

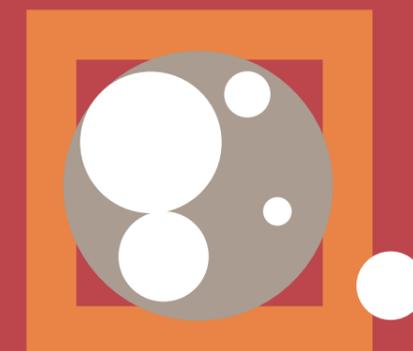
Nuovo Centro Civico e Stazione Tramvia Veloce - Scandicci

ARX S.r.l.

C.T.C. SOCIETA' COOPERATIVA

GLOBAL SERVICE TOSCANA

GENNAIO 2007



Relazione illustrativa - gennaio/07

(ai sensi dell'art. 19 D.P.R. 554/99)

INTRODUZIONE

Il presente progetto mira a definire l'assetto complessivo dell'area d'intervento e ad individuare le caratteristiche distributive e qualitative degli edifici con l'obiettivo di definire un elevato standard qualitativo degli interventi e dell'ambiente urbano nel suo complesso.

Lo spazio pubblico della piazza e dell'edificio culturale sono contenuti da un edificio direzionale e da un edificio residenziale, dal Palazzo Comunale. Gli edifici che andranno a contenere lo spazio centrale hanno un mix funzionale nel loro complesso che garantirà alla piazza una frequentazione durante tutto l'arco della giornata.

La nuova piazza assieme alla nuova struttura polifunzionale costituiscono il cuore del centro civico e rispondono in modo flessibile alle esigenze della città di creare nuovi luoghi d'incontro per i residenti e per i visitatori esterni. L'articolazione degli spazi consente di organizzare eventi ed iniziative culturali per arricchire il calendario delle attività cittadine. La posizione baricentrica della nuova piazza rispetto al sistema urbano Scandicci-Casellina, consente di realizzare un vero e proprio centro urbano che, grazie alla presenza della fermata della tranvia costituirà l'accesso principale alla città. La piazza e la stazione della tranvia sono infatti strettamente collegate all'asse Pascoli-Pantin e quindi ai principali spazi pubblici cittadini.

La sistemazione della piazza offre spazi aperti utilizzabili anche per mercati o eventi occasionali protetti dal verde delle alberature.

Il mix funzionale dell'intervento consente di realizzare un centro multifunzionale capace di garantire vitalità all'area durante tutto l'arco della giornata, con al centro spazi per la cultura ed il tempo libero, attività commerciali disposte lungo l'asse principale della tranvia e ai piani superiori residenza ed uffici.

I nuovi edifici e le sistemazioni delle aree esterne, definiscono con chiari allineamenti gli assi stradali di Via 78° Reggimento Lupi di Toscana e di Via Francoforte Sull'Oder ed in particolare l'edificio culturale e l'edificio direzionale più alto segnano l'ingresso alla nuova piazza per chi proviene da Firenze.

La volumetria degli edifici è stata dimensionata e distribuita per segnare in modo chiaro le direttrici principali dell'area e per creare un centro compatto pur mantenendo liberi i con visivi verso le colline e il paesaggio circostante.

L'intervento prevede anche la realizzazione di parcheggi a servizio delle diverse attività posti al livello interrato degli edifici, direzionale, residenziale e commerciale a raso, lungo Via 78° Reggimento Lupi di Toscana e in una struttura centralizzata posta Lungo Viale Aldo Moro per cui nelle strette vicinanze dell'intervento. La distribuzione dei parcheggi e i relativi accessi nonché la riorganizzazione complessiva della viabilità consentono di liberare la piazza e di creare un centro pedonalizzato libero dal disturbo delle auto. L'accesso carrabile allo spazio pedonale sarà consentito solo ai mezzi di soccorso, di manutenzione, ed in alcune ore del giorno a mezzi autorizzati per realizzare le operazioni di carico e scarico delle merci.

STRATEGIE PROGETTUALI

Progetto planivolumetrico

Nella redazione del progetto proposto si è tenuto conto dei seguenti aspetti:

- Razionalizzazione del Progetto Guida e degli edifici proposti dove necessario tenendo conto della fattibilità economica dell'intervento
- Creazione di un tessuto urbano leggibile che generi un forte senso di identità e di centralità
- Mantenimento del mix funzionale e delle superfici individuate dal Progetto Guida
- Rispetto dei vincoli di altezza, della posizione del tracciato della tranvia e della relativa stazione
- Definizione della nuova stazione della tranvia per segnare in modo forte il principale punto di arrivo a Scandicci
- Definizione delle volumetrie in modo da migliorare lo skyline complessivo dell'intervento
- Definizione del sistema distributivo generale dell'area e di quello interno agli edifici per migliorare la fattibilità e l'accessibilità dell'intervento
- Ottimizzazione degli affacci e delle viste verso l'esterno
- Individuazione di una struttura chiara per la sistemazione delle aree esterne e della piazza

Ambiente

Nella redazione del progetto è stato dato particolare risalto all'aspetto ambientale tenendo conto dei seguenti aspetti:

- Riduzione dei consumi energetici attraverso la progettazione di edifici che rispondono alle condizioni ambientali
- Ottimizzare lo sfruttamento di ventilazione e illuminazione naturali
- Installazione di dispositivi per la riduzione di consumi d'acqua negli edifici
- Riciclaggio delle acque piovane e di scarico per l'irrigazione degli spazi verdi
- Realizzazione di tetti verdi per favorire la biodiversità e il controllo delle acque meteoriche
- Utilizzare la vegetazione per migliorare l'habitat naturale
- Realizzare percorsi verdi che migliorino le connessioni dell'ecosistema
- Ridurre le congestioni di traffico distribuendo opportunamente gli accessi ai parcheggi
- Riutilizzare il materiale di scavo per realizzare le nuove sistemazioni a verde
- Favorire l'uso di materiali locali e sostenibili.

MIX FUNZIONALE

Le superfici utili lorde e il mix funzionale ammessi, nonché le bande di oscillazione consentite per ogni funzione, sono individuate nel fascicolo progettuale denominato "Abitare, Lavorare, Giocare. Progetto guida per il nuovo centro di Scandicci". Di seguito si riporta una tabella riassuntiva di tali superfici con individuate le diverse bande di oscillazione.

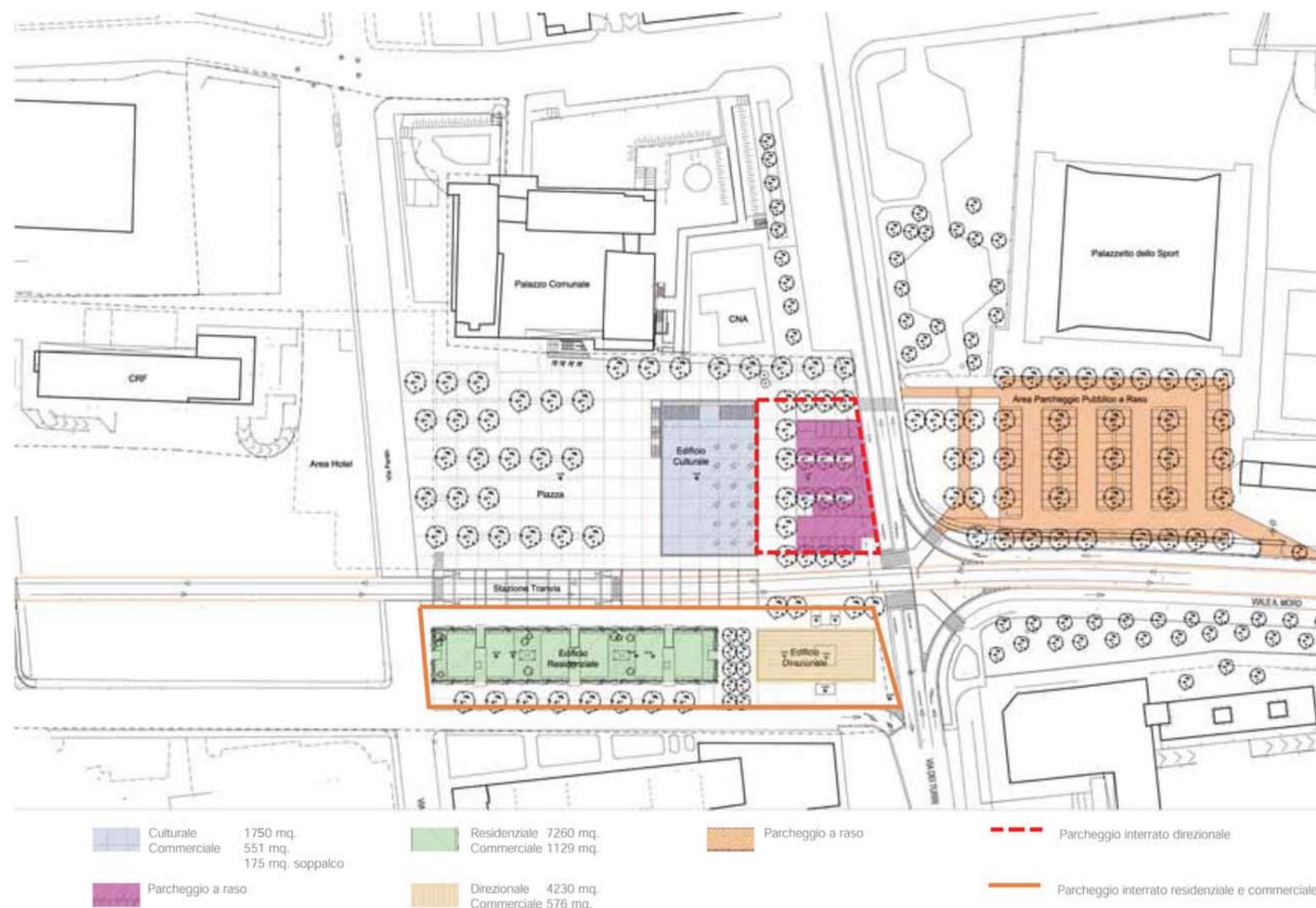
Destinazione	SUL - mq	tolleranza	min	max
Sala Polivalente	max 2.000			
Residenziale	6.600	10%	5.940	7.260
Direzionale	4.700	10%	4.230	5.170
Commerciale	2.500	10%	2.250	2.750
Ricettivo	5.200	10%	4.680	5.720

Totale funzioni private 19.000

Il progetto definito dal Piano Guida prevede la realizzazione di una struttura ricettiva che non è oggetto del presente progetto.

Il mix individuato dal presente progetto rientra nei limiti stabiliti dal progetto guida come da verifica riportata nella tabella seguente:

Destinazione	Previsioni progettuali	Funzioni private realizzabili rimanenti
Sala Polivalente	1.750	
Residenziale	7.260	
Direzionale	4.230	
Commerciale	2.431	
Ricettivo	0	5.079



PARCHEGGI

Le superfici di parcheggio derivanti dagli interventi previsti sono stati calcolati applicando i seguenti criteri.

Superficie di parcheggio L.122/89

Residenze	1mq ogni 10 mc	Volume virtuale=SUL x Hv	Hv=2,7
Commerciale	1mq ogni 10 mc	Volume virtuale=SUL x Hv	Hv=3
Direzionale	1mq ogni 10 mc	Volume virtuale=SUL x Hv	Hv=3
Sala Polivalente	1mq ogni 10 mc	Volume virtuale=SUL x Hv	Hv=3

Superficie di parcheggio D.C.R. 233/99

Commerciale	1,5 mq ogni mq di superficie vendita	S vend=500 mq
-------------	--------------------------------------	---------------

I parcheggi da DCR 233/99, avvalendosi della facoltà concessa all'art. 10 comma 4 lett. b essendo l'area di intervento inserita in zona pedonale, sono previsti esclusivamente per una media distribuzione da 500 mq di area vendita collocati al piano terra della Sala Polivalente. La residua quota di esercizi commerciali sarà suddivisa prevedendo esclusivamente la realizzazione di strutture di vicinato.

Superficie di parcheggio D.M. 1444/68

Residenze	2,5 mq ogni abitante virtuale =80 mc	Hv=2,70
Commerciale	40% SUL	
Direzionale	40% SUL	

	SUL mq	L. 122/89 mq	D.C.R. 233/99 mq	D.M. 1444/68 mq
Edificio 1 - Sala Polivalente				
Commerciale 1	550	165	750	220
Commerciale 2	176	53		70
Sala Polivalente	1750	525		
Edificio 3 - Direzionale				
Commerciale	576	173		230
Direzionale	4230	1269		1692
Edificio 4 - Residenziale				
Commerciale	1129	339		452
Residenziale	7260	1960		613

	minimo -mq	Progetto - mq	tipologia
Parcheggio interrato residenziale	2.472	3.857	L.122/89 Residenziale e Commerciale
Parcheggio interrato direzionale lato sala Polivalente	1.269	1.422	L.122/89 Direzionale
Parcheggio a Raso Via 78° Reggimento	750	824	D.C.R. 233/99 Commerciale 1
Parcheggio a Raso Via Aldo Moro	4.020	4.137	D.M. 1444/68 e L. 122/89 edificio 1

Gli standard per parcheggi sono stati distribuiti in 4 strutture di sosta per garantire una chiarezza dei flussi delle auto in rapporto alle principali destinazioni degli utenti. Gli accessi alle zone di sosta a raso e le rampe di accesso ai parcheggi interrati sono state posizionate in modo da non interferire con i principali percorsi pedonali.

Una struttura centralizzata a raso ospita i posti auto aperti al pubblico derivanti dagli standard del D.M 1444/68 e della L.122/89 relativi all'edificio 1.

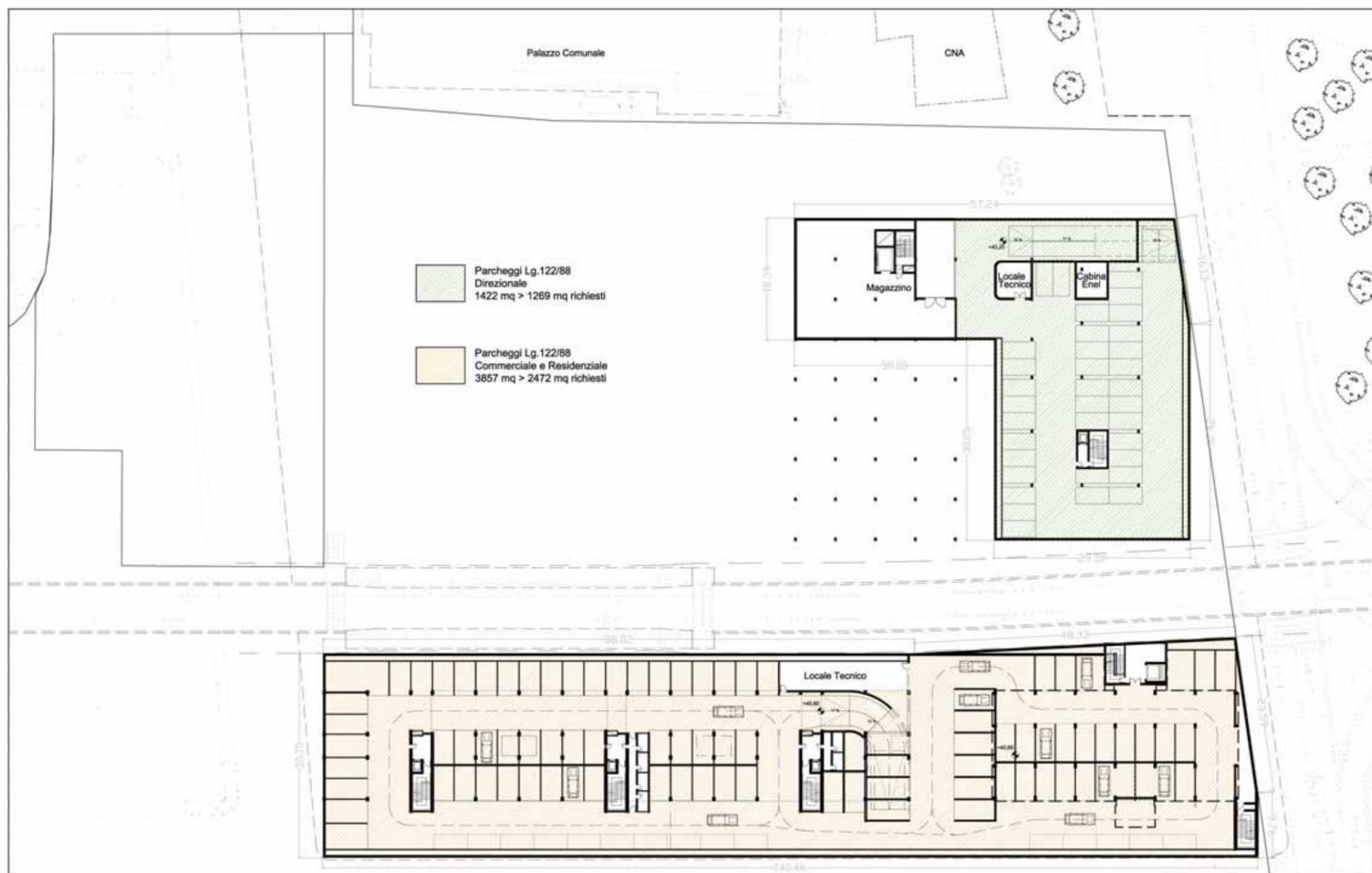
Due parcheggi posti al livello interrato rispondono ai requisiti imposti dalla L.122/89 per le superfici residenziali, commerciali e direzionali.

Una zona di sosta a raso posta lungo Via 78° Reggimento Lupi di Toscana soddisfa infine la dotazione di parcheggi relativa al D.C.R 233/99 per lo spazio commerciale di 500 mq. posto a piano terra della sala polivalente.

I Parcheggi interrati sono divisi in 2 strutture:

La prima con accesso da Via Francoforte sull'oder con sup di 3961 mq posta sotto all'edificio residenziale e direzionale nella quale sono posti i parcheggi pertinenziali della residenza e delle superfici commerciali.

La seconda con accesso da Via 78° Reggimento Lupi di Toscana nella quale sono posti i parcheggi pertinenziali del direzionale. Tale parcheggio ha un'uscita pedonale posta a Nord Est dell'edificio polivalente che consente di raggiungere direttamente la torre per uffici senza dover attraversare assi stradali. Da tale parcheggio è previsto un accesso carrabile ai locali di supporto dell'edificio culturale.



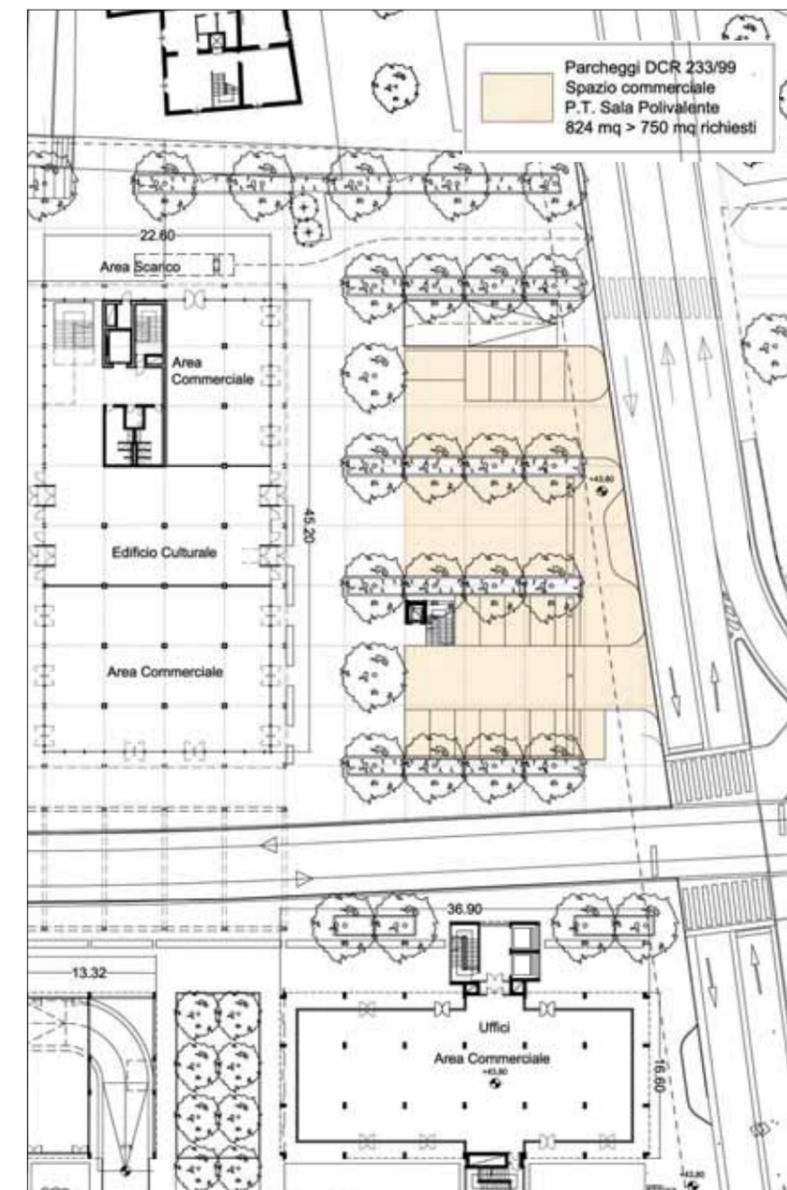
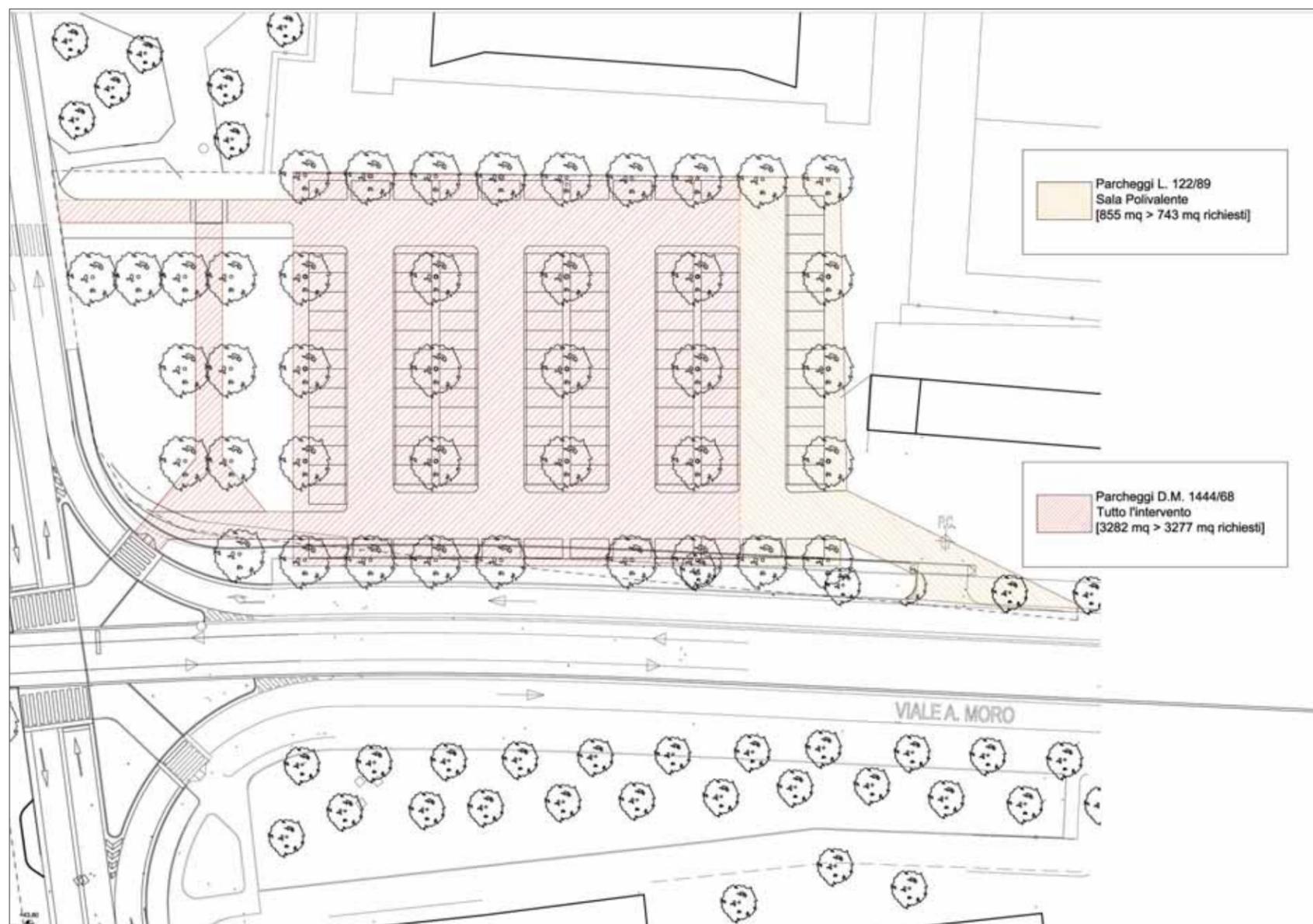
I Parcheggi a raso sono suddivisi in 2 aree di sosta

La prima con accesso dal Viale Aldo Moro e uscita su Via 78° Reggimento Lupi di Toscana è la struttura principale che ospita i posti auto pubblici derivanti dagli standard del D.M. 1444/68 relativi alle superfici direzionali, residenziali e commerciali e i parcheggi derivanti dalla L. 122/89 relativi all'edificio 1.

La seconda è suddivisa in 2 aree di sosta distinte poste lungo Via 78° Reggimento Lupi di Toscana su ambo i lati dell'accesso pedonale alla sala Polivalente.

Le aree di sosta a raso si inseriscono nell'intervento e si integrano con lo spazio pedonale segnando in modo chiaro i principali percorsi pedonali. Sistemi di alberature e siepi consentono di mitigare l'impatto visivo e acustico di tali aree.

Lungo la Via 78° Reggimento e Via dei Turri sono previste anche 2 aree di drop off per taxi in corrispondenza della Sala Polivalente e dell'edificio Direzionale.



FATTIBILITA'

Fattibilità Tecnica

Al fine di verificare la fattibilità tecnica dell'intervento relativo al progetto del Nuovo Centro Civico del Comune di Scandicci, sono stati elaborati i seguenti studi in riferimento all'area interessata:

- studio di prefattibilità ambientale;
- studio di prima approssimazione delle caratteristiche geologiche, geotecniche, idrogeologiche, idrauliche e sismiche;
- verifica di eventuali vincoli di natura storica, artistica, archeologica e paesaggistica.
- valutazioni previsionali impatto clima-acustico

Profilo di Prefattibilità ambientale

L'intervento previsto, in relazione all'acquisizione dei necessari pareri amministrativi, sottostà alle prescrizioni derivanti dai vincoli e dalle specifiche direttive presenti sull'area d'intervento.

L'intervento in oggetto, normato dal Progetto Guida, rientra in un ambito più vasto elaborato dal Programma Direttore approvato con D.C.C. n°85 del 24/07/2003. L'ambito territoriale si estende lungo l'asse della tranvia, dal fiume Greve fino all'Autostrada A1 e al parcheggio scambiatore di Villa Costanza.

Il Programma Direttore suddivide l'intero arco territoriale oggetto di studio, finalizzato all'individuazione dei requisiti di riqualificazione ambientale, in zone distinte d'intervento, fra cui il Centro Civico.

La scala territoriale del Programma Direttore garantisce che ogni singolo studio sui prevedibili effetti della realizzazione dell'intervento e del singolo esercizio sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini derivi da una impostazione metodologica e strategica più ampia, prevedendo quindi le possibili interrelazioni di qualità fra le singole aree.

Uno degli elementi che maggiormente potranno determinare un miglioramento delle componenti ambientali è costituito dal sistema della mobilità che è stato impostato per "migliorare le connessioni all'interno della città e con le zone circostanti, dando priorità a pedoni e ciclisti".

Tali indicazioni, in particolare per il nuovo Centro Civico, potranno determinare un apporto qualitativo sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini attraverso un'organizzazione di accessi e soste tese alla riduzione dei possibili effetti di congestione del traffico.

Per quanto riguarda l'impatto acustico, scomparendo o comunque diminuendo il flusso veicolare, che costantemente, di giorno e di notte percorre l'area in questione, il clima acustico dell'area cambierà notevolmente. Gli edifici previsti sul perimetro dell'intervento, oltre a quelli esistenti, costituiscono una efficace schermatura contro il rumore originato dal traffico in transito sulle strade adiacenti e si può stimare che tali livelli risulteranno pertanto inferiori ai limiti assoluti di zona per la classe IV.

Per ciò che concerne gli accessi e le uscite dai parcheggi, la quantità di utenti che fruiranno dei parcheggi determinare i livelli di disturbo acustico che non influenzeranno il clima futuro, collocandosi fra i livelli di una classe III e apportando un notevole beneficio rispetto all'attuale.

Per quanto riguarda la parte dell'area prospiciente via Francoforte sull'Oder si registra che attualmente il clima acustico è originato principalmente dai mezzi pubblici e dal traffico veicolare che utilizza questo tratto di strada quale confluenza verso altre direttrici. L'assetto che invece si determinerà successivamente alla realizzazione, sarà ancora di una strada percorsa da mezzi pubblici ma con funzione d'interscambio con la tranvia di superficie.

Questo dovrebbe sensibilmente diminuire il traffico veicolare destinato ad altre località.

Profilo geologico, geotecnico, idrogeologico, idraulico e sismico

La zona dell'intervento ricade in area pianeggiante compresa ad est dal fiume Greve e ad ovest dal Torrente Vingone ed è caratterizzata da sedimenti alluvionali di origine recente.

All'interno dei depositi granulari dei depositi fluviali recenti (sabbie e ghiaie) è contenuta la falda che risulta essere ad una profondità (secondo la carta idrogeologica contenuta nelle indagini Geologico-Tecniche nel Progetto Guida – Stazione Scandicci Centro – 2003, e sostanzialmente in accordo a quelle determinate nei piezometri) compresa fra m 6,7 e m 7,7 dal piano di campagna, progressivamente crescente spostandosi verso i pozzi ad uso idropotabile di Piazza della Resistenza a causa dell'azione di richiamo da questi esercitata.

Elemento di interesse che emerge ancora dalla carta idrogeologica è l'allineamento di pozzi ad uso idropotabile di Publiacqua. Di questi, due si collocano ad una distanza inferiore a m 200 dalla zona dell'intervento, ovvero entro le aree di rispetto previste dal D.Lgs. 152/99.

Da evidenziare comunque che nella carta della vulnerabilità degli acquiferi contenuta nelle Indagini Geologico-Tecniche nel Progetto Guida – Stazione Scandicci Centro – 2003, la zona dell'intervento e quella dove sono stati realizzati i pozzi per acqua sono classificate come zone a vulnerabilità elevata ovvero: "Le falde contenute nei depositi alluvionali sono estremamente vulnerabili all'inquinamento nei confronti di eventuali sversamenti in superficie. Il rischio di inquinamento riguarda acquiferi liberi in depositi alluvionali con granulometria da grossolana a media (ghiaie, sabbie) senza o con scarsa protezione superficiale".

Per quanto riguarda il pericolo di esondazione ed allagamento, il quadro storico ed i rilievi effettuati non fanno registrare episodi significativi. Pertanto non sono previste particolari limitazioni di tipo edilizio od urbanistico relative al rischio idraulico.

Ciò trova conferma nelle cartografie comunali (Piano Strutturale) e regionali (Salvaguardie idrauliche) e dell'Autorità di Bacino.

Per quanto attiene alle caratteristiche di sismicità dell'area, il territorio comunale di Scandicci è ubicato in zona sismica 3S ai sensi della Delibera della Giunta Regionale Toscana n° 426 del 12.06.2006. Da un punto di vista di valutazione delle azioni sismiche tale zona sismica coincide con la zona 2 secondo la classificazione contenuta nell' Ordinanza n° 3274 del 20 Marzo 2003.

In sintesi, secondo quanto riportato sulla relazione specifica relativa alle indagini geologico-tecniche, le indagini Geologico-Tecniche di supporto al Progetto Guida della Stazione Scandicci Centro (luglio 2003), attribuiscono all'intervento una classe di fattibilità III ovvero FATTIBILITA' CONDIZIONATA in considerazione "degli aspetti legati alla situazione idrogeologica dovuta sia alla presenza di pozzi ad uso idropotabile che alla soggiacenza della falda (circa 9 m dal piano campagna all'epoca delle misure – febbraio 2001) nonché ai problemi di subsidenza registrati in aree limitrofe a zone di sfruttamento intensivo della falda stessa...". Nella classificazione di fattibilità vengono fornite due tipi di prescrizioni sostanzialmente sintetizzabili nella richiesta di una campagna geognostica e geotecnica approfondita, e nell'individuazione delle soluzioni tecniche e procedurali atte a superare le problematiche relative ai vincoli di cui al D.Lgs 152/99.

Profilo vincolistico

DLgs 490/99 Titolo 1°

L'area non risulta sottoposta a vincolo

DLgs 490/99 Titolo 2°

L'area risulta vincolata ai sensi del D.M. 20/01/1965

Vincolo Idrogeologico

L'area non risulta sottoposta a vincolo

Elementi di tutela del territorio contenuti nel PTCP (Tav. A)

L'area non risulta sottoposta a vincolo

Elementi di tutela del territorio contenuti nel PTCP (Tav. B)

L'area non risulta sottoposta a vincolo

Profilo vincolistico (storico-archeologico)

(per una maggiore definizione si rimanda all'elaborato specifico)

La localizzazione dell'intervento relativo al Nuovo Centro Civico presenta sotto l'aspetto vincolistico delle cautele in relazione esclusivamente all'aspetto archeologico. E' stata inoltrata alla Soprintendenza Archeologica per la Toscana formale richiesta di parere in merito all'intervento e si attende risposta. Si ritiene tuttavia, pur nelle more di tale parere, che lo stato attuale delle conoscenze non obbliga alla esecuzione di saggi preventivi ma alla prescrizione che le lavorazioni di scavo siano effettuate previo contatto con la Soprintendenza Archeologica che verificherà l'esistenza di resti o stratigrafie di interesse.

Circa l'accertamento in ordine alla disponibilità delle aree d'intervento, quelle oggetto della proposta sono nella piena disponibilità del Comune di Scandicci.

Indirizzi per la redazione del progetto definitivo

Il progetto definitivo verrà redatto sviluppando le previsioni del progetto preliminare e con i contenuti e gli elaborati previsti dal titolo III capo II sez. III del DPR 554/99.

Cronoprogramma delle fasi attuative

Le fasi attuative dell'intero programma sono state esplicitate nel cronoprogramma allegato in cui sono individuati cinque momenti principali:

- una fase preliminare che termina con la stipula del contratto di concessione
- la fase della progettazione e approvazione dei progetti
- la costruzione
- i collaudi
- la gestione

I tempi della fase della concessione consentono l'attivazione delle procedure necessarie per l'acquisizione della disponibilità dell'area.

Indicazioni per garantire l'accessibilità, l'utilizzo e la manutenzione

L'accesso alla piazza non è ostacolato da alcuna barriera architettonica, la stessa non presenta barriere architettoniche ad ostacolare la circolazione degli utenti disabili, ai sensi delle norme dettate dalla L.13/89 e dal DPR 236/89.

Dal parcheggio al livello interrato si può accedere alla piazza mediante un ascensore di dimensioni adeguate secondo il DPR 236/89.

Gli edifici sono stati progettati secondo le norme del DPR 236/89; l'accessibilità ai vari piani è garantita da ascensori a norma di legge.

Le manutenzioni verranno effettuate a norma di legge secondo quanto previsto nei manuali di manutenzione redatti nelle fasi successive di progettazione.

Calcolo sommario giustificativo della spesa

Vedi calcolo sommario della spesa allegato alla proposta.

Sintesi delle forme e fonti di finanziamento, articolazione dell'intervento in lotti funzionali, sintesi del PEF

Vedi piano economico finanziario allegato alla proposta.

Cronoprogramma

Vedi tab. allegata

CRONOPROGRAMMA

Attività

FASE DI AGGIUDICAZIONE

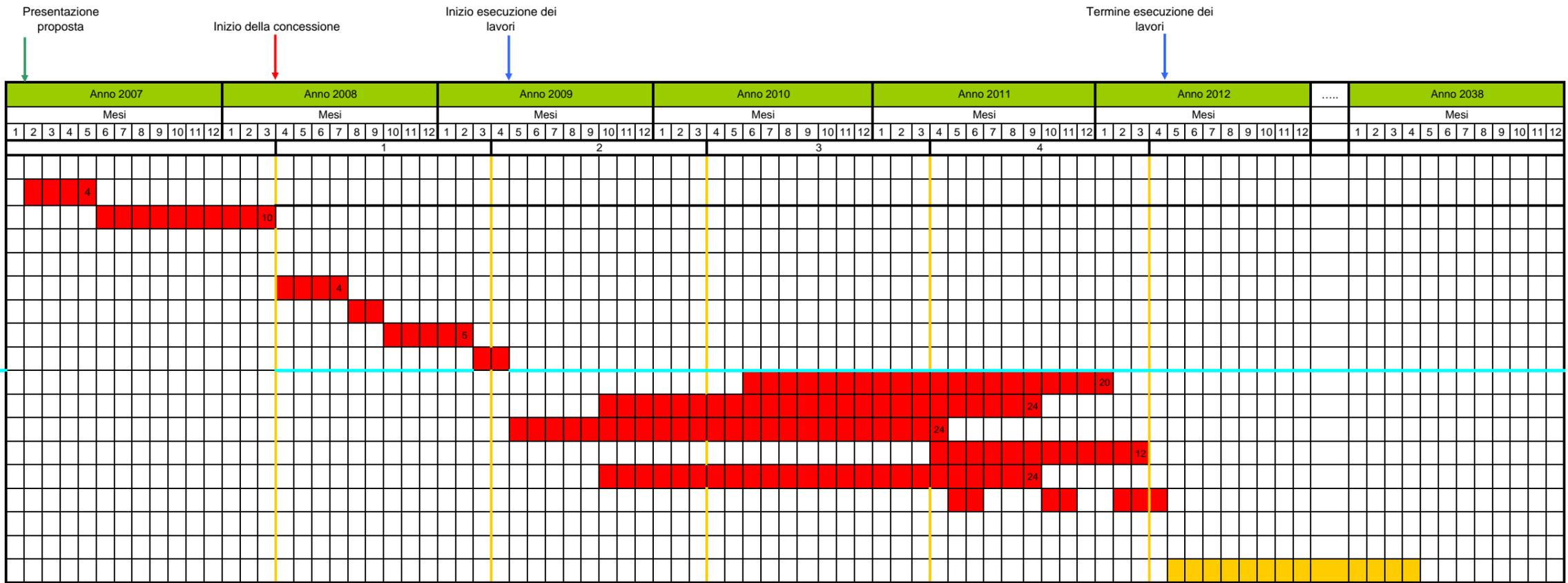
- Dichiarazione Pubblico Interesse - Individuazione del Promotore
- Gara per la concessione

FASE DI COSTRUZIONE

- Progettazione definitiva
- Approvazione enti competenti
- Progettazione esecutiva
- Approvazione enti competenti
- Esecuzione Lavori Edificio 1 - Sala Polivalente
- Esecuzione Lavori Edificio 3 - Direzionale + Parch. Interrato
- Esecuzione Lavori Edificio 4 - Residenziale
- Esecuzione Lavori - Piazza e Pensilina Stazione Tramvia
- Esecuzione Lavori - Parcheggi a Raso
- Collaudi

FASE DI GESTIONE

- Gestione (*)



(*) ai sensi dell'art. 18 comma 7 della Bozza di Convenzione

Nota: Nella durata del periodo di gestione non viene computato il periodo di gestione transitoria della pubblicità, affidata dal Concedente al Concessionario dalla data in cui la presente convenzione diverrà efficace e vincolante per entrambe le parti (art. 4 comma 3 della Bozza di Convenzione).