



COMUNE DI CERTALDO
PROVINCIA DI FIRENZE

PIANO REGOLATORE GENERALE
VARIANTE RELATIVA ALL'INSERIMENTO DI UN NUOVO TRATTO DI
VIABILITA' URBANA
ai sensi della L. R. 5/95, art. 40, comma 2 lett. B

ARCH. ALESSANDRO BOLOGNI
DIRIGENTE ASSETTO DEL TERRITORIO-URBANISTICA
PROGETTISTA RESPONSABILE

ARCH. DANIELA PETRI
CONSULENTE PROGETTISTA



MAURO CORSI
COLLABORATORE



RELAZIONE TECNICA

OTTOBRE 1998



COMUNE DI CERTALDO

(Provincia di Firenze)

VARIANTE AL P.R.G.C. 1998

ai sensi della L. R. 5/95, art. 40, comma 2 lett. B

«Varianti necessarie per realizzare i servizi e le infrastrutture la cui localizzazione sia già definita attraverso atti di programmazione definitivamente approvati»

RELAZIONE TECNICA

OTTOBRE 1998

Questa variante viene redatta ai sensi della lettera B, comma 2, art. 40, legge regionale 16 gennaio 1995, n.5 «Varianti necessarie per realizzare i servizi e le infrastrutture la cui localizzazione sia già definita attraverso atti di programmazione definitivamente approvati».

Nella «CIRCOLARE ILLUSTRATIVA DEL TITOLO III (NORME TRANSITORIE) CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE NORME TRANSITORIE PER L'ADEGUAMENTO E L'APPROVAZIONE DEGLI STRUMENTI URBANISTICI E LORO VARIANTI» pubblicata sul B.U.R.T. del 5.7.1995 n° 44 viene precisato che per tali varianti sono necessari atti di programmazione sovracomunale definitivamente approvati, nei quali siano individuate le infrastrutture, con la definizione dell'ambito comunale nel quale l'infrastruttura dovrà essere localizzata, restando di competenza comunale la decisione sulla localizzazione e sulla disciplina urbanistica.

In applicazione dell'art. 27 punto 4 della Legge 8 giugno 1990 n.142, la Provincia di Firenze ed il Comune di Certaldo stipularono un Accordo di Programma 8 marzo 1995 (approvato con decreto Presidente della Provincia del 14.03 1995 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana n°26 del 12.04.1995), nel quale era prevista la redazione di un Progetto Preliminare ai sensi dell'art.16 decreto legislativo 216 del 3 Giugno 1995, che definisse il tracciato della circonvallazione del centro urbano di Certaldo.

L'ingegnere Cioni Osvaldo su incarico della Provincia predispose uno studio di fattibilità (approvato con deliberazione della Giunta Provinciale n. 2636 del 7 dicembre 1993), in cui si definirono i lineamenti generali della circonvallazione, fra i quali quello di conseguire una riduzione del traffico di attraversamento del centro urbano.

Questo avrebbe permesso:

- l'abbassamento dei tassi di inquinamento acustico ed atmosferico che, come risulta dalle indagini svolte dal Servizio Multizonale di Prevenzione -U.S.L. 10/A, sono molto elevati soprattutto nelle aree attraversate dalla SS 429 e da viale Matteotti, aree di prevalente funzione abitativa;
- la razionalizzazione della viabilità provinciale, collegando la strada provinciale n.64 Certaldese II^a con la strada provinciale di Lungagnana.

Sempre nell'accordo di programma, la nuova circonvallazione venne definita come opera indispensabile per «soddisfare necessità di mobilità del Centro Urbano distinta dalla viabilità di grande comunicazione». Per quest'ultima, infatti, era già prevista, al momento della stipulazione dell'accordo, una nuova viabilità di collegamento fra l'uscita Poggibonsi della Firenze Siena e l'uscita Empoli della Strada di Grande Comunicazione Firenze Pisa Livorno.

Il progetto preliminare, sulla base dell'incarico della redazione del progetto di circonvallazione affidato al Centro di Progettazione della Provincia (ingegnere Morelli, ingegnere Billi), venne approvato con delibera Consiglio Comunale n°62 del 16 giugno 1997.

In data 15 giugno 1998 con delibera Consiglio Provinciale n° 94 è stato approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, (pubblicato sulla parte II^a del Bollettino Ufficiale della Regione Toscana n°28, il 15.07.98). Nel Piano Territoriale di Coordinamento la nuova viabilità viene indicata come viabilità extraurbana principale di progetto, limitatamente al tratto dalla SS 429 fino all'incrocio con via Lama, e viabilità urbana di interesse comunale da potenziare il tratto percorrente via Galvani-via Leonardo da Vinci.

La costruzione della circonvallazione avverrà in tre fasi, attraverso la realizzazione di tre opere distinte:

- la prima partendo dalla SS 429, all'altezza dell'incrocio con la SP di Lungagnana, arriverà fino al ponticello comunale sull'Agliena attraverso la via comunale Galvani;
- la seconda proseguirà prima della diramazione per la suddetta via comunale Galvani in altra direzione, per raccordarsi, mediante la costruzione di un nuovo ponte sull'Elsa, e passando sulla riva sinistra del fiume, alla SP Certaldese II^a in prossimità del ponte provinciale sul fiume Elsa ove confluisce anche la via provinciale senese;
- la terza percorrendo in parte la strada provinciale senese, che attraversando il fiume Elsa con un nuovo Ponte arrivi alla zona Bassetto e si ricollegli con la Strada Statale; quest'ultimo tratto è stato assorbito dal progetto di variante della SS 429 del Prof. Ing. Luciano Caroti, (titolare del Dipartimento Strade e Ferrovie della Facoltà di Ingegneria dell'Università di Pisa), e del Prof. Tempestini.

In attesa della realizzazione della nuova arteria, sostitutiva dell'attuale 429, assume particolare importanza lo svincolo previsto, poiché in grado di disimpegnare il traffico di attraversamento del centro urbano e di servire le aree industriali contermini.

1.1 Descrizione del tracciato della nuova viabilità urbana oggetto di variante

Il nuovo tratto di viabilità si attesta alla via Toscana mediante una rotatoria a raso, collegata alla viabilità di accesso per la zona industriale di Montebello, dove il Piano Regolatore Generale prevede il raddoppio della via Toscana ed il suo prolungamento, parallelo alla ferrovia, fino a raggiungere la zona di espansione dell'insediamento produttivo.

Dalla rotatoria si arriva, attraversando dei terreni coltivati su rilevato, ad un viadotto che oltrepassa la linea ferroviaria Empoli-Siena all'altezza del Km.292+109. La tipologia dell'opera di scavalco aveva già ottenuto parere preventivo favorevole dall'Ente Ferrovie dello Stato, al momento della presentazione del progetto preliminare.

Oltrepassata la ferrovia, la rampa del viadotto discende verso l'area denominata "Podere La Lama". Nel progetto è prevista una diramazione, da costruire in un secondo tempo, e che costituirà la parte più propriamente definita come circonvallazione, che da qui si dirige verso la strada Provinciale per San Gimignano.

Il tracciato prosegue verso l'incrocio con via della Lama. In questo tratto la strada è interamente costruita a raso, si innesta su via Galvani, della quale è previsto il prolungamento fino a raggiungere via Leonardo da Vinci. Per ottenere questo, sarà necessario rettificare l'attuale asse viario di quest'ultimo tratto di strada. La strada si ricongiunge poi alla SP Certaldese II^a tramite il ponte esistente sul torrente Agliena.

2. Contenuto della variante al Piano Regolatore Generale

Per adeguare alle previsioni del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale il vigente Strumento Urbanistico, è stata operata una sovrapposizione, tra la Carta dello Statuto del Territorio, tavole n°112 e 122, e quella di Piano Regolatore Generale, con la quale si è notata la conflittualità tra il progetto di nuova viabilità ed il previsto collegamento tra via Fonda e via Toscana, che divide una zona pianeggiante, per lo più coltivata (disciplinata dall'ART. 25 - Sottozone E1 Agricole Di Pianura ed ART.29 - Sottozone E5 Ortive delle Norme tecniche d'attuazione del P.R.G.C. vigente), da un'area destinata allo sviluppo di attrezzature pubbliche (disciplinata dagli articoli 38-Norme Comuni Alle Aree M1, Aree A Verde Pubblico, e 40 - M1.3 Impianti Sportivi delle Norme tecniche d'attuazione del P.R.G.C. vigente). Poiché il nuovo progetto rende superflua questa viabilità, con la variante verrà sostituita dal tracciato della viabilità in oggetto, che costituirà il nuovo confine delle perimetrazioni di zona. Per ottenere questo, il collocamento del campo di atletica è stato traslato più a nord, e sono stati ridisegnati i parcheggi a servizio di quest'area, senza che ne diminuisse la superficie complessiva. Il proseguimento di via Fonda continuerà quindi a ripercorrere il tracciato esistente, sotto al viadotto di progetto.

Nelle carte dello Statuto del Territorio del Piano Territoriale di Coordinamento questa zona ricade all'interno del Territorio Aperto, (disciplinate dall'art.7 delle norme di attuazione del P.T.C. approvato, Tutela paesaggistica ed ambientale del territorio aperto, abitati minori ed edifici sparsi), ed è limitrofa ad un'area di reperimento delle aree protette (disciplinate dall'art.10 delle norme di attuazione del P.T.C. approvato, Ambiti di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e aree naturali protette di interesse locale). Per questo motivo si prescrive, ai piedi della scarpata del rilevato stradale, la collocazione a dimora di alberature sempreverdi, tra le quali verranno inserite, ove necessario delle barriere antirumore.

Nella zona denominata "Podere La Lama", la nuova viabilità attraversa e costeggia una zona F1 (disciplinata dall'ART.30-Sottozone F1, parchi territoriali, delle Norme tecniche d'attuazione del P.R.G.C. vigente), ai margini del Centro edificato, confinante con alcune zone residenziali B2 (disciplinata dall'ART.14 Sottozone B2, di ristrutturazione o di recupero, delle Norme tecniche d'attuazione del P.R.G.C. vigente), ed un'area industriale dismessa per la quale è prevista dal P.R.G.C. vigente un Progetto Preliminare Convenzionato (zona 6B2₁₀ disciplinata dall'ART. 12 e dall'ART. 14 del Piano Regolatore Generale).

La zona "Podere la Lama" rientra completamente all'interno del perimetro del centro abitato, nonostante sia collocata in un'area marginale. Attualmente si presenta con l'aspetto di degrado comune a tutte quelle aree dette "di frangia", non più agricole, non ancora edificate, nelle quali il potenziale naturalistico risulta inferiore a quello necessario alla realizzazione di un parco, e difficilmente ripristinabile.

Pertanto si rende necessario in quest'area individuare una linea di demarcazione tra quella che è l'area già urbanizzata ed il cosiddetto "territorio aperto". Per tale motivo la zona a destinazione F1 è stata quindi ridisegnata, escludendo le zone già edificate.

Nell'area industriale dismessa, un tempo occupata dalla Società Fertilizzanti, è previsto un progetto preliminare convenzionato, che prevede, attraverso un intervento di ristrutturazione urbanistica, la demolizione dei fatiscenti edifici industriali esistenti e la ricostruzione di edifici

residenziali. L'area è stata delimitata da una rete di strade, obbligata dalla presenza da un lato della ferrovia, dall'altro della perimetrazione delle aree protette, delibera 296/88. Si è provveduto quindi, ad una ripermetrazione completa dell'area, mediante l'eliminazione della viabilità quasi parallela alla circonvallazione, ormai superflua, ed il ridisegno dei comparti del piano.

Nella zona denominata "Podere La Lama" è stata inoltre perimetrata un'area distinta, all'interno della zona F1, in cui sarà realizzata la cassa di espansione per la laminazione delle acque del fiume Elsa, disciplinata da norme specifiche.

Il proseguimento della strada all'interno di via Galvani-via Leonardo da Vinci comporta solamente alcune lievi modifiche della perimetrazione dei comparti. Si prescrivono per tale tratto di strada opere di rinverdimento da eseguire in connessione alla realizzazione dell'opera.

Conseguentemente i cambiamenti che questa variante comporta alle Norme tecniche d'attuazione del P.R.G. sono i seguenti:

- inserimento nelle Norme tecniche d'attuazione del Piano Regolatore Generale, della previsione di zone destinate alla tutela del rischio idraulico, anche se la loro realizzazione comporta dei lavori di estrazione di materiale, conformemente a quanto previsto anche dal Piano di bacino e dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Di conseguenza si propone la modifica dell'art.30, di cui sotto si trascrive lo stato vigente e modificato, con evidenziate in corsivo/grassetto le parti inserite in variante.

NORME TECNICHE D'ATTUAZIONE

STATO VIGENTE

ART. 30.- SOTTOZONE F1 (PARCHI TERRITORIALI)

Omissis.....

Qualsiasi intervento diverso dalle attrezzature previste dal PRG deve essere finalizzato alla riqualificazione ambientale e al miglioramento dell'accessibilità e dell'uso pubblico dei luoghi.

Omissis.....

NORME TECNICHE D'ATTUAZIONE

STATO MODIFICATO

ART. 30.- SOTTOZONE F1 (PARCHI TERRITORIALI) - *SOTTOZONE F1.1-AREE DESTINATE A CASSA DI LAMINAZIONE DELLE ACQUE DEL FIUME ELSA*

Omissis.....

Qualsiasi intervento diverso dalle attrezzature previste dal PRG deve essere finalizzato alla riqualificazione ambientale e al miglioramento dell'accessibilità e dell'uso pubblico dei luoghi.

Gli interventi dovranno essere finalizzati anche alla regimazione delle acque, ottenuta per via naturale e quindi realizzabile tramite la restituzione al fiume delle aree di espansione naturali.

Omissis.....

La sottozona F1.1 è destinata alla realizzazione di cassa di espansione delle acque del fiume Elsa in connessione con la realizzazione del tracciato viario.

In tale area non è consentito alcun tipo di edificazione.

Sono consentite attività temporanee di estrazione di materiale finalizzate ad interventi pubblici di sistemazione ambientale atti a ridurre il rischio idraulico e per la realizzazione di aree di laminazione delle acque del fiume Elsa.

La coltivazione agricola, in atto al momento dell'adozione della presente variante, potrà essere ripresa al termine dei lavori di costruzione della cassa di espansione.

E' comunque vietato ogni intervento successivo alla realizzazione della cassa d'espansione che comporti delle modifiche all'orografia del terreno.»

Conformemente alle motivazioni di cui sopra, si propone la sostituzione dell'articolo n°30 delle Norme Tecniche d'Attuazione del P.R.G. con quello modificato e sottoscritto:

ART. 30.- SOTTOZONE F1 (PARCHI TERRITORIALI) SOTTOZONE F1.1-AREE DESTINATE A CASSA DI LAMINAZIONE DELLE ACQUE DEL FIUME ELSA

«In queste sottozone la realizzazione delle attrezzature previste dal PRG è subordinata all'approvazione di appositi Piani Particolareggiati di iniziativa pubblica comprendenti ambiti territoriali significativi.

Qualsiasi intervento diverso dalle attrezzature previste dal PRG deve essere finalizzato alla riqualificazione ambientale e al miglioramento dell'accessibilità e dell'uso pubblico dei luoghi.

Gli interventi dovranno essere finalizzati anche alla regimazione delle acque, ottenuta per via naturale e quindi realizzabile tramite la restituzione al fiume delle aree di espansione naturali.

In assenza di Piano Particolareggiato può essere consentita, sulla base di progetti concordati con l'Amministrazione Comunale, la realizzazione di piccole attrezzature per attività ricreative e di posti per la sosta e il ristoro così come indicato negli elaborati grafici del P.R.G. A tal fine potrà consentirsi la riutilizzazione degli edifici e dei manufatti esistenti esclusivamente attraverso interventi di manutenzione, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia fino alla categoria D1, compatibilmente con quanto stabilito dalle presenti Norme ferma restando la rinuncia da parte dei privati, in caso di esproprio, al plusvalore derivante dalla realizzazione degli interventi autorizzati.

Le modalità per garantire l'uso pubblico delle aree e dei percorsi saranno precisate in apposite convenzioni.

Le previsioni delle tav. n.1 e n.2 relative alle infrastrutture e alle attrezzature d'uso pubblico interne ai parchi territoriali hanno carattere orientativo; i Piani Particolareggiati potranno motivatamente modificarle nel rispetto delle esigenze di cui al 2º comma del presente articolo.

Le modificazioni di destinazione d'uso del suolo e degli edifici esistenti non sono pertanto ammissibili se non congruenti con le attività previste in tali sottozone, fermo restando che fino all'approvazione dei predetti Piani Particolareggiati valgono le destinazioni urbanistiche congruenti con gli usi attuali nel rispetto delle disposizioni sulla residenza della L.R. 10/79. per quanto non in contrasto con la LR 64/95

Gli edifici esistenti che il PRG non destina ad uso pubblico e che non fanno parte degli Elenchi di cui al comma 5º dell'art. 1 della L.R. N° 10/79, in assenza dei Piani Particolareggiati, sono soggetti alla ristrutturazione edilizia D3 senza aumento di volume.

La concessione per tali interventi è comunque subordinata alla stipula di una convenzione o di un atto d'obbligo unilaterale da trascrivere nei registri delle proprietà immobiliari a cura del Comune e a spese dei richiedenti, in cui il titolare della concessione rinuncia per se e per i suoi aventi causa, nel caso di esproprio, all'incremento di valore conseguente all'esecuzione dei lavori oggetto della concessione.

La sottozona F1.1 è destinata alla realizzazione di cassa di espansione delle acque del fiume Elsa, in connessione con la realizzazione del tracciato viario.

In tale area non è consentito alcun tipo di edificazione.

Sono consentite attività temporanee di estrazione di materiale finalizzate ad interventi pubblici di sistemazione ambientale atti a ridurre il rischio idraulico e per la realizzazione di aree di laminazione delle acque del fiume Elsa.

La coltivazione agricola, in atto al momento dell'adozione della presente variante, potrà essere ripresa al termine dei lavori di costruzione della cassa di espansione.

E' comunque vietato ogni intervento successivo alla realizzazione della cassa d'espansione che comporti delle modifiche all'orografia del terreno.»

2.1 Standard urbanistici

La variante in oggetto non prevede nuovi insediamenti che necessitino di dotazioni di standard ai sensi dell'art. 17 della L. 6 agosto 1967 n. 765.

La variante non comporta la riduzione della dotazione complessiva di standard. Infatti, si è provveduto alla rilocalizzazione di un'area destinata a parcheggi, di uguale superficie di quella eliminata (parte della zona 5L1₁₀₇, e della zona 5L1₁₀₈) conseguentemente alla individuazione delle nuove previsioni, sullo stesso prolungamento della direttrice di Via Toscana previsto dal P.R.G., garantendo le caratteristiche di funzionalità precedenti (aumentando la superficie della zona 5L1₁₀₇ rimanente, e la superficie della zona 5L1₁₀₉).

2.2 Misure di mitigazione del rischio idraulico

Poichè il tracciato della nuova viabilità si svolge in ambiti adiacenti al fiume Elsa ed ai suoi affluenti, il torrente Agliena ed il torrente Casciani, nonchè al Borro del Vicariato, di recente riportato a cielo aperto, è stata redatta dal dott. geol. Silvano Becattelli un'accurata indagine idrogeologica, ai sensi della L.R. 17.4.84 N.21, D.C.R. 12.2.85 N.94, integrata dal D.C.R. 21.6.94 n.230.

Il primo tratto, da Via Toscana al cavalcaferrovia all'incrocio con via della Lama ricade in ambito B definito dalla delibera Consiglio Regionale n° 230 del 21 giugno 1994 come "comprendente le aree potenzialmente inondabili". Si precisa che, come indicato dall'art.7 comma 4 di detta delibera:

- gli studi effettuati dal Centro di Progettazione della Provincia hanno dimostrato che, in questo tratto non era possibile localizzare integralmente all'interno del tessuto urbano esistente la nuova infrastruttura;
- ricordiamo, anche se non necessario, che la circonvallazione è stata progettata per evidenti necessità di interesse pubblico.
- Il progetto è inoltre corredato da una indagine idrologico-idraulica specifica, al fine di individuare la presenza del rischio idraulico valutato sulla base della piena, con tempo di ritorno duecentennale, ed in base a questo è stato localizzato un intervento di regimazione delle acque, per non aggravare le condizioni di rischio a valle della zona attraversata dalla circonvallazione.

In attuazione di questo si prevede la costruzione di una cassa di espansione in adiacenza al fiume, in una zona che era stata indicata limitrofa ad aree "di possibile adattamento a casse di laminazione ma con difficoltà" dalla «Carta delle aree di pertinenza fluviale disponibili per la regimazione dell'Arno e dei suoi affluenti» dell'Autorità di Bacino Fiume Arno. Quest'opera può essere aggiunta al programma di realizzazione di casse d'espansione lungo l'asta principale dell'Elsa, individuate dal Piano Stralcio dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno (legge 4 dicembre 1993, n°493).

Il tratto di penetrazione attraverso via Galvani e via Leonardo da Vinci ricade in ambito A2 definito dalla delibera Consiglio Regionale n° 230 del 21 giugno 1994 "di tutela del corso d'acqua e di possibile inondazione". In questo tratto sono recuperate e potenziate delle viabilità esistenti. In considerazione di questo, il profilo longitudinale della strada è sempre tenuto sopra la quota arginale, sia nei tratti in rilevato che in quelli a raso, per assicurarne la percorrenza anche in caso di esondazione.

Non sono previste opere di nuova costruzione in ambito A1 in quanto l'attraversamento del torrente Agliena avverrà tramite il ponte esistente.

2.3 Disposizioni transitorie e finali

La variante va ad interessare porzioni di territorio incluse e disciplinate dal vigente Piano Regolatore Generale, ultima variante approvata con delibera di C.C. n°79 del 26.09.1996.

Tali discipline di ordine generale dovranno quindi essere sostituite dalle norme della variante.

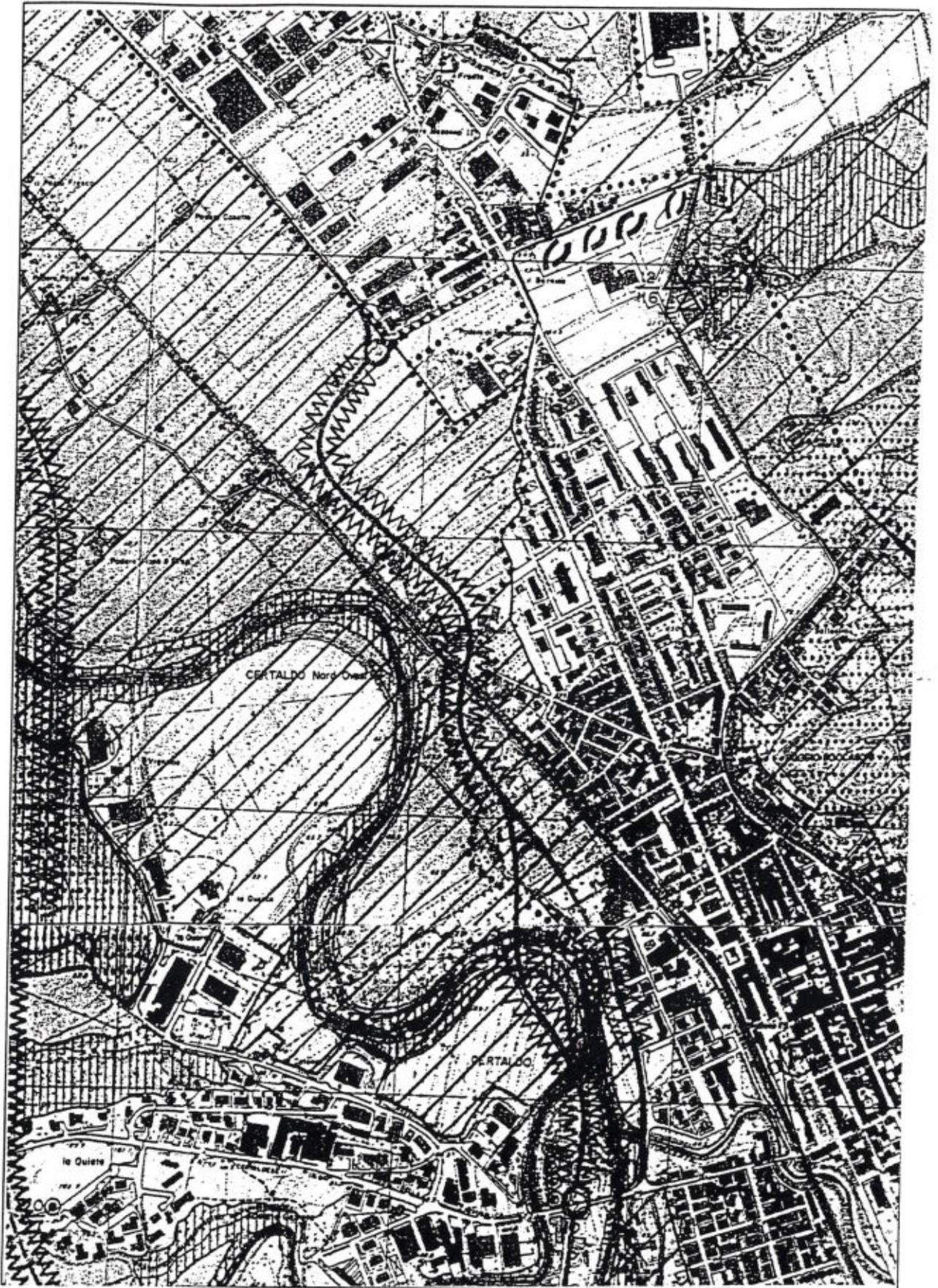
La variante essendo di specifica competenza Comunale, in quanto prevista tra quelle all'art. 40 2° comma lettera b) della l.R. 5/95, potrà essere adottata ed approvata secondo la procedura prevista nella stessa legge.

Il progettista incaricato

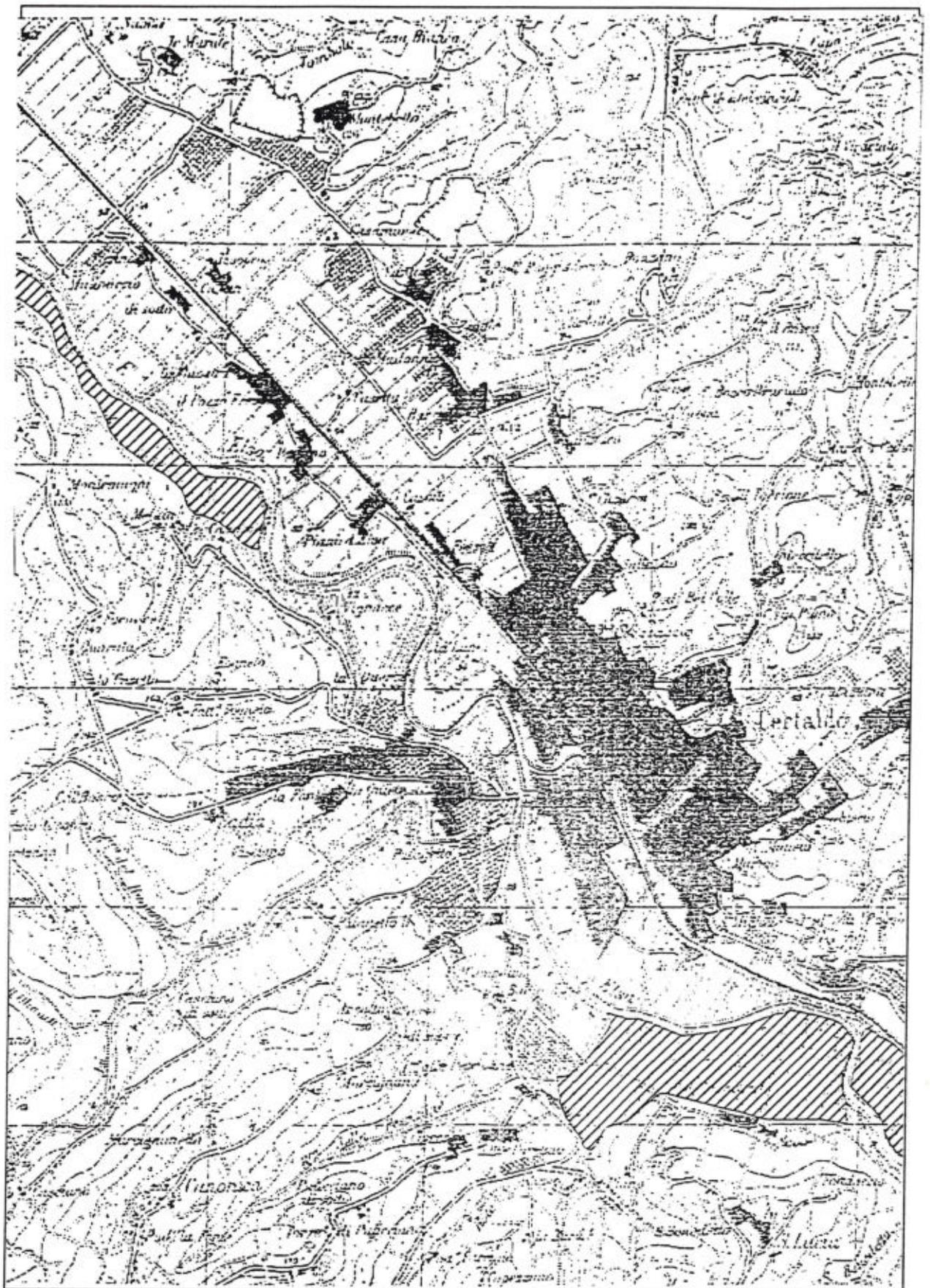
Dott. Arch. Alessandro Bogni

Consulente

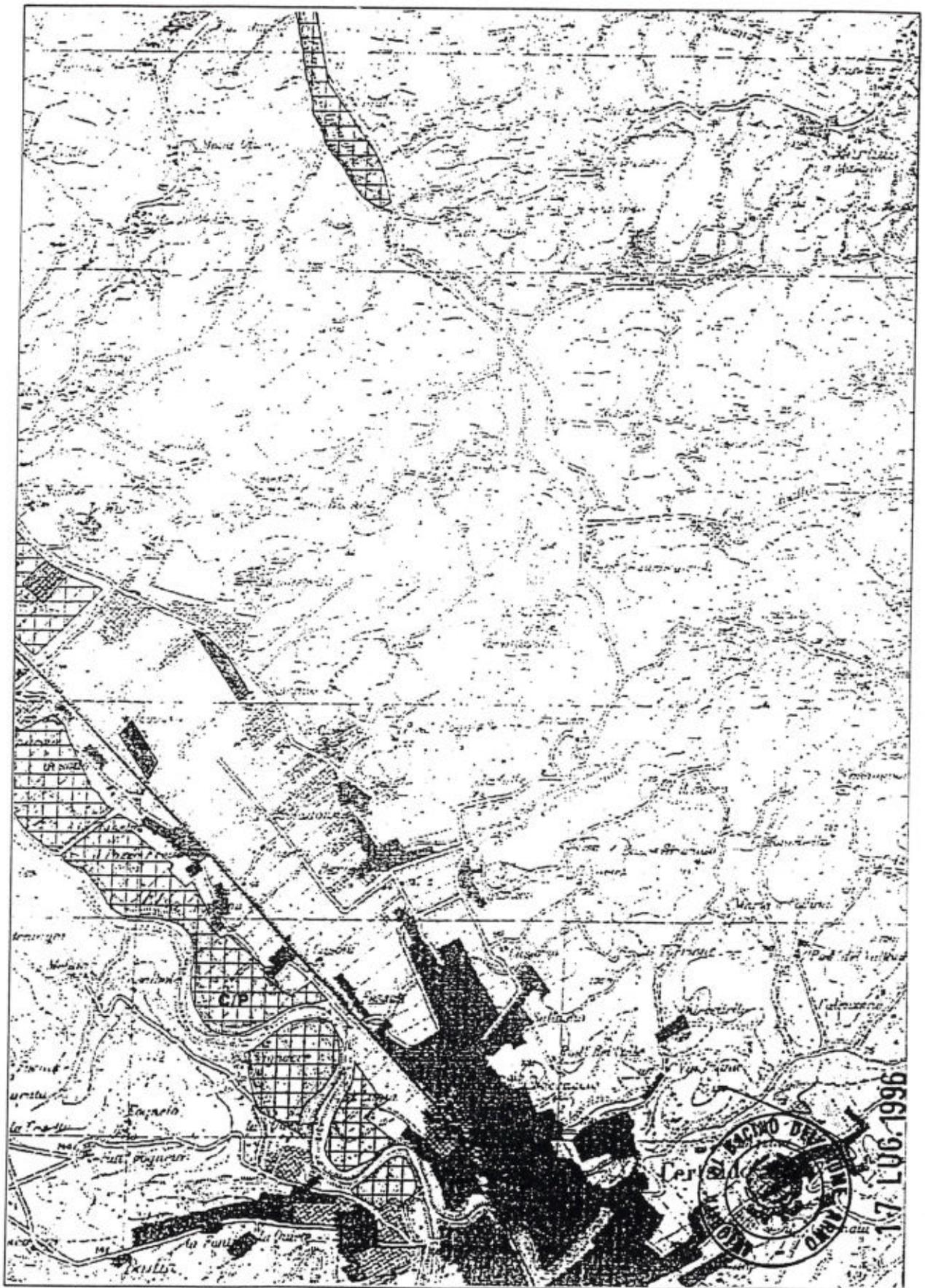
Dott. Arch. Daniela Petri



Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale Firenze: Carta dello statuto del territorio n° 112 - 122
scala 1:10 000



Autorità di Bacino Fiume Arno Carta degli interventi proposti per la riduzione del rischio idraulico nel bacino dell'Arno - Fiume Elsa 2 - stralcio n° 30 scala 1:25 000



Autorità di Bacino Fiume Arno Carta delle aree di pertinenza fluviale disponibili per la regimazione dell'Arno e dei suoi affluenti - Fiume Elsa 3 - stralcio n° 37 scala 1:25 000