

ALLEGATO N°1

COMUNE DI DICOMANO

**SERVIZIO LAVORI PUBBLICI, PROGETTAZIONE, MANUTENZIONE ED
AMBIENTE**

DOCUMENTO PRELIMINARE ALLA PROGETTAZIONE

(Art. 10 D.P.R. 207/2010)

DENOMINAZIONE DELL'OPERA

**Interventi relativi ai Piani Urbani della Mobilità (sottopasso ferroviario in Loc. Contea ed
altre opere collegate alle aree delle Stazioni Ferroviarie)**

Caratteristiche tratte da Tabella 1 e Tabella 2 D.M. 9.06.2005

Categoria: A01 03 - ferrovie (OG3 ex Allegato A al D.P.R. 25 Gennaio 2000, n. 34)

Tipologia: nuova costruzione

1. SITUAZIONE INIZIALE

1.1 Descrizione della situazione iniziale

L'opera oggetto di progettazione è inserita nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche della Stazione Appaltante, approvato con deliberazione C.C. n. 24 del 28-06-12.

L'area dove devono eseguirsi i lavori oggetto di progettazione è situata presso la stazione ferroviaria di Contea fra via di San Biagio, in corrispondenza di piazza Sebastiano Bastiani, e la via Nazionale (S.S. 67) (si veda la planimetria riportata nell'allegato 3).

1.2 Tecniche di ingegneria naturalistica

Il progettista dovrà verificare, nell'espletamento dell'incarico, la possibilità di fare ricorso a tecniche e principi di ingegneria naturalistica.

2. OBIETTIVI E STRATEGIE

2.1 Obiettivi generali

L'obiettivo generale, da perseguire in via prioritaria, è quello di collegare fra loro le aree urbanizzate di Sandetole-Contea, attualmente separate dalla linea ferroviaria Pontassieve-Borgo S.L., migliorando nel contempo l'accessibilità della stazione ferroviaria di Contea-Londa e fornendo una valida alternativa all'attraversamento improprio dei binari presso la stazione da parte di pedoni. L'opera si dovrà integrare con le previsioni della scheda norma del Regolamento Urbanistico RA18 - "AREA DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE E INSEDIATIVA CONTEA Piazza della stazione e parcheggio" (si veda l'allegato 3).

2.2 Strategie per il raggiungimento degli obiettivi

Gli strumenti urbanistici e gli studi di fattibilità individuano un corridoio entro cui realizzare un sottopasso ciclo-pedonale della ferrovia con le relative rampe di accesso 67 (si veda lo stralcio del Regolamento Urbanistico riportato nell'allegato 3).

3. ESIGENZE E BISOGNI DA SODDISFARE

Sulla base degli obiettivi generali individuati al precedente punto 2, la progettazione dovrà soddisfare i seguenti parametri prestazionali:

- consentire il sottoattraversamento in sicurezza della linea ferroviaria da parte di pedoni, ciclisti e persone con ridotta capacità motoria e sensoriale;
- realizzare delle efficaci regimazioni e smaltimenti delle acque meteoriche e superficiali atte ad allontanare le acque dai manufatti;
- utilizzare per quanto possibile scarpe di terreno (terre armate) invece che di muri di sostegno, compatibilmente rispetto alle esigenze di cui al punto precedente;
- consentire in futuro la realizzazione di un nuovo marciapiede della stazione ferroviaria a nord dei binari di 250 cm di larghezza;
- consentire in futuro la realizzazione di rampe e scale di collegamento diretto del sottopasso ai marciapiedi della stazione ferroviaria a nord e a sud dei binari.

4. REGOLE E NORME DA RISPETTARE

La progettazione dell'opera dovrà rispettare, ai sensi dell'articolo 15 D.P.R. 207/2010, tutte le normative vigenti (nazionali, regionali, provinciali e comunali) per quanto applicabili. In sede di redazione della soluzione progettuale con livello di approfondimento pari a quello di un progetto preliminare, il progettista dovrà dare dettagliatamente dimostrazione dell'avvenuto rispetto di quanto prescritto al punto precedente.

Norme e Leggi di riferimento:

- D.Lgs. n° 163 del 12.04.2006 e s.m.i.;
- D.P.R. n° 207/2010 e s.m.i.;
- D.Lgs. n° 81/2008 e s.m.i.;
- D.P.R. n° 503/1996 e s.m.i.;
- Legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 Norme per il governo del territorio;
- Decreto del Presidente della Giunta Regionale 29 luglio 2009, n. 41/R;
- D.M. 14 gennaio 2008, "Nuove Norme Tecniche per le costruzioni";
- Regolamento Urbanistico / PRG del Comune di Dicomano.
- Piano Strutturale del Comune di Dicomano.

In particolare si dovrà garantire il rispetto delle normative regionali vigenti in materia di abbattimento delle barriere architettoniche e in materia di sicurezza dei cantieri, con particolare osservanza del titolo IV del D.Lgs.81/08 e successive modificazioni ed integrazioni.

5. VINCOLI DI LEGGE RELATIVI AL CONTESTO DELL'INTERVENTO

L'area oggetto dell'intervento è situata in territorio classificato come zona sismica in fascia sismica = 9 e classe regionale C = 2.

Sull'area suddetta, inoltre, sussistono/non sussistono i seguenti vincoli:

- non sussistono vincoli paesaggistici ai sensi del Dgls 42/2004,
- l'area è in parte classificata dal punto di vista della pericolosità idraulica (P.A.I.) come P.I. 2 – Aree a pericolosità media e in parte in assenza di pericolosità idraulica,
- l'area individuata dal Regolamento Urbanistico adottato con del. C.C. n. 86 del 28/11/2011, è classificata in parte come "Aree per infrastrutture ferroviarie e relative fasce di rispetto" e in parte come "Aree per infrastrutture stradali e relative fasce di rispetto",

6. FASE DI PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE E TEMPI DI SVOLGIMENTO

Le fasi di progettazione saranno articolate in preliminare, definitiva ed esecutiva ai sensi dell'art. 93 del D.Lgs 163/06 e successive modifiche e integrazioni.

- Rilievo topografico dell'area di intervento e indagini geologiche;
- Progetto preliminare: entro 60 giorni consecutivi dalla data di ricevimento della lettera d'incarico.
- Progetto definitivo: entro 60 giorni consecutivi dalla data di ricevimento della lettera di avvenuta approvazione del progetto preliminare e dell'ottenimento dei relativi pareri e/o autorizzazioni.
- Progetto esecutivo: entro 60 giorni consecutivi dalla data di ricevimento della lettera di avvenuta approvazione del progetto definitivo e dell'ottenimento dei relativi pareri e/o autorizzazioni.
- Gara d'appalto: entro 90 giorni consecutivi dalla data di esecutività dell'atto di approvazione del progetto esecutivo.
- Consegna dei lavori: entro 30 consecutivi giorni dalla data del provvedimento di aggiudicazione dell'appalto.
- Esecuzione dei lavori: entro 270 giorni consecutivi dalla data di consegna dei lavori.
- Collaudo: entro 90 giorni consecutivi dalla data di ultimazione dei lavori.

Il cronoprogramma delle fasi di progettazione è nell'allegato 1.

Ai sensi dell'art. 145 del D.P.R. 207/2010, le penali da applicare in caso di ritardato adempimento degli obblighi contrattuali sono stabilite in misura giornaliera nella percentuale del *lo 0,5 per mille* del corrispettivo professionale.

Qualora l'Amministrazione stabilisca la realizzazione in lotti, i tempi di esecuzione saranno modificati in funzione della suddivisione realizzativa che sarà effettuata.

L'elenco degli elaborati descrittivi e grafici necessari è riportato nell'allegato 2.

7. LIMITI FINANZIARI E STIMA DEI COSTI

Il costo presunto dell'opera oggetto di progettazione (a base di gara) dovrà essere contenuto nel limite di € 340.000,00, a cui si addizioneranno le somme a disposizione dell'Amministrazione da concordare con il Responsabile unico del procedimento. L'importo complessivo dell'intervento (compreso le somme a disposizione dell'Amministrazione) risulta di circa € 430.000,00

Nella prima fase, considerate le attuali disponibilità economiche dell'Amministrazione che ammontano a complessivi € 30.000,00, è possibile affidare l'incarico della realizzazione dei rilievi topografici e delle indagini geologiche nonché quello della progettazione preliminare e definitiva.

8. REFERENTI INTERNI ALLA STAZIONE APPALTANTE

Si riportano i referenti tecnici interni all'Amministrazione a cui fare riferimento nel corso della redazione della soluzione progettuale con livello di approfondimento pari a quello di un progetto preliminare (secondo grado del concorso):

- Responsabile Unico del Procedimento e Direttore Responsabile alla Programmazione: Walter Bendoni
- Referente per i sotto servizi: Walter Bendoni

9. NORME DI RINVIO

Per quanto non contemplato si rinvia alla disciplina generale in materia di progettazione (Dlgs 163/2006 e artt. 15 e 16 D.P.R.- 207/2010).

Dicomano li, 14/12/2012

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

SOTTOPASSO CICLO-PEDONALE STAZIONE FERROVIARIA DI CONTEA

ALLEGATO 1 - FASI DI PROGETTAZIONE E CRONOPROGRAMMA

Progetto Preliminare (avvio esproprio pubblica utilità):

- 1. validazione del RUP,**
- 2. parere commissione edilizia,**
- 3. parere RFI,**
- 4. approvazione Giunta Municipale.**

Progetto Definitivo (autorizzazioni):

- 1. validazione del RUP,**
- 2. nulla osta RFI,**
- 3. parere Regione Toscana.**
- 4. approvazione Giunta Municipale,**

Progetto Esecutivo (appaltabilità):

- 1. validazione del RUP,**
- 2. parere RFI (convenzione),**
- 3. nulla osta Genio Civile,**
- 4. approvazione Giunta Comunale o dirigente *.**

* Legge R.T. 1/2005, Art. 78 comma 2. Per le opere pubbliche dei comuni, l'atto comunale, con il quale il progetto esecutivo è approvato o l'opera autorizzata secondo le modalità previste dalla D.lgs. 12 aprile 2006, n. 163 (Legge quadro in materia di lavori pubblici) e successive modificazioni ha i medesimi effetti del permesso di costruire. In sede di approvazione del progetto si dà atto della sua conformità alle prescrizioni urbanistiche ed edilizie, dell'acquisizione dei necessari pareri e nulla osta o atti di assenso comunque denominati ai sensi della legislazione vigente, della conformità alle norme di sicurezza, sanitarie, ambientali e paesaggistiche.

CRONOPROGRAMMA DELLE SCADENZE TEMPORALI

	Gen. 2013	Feb. 2013	Mar. 2013	Apr. 2013	Mag. 2013	Giu. 2013	Lug. 2013	Ago. 2013	sett. 2013	Ott. 2013	Nov. 2013	Dic. 2013	Gen. 2014	Set. 2014	Ott. 2014	Nov. 2014	Dic. 2014	Gen. 2015
Rilievi e indagini																			
Progetto preliminare																			
Richiesta. autorizzazioni																			
Progetto definitivo																			
Richiesta. autorizzazioni																			
Progetto esecutivo																			
Convenzioni																			
Appalto																			
Aggiudicazione																			
Inizio - fine lavori																			
Collaudo																			
Fruibilità opera																			

SOTTOPASSO CICLO-PEDONALE STAZIONE FERROVIARIA DI CONTEA

ALLEGATO 2 – ELENCO ELABORATI

PROGETTO PRELIMINARE

Art. 17 D.P.R. 207/2010 - Documenti componenti il progetto preliminare (art. 18, d.P.R. n. 554/1999)

Il progetto preliminare definisce le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori, il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire nel rispetto delle indicazioni del documento preliminare alla progettazione; evidenzia le aree impegnate, le relative eventuali fasce di rispetto e le occorrenti misure di salvaguardia, nonché le specifiche funzionali ed i limiti di spesa delle opere da realizzare, ivi compreso il limite di spesa per gli eventuali interventi e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale e per le infrastrutture ed opere connesse, necessarie alla realizzazione. Il progetto preliminare stabilisce i profili e le caratteristiche più significative degli elaborati dei successivi livelli di progettazione, in funzione delle dimensioni economiche e della tipologia e categoria dell'intervento, ed è composto dai seguenti elaborati, salva diversa motivata determinazione del responsabile del procedimento ai sensi dell'articolo 15, comma 3, anche con riferimento alla loro articolazione:

- a) relazione illustrativa;**
- b) relazione tecnica;**
- c) studi necessari per un'adeguata conoscenza del contesto in cui è inserita l'opera, corredati da dati bibliografici, accertamenti ed indagini preliminari - quali quelle storiche archeologiche ambientali, topografiche, geologiche, idrologiche, idrauliche, geotecniche e sulle interferenze e relative relazioni ed elaborati grafici – atti a pervenire ad una completa caratterizzazione del territorio ed in particolare delle aree impegnate;**
- d) planimetria generale e elaborati grafici;**
- e) prime indicazioni e misure finalizzate alla tutela della salute e sicurezza dei luoghi di lavoro per la stesura dei piani di sicurezza;**
- f) calcolo sommario della spesa;**
- g) quadro economico di progetto;**
- h) piano particellare preliminare delle aree.**

PROGETTO DEFINITIVO

Art. 24 D.P.R. 207/2010 - Documenti componenti il progetto definitivo

(art. 25, d.P.R. n. 554/1999)

Il progetto definitivo, redatto sulla base delle indicazioni del progetto preliminare approvato e di quanto emerso in sede di eventuale conferenza di servizi, contiene tutti gli elementi necessari ai fini dei necessari titoli abilitativi, dell'accertamento di conformità urbanistica o di altro atto equivalente; inoltre sviluppa gli elaborati grafici e descrittivi nonché i calcoli ad un livello di definizione tale che nella successiva progettazione esecutiva non si abbiano significative differenze tecniche e di costo.

Esso comprende i seguenti elaborati, salva diversa motivata determinazione del responsabile del procedimento ai sensi dell'articolo 15, comma 3, anche con riferimento alla loro articolazione:

- a) relazione generale;**
- b) relazioni tecniche e relazioni specialistiche (Relazione geologica, Relazione geotecnica, Relazione sismica, Relazione sul sistema di sostegno dei binari e di spinta);**
- c) rilievi planoaltimetrici e studio dettagliato di inserimento urbanistico;**
- d) elaborati grafici;**
- e) calcoli delle strutture e degli impianti secondo quanto specificato all'articolo 28, comma 2, lettere h) ed i);**
- f) disciplinare descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici;**
- g) censimento e progetto di risoluzione delle interferenze;**
- h) piano particellare di esproprio;**
- i) elenco dei prezzi unitari ed eventuali analisi;**
- l) computo metrico estimativo;**
- m) aggiornamento del documento contenente le prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza;**
- n) quadro economico con l'indicazione dei costi della sicurezza desunti sulla base del documento di cui alla lettera m).**

PROGETTO ESECUTIVO

Art. 33 D.P.R. 207/2010 - Documenti componenti il progetto esecutivo

(art. 35, d.P.R. n. 554/1999)

Il progetto esecutivo costituisce la ingegnerizzazione di tutte le lavorazioni e, pertanto, definisce compiutamente ed in ogni particolare architettonico, strutturale ed impiantistico l'intervento da realizzare. Restano esclusi soltanto i piani operativi di cantiere, i piani di approvvigionamenti, nonché i calcoli e i grafici relativi alle opere provvisorie. Il progetto è redatto nel pieno rispetto del progetto definitivo nonché delle prescrizioni dettate nei titoli abilitativi o in sede di accertamento di conformità urbanistica, o di conferenza di servizi o di pronuncia di compatibilità ambientale, ove previste. Il progetto esecutivo è composto dai seguenti documenti, salva diversa motivata determinazione del responsabile del procedimento ai sensi dell'articolo 15, comma 3, anche con riferimento alla loro articolazione:

- a) relazione generale;**
- b) relazioni specialistiche (Relazione strutturale, Relazione impianto elettrico, Relazione sul sistema di sostegno dei binari e di spinta);**
- c) elaborati grafici comprensivi anche di quelli delle strutture, degli impianti e di ripristino e miglioramento ambientale;**
- d) calcoli esecutivi delle strutture e degli impianti;**
- e) piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti;**
- f) piano di sicurezza e di coordinamento di cui all'articolo 100 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, e quadro di incidenza della manodopera;**
- g) computo metrico estimativo e quadro economico;**
- h) cronoprogramma;**
- i) elenco dei prezzi unitari e eventuali analisi;**
- l) schema di contratto e capitolato speciale di appalto;**

ALLEGATO 3 – STRALCI REGOLAMENTO URBANISTICO E PIANO STRUTTURALE DEL COMUNE DI DICOMANO

R.U. - STRALCIO NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE - N.T.A.

Art. 68 Aree per infrastrutture stradali e relative fasce di rispetto

1. Sono le aree - pubbliche, di uso pubblico, o a destinazione pubblica - che comprendono, oltre alla rete di viabilità comunale e sovracomunale, esistente o di previsione, i relativi spazi accessori, nonché quelli necessari per consentire e/o organizzare interscambi ed interrelazioni fra i diversi mezzi di trasporto pubblici e privati. Negli elaborati cartografici Disciplina dei suoli su base C.T.R. in scala 1:2.000 e 1:5.000 sono individuate con apposito segno grafico:

2. Le sedi stradali esistenti e di progetto che interessano il territorio comunale sono classificate, ai sensi dell'art.2 del D. Lgs 285/1992 Nuovo Codice della Strada in:

3. Sulle aree per sedi stradali, oltre alle carreggiate viarie, è ammessa la realizzazione di:

- parcheggi pubblici sul lato stradale, in aggiunta agli standard previsti dal Regolamento Urbanistico; spazi di sosta e parcheggio riservati ai mezzi di trasporto pubblico; canalizzazioni di infrastrutture tecnologiche.

- le sedi stradali esistenti; le sedi stradali di progetto (nuovi tracciati e/o interventi di adeguamento della rete esistente); gli spazi pubblici ad esse accessori (come il verde stradale di cui al punto 7)

- strade extraurbane secondarie (tipo C); strade urbane di quartiere (tipo E); strade vicinali (tipo F).

4. Gli interventi di manutenzione, di modificazione e/o di integrazione dei tracciati stradali sono riservati all'Amministrazione Comunale e/o agli Enti istituzionalmente competenti. E' tuttavia consentita l'esecuzione di opere viarie (e relativi sottoservizi) da parte di soggetti privati, previo specifico atto di assenso dell'Amministrazione Comunale e stipula di una convenzione a garanzia della corretta e completa esecuzione delle opere.

Ferme restando le aree per sedi stradali e spazi pubblici accessori individuate nelle tavole grafiche del Regolamento Urbanistico, la definizione di dettaglio dei singoli interventi di modificazione e/o di integrazione dei tracciati stradali è demandata alla fase di progettazione esecutiva, con la quale devono essere precisati i caratteri planoaltimetrici delle nuove infrastrutture viarie e tutte le sistemazioni di corredo, tenuto conto delle caratteristiche del sedime interessato e del contesto di riferimento.

Ai fini della caratterizzazione e/o della riqualificazione dello spazio pubblico, nonché dell'integrazione della rete comunale dei percorsi ciclabili, la progettazione esecutiva tiene conto delle indicazioni eventualmente contenute nell'Allegato 1 „Schede Norma“ di cui alle presenti norme, riferite ad una serie di insiemi spaziali particolarmente significativi e/o strategici per gli equilibri insediativi del capoluogo e/o dei centri minori presenti sul territorio comunale.

5. La progettazione deve essere generalmente improntata al criterio della riduzione dell'inquinamento acustico e al contenimento dell'impatto paesaggistico dei tracciati.

6. Per il verde di arredo stradale di cui al punto 1 c) è prescritta la realizzazione di viali alberati in modo da consentire l'abbattimento degli impatti di tipo atmosferico, acustico e visivo, dovuti al traffico veicolare. In queste aree è sempre consentita la realizzazione di parcheggi e raso e di percorsi pedonali e ciclabili. Tali aree sono considerate aree di rispetto stradale e pertanto sono inedificabili per qualsiasi tipo di costruzione.

7. Le fasce di rispetto stradale - in relazione alla categoria delle sedi stradali, esistenti e di progetto, definita ai sensi dell'art. 2 del D.Lgs 285/1992 Nuovo Codice della Strada - definiscono il limite oltre il quale il Regolamento

Urbanistico non ammette gli interventi di Nuova edificazione, ricostruzione a seguito di demolizione integrale e gli ampliamenti fronteggianti le strade, neanche nel sottosuolo.

Alle consistenze edilizie e/o agli edifici esistenti legittimati in forza di provvedimenti di sanatoria edilizia di carattere straordinario non è consentito eccedere gli interventi di manutenzione straordinaria secondo le indicazioni di cui all'art.22. Per fasce di rispetto stradale si intendono altresì le porzioni di territorio suscettibili di utilizzo per l'adeguamento dei tracciati infrastrutturali, ovvero per la realizzazione di opere di mitigazione degli impatti da questi generati sull'ambiente e sul paesaggio.

8. Le fasce di rispetto stradale non sono indicate negli elaborati cartografici del Regolamento Urbanistico.

9. Fuori dai centri abitati la fascia di rispetto, misurata dal confine stradale come definito dal D.P.R. 495/1992 e dal D.M. 05/11/2000 non può essere inferiore:

- a 30 m per lato nelle strade di tipo "C", extra urbane secondarie; a 20 m per lato nelle strade di tipo "E", urbane di quartiere (ad eccezione delle strade vicinali ossia le strade private di uso pubblico); a 10 m per lato, nelle strade di tipo "F", vicinali.

10. Fatte salve le eventuali limitazioni e/o prescrizioni dettate dalle norme di cui ai Titoli VIII (Disciplina degli elementi fondativi del patrimonio ambientale e insediativo) e IX (Disciplina dei rischi e della fattibilità degli interventi), nelle fasce di rispetto stradale è ammessa ovunque, la realizzazione di:

- canalizzazioni per infrastrutture tecnologiche, arredo urbano e verde di arredo urbano percorsi pedonali e ciclabili

11. Nelle fasce di rispetto stradale è ammessa altresì - purché le opere previste, per le loro modalità progettuali, non arrechino danno o pregiudizio alla viabilità ed alla sicurezza del traffico - la realizzazione di:

- fermate di mezzi di trasporto pubblico
- parcheggi scoperti
- chioschi e/o strutture in materiali leggeri per rivendite di giornali e biglietti, o per somministrazione di alimenti e bevande;
- installazioni di strutture in materiali leggeri, a carattere stagionale o comunque non permanente, afferenti a pubblici esercizi;
- impianti per la distribuzione dei carburanti e dei relativi servizi alla mobilità, fermo restando quanto specificato al successivo punto 14;
- ogni altro servizio connesso al trasporto pubblico e/o alla viabilità, con particolare riferimento a quella di lunga percorrenza;
- sugli edifici esistenti sono ammessi: gli interventi urbanistico-edilizi previsti sulla base della classe ad essi attribuita dal Titolo III Classificazione del patrimonio edilizio esistente, con esclusione degli interventi di demolizione e ricostruzione, di ristrutturazione edilizia con ampliamenti e aumento di superficie coperta fronteggianti le strade
- nel territorio rurale sono ammesse le pratiche agricole, non comportanti la realizzazione di nuove costruzioni stabili.

12. Gli interventi elencati al punto 11) possono essere eseguiti solo previo nulla-osta, o atto di assenso comunque denominato, degli Enti preposti alla gestione delle strade.

13. All'interno delle fasce di rispetto di cui al punto 9) non sono ammesse recinzioni piene, ma esclusivamente recinzioni in rete metallica a maglia sciolta.

14. La realizzazione di impianti di distribuzione dei carburanti interessanti fasce di rispetto stradale di competenza di Autorità diverse dall'Amministrazione Comunale è subordinata all'atto di assenso comunque denominato ed alle eventuali prescrizioni dell'autorità preposta, fermo restando il rispetto delle norme del Codice della Strada riguardo

alla localizzazione ed accessibilità veicolare dell'impianto ed al tipo di installazioni consentite all'interno delle fasce di rispetto stradale.

15. La realizzazione di canali e fossi o l'esecuzione di qualsiasi escavazione, lateralmente alle strade fuori dai centri abitati, non può avere distanza dal confine stradale, inferiore alla profondità dei canali, dei fossi o delle escavazioni, ed in ogni caso non può essere inferiore a 3 metri.

16. Al fine di ridurre al minimo l'impatto negativo sul deflusso delle acque superficiali, i rilevati delle infrastrutture viarie dovranno essere provvisti di appositi manufatti di attraversamento monte-valle posti ad una distanza, riferita all'andamento generale della superficie topografica e alla pendenza dei terreni attraversati, tale da evitare accumuli e ristagni al piede degli stessi. Nella progettazione di nuovi rilevati deve essere evitata la frammentazione delle principali connessioni degli Habitat naturali.

Art. 69 Aree per infrastrutture ferroviarie e relative fasce di rispetto

1. Sono le aree la cui destinazione e consistenza risulti da documenti catastali o altri atti amministrativi destinate agli impianti fissi delle linee, alle attrezzature delle fermate (esistenti e di progetto) e delle stazioni, ai servizi, alle attrezzature tecnologiche, agli allacciamenti ai pubblici servizi ed alla rete delle urbanizzazioni agli alloggi per il personale; agli impianti e attrezzature tecnologiche, di servizio e di supporto, complementari e connesse, ivi comprese quelle per commercio al dettaglio, pubblici esercizi, ambulatori e centri di primo soccorso, e simili.

3. Sugli edifici e manufatti aventi un'utilizzazione in atto strettamente funzionale alla gestione e manutenzione della rete ferroviaria sono ammessi interventi sulla base della classe dell'edificio evidenziati nel Titolo III (Classificazione e gestione del patrimonio edilizio esistente)

4. Il cambio di destinazione d'uso di edifici esistenti già destinati a funzioni di servizio o di residenza del personale è soggetto a denuncia di inizio attività, anche in assenza di opere, ai sensi dell'art.58 della L.R. 1/2005.

5. Degli edifici e manufatti aventi utilizzazioni in atto diverse da quelle indicate al comma precedente, sono ammesse esclusivamente interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria o di demolizione.






























6. Nelle fasce di rispetto delle linee ferroviarie, fuori dai centri abitati, è vietato la nuova edificazione, la ricostruzione o l'ampliamento di edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza, da misurarsi in proiezione orizzontale, minore di trenta metri dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia.

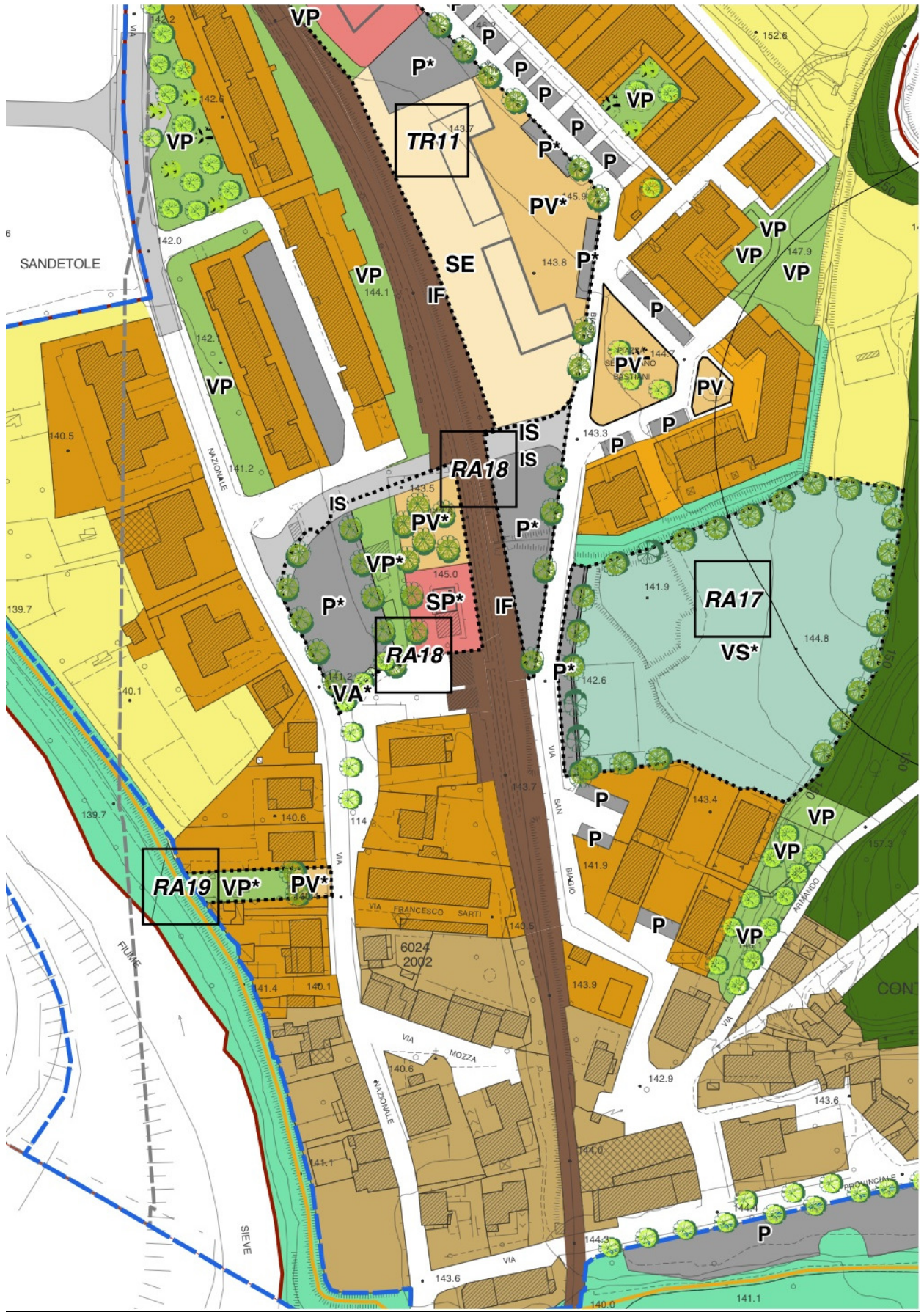
7. Nelle fasce di rispetto delle linee ferroviarie, all'interno dei centri abitati, è ammessa la nuova edificazione, la ricostruzione o l'ampliamento di edifici o manufatti di qualsiasi specie, anche a distanza inferiore a quella suindicata, purché nel rispetto degli allineamenti dei fronti degli edifici esistenti rivolti verso i predetti tracciati delle linee ferroviarie.

8. Nella rete ferroviaria e relative nelle fasce di rispetto è ammessa la realizzazione di opere strettamente necessarie alla funzionalità della rete ferroviaria; di opere necessarie per mitigare la diffusione dell'inquinamento acustico e atmosferico, prevenire l'inquinamento delle acque superficiali e delle falde acquifere, mitigare l'impatto visivo dei manufatti viari e delle costruzioni di servizio; di piazze, parcheggi, zone a verde di arredo stradale, piste ciclabili e percorsi pedonali, canalizzazioni e impianti relativi alle infrastrutture tecnologiche quali fognature, acquedotti, linee elettriche, metanodotti, reti di cablaggio, isole ecologiche.

R.U. - STRALCIO TAVOLA 19.3

Aree ed attrezzature pubbliche destinate a standard (art.67)

	<i>Attrezzature pubbliche</i>
	AI - Istruzione, AS - attrezzature socio sanitarie, SP - servizi pubblici, R - attrezzature religiose
	AC - Aree cimiteriali e fasce di rispetto
	<i>Aree verdi</i>
	VP - Aree verde attrezzato/parchi pubblici
	OS - Orti sociali
	VS - Verde sportivo
	PV - Piazze verdi
	P - Parcheggio
*	di progetto
	IS - Aree per infrastrutture stradali (art.68)
	IS - Aree per infrastrutture stradali di progetto (art.68)
	IF - Aree per infrastrutture ferroviarie (art.69)
	DC - Aree per impianti per la distribuzione dei carburanti (art.70)
	Piste ciclabili (art.71)
	Parco fluviale (art.72)
	FI - Area della fitodepurazione (art.73)
	Corridoio infrastrutturale (art.77)
	Aree agricole urbane (art.37)
	Aree urbane boscate (art.38)
	Vegetazione fluviale (art.39)
	Alberature e filari esistenti (art.40)
	Alberature e filari di progetto (art.40)
PU	Aree per attrezzature private ad uso pubblico
AT	Attività turistico-ricettive
	Aree per campeggi (art.57)
	Tessuto storico di pregio (art.32)
	Tessuto storico (art.33)
	Palazzo storico
	Tessuto consolidato recente (art.34)
	Tessuto misto residenziale e produttivo (art.35)
	Tessuto prevalentemente produttivo (art.36)
	Confine dei centri urbani e dei borghi rurali
	Beni paesaggistici soggetti a tutela ai sensi del D.Lgs 22/2004 n. 42 (art.93)



R.U. - Stralcio Fattibilità idraulica

La Carta di pericolosità idraulica è stata redatta in base a due distinti

criteri: • per l'asta fluviale del Fiume Sieve è stata utilizzata la modellazione del Piano di Bacino stralcio Assetto Idrogeologico (PAI) predisposto dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno sia per quanto riguarda le planimetrie in scala 1:10.000 che per quanto riguarda i battenti per le piene per le sezioni prese in considerazione; • per gli affluenti del Fiume Sieve interessati dalle aree di approfondimento sono state predisposte alcune verifiche idrologico idrauliche (si veda elaborato corrispondente).

I criteri sopra indicati hanno permesso di definire le quattro classi di pericolosità previste dalla normativa regionale. Laddove questo non è stato possibile per mancanza delle verifiche idrauliche sono stati applicati i criteri geometrici di cui alla D.P.G.R. 26/R/2007.

Di seguito sono state riportate le definizioni delle classi di pericolosità idraulica del Decreto del Presidente della Giunta Regionale 27 aprile 2007 n° 26/R:

• Classe I.1 – pericolosità idraulica bassa: aree collinare o montane prossime ai corsi d'acqua per le quali ricorrono le seguenti condizioni:

- non vi sono notizie storiche di inondazioni;
- sono in situazione favorevoli di alto morfologico, di norma a quote altimetriche superiori a metri 2 rispetto al piede esterno dell'argine o, in mancanza, al ciglio di sponda.

• Classe I.2 – pericolosità idraulica media: aree interessate da allagamenti per eventi compresi tra $200 < Tr \leq 500$ anni. Fuori dalle UTOE, in presenza di aree non riconducibili agli ambiti di applicazione degli atti di applicazione di bacino e in assenza di studi idrologici idraulici rientrano in classe di pericolosità media le aree di fondovalle per le quali ricorrano le seguenti condizioni:

- non vi sono notizie storiche di inondazioni;
- sono in situazione favorevoli di alto morfologico, di norma a quote altimetriche superiori a metri 2 rispetto al piede esterno dell'argine o, in mancanza, al ciglio di sponda.

• Classe I.3 – pericolosità idraulica elevata: aree interessate da allagamenti per eventi compresi tra $30 < Tr \leq 200$ anni: fuori dalle UTOE, in presenza di aree non riconducibili agli ambiti di applicazione degli atti di applicazione di bacino e in assenza di studi idrologici idraulici, rientrano in classe di pericolosità elevata le aree di fondovalle per le quali ricorra almeno una delle seguenti condizioni:

1. vi sono notizie storiche di inondazioni;
2. sono morfologicamente in condizione sfavorevole di norma a quote altimetriche inferiori a metri rispetto al piede esterno dell'argine o, in mancanza, al ciglio di sponda.

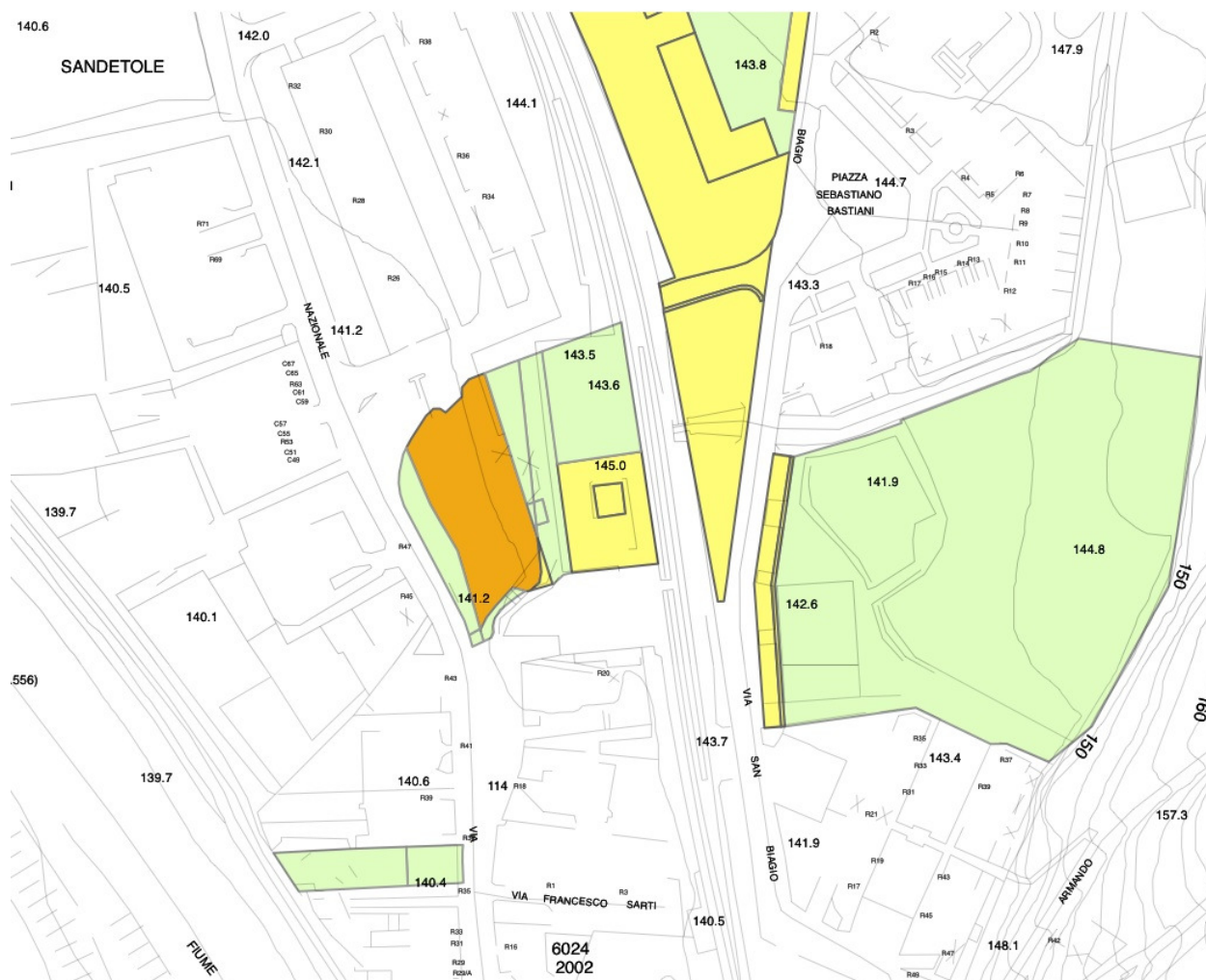
• Classe I.4 – pericolosità idraulica molto elevata: aree interessate da allagamenti per eventi con $Tr \leq 30$ anni: fuori dalle UTOE, in presenza di aree non riconducibili agli ambiti di applicazione degli atti di applicazione di bacino e in assenza di studi idrologici idraulici, rientrano in classe di pericolosità molto elevata le aree di fondovalle non protette da opere idrauliche per le quali ricorrano contestualmente le seguenti condizioni:

1. vi sono notizie storiche d'inondazioni;
2. sono morfologicamente in situazione sfavorevole di norma a quote altimetriche inferiori rispetto alla quota posta a metri 2 sopra il piede esterno dell'argine o, in mancanza, sopra il ciglio di sponda.

In riferimento al “Piano di Bacino del Fiume Arno – Assetto idrogeologico (Norme di attuazione ed allegati)”, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 3 ottobre 2005, approvato dal DPCM 6 maggio 2005 ed entrato in vigore il 4

ottobre 2005, nelle cartografie sono state inserite le perimetrazioni delle classi di pericolosità P.F3 Pericolosità idraulica elevata e P.F.4 Pericolosità idraulica molto elevata così come riportati nella cartografia di sintesi in scala 1:25.000 e/o nella cartografia di dettaglio in scala 1:10.000.

R.U. - Stralcio tavola 21.3i – Fattibilità idraulica



Legenda Fattibilità idraulica

Fattibilità idraulica

- F1
- F2
- F3
- F4

R.U. - Stralcio Fattibilità sismica

CARTA DELLA PERICOLOSITA' SISMICA

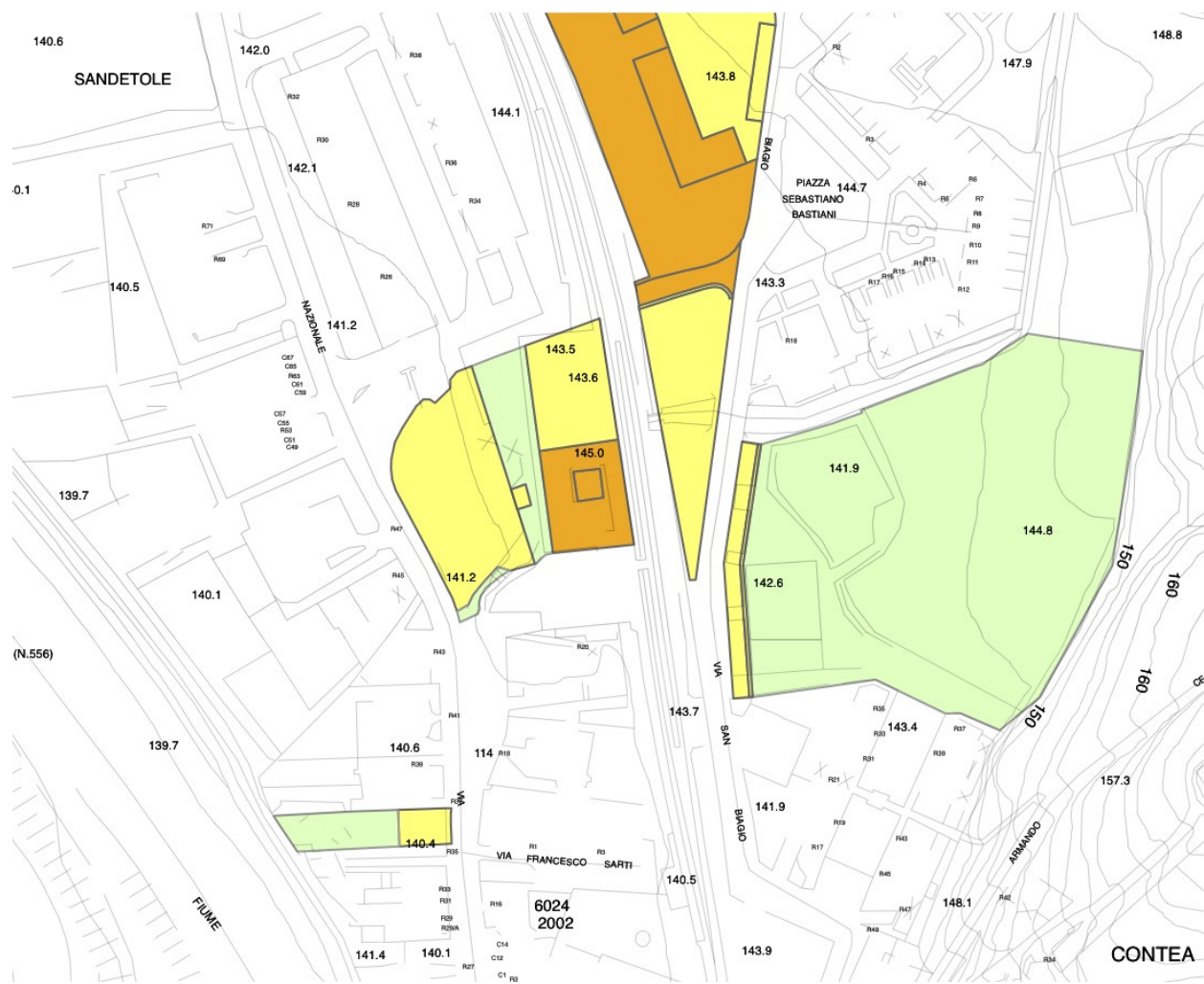
Per quanto riguarda le classi di pericolosità sismica esse derivano direttamente dall'interazione tra ciascun elemento di pericolosità sismica locale e la sismicità di base, connessa alla Zona sismica di appartenenza del territorio comunale (Delibera di Giunta Regionale 19 giugno 2006 n° 431), così come definito nell'Allegato 2 delle direttive (Decreto del Presidente della Giunta Regionale del 27 aprile 2007, n°26/R).

Poiché il Comune di Dicomano è classificato in Zona sismica 2 abbiamo che:

- le zone caratterizzate da movimenti franosi attivi (elemento 1) ricadono in pericolosità sismica molto elevata S4;
- le zone caratterizzate da movimenti franosi quiescenti (elemento 2A) ricadono in classe di pericolosità sismica elevata S3;
- le zone caratterizzate da fenomeni franosi inattivi (elemento 3) ricadono in classe di pericolosità sismica media S2;
- le zone di bordo della valle e/o aree di raccordo con il versante (elemento 8) ricadono in pericolosità sismica elevata S3;
- le aree con presenza di depositi alluvionali granulari e/o sciolti (elemento 9) ricadono in pericolosità sismica elevata S3;
- le zone con presenza aree costituite da conoidi alluvionali e/o con detritici (elemento 11) ricadono in pericolosità sismica elevata S3;
- le zone di contatto tra litotipi con caratteristiche fisico-meccaniche significativamente diverse (elemento 12) ricadono in pericolosità sismica elevata S3.

Le aree indagate in cui non sono presenti elementi che possono portare ad un'amplificazione locale degli effetti legati ad eventi sismici sono identificati con la sigla S1 corrispondente a pericolosità sismica bassa. Le aree in cui non è stato svolto nessuno studio, poiché ricadenti all'esterno dei perimetri individuati dal Comune per la redazione della Carta delle ZMPSL, non sono individuate con un colore, ma risultano a sfondo bianco.

Stralcio tavola 21.3s – Fattibilità sismica



Legenda Fattibilità sismica

Fattibilità sismica



Regolamento urbanistico

AREA DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE E INSEDIATIVA RA18 CONTEA, Piazza della stazione e parcheggio	
CONTESTO E OBIETTIVI	L'area oggetto dell'intervento si articola in tre aree su due diversi livelli: le due aree destinate a parcheggio, più basse, a est e a ovest del tracciato ferroviario; l'area della nuova piazza, più alta, a livello dell'edificio della stazione ferroviaria. Obiettivi del progetto sono il ridisegno e il potenziamento della dotazione di parcheggi esistenti e di nuova realizzazione; la realizzazione del sottopasso ferroviario pedonale e carrabile; la riorganizzazione e la ricollocazione delle funzioni presenti; il disegno della nuova piazza di Contea con l'introduzione di nuove funzioni civiche, utilizzando e ampliando gli edifici esistenti.
SUPERFICIE DEL COMPARTO	St = mq 6023 circa
ARTICOLAZIONE FUNZIONALE	L'intervento si compone di questi ambiti funzionali: Piazza verde Parcheggi Centro civico Percorso ciclo pedonale Viabilità carrabile pubblica Filare alberato

DESCRIZIONE DEL PROGETTO	Le azioni progettuali prevedono: la realizzazione del nuovo parcheggio, ad est del tracciato ferroviario e prossimo anche al nuovo polo sportivo di Contea, con messa a dimora di filare alberato lungo strada (per materiali, specie arboree e arbustive v. ulteriori e più dettagliate disposizioni nel
---------------------------------	--

	RE); il ridisegno del parcheggio esistente, ad ovest del tracciato ferroviario, con la razionalizzazione dei posti auto e la riqualificazione della pavimentazione esistente e messa a dimora di esemplari arborei per l'ombreggiamento e di filare alberato lungo la SS 67 (per materiali, specie arboree e arbustive v. ulteriori e più dettagliate disposizioni nel RE); la riqualificazione dell'area a verde pubblico adiacente al parcheggio ovest, con messa a dimora di specie arboree e arbustive per ombreggiamento della sosta e il nuovo inserimento di pubblici esercizi per il potenziamento della funzione di centralità urbana dell'area; la realizzazione della nuova piazza verde della stazione con riqualificazione della pavimentazione esistente e messa a dimora di esemplari arborei per l'ombreggiamento; la realizzazione del nuovo centro civico con la riqualificazione di edificio esistente e la realizzazione di un nuovo edificio di pari grandezza; la realizzazione del sottopasso ferroviario pedonale per il collegamento tra le due parti urbane, ora separate dalla ferrovia, il polo sportivo, i parcheggi e la nuova piazza della stazione; la realizzazione di un impianto di illuminazione notturna per il transito sicuro e la sosta, con corpi illuminanti schermati verso l'alto e a basso consumo.
--	--

CLASSIFICAZIONE DEL PATRIMONIO EDILIZIO ESISTENTE E MODALITA' DI TRASFORMAZIONE	Nell'area di riqualificazione ambientale RA18, come evidenziato nella Tavola della Classificazione del Patrimonio Edilizio, è compreso un edificio di Classe 5 di cui è prevista la riqualificazione.
--	---

AREA DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE E INSEDIATIVA CONTEA Piazza della stazione e parcheggio

Trasformazione e riqualificazione degli assetti insediativi e ambientali – SCHEDE NORMA

RA18

Regolamento urbanistico

DIMENSIONAMENTO E DESTINAZIONI D'USO	Superficie utile lorda di nuova edificazione = mq 80 Altezza massima = 1 piano Destinazioni d'uso consentite: Aree e attrezzature di interesse generale destinate a standard
---	---

TUTELA DEGLI ELEMENTI FONDATIVI DEL PATRIMONIO AMBIENTALE E INSEDIATIVO	Nell'area RA18 sono presenti le seguenti invarianti strutturali: Patrimonio edilizio invariante (art. 81)
--	--

FATTIBILITA' DEGLI INTERVENTI

Le aree destinate ad edificio ricadono in FI2 ed **FI3**, FG2, **FS3 (9)**. Le aree destinate a piazza ricadono in FI2, FG1, FS2. Le aree destinate a parcheggio e strade ricadono in FI2 e **FI3**, FG1, FS2 e **FS3 (11)**. Le aree destinate a verde ricadono in FI1. Per quanto riguarda la tipologia degli approfondimenti di indagine per le aree ricadenti in **FS3**, da eseguire in sede di predisposizione dei progetti edilizi, con riferimento agli elementi di pericolosità sismica locale individuati, dovranno essere valutati i seguenti aspetti: nelle zone con possibile amplificazione stratigrafica **(9)**, deve essere prescritta una campagna di indagini geofisica e geotecnica che definisca spessori, geometrie e velocità sismiche dei litotipi sepolti al fine di valutare l'entità del contrasto di rigidità sismica dei terreni tra alluvioni e bedrock sismico; nelle zone con possibile amplificazione stratigrafica **(11)**, deve essere prescritta una campagna di indagini geofisica e geotecnica che definisca spessori, geometrie e velocità sismiche dei litotipi sepolti al fine di valutare l'entità del contrasto di rigidità sismica dei terreni tra alluvioni e bedrock sismico. Le aree ricadenti in **FI3** dovranno essere destinate a verde o dovranno essere realizzate opportune opere idrauliche per l'eliminazione del rischio idraulico.

VALUTAZIONE INTEGRATA

Per la valutazione Integrata dell'intervento e per le prescrizioni e mitigazioni ambientali eventualmente necessarie si rimanda all'elaborato di Regolamento Urbanistico "Rapporto di Valutazione Integrata".

AREA DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE E INSEDIATIVA CONTEA Piazza della stazione e parcheggio

Trasformazione e riqualificazione degli assetti insediativi e ambientali – SCHEDE NORMA

RA18

Regolamento urbanistico

BARRIERE ARCHITETTONICHE	Per le prescrizioni e indicazioni sugli interventi eventualmente necessari si rimanda agli articoli del Titolo XI "Programma di intervento per l'abbattimento delle barriere architettoniche" delle presenti norme di attuazione.
---------------------------------	---

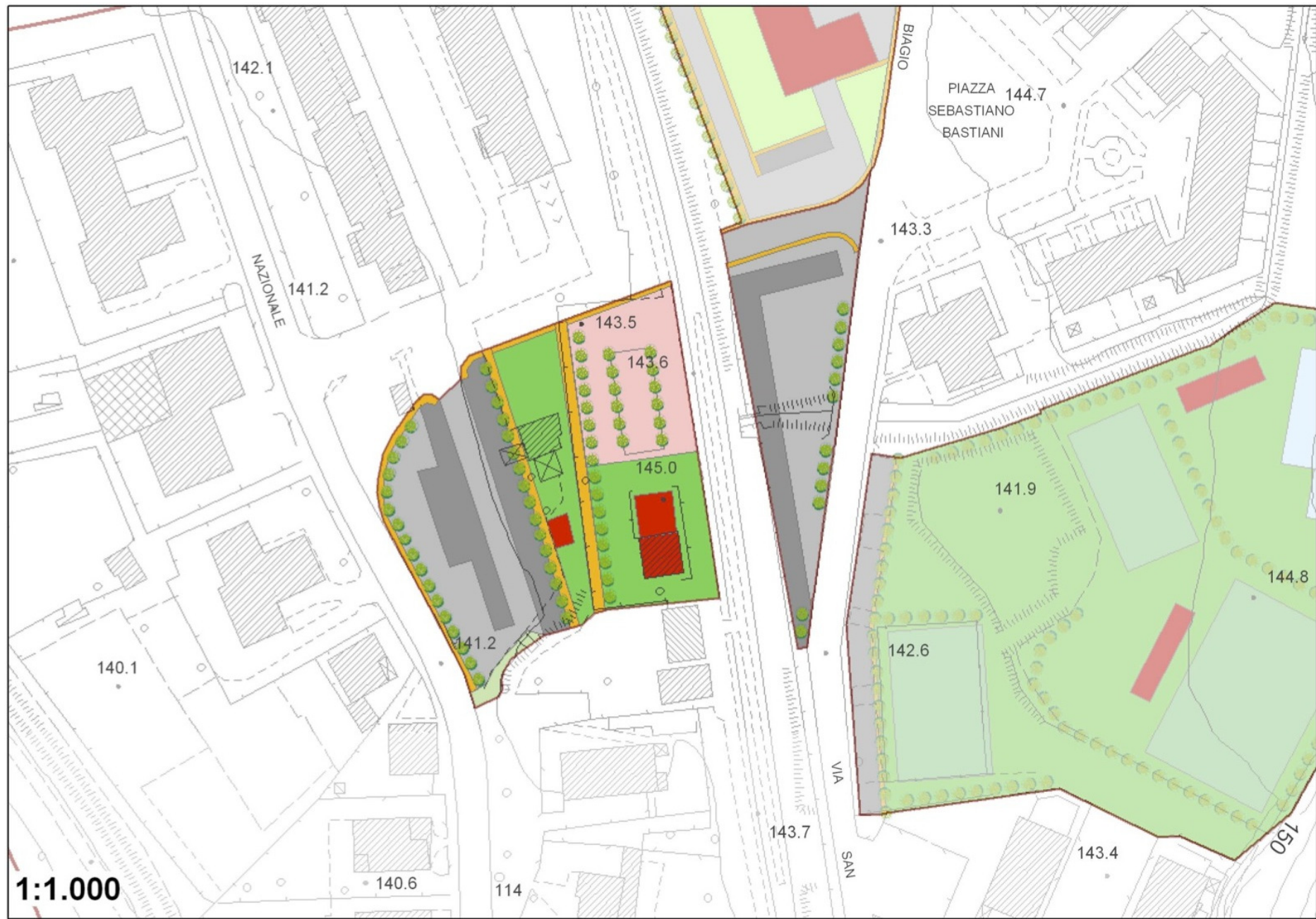
DISCIPLINA IN ASSENZA DI REALIZZAZIONE	In caso di scadenza del termine quinquennale dalla data di approvazione del Regolamento Urbanistico, per la realizzazione degli standard oggetto della presente scheda e comunque nelle more di realizzazione degli stessi, alle aree comprese nella presente area di riqualificazione ambientale e insediativa RA18 si applicano le disposizioni di cui all'art. 67 relativo alle "Aree e attrezzature pubbliche di interesse generale destinate a standard"; all'art. 68 "Aree per infrastrutture stradali e relative fasce di rispetto"; all'art. 69 "Aree per infrastrutture ferroviarie e relative fasce di rispetto"; all'art. 44 "Aree private prevalentemente inedificate degli insediamenti".
---	---

DISCIPLINA SUCCESSIVA ALLA REALIZZAZIONE	Ad avvenuta ultimazione degli interventi previsti dalla presente scheda alle aree comprese nell'area RA18 di riqualificazione ambientale e insediativa si applicano le seguenti disposizioni: Piazza verde, centro civico, parcheggio: "Aree ed attrezzature pubbliche di interesse generale destinate a standard" (art. 67); Viabilità carrabile pubblica: "Aree per infrastrutture stradali e relative fasce di rispetto" (art. 68); Filari alberati: "Alberature e filari" (art. 40).
---	---

AREA DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE E INSEDIATIVA CONTEA Piazza della stazione e parcheggio

Trasformazione e riqualificazione degli assetti insediativi e ambientali – SCHEDE NORMA

RA18



STRALCIO NORMATIVA PIANO STRUTTURALE

Art. 67 – AREE DI RIPENSAMENTO UNITARIO (ARU)

E - Stazione FF.SS Contea

Questa ottava ARU è stata individuata e perimetrata a seguito di un'osservazione che sottolineava l'importanza di riqualificare luoghi e trovare nuove funzioni in relazione alla stazione ferroviaria di Contea. Con la stessa logica che muove la riqualificazione della stazione ferroviaria del capoluogo, nell'ARU di Contea si è esteso l'ambito di intervento a spazi aperti vicini già esistenti e potenziati dall'aggiunta di porzioni di territorio agricolo, con l'intenzione di potenziare per attività, servizi e funzioni un'area centrale di Contea ora senza precisi configurazione e ruolo.

Le strategie punteranno allora a riqualificare edifici, spazi aperti ed elementi di connessione per definire una nuova polarità urbana che veda la compresenza di spazi di parcheggio per il gioco e la sosta, del verde e degli orti sociali in un'azione sinergica di valorizzazione sociale ed economica della frazione.

Stralcio Tavola 12 Piano Strutturale – Aree di Ripensamento unitario ARU

