

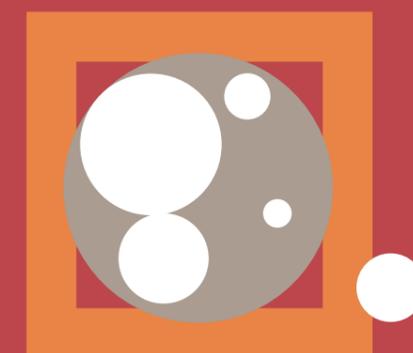
Nuovo Centro Civico e Stazione Tramvia Veloce - Scandicci

ARX S.r.l.

C.T.C. SOCIETA' COOPERATIVA

GLOBAL SERVICE TOSCANA

GENNAIO 2007



Studio di prefattibilità ambientale - gennaio/07

(ai sensi dell'art. 21 D.P.R. 554/99)

PREFATTIBILITA' 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.

Più precisamente:

Il Programma Direttore definisce alcune linee guida che "costituiscono riferimento progettuale per il presente piano attuativo e che devono essere seguite anche durante le successive fasi progettuali".

Non esiste un vincolo specifico di tipo archeologico nell'area d'intervento, tuttavia l'area è fortemente indiziata di rinvenimenti archeologici per la presenza nel raggio di poche centinaia di metri di insediamenti preistorici. Si evince comunque che lo stato attuale delle conoscenze obbliga alla prescrizione che le lavorazioni di scavo siano effettuate previo contatto con la Soprintendenza Archeologica.

L'area in oggetto ricade all'interno dell'area definita dal D.M. 20.01.1965 ai sensi dell'ex D.Lgs 490/99 titolo2°. 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 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.

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:

- Centro civico oggetto del Progetto Guida
- Centro Regionale per la formazione
- Centro di attrazione a scala regionale
- Il Parco dell'Acciaio

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 della città, 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.

La scelta del sito, individuato dal Programma Direttore, in funzione di una riqualificazione ambientale dell'area, fonda la sua composizione architettonica e le sue scelte strategiche di tipo funzionale sull'elemento centrale che maggiormente apporterà riconoscibilità all'area ed al sistema di relazioni alla scala urbana: la piazza, "centro principale della città".

Il mantenimento e le valorizzazioni di questo elemento urbano è stato quindi la partenza di una serie di considerazioni già contenute nel piano circa la qualità architettonica degli edifici perimetrali, il mantenimento degli assi visivi individuati dal progetto guida, la più flessibile circolazione pedonale dell'area all'interno e all'esterno dell'intervento nel suo complesso.

Più precisamente sono state rispettate e potenziate le linee guida sulla caratterizzazione della "piazza civica".

Le soluzioni progettuali in termini architettonici, tipologici, funzionali, di accessibilità, di dotazione di parcheggi e servizi seguono quanto disposto e documentato nelle Linee Guida del Programma Direttore e del Piano Guida per la zona in oggetto.

Essendo l'area di intervento inserita in un contesto esclusivamente pedonale, secondo quanto previsto dal DCR 233/99, i parcheggi di relazione per le unità commerciali di vicinato non sono stati previsti fra le superfici di parcheggio. Sono invece previste le superfici di parcheggio corrispondenti stabiliti dalla L. 122/89.

Per quanto riguarda la valutazione del clima acustico, lo studio ha dato rilievo ad un clima i cui valori si collocano ben oltre ai limiti massimi assoluti di zona in cui il PCCA classifica l'area in questione fin dal 1995.

Le opere che si intendono realizzare avranno il ruolo di trasformare completamente l'area, traghettandola da un ruolo di mera suddivisione e geometrica gestione del traffico e di parcheggio a raso, ad un ruolo di centralità degno di un centro civico, del

cuore pulsante di una città seppur con connotazioni antropiche innovative.

Il nuovo sistema della viabilità sarà strutturato in modo da favorire i pedoni e l'uso dei mezzi pubblici:

Le strade potranno essere localmente pedonalizzate in occasione di eventi particolari;

Asse della tranvia: in questa strada il traffico sarà limitato ai mezzi pubblici, a cicli e motocicli, a mezzi per scarico e carico merci ed a veicoli di soccorso;

Il traffico veicolare generale scorrerà lungo altri assi paralleli: le strade confluenti nella piazza non saranno più direttrici di traffico che convogliano il flusso veicolare ma assi locali con destinazione finale verso le aree di parcheggio.

Tutta l'area della piazza sarà esclusivamente pedonalizzata, al fine di rafforzare e migliorare gli spazi pubblici all'interno delle aree residenziali, in maniera che i fruitori si riappropriino degli spazi di relazione e degli spazi ludici.

La piazza varierà in rapporto agli eventi che vi avranno luogo. Il centro culturale sarà progettato secondo criteri di alta flessibilità e permeabilità in cui organizzare eventi culturali, esposizioni, convegni, ecc.

La nuova piazza sarà dunque il centro principale della città. Uno spazio pubblico di alta qualità arricchito da edifici di elevato valore architettonico che rafforzerà l'identità urbana di Scandicci. Sarà facilmente accessibile da tutti i quartieri circostanti attraverso percorsi pedonali e servendosi della nuova tranvia nonché di altre forme di trasporto pubblico.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte risulta quanto mai evidente, che, scomparendo il flusso veicolare, che costantemente, di giorno e di notte percorre l'area in questione, il clima acustico cambierà notevolmente.

Dati di letteratura ci supportano in quest'analisi confermando che, essendo essa delimitata sul perimetro dell'intervento da strutture esistenti e fabbricati da realizzare, che costituiscono una efficace schermatura contro il rumore originato dal traffico in transito sulle strade adiacenti.

Per ciò che concerne gli accessi e le uscite dai parcheggi abbiamo stabilito, attraverso un sillogismo con strutture simili, che per la mole di utenti che fruiranno dei parcheggi i livelli di disturbo acustico non influenzeranno il clima futuro, collocandosi fra i livelli di una classe III apportando un notevole beneficio rispetto all'attuale.

Infine, per quanto attiene alla 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.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda alla relazione specialistica sul clima-acustico.

Per quanto riguarda la qualità dell'aria, la scelta di pedonalizzare gran parte dell'area, razionalizzare la viabilità risultante e persistente, e, non ultima la presenza della tranvia, porterà ad una riduzione del traffico veicolare, ad una sua maggiore scorrevolezza, con il conseguente abbattimento dell'inquinamento atmosferico.

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. Da tale parere si evince , 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 da utilizzare, quelle oggetto della proposta sono nella piena disponibilità del Comune di Scandicci.