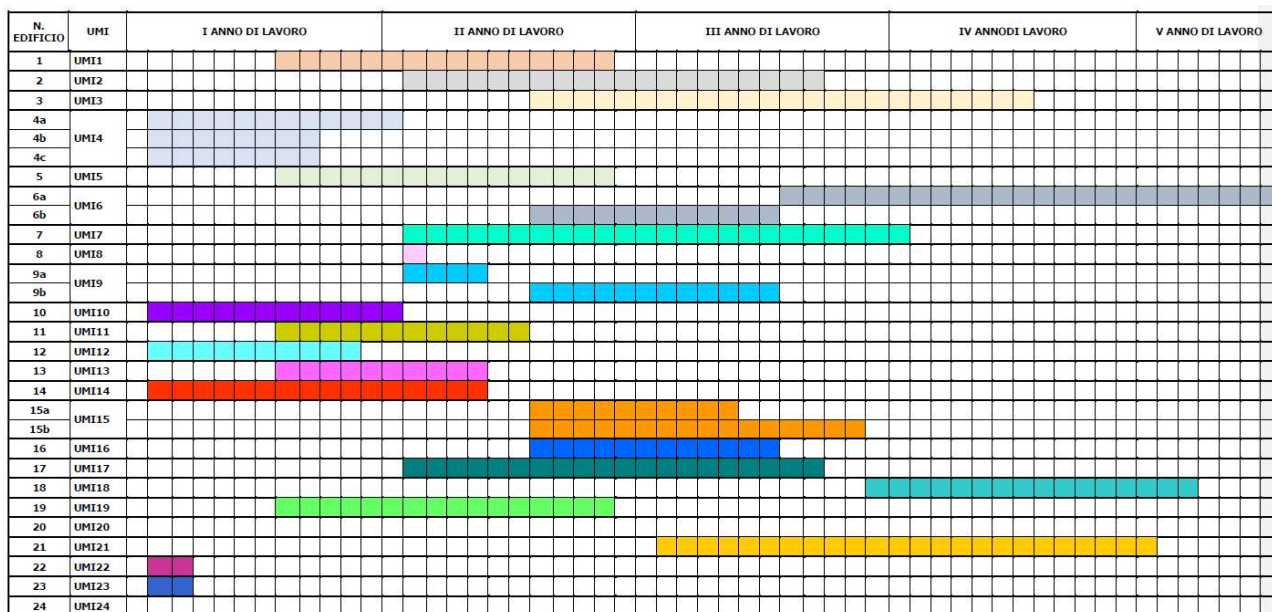


Tabella 32. Ipotesi del cronoprogramma delle attività finalizzato alla realizzazione della progettazione in esame (comprensivo di operazioni di scavo, demolizione e costruzione per ciascuna UMI)

Fig. 2 – Ipotesi di cronoprogramma attivazione delle UMI

6 IPOTESI DI CANTIERIZZAZIONE DELLE SINGOLE UMI

Sulla base della sequenzialità di attivazione delle UMI, ipotizzata dal cronoprogramma di cui al paragrafo che precede, sarebbe possibile prevedere una fasizzazione dell'organizzazione del cantiere di ogni singola UMI.

In questa fase però, in virtù dell'estrema aleatorietà circa le assunzioni di sviluppo temporale delle UMI, può essere ragionevole effettuare le valutazioni di carattere generale in merito all'articolazione della viabilità di ingresso/uscita ai vari cantieri, al confinamento degli stessi (recinzioni perimetrali), l'ipotetica disposizione dei baraccamenti e degli impianti fissi di cantiere ed una previsione della viabilità interna di cantiere dei mezzi pesanti.

Approfondimenti progettuali circa l'organizzazione di dettaglio dei singoli cantieri non può che essere rimandata alla successiva progettazione (PFTE) prodromica al rilascio del Permesso a Costruire di ogni singola UMI.

Per poter procedere alla previsione dell'impostazione generale dei singoli cantieri, è fondamentale inquadrare le opere pubbliche di infrastrutturazione che l'Amministrazione Comunale si è impegnata a realizzare, a propria cura e spese, in quanto indispensabili per la funzionalità dell'intero comparto e propedeutiche alla realizzazione, da parte dei Soggetti Attuatori privati, delle opere di urbanizzazione correlate alle singole U.M.I..

La realizzazione di dette opere da parte del Comune di Scandicci permetterà quindi di definire il cd. "Scenario a tempo zero" ossia quello correlato all'avvio dei lavori delle prime UMI del cronoprogramma.

In particolare tali opere di infrastrutturazione consistono in:

- asse centrale di viabilità (alternativo a Via G. Galilei);
- tratto di strada che comprende la rotonda di snodo tra la nuova viabilità alternativa a Via G. Galilei e la nuova viabilità alla stessa perpendicolare;
- prolungamento di Via Francoforte sull'Oder;
- ampliamento del tratto di Via della Costituzione che costeggia l'Area di Trasformazione;
- rotonda su Via della Costituzione - e il parcheggio pubblico posto al suo interno;
- tratto di viabilità di collegamento con Via Scarlatti;
- quota di parcheggi pubblici compresi entro il parcheggio a silos (U.M.I. 8);
- parcheggio posto in fregio alla nuova viabilità alternativa a Via G. Galilei;
- riqualificazione del parcheggio posto all'incrocio tra Via F. De Andrè e Via F. Sassetti;

- vasca e impianto di sollevamento acque della fognatura.

La realizzazione preventiva degli assi viari principali da parte del Comune permette di ipotizzare la viabilità di accesso e uscita ai vari cantieri indipendentemente dalla progressione realizzativa di una UMI rispetto alle adiacenti. Prendendo a riferimento la rete infrastrutturale sopra riportata, che sarà realizzata dall'Amministrazione prima che partano i lavori della prima UMI, unitamente allo stato attuale della viabilità pubblica, è possibile ipotizzare quanto segue:

- le UMI 1, 2, 3 e 4 (ed. 4a e 4b) saranno servite da una viabilità in/out di cantiere sfruttando il prolungamento di Via Francoforte sull'Oder (Asse "H") con previsione di occupazione di suolo pubblico;
- le UMI 4 (ed. 4c) e 5 saranno servite utilizzando Via Fabrizio De Andrè;
- la UMI 6 vedrà l'accesso da Via Mario Luzi (Asse "G");
- la UMI 7 sarà organizzata utilizzando Via Filippo Sassetti e, all'occorrenza, la relativa traversa/parcheggio verso la Scuola G. Rodari;
- allo stesso modo la UMI 8 sarà organizzata con accesso da via Filippo Sassetti sul fronte strada corrispondente alla UMI4;
- la UMI 9 sarà servita sfruttando la traversa di via dei Ciliegi;
- le UMI 10, 11 vedranno all'accesso dall'Asse "B";
- le UMI 12 e 13 saranno servite da Via Fabrizio De Andrè;
- la UMI 14 dall'Asse "B" e da Via della Costituzione (Asse "A");
- le UMI 15 e 17 avranno tutte gli accessi su Via della Costituzione (Asse "A");
- le UMI 16 e 18 sono invece caratterizzate da un parcheggio interrato che satura interamente il lotto d'intervento (v. Fig. 3).



Fig. 3 – Indicazione della sagoma dei parcheggi interrati delle UMI 16 e 18 (colore azzurro).

Dal momento che risulta impensabile prevedere la realizzazione dell'interrato per fasi, si ritiene indispensabile ipotizzare un accantieramento con occupazione di suolo pubblico limitatamente alla durata dei lavori. Pertanto, per quanto riguarda l'UMI 16, si ipotizza di collocare l'area di cantiere su via della Costituzione per tutta la profondità della UMI. Relativamente alla UMI 18, questa utilizzerà come viabilità di accesso l'Asse "C", che sarà già stato realizzato in occasione dell'UMI 19 fino alla proiezione del relativo lotto, e quindi verrà prolungato ipotizzando una pista che permetterà di ricavare gli spazi per l'impianto di cantiere oltre che garantire l'ingresso e l'uscita allo stesso;

- l'UMI 21 infine sarà servita da viabilità lungo l'Asse "F".

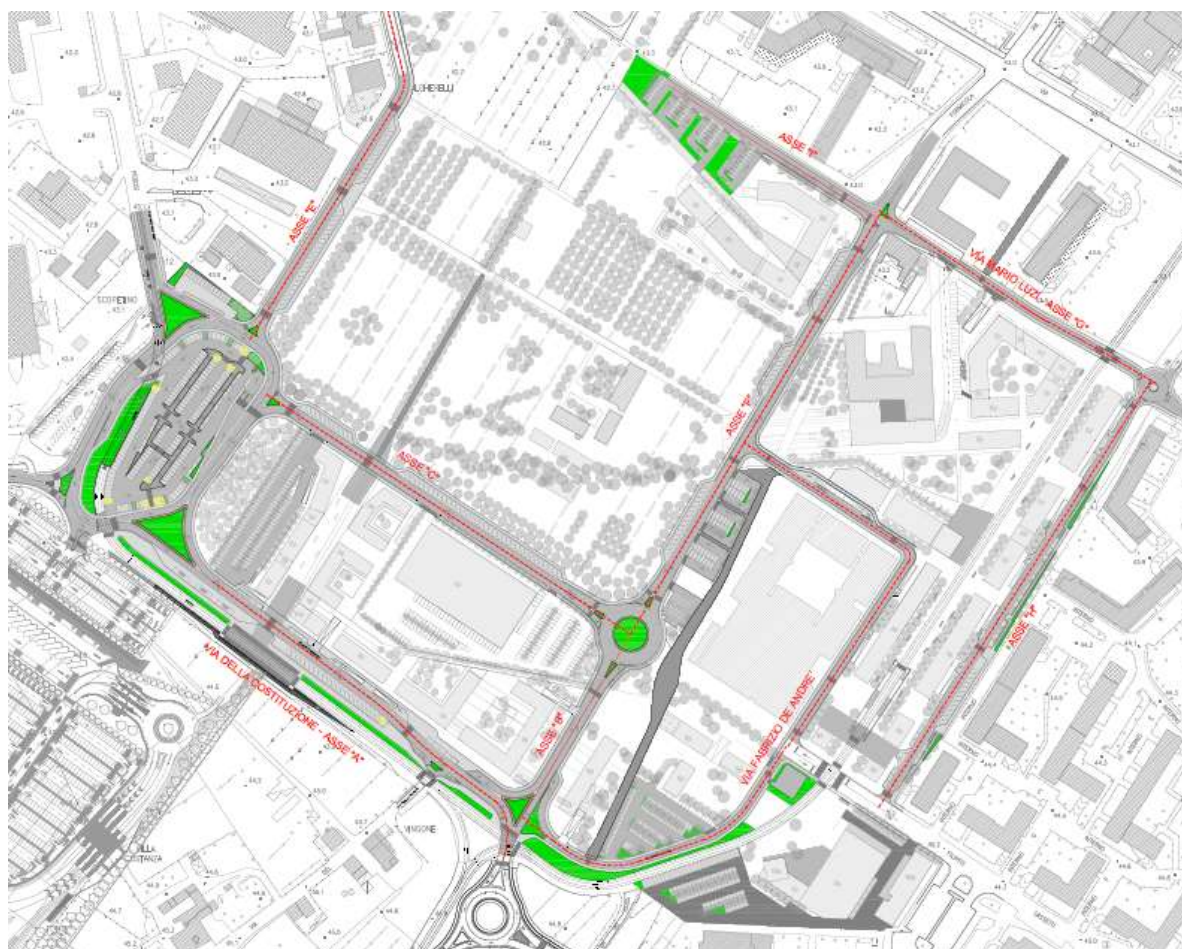


Fig. 4 – Viabilità di progetto

Tutte le aree di cantiere, salvo prescrizioni che comportino la necessità di una maggiore schermatura, saranno confinate con idonea recinzione in struttura metallica e rete a maglia sciolta rivestita con tessuto plastificato traforato.

Durante le fasi di scavo, e comunque qualora le condizioni del terreno lo richiedano, potrà essere prevista la pulizia delle ruote dei mezzi in uscita dal cantiere con l'utilizzo di idropulitrice.

La viabilità carrabile interna avverrà utilizzando preferibilmente mezzi ibridi o comunque a basse emissioni in atmosfera (euro 6).

Il fatto che vi siano edifici pluripiano da realizzare in prossimità di infrastrutture o viabilità in esercizio come pure in prossimità di edifici pubblici o privati esistenti, implica la necessità di ottenere una valida e sicura schermatura dei ponteggi al fine di contenere l'emissione di polveri. Per tale motivo ciascun ponteggio potrà essere provvisto di adeguata rete protettiva e antipolvere in HDPE ad alto livello schermante (tipo Tenax - Coveret H) avente anche funzione di protezione contro la caduta di materiale minuto.

Le aree di deposito materiali di approvvigionamento come quelle di stoccaggio materiali di risulta saranno collocate prevalentemente nelle vicinanze degli accessi carrabili al fine di contenere la viabilità interna al cantiere dei mezzi pesanti. In particolare verrà predisposta all'interno dell'area di cantiere un'isola ecologica nella quale sarà possibile collocare i rifiuti in appositi contenitori e cassoni temporanei di raccolta al fine di consentirne la differenziazione, prestando attenzione alla separazione dei materiali di sfrido o di risulta per categorie omogenee, i quali verranno allontanati mediante trasporto presso un impianto di recupero e smaltimento autorizzato ai sensi del D.lgs. 152/06, il tutto finalizzato al mantenimento dell'area di cantiere ordinata, sgombra e quindi più sicura.

Per le UMI caratterizzate da un contesto urbano particolarmente critico in fase realizzativa, potrà essere preso in considerazione un vero e proprio monitoraggio ambientale ossia l'insieme di azioni che consentono di verificare gli effetti/impatti ambientali significativi generati dall'opera nelle sue fasi di attuazione.

La previsione di monitoraggio ambientale permette di rilevare la reale misura dell'evoluzione dell'impatto nelle varie fasi di attuazione dell'opera e consente ai soggetti responsabili di individuare i segnali necessari per attivare preventivamente e tempestivamente eventuali azioni correttive qualora le condizioni ambientali risultino compromettenti la salute e la sicurezza dei lavoratori.

Per tali ragioni Si rimanda alla sezione dedicata al P.M.A. presente nello Studio Preliminare Ambientale.

La descrizione grafica delle ipotesi relative alla cantierizzazione delle UMI sopra riportata è riassunta nella Tavola di Cantierizzazione allegata alla presente Relazione (Allegato "A").

