

CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE

AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA PER IL RIUTILIZZO DELL'AREA EX FERROVIARIA DENOMINATA "BORGO VERDE" IN COMUNE DI PONTASSIEVE.

Pontassieve – Provincia di Firenze

<p>Progettisti: arch. Giulio Felli arch. Claudia Dei arch. Sara Lateana</p>	<p>Committente: Dott.ssa Maria Cecilia Tosi Città Metropolitana di Firenze</p>	<p>DATA: Luglio '21 AGG.: FILES:</p>
<p>rappresentante studio mandatario: ing. Marco Marani Studio Tecnico Ing. Marani e Arch. Dei Progettisti Associati</p>		
<p>OGGETTO: Relazione generale</p>		<p>TAVOLA 20</p>

Studio Tecnico Ing. Marani e Arch. Dei Progettisti Associati
CSPE
 Foggi Associati
 Studio Tecnico Ing. Gino Venturucci
 NURE Soc. Coop.
 Studio Geologico – Calò J.G., Checcucci R. & Scotti A.

INDICE

PREMESSA	2
INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'AREA OGGETTO DI INTERVENTO	4
UBICAZIONE E DATI CATASTALI	6
DESTINAZIONE URBANISTICA E VERIFICA DELLA COMPATIBILITA'CON GLI STRUMENTI URBANISTICI	7
ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI	12
PROPOSTA PROGETTUALE	14
DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA	19
APPARATO NORMATIVO - ITER PROCEDURALE	20
TEMPI DI ATTUAZIONE	22
ELABORATI ALLEGATI	22

PFTE DEL RIUTILIZZO DELL'AREA EX FERROVIARIA DENOMINATA "BORGO VERDE" IN COMUNE DI PONTASSIEVE

Relazione Illustrativa Generale

PREMESSA

La presente relazione è relativa al progetto di fattibilità tecnico-economica per il riutilizzo dell'area ex ferroviaria denominata "*Borgo Verde*" all'interno del comune di Pontassieve.

Il comune di Pontassieve è proprietario di una vasta area di circa 18.500 mq, collocata ad est della stazione ferroviaria, in posizione centrale rispetto al tessuto urbano, attualmente in disuso, ma un tempo adibita ad importante attività produttiva.

Il recupero di tale area non costituisce solo un problema di carattere ambientale ed urbanistico, ma rappresenta anche un'opportunità ai fini di uno sviluppo urbano sostenibile con l'obiettivo principale del reinserimento di funzioni strategiche per il centro abitato e di ricucitura del tessuto urbano.

La Città metropolitana, in sinergia con il Comune di Pontassieve, apprestandosi a delineare il futuro urbanistico di questa porzione dell'area ex ferroviaria "*Borgo Verde*", ha inteso promuovere, un bando per l'affidamento del servizio di progettazione di fattibilità per il riutilizzo di quest'area.

Con *Determinazione Dirigenziale n. 2249 dl 26/11/2020*, dalla *Città Metropolitana*, è stato affidato il servizio in oggetto mediante procedura negoziata ai sensi dell'art. 1, c. 2, lett. b) del D.L. 76/2020 convertito in legge n. 120/2020 e con *Determinazione Dirigenziale n. 652 del 23/03/2021*; a seguito della positiva verifica dei requisiti prescritti dal D.Lgs 50/2016 e s.m.i e dalla L.R. n. 38/2007 e s.m.i., il suddetto servizio è stato aggiudicato definitivamente al RTI Studio Tecnico Ing. Marani e Arch. Dei Progettisti associati (mandatario) / Studio Tecnico Ing. Gino Venturucci /Nure - Servizi Integrati per l'Archeologia- Società Cooperativa /CSPE S.R.L. /Geodinamica - Studio Geologico Associato - Calò J.G., Checcucci R. & Scotti A. /Foggi Associati - Architettura e Paesaggio degli Architetti Alessandro Foggi e Domenica Sara Lateana (mandanti).

Il Capitolato Tecnico, a base di gara, prevedeva all'Art. 2 la redazione di un *progetto di fattibilità tecnica ed economica* comprendente :

A - Park Stazione di 2060 mq

B - Presidio Asl di 3500 mq

C- Pista ciclabile di 1320 ml

D- Asilo e scuola materna di ca 2000 mq

Inoltre era stata evidenziata la presenza di un'area di interferenza nella quale era prevista la realizzazione di un "*Fast Park*" a carico del Comune di Pontassieve e non oggetto del suddetto incarico di progettazione.

Si sottolinea, che sin dalla prima riunione congiunta con la *Città Metropolitana* ed il *Comune di Pontassieve*, svoltasi il 1 marzo 2021, sono emerse delle divergenze e criticità rispetto al bando affidato, dovute principalmente a delle richieste avanzate dal Comune di Pontassieve, diverse dalle indicazioni del bando stesso.

Fondamentalmente è emersa la mancanza di una visione di intenti comuni sull'area che ha portato alla richiesta della redazione di un *masterplan generale* che rispondesse contemporaneamente sia alle richieste dell'affidamento del servizio da parte della *Città Metropolitana* sia alle esigenze del Comune di Pontassieve.

Pertanto è emersa l'esigenza di una progettazione unitaria che comprendesse all'interno di un *Masterplan generale* la riprogettazione di Piazza Gramsci, Piazza Stazione, una progettazione preliminare del parcheggio (anche se di competenza del comune) e della viabilità generale.

Dopo aver analizzato ed individuato varie alternative progettuali si è arrivati ad un'idea generale di *Masterplan* condiviso sia da parte della *Città Metropolitana* che da parte del *Comune di Pontassieve*, consentendo così l'espletamento dell'incarico del *Progetto di fattibilità tecnico-economica* in oggetto.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'AREA OGGETTO DI INTERVENTO

L'area in oggetto, denominata *Borgo Verde*, sin dal 1868 un riferimento produttivo per il centro urbano di Pontassieve, si estende per circa 2 ettari, da piazza della Stazione alle “*Cantine Ruffino*” ed è delimitata da due assi infrastrutturali tra loro paralleli, via Aretina a nord e la linea ferroviaria a sud.

Il terreno è pianeggiante ed è posto alla stessa quota dei binari ferroviari, mentre il fronte su via Aretina è segnato da un dislivello di circa 3 m e da un muro di pietra di 2 metri che da via Aretina rende praticamente impercettibile il dislivello anzidetto.

L'area è stata largamente utilizzata fino agli anni '80 come area di servizio alle attività ferroviarie; in seguito alla chiusura del cantiere di saldatura rotaie nel 1985, l'area è stata acquistata nel 2001 dal Comune.



Gli edifici dismessi, presenti all'interno dell'area costituiti perlopiù da capannoni a struttura metallica con involucro leggero di eternit o materiale plastico, sono allo stato attuale in corso di rimozione; all'estremità est dell'area sono presenti altri due edifici tuttora funzionanti, il primo ospita il “Dopolavoro ferroviario”, il secondo la “Caserma Polfer”, questi ultimi due esclusi dall'area oggetto del bando.

Attualmente solo una parte dell'area è accessibile e viene utilizzata come parcheggio provvisorio libero per un totale di quasi 200 posti auto.

L'area con i servizi connessi, gli impianti, le strutture gestionali, ha una dimensione importante ed è collocata in posizione strategica rispetto al centro urbano di Pontassieve.

L'Amministrazione comunale negli ultimi anni ha messo al centro della propria politica urbanistica il recupero di alcune aree ferroviarie, quelle più prossime al centro storico, ormai non più utilizzate a fini industriali, in quanto la riconversione industriale operata dalle Ferrovie dello Stato ha portato gradualmente al concentramento e al potenziamento dei processi industriali nelle aree ferroviarie poste a sud del fascio dei binari. Il processo di graduale dismissione e sottoutilizzazione delle aree ferroviarie ha spinto l'*Amministrazione comunale* a confrontarsi con il problema urbanistico della loro riconversione in altri usi, rappresentando queste una grande opportunità per Pontassieve, non soltanto per la loro estensione, ma anche per la loro localizzazione strategica all'interno del sistema urbano.

La dismissione del sito produttivo e il suo inutilizzo ha determinato la necessità di progettare un nuovo futuro per tutta la zona e in generale per il paese, attraverso una ricucitura di quest'area al contesto che fino adesso, non hanno beneficiato di alcuna relazione.

Questo luogo, astratto, abbandonato e fino adesso inaccessibile ai cittadini di Pontassieve si appresta a divenire, attraverso la soluzione progettuale proposta, una *nuova parte di città*.

La rigenerazione urbanistica dei luoghi della ferrovia costituisce quindi un'opportunità progettuale per delineare nuovo assetto e quindi il *Progetto di fattibilità* allegato alla presente, è lo strumento attraverso il quale potranno essere intraprese le nuove azioni di valorizzazione in un contesto di fortissima carenza di risorse economiche, dove convergono vari soggetti istituzionali (città metropolitana, comune di Pontassieve, ASL, privati finanziatori), che rivestono un ruolo strategico e una condizione determinante. Interessi e attese delle diverse parti in gioco devono quindi ricercare un punto di equilibrio finalizzato all'ottenimento di un positivo risultato per la comunità di Pontassieve; la redazione del presente progetto di fattibilità andrà a costituire una visione unitaria nella quale eventualmente si inseriranno i vari attori e i vari progetti specifici.

UBICAZIONE E DATI CATASTALI

Al catasto terreni del Comune di Pontassieve detto ambito è identificato dal foglio di mappa 99 particelle 26, 1750, 1751, 1752, 1753, 1756, 1762, 1763, 1764 e 1765, come evidenziato nell'estratto di mappa di seguito riportato.

Le suddette particelle sono di *proprietà del Comune di Pontassieve*, acquistate dal comune con atto di compravendita del 23 novembre 2001.

All'interno dell'area oggetto di intervento sono inoltre comprese:

- foglio di mappa 99, particella n.137, occupata da piazza della Stazione e di proprietà di *Rete Ferroviaria Italiana SPA*
- foglio di mappa 99, particella 2418 di proprietà di *Erg Petroli SPA*



- AREA DI INTERVENTO DI PROPRIETA' DEL COMUNE
- AREA DI PROPRIETA' Rete Ferroviaria Italiana SPA ed ERG Petroli SPA

DESTINAZIONE URBANISTICA E VERIFICA DELLA COMPATIBILITA'CON GLI STRUMENTI URBANISTICI

A livello di pianificazione sovracomunale, all'interno del *Piano di Gestione del Rischio Alluvioni* (PGRA) l'area ex ferroviaria "*Borgo Verde*" ricade all'interno dell'ambito *PI_ Pericolosità Idraulica bassa*. Per tali aree le Norme di Piano all'articolo 11 stabiliscono che:

“ Nelle aree PI sono consentiti gli interventi previsti dagli strumenti urbanistici garantendo il rispetto delle condizioni di mitigazione e gestione del rischio idraulico”.

La zona in esame non rientra tra le aree soggette a *vincolo idrogeologico*, ai sensi della L. n°3267 del 30/12/23 e del R.D. n°1126 del 16/05/26 (art. 20) e del Regolamento Forestale della Toscana n°48/R del 08/08/2003; quest'ultima modificata con il testo coordinato D.P.G.R. n°32/R del 16/03/2010 e successivamente dal D.P.G.R. n°53/R del 05/05/2015.

Nella cartografia denominata "*Perimetrazione delle aree da fenomeni geomorfologici di versante e da frana 25K*" all'interno del *Piano di Bacino del fiume Arno, stralcio assetto idrogeologico*, l'area ricade all'esterno delle classi individuate, come del resto era logico attendersi visto la zona è posta in pianura. La parte nord dell'area in oggetto, delimita la classe di pericolosità media (P.F.1), definita come "aree apparentemente stabili, interessate da litologie con caratteri intrinsecamente sfavorevoli alla stabilità dei versanti". Nella classe PF1 non sono indicate prescrizioni vincolanti per qualunque tipo di intervento in progetto.

Invece, a livello di pianificazione comunale, in particolare all'interno del *Quadro Conoscitivo del Piano Strutturale*, l'area è così classificata:

- *Pericolosità idraulica bassa*, l'intervento in esame ricade interamente in classe I2, definita come aree di fondovalle e comunque poste all'esterno dell'ambito definito "A1" all'art. 75 della C.R.12/2000, per le quali ricorrono le seguenti condizioni:
 - non vi sono notizie storiche di precedenti inondazioni;
 - non si riscontrano condizioni favorevoli al ristagno;
 - sono in situazione favorevole di alto morfologico rispetto alla piana alluvionale adiacente, ossia posta a quote altimetriche superiori a 2 m rispetto al piede esterno dell'argine, in mancanza dell'argine, rispetto al ciglio di sponda.

- *Pericolosità geomorfologica bassa*, l'intervento in esame ricade interamente in classe G1 ed è riferita ad aree in cui non ci sono fattori predisponenti per il verificarsi di movimenti di massa.

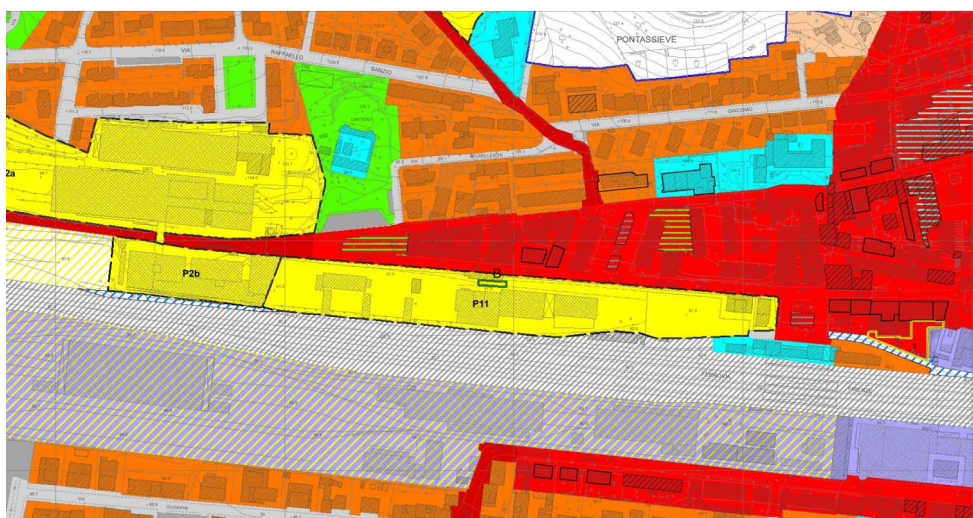
Si fa presente, inoltre che, rispetto ai vincoli di tutela imposti da norme legislative, l'ambito territoriale interessato è assoggettato a:

- *fascia di vincolo cimiteriale di cui all'art.338 c.4 R.D. 1265/34 riferita al "Cimitero Ruffino" per il quale è già stato ottenuto il parere favorevole della ASL per la riduzione della fascia di rispetto;*
- *fascia di rispetto ferroviaria di cui all'art.49 DPR 11.07.1980 n.753 per la quale occorre ottenere la deroga da parte di ferrovie in merito alla realizzazione di parte delle urbanizzazioni (parcheggio pubblico interrato e parco urbano);*
- *non ricade in area soggetta a "vincolo paesaggistico" di cui al D.Lgs 42/2004.*

Inoltre, l'ambito territoriale è assoggettato alle seguenti salvaguardie:

- *linea interrata elettrodotto 15 KV, per la quale è prevista la modifica del tracciato;*
- *clima acustico e impatto acustico D.P.C.M. 05/12/1997, da cui le prescrizioni riportate all'art.6*

Nel vigente *Regolamento Urbanistico del Comune di Pontassieve* l'area oggetto di intervento è ricompresa all'interno dell'UTOE 3, e rientra nell'Ambito assoggettato a progettazione unitaria P11. La trasformazione urbanistica per tale area è disciplinata dalla *Scheda Norma dell'Ambito di Progettazione Unitaria P11* contenuta nelle Norme di Regolamento Urbanistico - Appendice 2 - Schede Norma relative agli *Ambiti a Progettazione Unitaria*.



 Ambito assoggettato a progettazione unitaria (1) (Titolo IV)

La scheda contiene i dati e parametri urbanistici necessari per attuare la trasformazioni dell'area e degli immobili esistenti, *obiettivi della trasformazione* sono:

- realizzazione di una parte di città caratterizzata da uno spiccato mix funzionale
- delocalizzazione di funzioni pubbliche attualmente collocate in altre sedi
- realizzazione di un parcheggio di interscambio con la rete del trasporto pubblico locale
- insediamento di funzioni di interesse pubblico per riqualificare la città
- riqualificazione di via Aretina quale nuovo viale di accesso alla città
- riqualificazione degli spazi pubblici confinanti con le ex-aree ferroviarie
- realizzazione di una rete di connessioni ciclo-pedonali con il resto della città
- integrazione e connessione con gli spazi pubblici relazionati al comparto.

Invarianti strutturali:

- potranno essere demoliti tutti gli edifici esistenti

Strumento di attuazione: piano attuativo.

Si riportano di seguito le prescrizioni quantitative:

Prescrizioni quantitative	
1. Edificabilità massima ammessa (espressa in <i>Superficie utile lorda</i>): 1.1 per abitazioni ordinarie, specialistiche o collettive 1.2 per tutte le altre utilizzazioni compatibili	mq. 8.000 mq. 9.000 mq. 4.000 per edificio pubblico
2. Numero massimo di <i>Posti letto</i> per attività ricettive	n. 60
3. Quantità minima di aree pubbliche o di uso pubblico da destinare a verde e altri spazi attrezzati (art.3.c e art.5.2 DM 1444/68)	mq. 9.000 (ivi compresa l'area di sedime dell'edificio pubblico)
4. Quantità minima di parcheggi privati (reperibili anche sotto le aree di cui al punto 3): 4.1 di pertinenza a tutte le utilizzazioni compatibili (art.41 sexies L.1150/42 e art.10 Del.CR.137/99) 4.2 di relazione per utilizzazioni di commercio al dettaglio (art.10 Del.CR.137/99)	1 mq ogni 10 mc di <i>Volume di edificio</i> , maggiorata di 0,05 mq ogni 10 mc di <i>Volume di edificio</i> utilizzato per commercio al dettaglio – esercizi di vicinato 1 mq ogni mq di <i>Superficie di vendita – esercizi di vicinato</i> 1,5 mq ogni mq di <i>Superficie di vendita – medie strutture</i>
5. Quantità minima di parcheggi pubblici (reperibili anche sotto le aree di cui al punto 3): 5.1 per le nuove abitazioni ordinarie (art.3.d DM 1444/68) 5.2 per le tutte le altre utilizzazioni compatibili (art.5.2 DM 1444/68) 5.3 quantità minima di posti auto nei parcheggi di interscambio con la rete del trasporto pubblico locale (in aggiunta ai precedenti)	2,5 mq ogni 80 mc di <i>Volume di edificio</i> per tale utilizzazione 40% della <i>Superficie utile lorda</i> di nuova edificazione per tali utilizzazioni 500 posti
Nel caso di suddivisione dell'ambito in più unità minime di intervento, la convenzione potrà prevedere che i parcheggi pubblici previsti all'interno della singola unità possano essere monetizzati per la realizzazione in altre unità minime di intervento.	

Vengono infine definite compatibili le seguenti utilizzazioni:

13. abitazioni ordinarie

15. abitazioni specialistiche

16. abitazioni collettive

19. commercio al dettaglio, limitatamente a:

19.1. esercizi di vicinato

19.2. medie strutture di vendita

19.6. pubblici esercizi

19.7. mense

19.8. commercio al dettaglio ambulante in aree pubbliche

20. attività di supporto al commercio limitatamente a:

20.1. magazzini

20.3. esposizioni merceologiche

21. attività ricettive

22. attività direzionali

23. erogazioni dirette di servizi

24. strutture per l'istruzione

25. strutture culturali

26. strutture associative

27. strutture ricreative

28. strutture religiose

29. strutture sanitarie e assistenziali

32. mobilità meccanizzata

33. mobilità ferroviaria

35. attrezzature tecnologiche.

Il Piano Attuativo prevede, coerentemente con le linee guida ed il Regolamento Urbanistico, di realizzare “una parte di città caratterizzata da uno spiccato mix funzionale” attraverso interventi di trasformazione/riqualificazione, i quali comprendono:

1. interventi di demolizione e bonifica ambientale;

2. interventi di nuova costruzione con destinazioni multi-funzionali sia pubbliche che private;

3. *interventi di urbanizzazione primaria e secondaria e di arredo urbano.*

L'obiettivo principale del piano è quello di riqualificare urbanisticamente l'area e gli spazi pubblici limitrofi prevedendo un mix funzionale e l'individuazione di spazi per la localizzazione di funzioni pubbliche e di interesse pubblico, la realizzazione di un parcheggio di interscambio con la rete del trasporto pubblico locale, la realizzazione di una rete di connessioni ciclo-pedonali con il resto della città, la riqualificazione della piazza della stazione, di via Aretina, di piazza Gramsci e del parco della Rimembranza

Il Piano Attuativo è suddiviso in quattro Unità Minima d'Intervento (UMI) che rappresentano gli ambiti minimi di progettazione ai fini delle richieste del titolo abilitativo e risultano così suddivise:

- UMI 1 - destinazione polifunzionale con parcheggi pubblici interrati
- UMI 2 - destinazione residenziale (superficie fondiaria 4.258 mq)
- UMI 3 - destinazione "Casa della salute" ASL (superficie fondiaria 1.850 mq)
- UMI 4 - destinazione polifunzionale con parcheggi pubblici interrati

Ogni UMI comprende l'area destinata all'edificazione, quella destinata agli spazi pubblici e quella funzionale agli edifici, comprensiva della viabilità di accesso, degli spazi di sosta pertinenziali e della sistemazioni a verde/giardino anche a gestione privata e, ove indicato, anche le aree pubbliche destinate alle opere di urbanizzazione primaria da realizzare contestualmente all'intervento.

Nel dettaglio, quindi si prevede la suddivisione dell'area in tre parti, da Ovest a Est e la realizzazione di:

- *"una scuola 0-6"* (3 sezioni di scuola materna e 4 sezioni di asilo nido),
- una *"Casa della salute"* destinata ad ospitare i servizi socio sanitari di base offerti dal sistema sanitario regionale, a servizio di un bacino di utenza oltre i confini comunali interessando i Comuni di Pelago, Rufina, Londa, San Godenzo oltre quelli del Valdarno fiorentino e di tutta la Valdisieve
- un *HUB* della mobilità, dove è prevista la realizzazione di un parcheggio su due livelli con 500 posti auto, l'attestamento di piste ciclabili e la riorganizzazione delle fermate e degli stalli di sosta del servizio di tpl extraurbano nella piazza antistante la stazione, oltre che una serie di spazi e servizi collaterali e funzionali alle attività che si prevede di insediare nell'area.

Obiettivo è quindi quello di restituire la fruibilità dell'area non solo al centro urbano di Pontassieve ma a livello sovracomunale e potenziare i servizi di alcune funzioni pubbliche.

Si tratta oggettivamente di quantità consistenti, in rapporto alla conformazione dell'area e ai vincoli su di essa, prima fra tutte la fascia di inedificabilità per 30 metri dal binario ferroviario, che determina una riduzione significativa della larghezza delle aree suscettibili di edificazione, e la presenza della palazzina del dopo lavoro ferroviario e della palazzina della polfer, che implicano una strozzatura fra la piazza della stazione e l'area.

ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI

Il progetto di fattibilità tecnico-economica per il riutilizzo dell'area ex ferroviaria denominata "*Borgo Verde*", si è sviluppato partendo da una prima fase di analisi dei diversi documenti e progetti pregressi, ed attraverso incontri sia con la committenza (*la Città Metropolitana*) sia con l'amministrazione locale (*Comune di Pontassieve*), prendendo in considerazione ovviamente oltre agli aspetti urbanistici e funzionali anche quelli relativi al processo, all'evoluzione storica, alla tutela del paesaggio, alla dimensione sociale e alla mobilità.

L'area in esame era già stata parte integrante del piano strategico dell'area metropolitana fiorentina "*Firenze 2010*", promosso dalla omonima associazione presieduta dal sindaco di Firenze, nel quale venivano proposte politiche di sviluppo che si concretizzavano nel ridisegno della localizzazione di funzioni economiche volte alla realizzazione di "*nuovi poli metropolitani*" in grado di generare tessuti connettivi (produttivi, residenziali ed infrastrutturali) fra i centri dell'area metropolitana, compresa Firenze.

Tra i nuovi poli metropolitani che il *piano strategico* intendeva valorizzare vi era appunto la riqualificazione dell'area ferroviaria di Pontassieve, in grado di integrare i vari ambiti territoriali attraverso la localizzazione di servizi per i cittadini, l'amministrazione e le attività produttive, rispondendo così alle nuove esigenze sociali, culturali ed economiche dell'area. Il territorio di Pontassieve era visto come "*porta est*" di accesso verso l'area metropolitana fiorentina e sistema di collegamento con la nuova Comunità Montana della "Montagna Fiorentina"

Successivamente, il Comune di Pontassieve, apprestandosi a delineare il futuro urbanistico delle aree ex ferroviarie sia di *Borgo Verde* sia di *Borgo Nuovo*, ha inteso promuovere, di concerto con *l'Università degli Studi Firenze (Dipartimento di Architettura)*, una iniziativa finalizzata ad esplorare le

criticità e le potenzialità di una parte strategica del proprio territorio urbano approfondendo i contenuti del *Piano Guida* in vista di un suo possibile aggiornamento.

Con questi propositi il Comune di Pontassieve ha attivato una convenzione di ricerca ed un seminario tematico a carattere operativo presso la Scuola di Architettura che ha visto la stretta collaborazione fra docenti e ricercatori dell'Università, studenti e responsabili delle strutture tecniche del Comune.

Il prodotto finale di questa ricerca e della sua attività seminariale è stato finalizzato fondamentalmente all'apertura dei successivi confronti volti alla predisposizione dei piani attuativi, coerentemente alle attese dell'Amministrazione Comunale.

L'università di Firenze ha redatto un elaborato planimetrico generale, alcuni schemi esplicativi ed anche delle simulazioni volumetriche e tridimensionali tese a fornire solo delle indicazioni ma non soluzioni progettuali e architettoniche definite.

Nella costruzione del sistema dei vincoli era stato concordato di accettare come dati di partenza le previsioni quantitative delle volumetrie costruibili nell'area impostate già nel *Piano Guida*. Si trattava oggettivamente di quantità consistenti, la cui determinazione derivava da un lato dal processo di contrattazione avviato in tempi precedenti con le Ferrovie, e dall'altro da valutazioni operate dalle strutture tecniche dell'Amministrazione Comunale circa il grado di valorizzazione delle aree da conseguire per consentire la realizzazione delle opere pubbliche necessarie.

Lo studio presentato, pur accogliendo in modo anche critico le indicazioni quantitative del *Piano Guida*, ha sviluppato su indicazione della stessa Amministrazione Comunale un passaggio ulteriore. Se nel *Piano Guida* erano associati alle singole aree i relativi parametri urbanistici, nel *masterplan* questi sono ricondotti e organizzati all'interno di una proposta progettuale che stabilisce in modo più preciso i contenuti, li riconduce a un primo schema di regole per il disegno della città e dello spazio pubblico, e ne individua alcuni parametri qualitativi.

Il *masterplan* definiva alcuni sistemi privilegiati con la funzione di supporto ai sottosistemi a essi collegati e si basava su tre sistemi "*strutturanti*"

_S1- sistema del parco urbano della ferrovia

_S2- sistema del suolo artificiale e di interconnessione

_S3- sistema della nuova via Aretina

Le funzioni sono state definite in parte sulla base del *Piano Guida* e in parte sono state aggiornate sulle indicazioni della struttura tecnica del Comune durante lo svolgimento del lavoro.

In particolare, per l'area di *Borgo Verde* sono stati individuati tre momenti caratterizzanti:

- la connotazione delle volumetrie residenziali come interventi di *social housing* integrati con altre funzioni non residenziali e la creazione di un giardino di inverno e di un parco della socialità e di eventi
- la destinazione di una parte dell'area per la realizzazione della "*casa della salute*" ed un parco del benessere
- la spina dei servizi collettivi con la rinnovata piazza della stazione

PROPOSTA PROGETTUALE

Sulla base dei risultati della fase analitica e di costruzione di un sistema *esigenziale integrato* con le diverse istanze rilevate e dai *desiderata* dell'Amministrazione Comunale di Pontassieve sono stati delineati alcuni obiettivi prioritari, tesi a ricostruire anche in parte un rapporto con la ferrovia molto auspicata dalla comunità di Pontassieve.

In particolare il *Masterplan* di progetto prevede la:

- prefigurazione di un sistema integrato proiettato su scala metropolitana e fortemente correlato al sistema di trasporto ferroviario e intermodale
- piazza della stazione come porta della città e HUB mobilità.
- creazione di un nuovo grande parco/spazio pubblico connesso alle polarità presenti
- costruzione di un sistema di servizi collettivi
- ricomposizione del vuoto attraverso la connessione con gli elementi urbani esistenti
- valorizzazione e riqualificazione degli elementi a margine (spazi pubblici, percorsi, servizi)
- realizzazione di un sistema capace di riconnettere e ricucirsi a quello urbano esistente (vie-piazze)
- riconfigurazione della via Aretina come strada cittadina con creazione di un nuovo ampio asse pedonale coperto separato da quello ciclabile e con collegamenti trasversali al sistema parco
- conseguimento di una buona permeabilità fisica e visiva fra l'abitato attuale, attraverso una pensilina introduttiva ed il nuovo spazio edificato di due piani fuori terra

- ridefinizione del sistema della mobilità attraverso la realizzazione di parcheggi interrati e l'incremento dello spazio pedonale a livello di via Aretina ed al livello ferrovia

Osservazioni e indagini specifiche hanno riguardato le dinamiche percettive e distributive dei flussi e dei percorsi del centro abitato di Pontassieve rapportandole all'attuale vuoto urbano determinato dall'area ferroviaria. Lo studio e il confronto con altre esperienze regionali e internazionali nell'ambito della riqualificazione e rigenerazione urbana, hanno fornito essenziali suggerimenti in merito ai possibili esiti dell'operazione e alle sue modalità di realizzazione. La sintesi delle diverse dimensioni del problema ha condotto alla costruzione di uno scenario sufficientemente articolato che è stato basilare per la redazione dell'ipotesi proposta. La valutazione della prospettiva temporale nella quale si colloca questo intervento e la variabilità delle condizioni economiche e di contesto che in tale arco di tempo possono intervenire, unite alla consapevolezza della necessità di cogliere, da parte delle varie amministrazioni, le opportunità che si possono presentare in futuro per varie ragioni, ha indotto a concepire il prodotto finale **non in termini di progetto bloccato ma piuttosto di strumento supporto all'orientamento delle scelte presenti e future.**

La metodologia di lavoro e i contenuti stessi sono stati concepiti e impostati non come la conclusione di un percorso ma piuttosto come un supporto, **una griglia**, all'interno della quale, potranno intervenire attori diversi, in momenti diversi, supportati da un piano di riferimento, all'interno di parametri geometrici, frutto di una visione unitaria. La proposta di *progetto*, meglio descritta nella relazione Tecnica allegata, privilegia pertanto l'individuazione di alcuni aspetti ritenuti fondanti per il processo di trasformazione di questa parte significativa e strategica della città di Pontassieve piuttosto che l'offerta di soluzioni progettuali bloccate. Particolare attenzione viene posta nella definizione delle qualità del sistema degli spazi pubblici (verdi e costruiti) e delle attrezzature ad uso collettivo, interpretate come una nuova infrastruttura per ordinare e rigenerare lo spazio del benessere e della vita sociale.

I dati di partenza e le previsioni quantitative delle volumetrie costruibili nell'area, ricondotti e organizzati all'interno di una proposta progettuale unitaria seguono le indicazioni dell'affidamento del bando della Città Metropolitana di Firenze, anche se leggermente modificati nelle quantità sotto riportate a confronto.

BANDO		MASTERPLAN RAGRUPPAMENTO	
Park Stazione	2060 m ²	Park Stazione	3174 m ²
Presidio ASL	3500 m ²	Presidio ASL	3164 m ²
Pista Ciclabile	1320 m ²	Pista Ciclabile	967 m ²
Asilo e Scuola Materna	2000 m ²	Asilo e Scuola Materna	2405 m ²
		Locali Tecnici	422 m ²

Il *Masterplan* individua una griglia di base di 5,20x5,20m, costituente la matrice dello sviluppo progettuale, su cui sono stati articolati in modo più flessibile gli ambiti delle specifiche zone da destinare alle diverse funzioni. Tali ambiti sono stati studiati per poter garantire un elevato grado di flessibilità in modo tale da soddisfare varie esigenze da parte dei diversi soggetti attuatori che si occuperanno dei successivi livelli di progettazione.

La proposta progettuale prevede la realizzazione di un grande parco urbano, che si sviluppa lungo la ferrovia con una certa continuità a partire dalla piazza della Stazione fino al Comparto denominato *Borgo Verde* nei pressi della Ruffino. Il Parco si colloca nella fascia di rispetto della sede ferroviaria ed è collegato a via Aretina, si tratta del primo vero sistema di verde urbano concepito come elemento di cerniera e ricucitura tra il sistema della collina e quello del parco fluviale

Non si tratta solo di "*un'area verde*" ma di un sistema che consente una fruizione integrata degli spazi e delle attività collettive, costituendo quindi un complemento funzionale a tutte le attività pubbliche e ai servizi previsti nell'area.

Caratteristica essenziale del parco urbano è proprio la sua relazione diretta e la permeabilità con le diverse funzioni che vi si affacciano ed in particolare:

- le connessioni fra il sistema della via Aretina ampliata e il sistema del parco liberando dal traffico veicolare il piano di vita e ricomponendo le differenze di quota attualmente esistenti fra il livello della via Aretina e la sottostante area ferroviaria.
- Il parcheggio interrato che si estenderà a partire da piazza della stazione rendendo così pedonale tutta la parte soprastante.

Recuperando la quota di via Aretina, il nuovo suolo consentirà, nella parte sottostante, la realizzazione di parcheggi scambiatori e di pertinenza delle residenze e delle diverse funzioni.

Il parcheggio ad est, confinante con la piazza della stazione, è individuato nel *masterplan* solo come individuazione di area e accessibilità, essendo escluso dal presente studio di fattibilità.

Via Aretina, per la sua conformazione si presenta, allo stato attuale come una strada di scorrimento con percorsi pedonali di dimensioni alquanto ridotte e confini impenetrabili sul lato ferrovia.

Pertanto i fronti prospicienti la ferrovia si sono connotati con pochissimi servizi e strutture commerciali e una ridotta qualità urbana. Le differenze di quota creano inoltre un ostacolo alla continuità dello spazio pubblico e una difficoltà di collegamento che si configura come un'ulteriore barriera.

Di fatto via Aretina è sempre stata una strada principale di attraversamento con gli indotti fattori di degrado tipici di un'arteria con un'elevata intensità di traffico e un ridotto carattere urbano.

L'obiettivo posto dal *Masterplan* è quello di realizzare una strada urbana con un traffico a bassa velocità, percorsi pedonali ampi in parte coperti, separandoli dagli spazi ciclabili paralleli ai binari.

Il piano terra delle nuove costruzioni con servizi pubblici, darà un nuovo carattere cittadino alla strada e contribuirà a rivitalizzare anche le attività presenti sull'altro fronte. Inoltre, gli ampi spazi esterni coperti daranno la possibilità di ospitare mercati, fiere all'aperto, mostre di artigianato locale ecc.

Per questo la sede stradale sarà allargata e distanziata dagli edifici esistenti in modo da ritrovare lo spazio necessario per il nuovo percorso pedonale. Sulla strada si apriranno dei collegamenti trasversali, per meglio connettere l'area del Borgo Verde agli spazi strategici della città di Pontassieve.

Gli edifici (scuola polo 0-6 e presidio ASL), sono stati pensati all'interno di un più ampio concetto di un *parco del Benessere dell'istruzione e della salute*, evitando di cercare i principi fondativi negli specialismi tipologici, sforzandosi piuttosto di fondersi con la città, lasciandosi contaminare dal linguaggio dei suoi spazi urbani e facendo entrare i flussi cittadini all'interno dei propri ambiti.

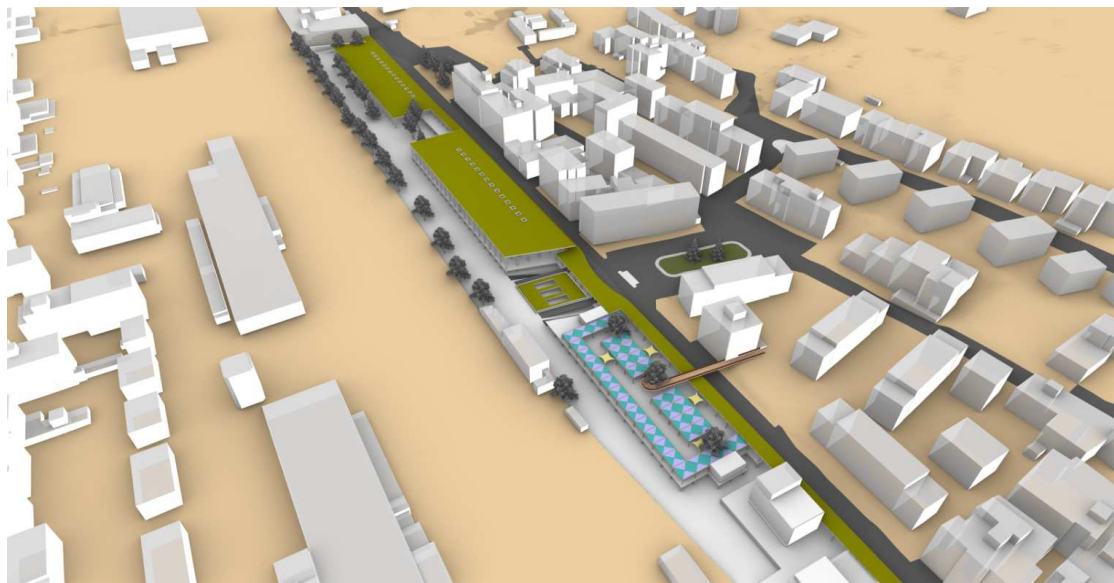
Inoltre l'edificato, al massimo due piani fuori terra, non preclude la permeabilità fisica fra la via Aretina e il sistema del parco. Le nuove costruzioni e il porticato non andranno quindi a costituire una barriera visiva verso il parco né al piano terra né ai livelli superiori.

Con questa logica si perseguono anche gli obiettivi di rendere vitale il parco in ogni momento e quindi anche nelle ore serali migliorandone così la sicurezza e la fruibilità complessiva incrementandone l'attrattività e quindi la quantità di utenti presenti nelle diverse ore della giornata.

Nell'Area di *Borgo Verde* sono individuati quattro momenti caratterizzanti:

1. La spina dei servizi collettivi con la rinnovata piazza della stazione e i parcheggi,
2. lo spazio attrattivo con il giardino il parco della socialità e degli eventi;
3. lo spazio e il parco del benessere con la casa della salute
4. lo spazio per il polo scolastico 0-6

Questi elementi sono concepiti come episodi di un sistema costruito lineare e continuo, che fa da cerniera fra il tessuto esistente e il parco della ferrovia, realizzato sopra il sistema del suolo artificiale e scandito dai collegamenti con gli spazi pubblici da riqualificare di piazza della Stazione, di Piazza Gramsci e di piazzale Ruffino con il Parco della Rimembranza. Tutta l'area del *Borgo Verde* è quindi dedicata alle funzioni pubbliche. La *piazza della Stazione* costituisce un elemento strategico come porta di accesso al Borgo Verde ma più in generale alla città di Pontassieve. Non può essere sottovalutato che proprio il collegamento ferroviario proietta la dimensione degli interventi sulla scala metropolitana ed è tuttora il sistema di trasporto privilegiato per connettere Pontassieve con le altre realtà urbane, Firenze in primis. Nel *Masterplan* si cerca una continuità della piazza con il sistema del parco e del suolo artificiale, pur con la difficoltà derivante dall'interposizione della palazzina della Polfer e il DLF fra la stessa piazza della Stazione e il Borgo Verde; il progetto prevede la realizzazione di una pensilina e di una sistemazione generale della piazza come HUB della mobilità, con stalli autobus, partenza pista ciclabile, spazi per la fermata dei bus e dei taxi ed un info-point. La pensilina potrà garantire la presenza di uno spazio coperto destinato all'attesa per le funzioni che si svolgono all'interno della stazione, dove sono già presenti un punto ristoro, la biglietteria e i servizi igienici, valorizzandola come testata di tutto l'intervento. La piazza della stazione, liberata dal traffico ordinario e dai parcheggi stanziali (collocati in quelli interrati di progetto), sarà quindi una piazza destinata al movimento ed ai collegamenti.



DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA

Le opere oggetto del presente progetto di fattibilità tecnica ed economica ricadono nel campo di applicazione del D.lgs. 81/08 e, pertanto, saranno gestite applicando i principi di coordinamento introdotti dallo stesso Decreto. Il relativo Piano di Sicurezza e Coordinamento, che sarà redatto in sede di progetto definitivo ed esecutivo, dovrà essere conforme al D.lgs. 81/08 e successive modifiche.

Tale piano verrà redatto dal Coordinatore per la sicurezza in fase di progettazione nominato dalla Committenza previa verifica del possesso dei necessari requisiti.

Esso dovrà svolgere un'azione di coordinamento nei confronti di tutti i soggetti coinvolti nel progetto, sia individuando soluzioni che comporteranno minori rischi durante l'esecuzione delle opere, sia accertando che il progetto segua le norme di legge e di buona tecnica.

Il piano di cui sopra dovrà, inoltre, essere integrato con i Piani Operativi di Sicurezza (P.O.S.) redatti dagli appaltatori per quanto attiene alle proprie scelte autonome e relative responsabilità nell'organizzazione di cantiere e nell'esecuzione dei lavori, da considerare come Piani complementari e di dettaglio del P.S.C..

In allegato alla presente relazione, è stato redatto, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 17, comma 1, lettera f) del DPR 207/2010 un Documento specifico al fine di fornire le *“prime indicazioni e misure finalizzate alla tutela della salute e sicurezza dei luoghi di lavoro per la stesura dei piani di sicurezza”*. Nel dettaglio, nel documento allegato sono state fornite le prime indicazioni per poter redigere il piano di sicurezza e coordinamento dei lavori in oggetto e per poter dare in via estimativa una valutazione degli oneri di sicurezza. Il piano di sicurezza e coordinamento sarà poi redatto in fase di progetto esecutivo in conformità a quanto previsto dall'art. 100 del D. Lgs. 81/08 e quindi dall'Allegato XV; il fascicolo dell'opera secondo l'Allegato XVI allo stesso Decreto.

APPARATO NORMATIVO - ITER PROCEDURALE

Fonti normative inerenti la redazione del progetto di fattibilità

Art. 23 D.L.vo 50 del 18 aprile 2016: Livelli della progettazione per gli appalti e per le concessioni di lavori, nonché per i servizi

La progettazione in materia di lavori pubblici si articola, secondo tre livelli di successivi approfondimenti tecnici, in progetto di fattibilità tecnica ed economica, progetto definitivo e progetto esecutivo.

Comma 5

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica individua , tra più soluzioni , quella che presenta il migliore rapporto costi benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire. Il progetto di fattibilità comprende tutte le indagini e gli studi necessari per la definizione degli aspetti di cui al comma 1, nonché schemi grafici per l'individuazione delle caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare e le relative stime economiche, ivi compresa la scelta in merito alle possibili suddivisioni in lotti funzionali. Il progetto di fattibilità deve consentire, ove necessario ,l'avvio delle procedura di esproprio..”

Comma 6

Il progetto di fattibilità è redatto sulla base dell'avvenuto svolgimento di indagini geologiche e geognostiche, di verifica preventive dell'interesse archeologico, di studi preliminari sull'impatto ambientale e evidenza, con apposito adeguato elaborato cartografico, le aree impegnate, le relative eventuali aree di rispetto e le occorrenti misure di salvaguardia; indica, inoltre, le caratteristiche prestazionali, le specifiche funzionali, le esigenze di compensazioni e di mitigazione dell'impatto ambientale, nonché i limiti di spesa dell'infrastruttura da realizzare ad un livello tale da consentire, già in sede di approvazione del progetto medesimo, salvo circostanze imprevedibili, l'individuazione della localizzazione o del tracciato dell'infrastruttura nonché delle opere comprensive o di mitigazione dell'impatto ambientale e sociale necessarie:

Per quanto riguarda, invece il progetto degli interventi architettonici, strutturali e impiantistici, si è tenuto conto del rispetto dell'apparato dei requisiti dettato da tutto il complesso normativo della

sicurezza negli ambienti di lavoro unitamente alla normativa antincendio, sempre ai fini della sicurezza del futuro esito progettuale.

La progettazione dell'intervento complessivo ha tenuto conto della vigente normativa in materia di lavori pubblici (D.lgs. 50/2016, D.P.R. 5 ottobre 2010 n. 207 e s.m.i., Linee Guida ANAC), come anche delle norme locali e generali sulla progettazione, meglio dettagliate nel Capitolato Speciale d'appalto allegato.

Si specifica a riguardo che i layout predisposti ed indicati negli elaborati grafici di cui al presente *Studio di Fattibilità Tecnica Economica* sono stati condivisi con l'Ente, il quale ha rilasciato formale condivisione.

Tutte le attività ritenute necessarie in sede di redazione dei progetti definitivo ed esecutivo potranno essere accettate dalla Stazione appaltante in esito al layout ultimo condiviso.

Il progetto dovrà essere sottoposto all'attenzione degli Enti aventi competenza ad esprimere pareri sull'opera al fine di acquisire i relativi nulla osta, autorizzazioni ed assensi necessari e volti alla cantierabilità del progetto;

In particolare, si specifica, che dal punto di vista degli espropri l'intera area progetto risulta di proprietà del Comune di Pontassieve, con le eccezioni che si riportano (di *Piazza della stazione*) sul Piano particellare preliminare delle aree allegato:

- foglio di mappa 99, particella n.137, occupata da piazza della Stazione di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana SPA
- foglio di mappa 99, particella 2418 di proprietà di Erg Petroli SPA

Il progetto relativo all'HUB della mobilità e di piazza stazione in generale è stato pensato ovviamente con l'interessamento delle particelle demaniali e di proprietà di Erg Petroli SPA (il cui eventuale onere di concessione sarebbe da addebitare al concessionario gestore ed esecutore delle opere) potendo il usufruire del frazionamento di cui al piano particellare.

TEMPI DI ATTUAZIONE

Per quanto concerne una prima analisi in ordine ai tempi di attuazione, si rimanda al *cronoprogramma* contenuto nell'elaborato "*Cronoprogramma delle fasi attuative con l'indicazione dei tempi massimi di svolgimento delle varie attività di progettazione, approvazione, affidamento, realizzazione e collaudo*".

ELABORATI ALLEGATI

Il progetto preliminare è composto dai seguenti elaborati:

- 1) TAV. Corografia di inquadramento dell'area, scala 1: 1.000
- 2) TAV. Inquadramento territoriale con inserimento masterplan, scala 1:1.000
- 3) TAV Documentazione fotografica
- 4) TAV. Inquadramento Urbanistico, scala varie
- 5) TAV. Masterplan generale e Schema matrice progettuale, scala varie
- 6) TAV. Planivolumetrico e genesi di progetto, scala 1:500
- 7) TAV. Planimetria generale dell'intervento, scala 1:500
- 8) TAV. Piante e sezioni polo scolastico, scala 1:200
- 9) TAV. Piante e sezioni casa della salute, scala 1:200
- 10) TAV. Piante e sezioni parcheggio pubblico (sotto casa della salute) , scala varie
- 11) TAV. Piante e sezioni parcheggio pubblico (competenza Comune) salute 1:200;
- 12) TAV. Piazza della Stazione, scala 1:200
- 13) TAV. Sezioni ambientali, stato di rilievo, scala 1:200
- 14) TAV. Sezioni ambientali, stato di progetto, scala 1:200
- 15) TAV. Tavola accessibilità, scala 1:200

- 16) TAV. Piante, prospetti e sezioni dei singoli episodi edilizi (casa della salute, scuola, Hub piazza stazione, parcheggio), scala 1:200
- 17) TAV. Individuazione qualitativa delle funzioni , scala 1:200
- 18) TAV Rendering
- 19) Tav. Piano particellare, scala 1:2000
- 20) Relazione generale
- 21) Relazione tecnica
- 22) Studio preliminare ambientale, studi specialistici effettuati per giungere ad un'adeguata conoscenza del contesto in cui è inserita l'opera
- 23) Relazione strutturale
- 24) Tav. Tavola strutturale 01 Polo scolastico
- 25) Tav. Tavola strutturale 02 Casa della salute
- 26) Relazione e schemi impianti elettrici
- 27) Relazione e schemi impianti meccanici
- 28) Tav. impianti area locali tecnici
- 29) Tav. impianti idrici antincendio
- 30) Tav. impianti di climatizzazione Polo scolastico
- 31) Tav. impianti di climatizzazione Casa della salute
- 32) Tav. impianti centrale termofrig. pompe calore
- 33) Tav. impianti centrale termofrig. Sez. collettore e acqua calda
- 34) Tav. impianti elettrici tipologici e illumin.
- 35) calcolo sommario della spesa e quadro economico di progetto

- 36) cronoprogramma delle fasi attuative, con l'indicazione dei tempi massimi di svolgimento delle varie attività di progettazione, approvazione, affidamento, realizzazione e collaudo
- 37) capitolato speciale prestazionale;
- 38) indicazioni e misure finalizzate alla tutela della salute e sicurezza dei luoghi di lavoro per la stesura dei piani di sicurezza, con i contenuti minimi
- 39) relazione geologica
- 40) relazione archeologica preliminare

arch. Giulio Felli
arch. Claudia Dei
arch. Sara Laterana