



Indice

Premessa	4
1 Linee Guida del processo partecipativo “NON CASE MA CITTÀ 2.0”	
Introduzione	6
PARTE 1: Analisi del contesto	8
PARTE 2: Linee guida per la progettazione	9
2 Mobilità	
Aspetti generali	14
Quadrante Sud-Ovest	15
3 Criteri di valutazione della fase di selezione	
CRITERIO 1	24
CRITERIO 2	25
CRITERIO 3	25
CRITERIO 4	26
CRITERIO 5	26
CRITERIO 6	27
CRITERIO 7	28
CRITERIO 8	29
4 Elementi per la redazione del Documento preliminare di Valutazione Ambientale Strategica (VAS)	32

Premessa

Il presente *Documento di Indirizzo alla Progettazione* intende fornire ulteriori contributi utili alla predisposizione delle proposte progettuali relative alla fase di **selezione** del *Concorso Internazionale di idee per la realizzazione di un nuovo insediamento nell'area dell'ex caserma Lupi di Toscana* (punto 8 del bando di concorso).

Al capitolo **primo** si riporta integralmente il documento finale esito del percorso partecipativo *“Non case ma città 2.0”*, redatto a cura di Sociolab, società che ha gestito il processo dal punto di vista metodologico e operativo.

Il documento illustra i presupposti e le risultanze del percorso partecipativo promosso dal Comune di Firenze, dal Quartiere 4 e dal Comune di Scandicci, che si è tenuto nel corso dell'anno 2016 con il coinvolgimento di oltre 600 tra cittadini e stakeholder.

Durante le numerose occasioni di ascolto e di confronto è stato formulato un quadro analitico del contesto che ha portato alla definizione delle *linee guida per la progettazione* contenenti le questioni nodali ed i criteri guida ritenuti fondamentali per un corretto approccio alla definizione dell'area.

Al capitolo **secondo** si fornisce un quadro della mobilità come delineata dalle previsioni del Piano Strutturale e del Regolamento Urbanistico. Si pone particolare attenzione al quadrante urbano di sud-ovest, interessato dagli interventi oggetto di concorso. L'area rappresenta infatti un nodo di particolare importanza nel panorama della mobilità cittadina vista la presenza di direttrici di traffico fondamentali e di grandi strutture pubbliche.

Al capitolo **terzo** sono descritti analiticamente i criteri valutativi che saranno adottati dalla giuria in fase di selezione (punto 8.8 del bando di concorso).

Al capitolo **quarto** infine, sono forniti alcuni elementi per la redazione, ai sensi dell'art. 23 LR 10/2010, del Documento preliminare di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di verifica preliminare degli impatti dell'insediamento sulle componenti ambientali.

1 | Linee Guida del processo partecipativo “NON CASE MA CITTÀ 2.0”

Introduzione

Il percorso partecipativo “Non case ma città 2.0”, promosso dai Comuni di Firenze, di Scandicci e dal Quartiere 4 e cofinanziato dall’Autorità per la partecipazione della Regione Toscana, si è aperto ad aprile 2016 e ha coinvolto direttamente oltre 600 persone tra cittadini e stakeholder.

Nel disegno metodologico si è scelto di destinare ampio spazio e molte risorse alla fase di ascolto (on e off line). L’obiettivo, dichiarato fin dall’avvio, è stato quello di rendere il percorso quanto più possibile inclusivo, attraverso numerose e diversificate attività di coinvolgimento: 3 giornate di outreach nel quartiere, 18 interviste a residenti mappati come testimoni privilegiati, 2 focus group, laboratori in 8 classi di scuole primarie e secondarie di Firenze e Scandicci ([report](#))([foto dei laboratori](#)).

Alle attività sul campo se ne sono affiancate altre online, supportate dalla pagina facebook e dalla stanza del percorso sul portale Open Toscana ([pagina web](#)): la call per le video-pillole autoprodotte dai cittadini ([video-pillole](#)); un questionario on line; la raccolta di proposte strutturate ([proposte](#)); un tavolo di discussione web sul tema del social housing.

Le attività sono state scandite da tre eventi pubblici aperti alla città, distribuiti nei due territori comunali, che hanno scandito le diverse fasi del percorso:

- l’**evento di lancio**, sabato 2 aprile presso l’Hotel Hilton nel Quartiere 4 di Firenze, ha visto 180 partecipanti discutere intorno a 5 tavoli facilitati per approfondire l’analisi dell’area e l’individuazione delle funzioni collettive ([report dell’evento](#)), dando seguito al lavoro iniziato con la Maratona dell’ascolto del Comune di Firenze sui Lupi di Toscana nel febbraio 2015 ([report della Maratona dell’ascolto](#)) ([foto dell’evento](#)).
- Il **trekking urbano**, nel pomeriggio di domenica 8 maggio, ha visto partecipare 120 persone che, divise in gruppi, sono state guidate da facilitatori esperti di Sociolab e dai tecnici e amministratori dei Comuni di

Firenze e di Scandicci lungo un itinerario di circa 3 km, con l'obiettivo di visitare l'intera area coinvolta dalla trasformazione e di riflettere e confrontarsi sui "temi fisici" della progettazione ([racconto audio visuale della giornata](#); [foto del trekking](#)).

- Il **workshop di co-progettazione**, sabato 28 maggio al Nuovo Centro Rogers di Scandicci, ha visto circa 100 partecipanti confrontarsi su 4 tavoli tematici con l'obiettivo di costruire le linee guida per la progettazione ([report del workshop](#); [foto del workshop](#)).

I risultati del percorso partecipativo potranno essere approfonditi attraverso la lettura dei report e la visione del materiale pubblicato on line ([sito](#)).

La seguente scheda riporta una sintesi critica delle indicazioni emerse nei diversi momenti di ascolto e di confronto e vuole essere una guida ai risultati del percorso partecipativo per i progettisti che accederanno alla fase di selezione del concorso internazionale di idee. Si articola in due parti: la prima sintetizza graficamente in tre immagini l'analisi del contesto; la seconda riassume e tematizza le indicazioni dei partecipanti attraverso principi guida.

PARTE 1: Analisi del contesto



Time line delle trasformazioni dell'area elaborata sulla base dei contenuti delle interviste ai testimoni privilegiati



Tag cloud elaborata sulla base dell'analisi delle registrazioni audio effettuate durante il trekking urbano dell'8 maggio



Analisi SWOT elaborata sulla base dei contenuti dei report dell'ascolto e degli eventi

PARTE 2: Linee guida per la progettazione

1. FUNZIONI COLLETTIVE

I partecipanti condividono l'opinione che sia estremamente importante restituire al territorio il valore pubblico della ex caserma attraverso la realizzazione di funzioni collettive importanti, per il quartiere come per la città metropolitana. Oltre le più «classiche» funzioni pubbliche, che sarebbe importante collocare nell'area - come le strutture scolastiche, i partecipanti condividono la necessità di progettare spazi aggregativi per l'animazione territoriale e la socialità tra gli abitanti, per evitare la creazione di un quartiere dormitorio e per avere una realtà viva ogni giorno dell'anno e nelle diverse fasce orarie.

In particolare, emerge la richiesta di spazi e di servizi per due tipi di abitanti: anziani e giovani (bambini e adolescenti), indicati come parte della popolazione particolarmente sensibile alla vivibilità della dimensione del quartiere, nonché fortemente legati nella loro quotidianità a questa dimensione per limiti di autonomia e di mobilità.

Al tempo stesso, però, questi servizi devono essere progettati in modo da non targettizzare troppo le funzioni, rendendole esclusive ed escludenti: un'area ricca di funzioni per tutte le fasce d'età, orientate prevalentemente verso verde, cultura, socialità e in connessione con il sistema del fiume Greve.

Criteria guida

Polmone verde - «verde vero», non pertinenziale, fruibile dalla collettività, multifunzionale (spazi aggregativi all'aperto, servizi sportivi, playground e orti urbani) e connesso al sistema fluviale della Greve.

Socialità e inclusione - spazi comuni per il tempo libero, per la cultura e la socialità e per le sedi dell'associazionismo.

Vivacità economica- incubatori per start-up; strutture per l'artigianato e laboratori per giovani artisti; spazi per l'auto-imprenditoria e per coworking.

Respiro metropolitano- strutture espositive e polo culturale, favoriti nell'accessibilità dalla localizzazione fuori dal centro storico ma sul tracciato della tramvia; un progetto innovativo di collegamento tra le strutture ospedaliere e il territorio, ad esempio con residenzialità per familiari dei lungodegenti.

2. MODELLO ABITATIVO

La presenza della funzione residenziale, in particolare di una importante quota di social housing, è stato uno dei temi "caldi" del percorso. Da un lato, c'è chi sostiene che la situazione attuale di emergenza abitativa abbia bisogno di risposte più incisive (edilizia residenziale pubblica); dall'altro, chi sostiene che il crescente patrimonio di abitazioni sfitte in città debba frenare la costruzione di nuove residenze. Nonostante il confronto anche molto acceso, sia stato spesso polarizzato tra queste due posizioni, dal percorso emerge una indicazione

abbastanza chiara e uniforme circa la componente abitativa: ovvero la necessità di progettare un modello abitativo articolato (social housing, edilizia residenziale pubblica, cohousing, residenze temporanee, residenze assistite, etc.) che sappia rispondere a domande effettive e attentamente valutate in fase preliminare. Quello che i partecipanti chiedono ai progettisti è uno sforzo di trasposizione nella cultura italiana delle componenti innovative dell'abitare - come i principi guida del cohousing - per non recepire in modo passivo, quindi inefficace, il modello nord europeo ma, al contrario, per valorizzare e attualizzare la modalità locale di socialità.

Criteri guida

Abitare accessibile e inclusivo - una funzione residenziale che sia per tutti, non preclusa a nessuna categoria e che sappia tener conto dei bisogni specifici dei diversi tipi di abitanti, con particolare attenzione alle persone con disabilità. Un progetto abitativo che sappia generare eterogeneità sociale anche in ragione del titolo di godimento dell'abitazione (in acquisto, in affitto, in affitto con possibilità di riscatto) e che renda così sostenibili sul piano economico anche interventi di risposta all'emergenza abitativa.

Abitare condiviso- un progetto residenziale che curi l'aspetto umano e relazionale dell'abitare, creando un contesto che faciliti la condivisione sia di spazi che di servizi, in un'ottica sia di socializzazione che di contenimento dei costi degli stessi. Sostenere l'integrazione della nuova comunità di abitanti con quella esistente, dando risposte diversificate e offrendo occasioni oltre che spazi. In questa cornice di senso e data la prossimità di due importanti strutture sanitarie, assume particolare rilievo la proposta di realizzare abitazioni per persone con ridotta autosufficienza (anziani e disabili) che siano supportate da spazi e servizi comuni, secondo i modelli più innovativi di secondo welfare.

Abitare sostenibile- alloggi e villaggi accessibili ed efficienti sul piano energetico; creazione di condizioni per la collaborazione per la riduzione dell'impatto ambientale tra tutti gli utenti, eventualmente anche seguendo il modello delle buone pratiche sperimentate nelle Comunità di gestione.

3. ACCESSIBILITÀ, RELAZIONI E CONNESSIONI

Opinione condivisa tra i partecipanti è che l'apertura e l'accessibilità del progetto dipenderanno dalla possibilità di spostarsi all'interno dell'area in modo sicuro e verde; dal disegno di rete di collegamenti pedonali e ciclabili che mantengano viva la relazione sia tra le diverse funzioni - nuove ed esistenti - che con i "piccoli borghi" che caratterizzano l'identità di questa parte di territorio.

L'accessibilità, intesa come concreta e realistica possibilità di accedere al luogo di lavoro, così come ai servizi sociali, ai presidi sanitari, agli spazi educativi ma anche agli eventi e alle iniziative ludiche e culturali si presenta nella discussione dei partecipanti come dimensione fondamentale nella lotta all'esclusione sociale.

Ampia approvazione, poi, sul fatto che si possano cogliere a pieno le potenzialità dell'area e valorizzarla anche a livello metropolitano, se e solo se la progettazione continuerà a coinvolgere di pari passo entrambe le realtà comunali interessate dal recupero, Scandicci e Firenze. L'area deve esistere all'interno di una dimensione di città metropolitana, farne parte a pieno e nei due "sensi di marcia" - verso Firenze e verso Scandicci - sostenendone e consolidandone la relazione in termini di servizi come di mobilità.

Criteri guida

Mettere al centro gli abitanti - concepire una viabilità interna, in grado di collegare funzioni abitative e specialistiche al meglio. Alla progettazione si richiede di conservare fasce di mobilità differenti che sostengano e promuovano modalità di vita all'interno dell'area per tipi di residenti e di utenti diversi, in fasce orarie e con esigenze altrettanto varie. Inoltre, si raccomanda che gli spazi sia pubblici che privati favoriscano al massimo inclusione, interazione e percorsi di autonomia delle persone con disabilità, con particolare attenzione a bambini e ragazzi.

Viabilità verso le strutture sanitarie - collegamento tra la rete della tramvia e l'ospedale di Torregalli, con soluzioni tipo peplemover; parcheggi di supporto; viabilità "protetta" per i mezzi di soccorso.

Dimensione di quartiere - strutture e spazi che non siano solo contenitori di iniziative ed eventi ma che consentano di preservare e promuovere, anche attualizzandola, la dimensione di quartiere, sostenendo le relazioni interne di commercio e la socialità.

Permeabilità - privilegiare meccanismi e progettare soluzioni capaci di favorire sistemi di mobilità sostenibile, come infrastrutture di sostegno alla tramvia, reti per la mobilità lenta, percorsi ciclo-pedonali, moderazione del traffico con zone 30.

4. FORMA

Ampiamente condivisa la possibilità che la forma del progetto si ordini e si coordini intorno a un "principio" stabilito da un parco urbano: una grande area permeabile, in grado non solo di rispondere alle esigenze di standard di verde pubblico per il quartiere ma anche di contenere al suo interno molteplici funzioni e di arginare la pressione insediativa e in forte connessione con la rete fluviale della Greve.

Criteri guida

Evitare il verde pertinenziale - il parco urbano, immaginabile anche in termini di aree verdi frammentate, deve essere un elemento attrattore che si apre verso l'esterno, capace di ricucire la nuova area all'esistente e in alcun modo chiuso ed esclusivo, come accadrebbe invece nel caso della realizzazione di una cintura di edificato ai margini con il verde al suo interno.

Eliminare i confini funzionali - intersecare le diverse funzioni, secondo l'idea di una mixité che si contrappone ad una distinzione definita tra spazi e destinazioni d'uso. Il progetto deve mostrare attenzione al tema dell'accessibilità e a quello della sicurezza, soprattutto nel disegno del parco urbano, generando spazi la cui vitalità e fruizione per l'intera giornata fungano da presidio naturale per il territorio.

Dimensione umana del residenziale -salvaguardare il rapporto vantaggioso tra spazio non costruito e spazio costruito, "organizzare i vuoti per poi organizzare i pieni", preservando così nello sviluppo le caratteristiche di vivibilità dell'area.

5. RAPPORTI PUBBLICO/PRIVATO

Durante il percorso partecipativo è emerso più volte l'invito a sperimentare forme innovative di collaborazione tra pubblico e privato nelle diverse fasi della trasformazione - progettazione, realizzazione e gestione. Un elemento, questo, che si ritiene fondamentale sia in termini di efficacia e di qualità che per la sostenibilità economica dell'intervento. Su quest'ultimo aspetto, infatti, il privato potrebbe realizzare un grande risparmio, non dovendo affrontare la spesa dell'acquisto del suolo e degli immobili da recuperare; mentrail pubblico non verrebbe privato della proprietà e il bene manterrebbe il suo carattere collettivo.

Criteria guida

Una co-progettazione multistakeholder - il progetto deve essere condiviso dalle Amministrazioni pubbliche (Comune di Firenze e Comune di Scandicci), dai proprietari di immobili e terreni dell'area di trasformazione, dai proprietari della SUL in atterraggio e dall'investitore privato che dia avvio all'operazione.

Un disegno omogeneo per una realizzazione in step- evitare di dividere la trasformazione in due lotti (prima l'area pubblica e poi le aree private) ma realizzare una progettazione omogenea, integrata con il piano pubblico di mobilità. Al tempo stesso, per non frenare eccessivamente i tempi di realizzazione, articolare il piano di intervento in unità indipendenti, per garantire fattibilità e realizzazione ma soprattutto completezza, qualora venga realizzato solo in parte.

La qualità della vita come elemento anche economico -il benessere sul lungo termine si configura anche un criterio economico, perché permette di ridurre i costi sociali. L'Amministrazione pubblica deve guidare la trasformazione, orientando la progettazione del privato e cercando supporto anche in fondi europei - e sperimentare forme innovative di gestione che rendano economicamente sostenibili spazi e servizi collettivi di qualità.

2 | Mobilità

Aspetti generali

L'intervento di trasformazione dell'area della Caserma Lupi di Toscana ricade in una zona nevralgica del territorio fiorentino a confine con il Comune di Scandicci e presenta aspetti di particolare problematicità dal punto di vista della mobilità e delle infrastrutture di trasporto che interessano il quadrante sud-ovest dell'area fiorentina.

La definizione del sistema della viabilità di questa zona della città è stato un percorso lungo e articolato che ha necessitato negli anni della variazione di più atti di pianificazione urbanistica. Attualmente gli interventi sono in parte realizzati e in parte in fase di progettazione a vari livelli.

Allo stato attuale l'area di studio, per quanto riguarda la rete stradale principale, necessita di adeguamenti viari e della realizzazione di nuovi tratti stradali per migliorare la distribuzione dei flussi nelle diverse direzioni e l'accessibilità alle strutture pubbliche esistenti. L'area è delimitata a nord da viale Pietro Nenni (viabilità di grande scorrimento) ed a sud da via di Scandicci (viabilità di vecchio impianto appesantita da traffico locale). Le due strade, fra loro parallele, necessitano di assi trasversali di collegamento. La carenza di permeabilità infrastrutturale trasversale costituisce un nodo da sciogliere anche a livello più ampio per garantire regolari flussi di traffico rispetto alle principali direttrici nord-sud.

La zona è interessata da una buona offerta di trasporto pubblico in quanto è attraversata a nord dalla linea 1 della Tramvia e servita da diverse linee di bus.

Le scelte urbanistiche che sono state operate con la strumentazione vigente in ambito urbano hanno un diretto collegamento con l'area interessata dall'intervento di trasformazione, fortemente coinvolta nel sistema generale.

Il *Piano Strutturale* (PS) del Comune di Firenze, approvato con deliberazione n. 2011/C/00036 del 22.06.2011, successivamente modificato con deliberazione n. 2015/C/00025 del 02.04.2015, ha fra i suoi obiettivi principali quello di garantire

un sistema urbano della mobilità *integrato e sostenibile*, articolato in diverse modalità di trasporto ed interconnesso alla rete infrastrutturale nazionale, regionale e provinciale, *che consenta la migliore accessibilità al territorio fiorentino e metropolitano*. L'elemento guida alle scelte progettuali effettuate è il *contenimento complessivo e locale degli impatti generati dai mezzi di trasporto, con particolare riferimento alla congestione e all'inquinamento dell'aria*.

La strategia si basa su un insieme di interventi che conducono al potenziamento del trasporto pubblico e contemporaneamente individuano un assetto del trasporto privato in grado di agevolare gli spostamenti tangenziali e di penetrazione.

Per perseguire l'obiettivo prefissato il PS individua tre elementi cardine in grado di apportare benefici al sistema anche se realizzati in tempi diversi: *il Passante Urbano, l'Anello Viario, le direttrici di penetrazione radiale (schema A)*.

Gli interventi necessari per il conseguimento degli obiettivi comportano:

- il completamento del sistema dell'Alta Velocità;
- la previsione di una linea tramviaria costituita da 6 linee radiali (**schema B**);
- le opere necessarie al completamento dell'anello viario di circonvallazione esterno alla cerchia dei viali;
- la viabilità alternativa all'attraversamento dei centri abitati (by pass);
- gli adeguamenti alla viabilità esistente;
- Il completamento degli itinerari delle piste ciclabili esistenti e l'implementazione delle stesse;
- la dotazione dei parcheggi esistenti e di nuova realizzazione.

Quadrante Sud-Ovest

Gran parte di questi interventi di carattere generale interessano proporzionalmente il quadrante Sud Ovest della città, zona in cui ricade l'area interessata dal concorso.

Gli elementi infrastrutturali principali in questa porzione di territorio sono il *semianello viario sud ovest* che costituisce parte dell'anello viario, *la linea tramviaria 1* ed il suo collegamento con l'Ospedale di Torregalli, nonché gli *adeguamenti di viabilità esistente*. (**schema C**).

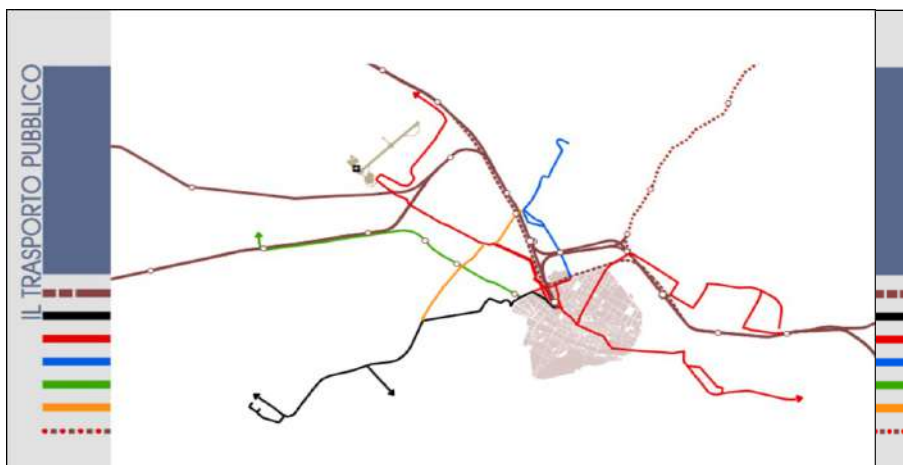
Il *semianello viario sud-ovest*, che costituisce il collegamento fra l'uscita autostradale di Firenze Impruneta ed il raccordo Autostradale di Firenze Nord, risulta in parte esistente ed in parte in corso di progettazione a vari livelli.

Elemento fondamentale per la chiusura del semianello a sud-ovest è il collegamento fra il viadotto dell'Indiano e via delle Bagnese che con la sua connessione con la tramvia fornirà anche una parziale risposta alle necessità di interscambio fra quest'ultima e la Superstrada FI-PI-LI.



schema A

- Autostrade e tangenziali - esistenti
- Strade di circonvallazione esterna - anello viario - progetto
- Strade di circonvallazione interna - viali - esistenti
- Strade di penetrazione - esistenti
- Strade di ingresso alla città storica - esistenti
- Strade di trasporto pubblico in sede riservata - progetto
- Passante urbano - progetto
- By pass - progetto
- Parcheggi - esistenti



schema B

- Rete del trasporto ferroviario
- Tramvia linea 1
- Tramvia linea 2
- Tramvia linea 3
- Tramvia linea 4
- Tramvia linea 5
- Tramvia linea 6 (tram-treno)



schema C

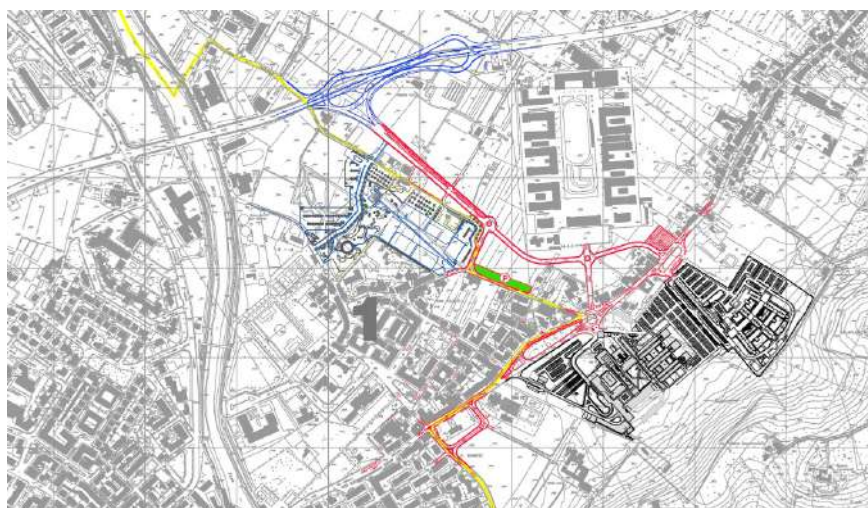
L'asse viario sarà costituito da via Baccio da Montelupo - via Pisana - viale Moro - viale Nenni, Stradone dell'Ospedale, piazzale della caserma, via di Scandicci/ via Poccianti, via delle Bagnese.

Gli interventi necessari al completamento sono:

- l'adeguamento dello svincolo di Ponte a Greve e di via Baccio da Montelupo fra il viadotto del Ponte all'Indiano ed il collegamento con via Pisana/via Frazzi (in Comune di Scandicci);
- il collegamento fra via Baccio da Montelupo e via Pisana/via Frazzi (in Comune di Scandicci);
- il completamento della via dello Stradone dell'Ospedale fra via di San Giusto e via di Scandicci/via Torregalli;
- l'adeguamento funzionale della intersezione di accesso all'Ospedale di Torregalli e Ospedale Don Gnocchi;
- l'adeguamento funzionale dell'intersezione fra via di Scandicci/via Poccianti/ via delle Bagnese.
- il parcheggio scambiatore.

Gli adeguamenti infrastrutturali elencati fanno parte degli accordi di pianificazione del 2009 con la Regione Toscana, la Provincia e i Comuni di Firenze e Scandicci recepiti dal Piano Strutturale (Protocollo d'intesa tra i Comuni di Firenze e Scandicci, siglato il 29.07.2003, Intesa preliminare tra Regione, Provincia, Comune di Firenze e Comune di Scandicci, siglata il 27.10.2003, Accordo di Pianificazione tra Provincia e i Comuni di Firenze e Scandicci per la definizione del sistema della viabilità del quadrante Sud/Ovest, sottoscritto il 06.04.2009) (**schema D**).

schema D



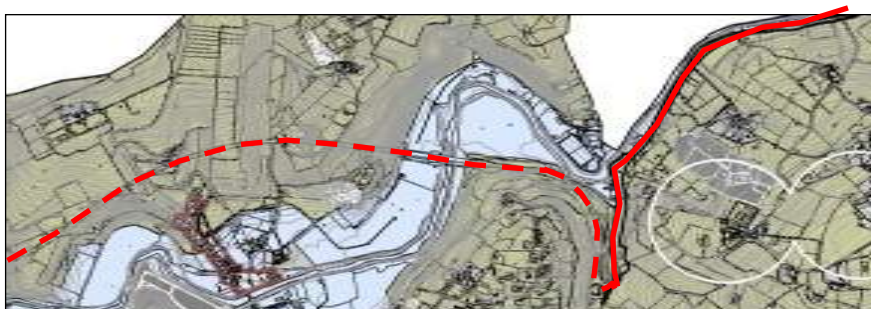
1 : La Bagnese – Torregalli – San Giusto

2 : Ponte a Greve

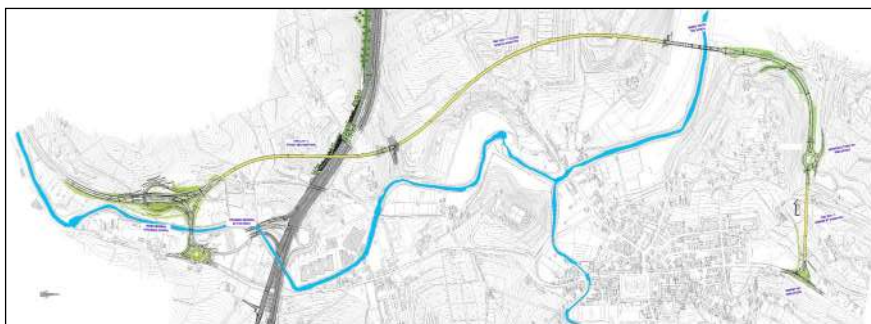


Il by pass del Galluzzo è un altro intervento prioritario di adeguamento viario, che collega Firenze (via Senese e via delle Bagnese) direttamente alla superstrada SGC Firenze – Siena e allo svincolo autostradale della A1 Impruneta. Il by-pass del Galluzzo rientra in un disegno complessivo che mira a ristabilire una più adeguata accessibilità da e verso la città e una permeabilità tra le diverse direttrici di penetrazione. Raccoglie in corrispondenza dell'uscita autostradale di Certosa il traffico proveniente dall'autostrada A1, dalla via Cassia e dal raccordo autostradale Firenze-Siena per convogliarlo sulla via Senese in direzione città evitando l'attraversamento dell'abitato.

Oltre a consentire un sostanziale recupero della qualità urbana dell'abitato del Galluzzo, l'intenzione progettuale è stata anche quella di alleggerire il traffico sulla tratta di via Senese a Nord dell'abitato, infatti la diramazione verso ovest su via delle Bagnese consente di smistare una parte del traffico della direttrice Senese sulla direttrice Pisana, con importanti benefici sulla situazione del traffico in tutta l'area sud della città e la possibilità di realizzare in tempi brevi una sinergia con la Linea 1 della tramvia sia per il trasporto automobilistico che per il trasporto pubblico extraurbano proveniente da sud (**schema E**).



schema E



La **linea tramviaria 1**, già in esercizio, è stata inaugurata il 30 settembre 2013, collega la Stazione di Santa Maria Novella (centro città), al Comune di Scandicci, fino ad arrivare ad intersecare l'Autostrada A1 al capolinea di Villa Costanza.

Nei pressi del capolinea il Comune di Scandicci ha già realizzato un parcheggio di circa 115 posti, ed è stato recentemente inaugurato il parcheggio scambiatore tramvia/autostrada, che consente di raggiungere il centro di Firenze senza l'obbligo per i veicoli di uscire dall'autostrada.

Rispetto allo scenario completo delle previsioni del sistema della mobilità

inserito nel Piano Strutturale sopra analizzato, il Regolamento Urbanistico ha enucleato le specifiche previsioni realizzabili nell'arco del quinquennio di validità, conformando l'uso del suolo solo per quelle opere che presentavano al momento dell'approvazione del regolamento un livello progettuale e una disponibilità di risorse finanziarie tali da risultare compatibili con l'orizzonte temporale di vigenza del nuovo strumento urbanistico.

Pertanto per quanto riguarda il *semianello viario sud-ovest*, nel primo periodo di validità dello strumento urbanistico sono state disciplinate le seguenti opere, attraverso schede norma denominate ATs relative ad aree di trasformazione per spazi, servizi pubblici e infrastrutture per la mobilità:

- a. adeguamento della sede stradale di via delle Bagnese e adeguamento funzionale della intersezione fra via di Scandicci/via Poccianti/via delle Bagnese (schede norma ATs 04.11 Viabilità le Bagnese 1 e ATs 06.16 Viabilità le Bagnese 2)
- b. adeguamento dello svincolo di Ponte a Greve e di via Baccio da Montelupo fra il viadotto del Ponte all'Indiano ed il collegamento con via Pisana/via Frazzi in Comune di Scandicci (scheda norma ATs 06.17 Viabilità Minervini);
- c. collegamento fra via Baccio da Montelupo e via Pisana/via Frazzi in Comune di Scandicci (v. scheda ATs 06.17 Viabilità Minervini);
- d. completamento della via dello Stradone dell'Ospedale fra via di San Giusto e via di Scandicci/via Torregalli (v. scheda ATs 06.18 Viabilità Nenni Torregalli).

Il Regolamento Urbanistico, pertanto rispetto al quadrante di interesse, ha preso atto dell'adeguamento dell'intersezione di accesso all'Ospedale di Torregalli e Ospedale Don Gnocchi, mentre non ha inserito gli interventi relativi al collegamento in riva destra del fiume Greve fra via Pisana e viale P. Nenni, conformemente alle previsioni del Piano Strutturale, in quanto soggetto alla preventiva realizzazione e verifica di funzionalità dell'intervento costituito dalle opere b) e c).

Tutti gli interventi sopra descritti, inseriti nel Regolamento Urbanistico, risultano a vari livelli di progettazione ed in alcuni casi sono interessati da approfondimenti alternativi.

In particolare, per garantire la funzionalità infrastrutturale di questa zona sud-ovest e la conseguente chiusura del semianello sud, ossia il collegamento fra il viadotto dell'Indiano e via delle Bagnese, rimangono da approfondire due aspetti:

- il collegamento via Pisana - Viale Nenni, la cui soluzione è rimandata ad una attenta valutazione ambientale in relazione al fiume Greve e al nucleo storico di Ponte a Greve;
- la realizzazione, di pari importanza, del collegamento fra il viale Nenni e via delle Bagnese, che deve tenere conto della necessità di migliorare l'accessibilità all'Ospedale di Torregalli. Pertanto deve essere individuato, anche con la realizzazione di nuove tratte stradali, un percorso diretto di collegamento fra lo stradone dell'Ospedale e la via delle Bagnese. Una soluzione è rappresentata dal collegamento di via Vittorio Emanuele Orlando con lo stradone

dell’Ospedale, come previsto nel citato Accordo di Programma, per quanto interferisca su una viabilità di ridotta sezione stradale.

Per quanto riguarda **la linea tramviaria T1** il Regolamento Urbanistico ribadisce con fermezza la previsione di realizzare alcune opere di completamento che consentano di sfruttare al meglio le potenzialità della stessa. In particolare i parcheggi di interscambio modali, fra cui il parcheggio scambiatore di Villa Costanza, a cura di Autostrade Spa. Non inserisce, invece, la previsione della diramazione della linea tramviaria 1 per consentire un collegamento con l’Ospedale Nuovo San Giovanni di Dio, anche in relazione alla trasformazione dell’ex Caserma Lupi di Toscana per la quale il Regolamento Urbanistico rinvia appunto alla procedura concorsuale in atto.

Una riflessione sull’eventuale collegamento su ferro fra la linea tramviaria 1 e i complessi ospedalieri Torregalli e Don Gnocchi fa propendere, più che per una diramazione della linea 1 stessa, per la realizzazione di una navetta a binario unico automatizzata che attraversi o lambisca il nuovo insediamento fino a raggiungere il piazzale antistante la palazzina comando della ex caserma.

Per quanto riguarda la **mobilità ciclabile** il Regolamento Urbanistico ha individuato, sempre con schede norma ATs, gli interventi che necessitano di ulteriori aree rispetto alla sede stradale esistente, mentre con la sola previsione di nuova pista quelle che verranno realizzate in sede stradale esistenti o di progetto.

La previsione della pista ciclabile in riva destra del fiume Greve, nel tratto fra viale Nenni (località San Lorenzo a Greve) e la sua confluenza in Arno è disciplinata dalla scheda norma ATs 06/07/08.10 *Ciclabile Greve*. La pista è il tratto finale della pista ciclopedonale del sistema fluviale Greve Ema.

Risulta invece priva di scheda norma specifica la previsione della pista ciclabile fra viale Nenni e l’Ospedale di Torregalli in quanto ricadente nella previsione di viabilità disciplinata dalla scheda ATs 06.18 *Viabilità Nenni Torregalli*.

Stante quindi il sistema di mobilità ciclabile generale previsto e sinteticamente descritto, il nuovo insediamento dovrà essere dotato della propria rete di servizio necessariamente con esso collegato.

Per quanto attiene ai **parcheggi** il Regolamento Urbanistico individua, per l’area di nostro interesse, il parcheggio scambiatore viale Nenni-via dello Stradone dell’Ospedale, che rappresenta una delle principali aree per la sosta di scambio a servizio della Linea 1 della tramvia, e che andrà ad accrescere la disponibilità di sosta già oggi presente in prossimità della fermata di San Lorenzo a Greve della tramvia che incomincia a rivelarsi insufficiente (scheda norma ATs 06.14 *Parcheggio Scambiatore Nenni Stradone dell’Ospedale*).

Si segnala anche la previsione di un piccolo parcheggio di interesse locale, di circa 30 posti auto, in via del Roncolino, scheda norma ATs 06.12 *Parcheggio del Roncolino*, connesso all’adeguamento della viabilità nel tratto di intersezione via Roncolino, via Bugiardini, via di Ponte a Greve, scheda norma ATs 06.19 *Viabilità Roncolino Bugiardini Ponte a Greve*.

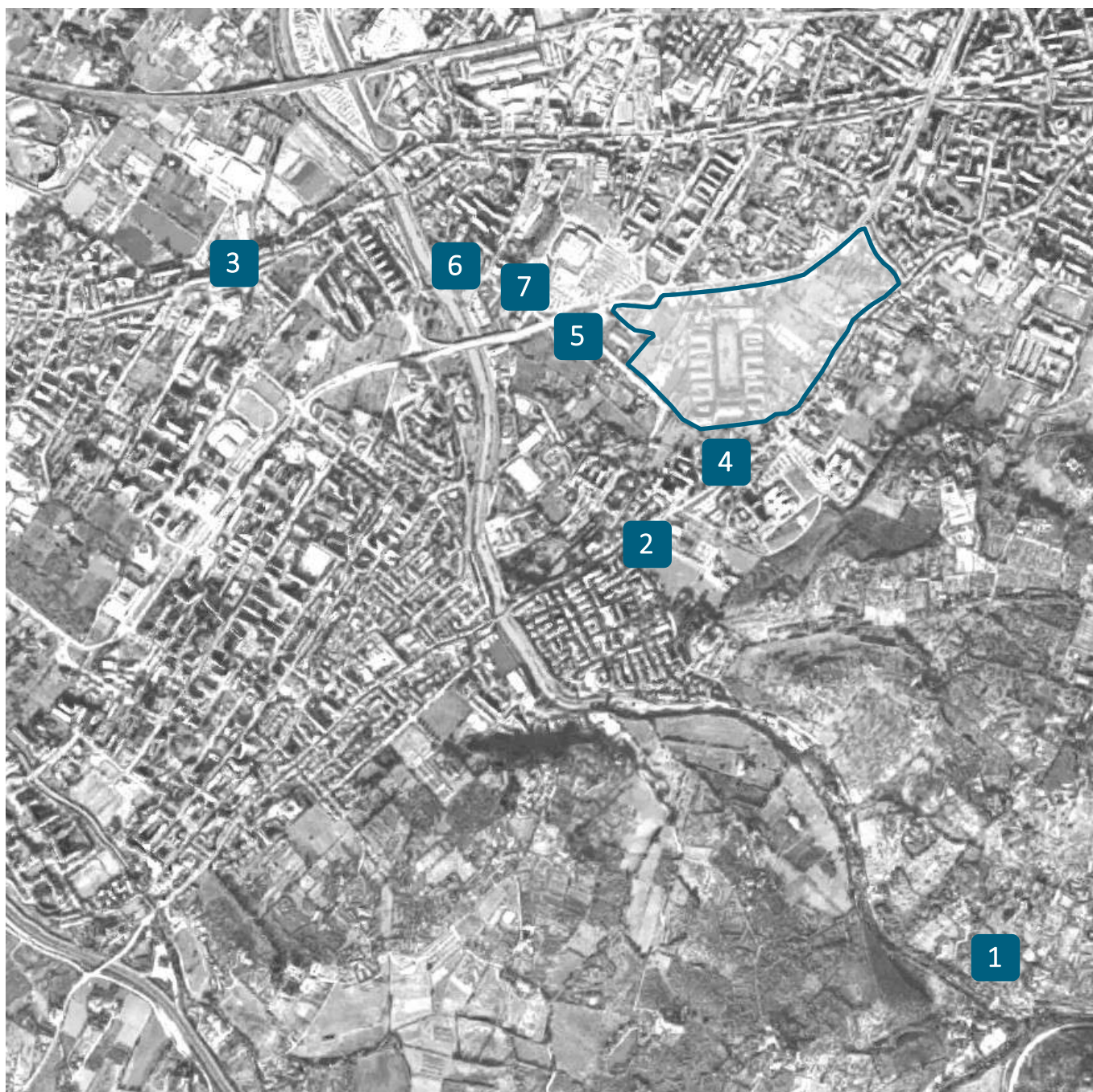
Semianello viario Sud-Ovest
aree di trasformazione



1 | ATs 04.11 Viabilità le Bagnese

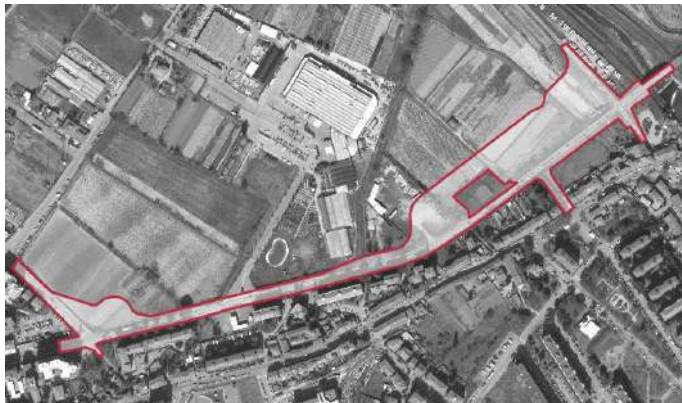


2 | ATs 06.16 Viabilità le





Bagnese 2



3| ATs 06.17 Viabilità Minervini



4| ATs 06.18 Viabilità Nenni Torregalli



5| ATs 06.14 Parcheggio Scambiatore Nenni Stradone dell'Ospedale



6| ATs 06.19 Viabilità Roncolino Bugiardini Ponte a Greve



7| ATs 06.12 Parcheggio Roncolino

3 | Criteri di valutazione della fase di selezione

CRITERIO 1 | capacità del progetto di relazionarsi con il contesto di riferimento (peso 20%)

La relazione con il contesto è uno degli aspetti principali da risolvere per la trasformazione della caserma in un nuovo insediamento integrato con l'assetto attuale.

Complessi ospedalieri

La relazione con i complessi ospedalieri, oltre che fisica con la previsione della navetta (vedi collegamento su ferro Nenni/Palazzina di Comando), deve essere sostanzialmente indagata da un punto di vista funzionale, proponendo all'interno dell'insediamento funzioni complementari o di supporto alle attività sanitarie (si veda a tal proposito Noncasemacittà2.0).

Comune di Scandicci

Poiché l'area di intervento è a diretto contatto con il Comune di Scandicci il progetto dovrà tener conto delle dinamiche in atto nell'area contigua del quartiere di san Giusto e dello sviluppo previsto nel Regolamento Urbanistico vigente, creando condizioni di relazione sia fisica che funzionale utili ad una completa integrazione con il tessuto circostante. Particolare attenzione deve essere posta nel ricercare diretta relazione (pedonale, ciclabile, ecologica) con gli impianti sportivi Le Bagnese-San Giusto e in particolare con il fiume Greve (nel Comune di Scandicci) che costituisce corridoio ecologico oltre che, con il suo sistema arginale, spazio pubblico fruibile per attività del tempo libero, tenendo presenti le previsioni urbanistiche del Comune di Scandicci.

Area agricola

L'area agricola di carattere periurbano, sopravvissuta all'urbanizzazione proprio a causa dell'isolamento determinato dalla presenza della caserma, è un elemento con il quale occorre trovare una relazione anche se mediata dalla

trasformazione prevista. Si tratta pertanto di trovare una mediazione tra lo spazio pubblico di tipo urbano attorno al quale prenderà forma un nuovo "pezzo" di città e forme di coltivazione del territorio legate ad un uso collettivo (orticoltura comunitaria, agricoltura paesaggistica ecc).

CRITERIO 2 | funzionalità del sistema della mobilità pedonale, ciclabile e carrabile in relazione al contesto esistente ed agli scenari previsti (peso 15%)

Mobilità carrabile

Appare prioritario studiare gli agganci con viale Nenni e via di Scandicci con la consapevolezza che via di Scandicci soffre già oggi di un carico di traffico non adeguato alla sua capacità. La soluzione individuata dal Regolamento Urbanistico (di cui la proposta deve tener conto) si limita a prevedere il raccordo viabilistico con lo stradone dell'Ospedale. Il progetto dovrà quindi studiare e proporre un sistema di viabilità locale raccordato con la viabilità principale verificando la capacità di sostenere l'incremento del carico dovuto alla trasformazione. A tal proposito il documento preliminare VAS dovrà contenere uno studio trasportistico in grado di verificare gli impatti conseguenti la trasformazione e le misure atte a conseguire la massima efficienza del sistema.

Mobilità ciclabile

La stessa cura dovrà essere posta nel definire i raccordi del sistema di mobilità ciclabile con la rete locale a servizio dell'insediamento.

Collegamento su ferro Nenni/palazzina comando

Il progetto dovrà prevedere un sistema di collegamento su ferro a binario unico (navetta) che colleghi la tramvia linea 1 con il piazzale antistante la palazzina comando della caserma servendo il nuovo insediamento, ma soprattutto fornendo un adeguato servizio di avvicinamento ai complessi ospedalieri.

CRITERIO 3 | qualità del sistema insediativo proposto in termini morfologici e di mix funzionale idoneo a sostenere la fattibilità dell'ipotesi di sviluppo (peso 15%)

Il nuovo insediamento deve configurarsi quale "porzione di città" che presenti caratteri di integrazione morfologica con il contesto, risolvendo in particolar modo le criticità derivanti dai seguenti fattori:

- forte isolamento e dimensione "fuori scala" dell'insediamento attuale, da riequilibrare rispetto alle presenze leggibili nel territorio in termini di giacitura, rapporti pieni/vuoti, densità dell'edificato e sua distribuzione nell'area di intervento;
- complesso rapporto con l'edificato storico/storicizzato lungo la direttrice di via di

Scandicci e con le residue porzioni di tessitura agraria periurbana;

- complesso rapporto fra viale Nenni e l'attuale margine urbano costituito da rari edifici che offrono il retro all'area di trasformazione, con l'obiettivo di costituire un rapporto significativo fra il nuovo insediamento e tale importante arteria di comunicazione;
- complesso rapporto con lo stradone dell'Ospedale con l'obiettivo di creare adeguate forme di ambientazione e mitigazione.

La nuova "porzione di città" deve ospitare un mix funzionale che la renda viva, attrattiva, aperta al resto della comunità cittadina e volano per attività economiche che favoriscano la sostenibilità dell'operazione di rigenerazione urbana. In tal senso occorre valutare con attenzione il corretto bilanciamento fra le attività di interesse pubblico (che devono essere contemplate nel mix funzionale) e le attività di iniziativa privata che ne possano costituire opportuno sostegno e promozione.

CRITERIO 4 | cura e attenzione nella definizione dello spazio pubblico quale elemento portante e ordinatore del sistema insediativo (peso 10%)

Il progetto dello spazio pubblico deve costituire elemento ordinatore del sistema insediativo rappresentandone la struttura portante articolata in un sistema organico che garantisca il rispetto dei seguenti criteri:

- individuare con chiarezza la rete della viabilità pubblica, gli spazi pubblici e le funzioni pubbliche insediabili;
- garantire l'opportuna diversificazione dei luoghi dedicati alle varie funzioni pubbliche al fine di conferirgli identità e massima attrattività;
- aver cura di conferire la massima qualità agli spazi pubblici in termini di agevole fruizione e di uso dei materiali di finitura;
- definire con attenzione il rapporto fra gli spazi di pubblica fruizione e le parti private inedificate/edificate al fine di garantirne la migliore accessibilità, visibilità e fruibilità.

CRITERIO 5 | corretta individuazione di soluzioni atte a mitigare l'impatto dell'insediamento sulle componenti ambientali (contenuto del documento preliminare VAS) (peso 10%)

La trasformazione oggetto del presente concorso è obbligatoriamente soggetta a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ai sensi dell'art.5 della LR10/2010.

Al presente documento di indirizzo alla progettazione è allegato l'indice del documento preliminare VAS (art.23 LR10/2010) che i candidati devono tenere quale riferimento per analizzare preliminarmente gli effetti ambientali attesi dalla trasformazione sulle componenti elencate. Oltre all'indice viene fornito il quadro conoscitivo aggiornato dello stato delle componenti ambientali desunto

da dati, monitoraggi o altre fonti disponibili. I candidati dovranno quindi confrontare l'ipotesi progettuale avanzata con lo stato delle risorse ambientali e comunque con le componenti elencate al fine di fornire le indicazioni necessarie inerenti i possibili effetti ambientali significativi della sua attuazione, oltre che i criteri per l'impostazione del rapporto ambientale che accompagnerà la variante al Regolamento Urbanistico nel processo di approvazione. Considerato l'incremento del carico urbanistico generato dalla trasformazione è necessario che il documento preliminare VAS sia corredato da uno studio trasportistico che abbia i seguenti contenuti:

- aggiornamento conseguente alla realizzazione della trasformazione della tabella *rilevamento dei flussi veicolari*, fornita nella capitolo 4 del presente documento;
- ipotesi di dotazione infrastrutturale e conseguente assegnazione dei flussi sulla nuova rete infrastrutturale per poterne valutare la capacità (livello macro).

CRITERIO 6 | attenzione alla eco-sostenibilità dell'insediamento (contributo al potenziamento della rete ecologica, controllo del microclima e della radiazione solare negli spazi aperti, corretto orientamento degli edifici, uso razionale delle fonti energetiche) (peso 10%)

La proposta progettuale dovrà sviluppare ed approfondire i temi dell'ecosostenibilità a vari livelli.

Gli interventi di trasformazione urbanistica ed infrastrutturale dovranno essere accompagnati dalla contestuale previsione di interventi di ambientazione, compensazione e risarcimento ambientale, quale contributo al potenziamento delle reti ecologiche che si riconnettano al più prossimo corridoio ecologico della rete principale, rappresentato dal fiume Greve.

Dovranno essere previste azioni per il risparmio idrico a partire dalla realizzazione di reti di distribuzione di acque non potabili per usi compatibili (irrigazione, piscine, elementi di arredo dello spazio urbano che prevedano l'uso di acqua).

Nelle aree verdi di progetto dovrà essere previsto un incremento della bio-massa vegetale, capace di assorbire una parte delle emissioni inquinanti con il conseguente effetto di abbassamento delle concentrazioni di inquinanti in atmosfera.

In particolare dovrà essere garantito:

- l'accesso ottimale della radiazione solare, per gli edifici di nuova costruzione;
- la presenza di schermature opportune per la riduzione del carico termico solare estivo;
- l'accorto utilizzo dei venti prevalenti per la climatizzazione e il raffrescamento naturale degli edifici e degli spazi urbani;
- la riduzione dell'effetto "sacca termica" e la mitigazione dei picchi di

temperatura durante l'estate e il controllo del microclima e della radiazione solare, attraverso la progettazione del verde e degli spazi aperti, così come attraverso il controllo delle superfici pavimentate;

- l'uso razionale delle fonti energetiche, promuovendo la realizzazione di impianti integrati a livello urbano, con particolare attenzione alla installazione di impianti di cogenerazione termo-frigo-elettrica.

L'insediamento dovrà essere progettato prevedendo soluzioni atte a mitigare eventuali impatti acustici generati dalle attività da insediare e dalle infrastrutture viarie esistenti/di progetto al fine di garantire un adeguato clima acustico agli edifici residenziali e più in generale a tutti i ricettori sensibili esistenti/di progetto. Tutto ciò mettendo in atto sia misure di protezione attiva (barriere fonoassorbenti privilegiando la massa arborea rispetto ai sistemi a pannelli) che misure di protezione passiva (materiali e tecnologie costruttive).

CRITERIO 7 | garanzia dell'autonomia funzionale dell'insediamento proposto sull'area di proprietà pubblica assicurando i corretti collegamenti e relazioni con il contesto; flessibilità richiesta nella fase attuativa in relazione all'incremento della SUL da trasferimento su aree di proprietà pubblica e/o privata (stralci funzionali) (peso10%)

La trasformazione ha una duplice finalità: recuperare l'area dell'ex caserma e realizzare al contempo un intervento integrato con il contesto che superi il confinamento della caserma permettendo all'amministrazione comunale di poter agire in totale autonomia, anche con lo strumento dell'esproprio, rispetto all'iniziativa della proprietà privata eventualmente coinvolta nella trasformazione.

Occorre precisare che lo strumento dell'esproprio può essere attivato esclusivamente per la realizzazione di opere pubbliche (viabilità, parcheggi, verde pubblico, Edilizia Residenziale Pubblica e servizi pubblici) necessarie a garantire il corretto funzionamento dell'insediamento.

L'obiettivo è dunque quello di restituire una soluzione che determini la fattibilità concreta dell'intervento sull'area pubblica che dovrà ospitare i 33.000 mq di SUL della caserma. Eventuali incrementi mediante l'atterraggio di SUL in trasferimento da altri complessi immobiliari sull'area di proprietà pubblica devono essere considerati opzionali, perché soggetti al coinvolgimento nel processo di proprietà private. Più libera è invece la soluzione dell'atterraggio di SUL su proprietà privata, che tuttavia non può superare i 20.000 mq stabiliti nel Regolamento Urbanistico e che può essere attivata in tutto o in parte. La SUL in trasferimento su proprietà privata può servire a definire meglio i contorni e i margini dell'insediamento e a meglio articolare gli spazi e le relazioni con il contesto. La modalità perequativa assunta nel Regolamento Urbanistico che può alimentare l'incremento previsto, legato all'accordo fra privati, deve necessariamente essere funzionalmente autonoma rispetto all'intervento su area pubblica pur dovendo ricercare le opportune relazioni con la

trasformazione della caserma in modo da garantire lo sviluppo, anche in tempi diversi, di un insediamento integrato. Al fine dunque di fornire uno scenario approfondito della modalità attuativa dell'intervento è necessario che sia definita la sequenza degli stralci funzionali che interessano sia l'intervento su area pubblica che quello su area privata in modo da garantirne la concreta realizzazione in maniera corretta. Si ricorda che per stralcio funzionale si intende la realizzazione di una parte dell'intero piano che sia in grado di garantire l'accessibilità (carrabile, pedonale e ciclabile) e i servizi di base (parcheggi e verde pubblico) proporzionati all'area individuata quale stralcio, ciò al fine di consentire il controllo generale sull'attuazione permettendone al contempo la realizzazione per parti, trattandosi di intervento che per la sua complessità e consistenza avrà un orizzonte temporale almeno decennale per il suo completamento.

CRITERIO 8 | fattibilità economica e finanziaria (peso10%)

La soluzione adottata dovrà essere oggetto di una valutazione economica e finanziaria che fornisca tutti gli elementi utili a determinarne la fattibilità. A tal fine si ricorda che la quota minima di housing sociale relativa alla proprietà pubblica (ex caserma) è minimo 16.501 mq, mentre quella relativa alla proprietà privata è minimo 4.000 mq. Le opere di urbanizzazione sia primaria che secondaria possono essere portate a scomputo degli oneri rispettivamente di urbanizzazione primaria e secondaria.

Si ricorda che ai sensi dell'art.62, comma 4, della LR 65/2014:

(...) 4. Sono opere di urbanizzazione primaria:

- a) strade, piazze, piste pedonali e ciclabili a servizio degli insediamenti;*
- b) spazi di sosta o di parcheggio;*
- c) reti di smaltimento delle acque meteoriche e delle acque reflue domestiche, urbane o industriali ed i connessi impianti di trattamento;*
- d) opere e reti per la captazione, l'adduzione e la potabilizzazione ai fini dell'uso idropotabile;*
- e) rete di distribuzione dell'energia elettrica e del gas;*
- f) pubblica illuminazione;*
- g) spazi di verde attrezzato;*
- h) reti per il trasferimento dati.*

5. Sono opere di urbanizzazione secondaria:

- a) asili nido e scuole materne;*
- b) plessi scolastici per l'istruzione primaria e secondaria;*
- c) mercati di quartiere;*
- d) uffici comunali;*
- e) chiese ed altri edifici per servizi religiosi;*
- f) impianti sportivi di quartiere;*
- g) centri sociali, attrezzature culturali pubbliche e sanitarie pubbliche;*
- h) le opere e le reti per l'adduzione e la distribuzione, il trattamento di acque*

destinate ad usi non idropotabili, provenienti dal riuso o dal recupero;

i) impianti di riciclo e smaltimento dei rifiuti solidi urbani;

l) aree verdi di quartiere e verde pubblico di connessione con gli spazi aperti extraurbani;

m) strutture pubbliche di servizio o di supporto all'attività d'impresa, quali centri servizi, spazi per incubatori d'impresa, laboratori di ricerca, strutture e spazi destinate al coworking, esercizi polifunzionali;

n) edilizia residenziale sociale di proprietà pubblica.

4 | Elementi per la redazione del Documento preliminare di Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

Con la scheda norma **ATa 06.08 Lupi di Toscana** Il Regolamento Urbanistico ha ritenuto opportuno rinviare ad una successiva fase la definizione della trasformazione urbanistica dell'area. In particolare ha prescritto che la definizione del nuovo assetto fosse determinata attraverso una procedura concorsuale il cui esito comporterà una variante allo strumento urbanistico.

Ai sensi del comma 2, lettera a), dell'art. 5 della LR 10/2010, la nuova previsione dovrà essere pertanto sottoposta a VAS.

A tal proposito il Regolamento Urbanistico, all'interno della scheda norma **ATa 06.08 Lupi di Toscana**, ha introdotto la seguente prescrizione: *"Il bando di concorso deve richiedere anche l'elaborazione del (...) documento preliminare di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di verifica degli impatti dell'insediamento sulle componenti ambientali"*.

Ai sensi del comma 1 dell'art. 23 della LR 10/2010 il documento preliminare di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) deve contenere:

- a) le indicazioni necessarie inerenti lo specifico piano o programma, relativamente ai possibili effetti ambientali significativi della sua attuazione;***
- b) i criteri per l'impostazione del rapporto ambientale.***

Di seguito è fornito l'indice del documento preliminare, compilato per la parte testuale dei paragrafi 1, 2 e 3 della Parte 1, relativi a: riferimenti normativi, inquadramento urbanistico dell'area, dati inerenti la mobilità.

Ciò in modo da dare una struttura univoca al documento e agevolare la comparazione dei documenti preliminari da valutare in sede di selezione del concorso.

Spetta ai concorrenti costruire il quadro conoscitivo e individuare i possibili effetti sulle componenti ambientali dell'insediamento proposto formulando una prima valutazione dell'impatto potenziale ed individuando eventuali possibili misure di mitigazione nel caso di criticità rilevate.

Si ricorda inoltre che trattandosi di “(...) *progetti di sviluppo di aree urbane, nuove o in estensione, interessanti superfici superiori ai 40 ettari; progetti di riassetto o sviluppo di aree urbane all'interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori a 10 ettari (...)*”, così come stabilito dall'art. 45 bis, comma 2, lettera d), punto 1, della LR 10/2010, la futura variante al Regolamento Urbanistico per la trasformazione dell'area sarà sottoposta a procedura di verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

Parte 1

1. Riferimenti normativi

2. Inquadramento urbanistico

3. Mobilità: inquadramento infrastrutturale

3.1 Rilevamento dei flussi veicolari

4. Analisi delle componenti ambientali

4.1 Aria

4.2 Clima acustico

4.3 Acqua

4.3.1 Inquadramento generale

4.3.2 Acque superficiali: idrografia ed idraulica

4.3.3 Acque sotterranee: idrogeologia e vulnerabilità della falda

4.3.4 Acqua potabile: consumi idrici e depurazione

4.4 Suolo e sottosuolo

4.4.1 Litotecnica

4.4.2 Permeabilità dei suoli

4.4.3 Sismica

4.4.4 Siti da bonificare

4.5 Dotazioni ecologiche

4.6 Paesaggio

Parte 2

5. Inquadramento urbanistico della proposta

6 Il programma di mobilità: verifiche trasportistiche

6.1 Verifica trasportistica di massima

6.2 Verifica trasportistica di massima con il nuovo insediamento proposto

6.3 Verifica del funzionamento della viabilità di progetto

6.4 Mobilità ciclabile

7. L'impatto potenziale delle trasformazioni e le misure per la sostenibilità

7.1 Aria

7.1.1 Impatti potenziali

7.1.2 Misure di mitigazione

7.1.3 Indicatori e monitoraggio

7.2 Clima acustico

7.2.1 Impatti potenziali

7.2.2 Misure di mitigazione

7.2.3 Indicatori e monitoraggio

7.3 Acqua

7.3.1 Impatti potenziali

7.3.2 Misure di mitigazione

7.3.3 Indicatori e monitoraggio

7.4 Suolo e sottosuolo

7.4.1 Impatti potenziali

- 7.4.2 Misure di mitigazione
- 7.4.3 Indicatori e monitoraggio
- 7.5 Dotazioni ecologiche
 - 7.5.1 Impatti potenziali
 - 7.5.2 Misure di mitigazione
 - 7.5.3 Indicatori e monitoraggio
- 7.6 Paesaggio
 - 7.6.1 Impatti potenziali
 - 7.6.2 Misure di mitigazione
 - 7.6.3 Indicatori e monitoraggio

8. Contenuti e impostazione metodologica del rapporto ambientale

1. Riferimenti normativi

Riferimenti normativi europei

Direttiva 2001/42/CE del 27 Giugno 2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, concernente la "Valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente". Obiettivo della direttiva è di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali durante l'elaborazione di piani o programmi.

Riferimenti normativi nazionali

La normativa statale di attuazione della direttiva comunitaria è costituita dal DLgs 152/2006 "Norme in materia ambientale" come modificato dal DLgs 4/2008 "Ulteriori disposizioni correttive e integrative del DLgs.152/2006, recante norme in materia ambientale" e dal DLgs 128/2010.

Riferimenti normativi regionali

Il quadro normativo della Regione Toscana in materia di valutazione ambientale per piani e programmi in ambito locale è costituito dalla LR 65/2014 "Norme per il governo del territorio" e dal regolamento attuativo in materia di valutazione integrata degli strumenti di pianificazione territoriale e degli atti di governo del territorio, emanato con DPGR 4/R/2007, nonché dalla LR 10/2010 "Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA), di autorizzazione integrata ambientale (AIA) e di autorizzazione unica ambientale (AUA)" e seguenti modifiche (LR 11/2010, LR 69/2010, LR 6/2012, LR 46/2013, LR 30/2015, LR 17/2016), le quali, in attuazione della normativa statale, disciplinano le procedure per la VAS relative a piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente e sul patrimonio culturale.

2. Inquadramento urbanistico

L'area in oggetto è situata nel quadrante sud-ovest della città di Firenze al confine con il Comune di Scandicci; è delimitata da: viale Pietro Nenni, Stradone dell'Ospedale, via S. Giusto, via di Scandicci, via del Ronco Corto, ed è interessata

dalla presenza della ex caserma Lupi di Toscana, ormai abbandonata da tempo e in stato di avanzato degrado. L'area prevalentemente pianeggiante è lambita a sud dalla zona collinare che da Soffiano-Marignolle si innalza dolcemente verso la collina di Bellosguardo.

La zona è stata interessata nei primi del Novecento da uno sviluppo urbano di tipo lineare, prevalentemente residenziale, lungo le direttrici storiche di via Pisana e via di Scandicci, cui ha fatto seguito a partire dagli anni '60, la realizzazione di numerosi insediamenti, fino ai più recenti interventi di edilizia economica e popolare nel quartiere di San Lorenzo a Greve. Oggi la zona è caratterizzata da insediamenti in via di consolidamento e aree di margine costituite da enclave non urbanizzate situate soprattutto lungo viale Pietro Nenni, principale direttrice di collegamento, anche tramviario, della città di Firenze con Scandicci.

La più recente urbanizzazione ha interessato soprattutto l'area fra Viale Pietro Nenni e via Pisana, con la realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e del centro commerciale Coop, che oltre ad assolvere alla sua primaria funzione, costituisce la centralità del quartiere di San Lorenzo a Greve. A sud di via di Scandicci è da segnalare la presenza di due ulteriori importanti polarità urbane connotanti la zona, costituite dall'Ospedale di San Giovanni di Dio, detto di "Torre Galli", e dalla Fondazione Don Gnocchi, centro sanitario di riabilitazione. L'inadeguatezza della sezione stradale di via di Scandicci e l'assenza del completamento del collegamento con viale Pietro Nenni evidenziano una carenza infrastrutturale aggravata dalla presenza delle strutture ospedaliere che costituiscono per loro natura grandi attrattori di traffico. La trasformazione della ex caserma Lupi di Toscana e del suo intorno risulta strategica per aprire il quadrante sud-ovest ad una nuova configurazione urbana.

L'area identificata dal Regolamento Urbanistico come ATa 06.08 Lupi di Toscana, occupa circa 33 ettari, in larga misura inediti, con collegamenti viari su viale Pietro Nenni e via di Scandicci. Nella porzione centrale dell'area di trasformazione è collocata la caserma, che si estende longitudinalmente da nord a sud. Costituisce un insediamento di dimensioni consistenti, circa 9,8 ettari, in larga misura occupati da edifici di altezza contenuta, con una volumetria esistente di circa 33.000 mq di Superficie Utile Lorda, destinati ad alloggi, uffici, mensa, oltre a spazi aperti di diversa dimensione e natura. Oggi dismessa e fatiscente si presenta come una sorta di città nella città, in attesa di un totale recupero fin dal lontano 2008 quando il 78° reggimento fanteria "Lupi di Toscana", dislocato a Firenze dal secondo dopoguerra, venne sciolto. Si accede al complesso da un piazzale ubicato in testa al corto viale di collegamento con via di Scandicci. All'ingresso è collocata la Palazzina di Comando e ai lati due edifici adibiti ad infermeria e alloggi. Il complesso si sviluppa con sei casermette poste sui lati lunghi del rettangolo con pianta a forma di "C". Nella parte tergale sono collocati locali di servizio e tettoie. La Palazzina di Comando, vincolata ai sensi del DLgs 42/2004, è l'unico edificio che riveste interesse storico-architettonico con caratteristiche che richiamano un linguaggio tardo-protorazionalista.

3. Mobilità: inquadramento infrastrutturale

L'area ricade in una zona nevralgica del quadrante sud-ovest dell'area fiorentina ed è caratterizzata da aspetti di particolare problematicità dal punto di vista delle infrastrutture di mobilità. L'inadeguatezza della sezione stradale di via di Scandicci e l'assenza del completamento del collegamento con viale Pietro Nenni evidenziano una carenza infrastrutturale aggravata dalla presenza delle strutture ospedaliere che costituiscono per loro natura grandi attrattori di traffico. Il Regolamento Urbanistico prevede di risolvere la mancanza di adeguato collegamento fra viale Nenni e via di Scandicci attraverso il prolungamento dello Stradone dell'Ospedale (scheda ATs 06.18 Viabilità Nenni Torregalli), dotando inoltre la zona di un ampio parcheggio scambiatore (ATs 06.14 Parcheggio Scambiatore Nenni Stradone dell'Ospedale). E' inoltre allo studio la previsione di realizzazione di un sistema di collegamento diretto su rotaia tra la fermata della tramvia Nenni-Torregalli e il polo ospedaliero.

Ai fine di fornire una lettura più ampia dello stato attuale e delle previsioni in tema di mobilità del quadrante sud-ovest si rinvia al paragrafo x, Aspetti della mobilità, contenuto nel presente documento.

3.1 Rilevamento dei flussi veicolari

Di seguito si fornisce la localizzazione dei rilevatori di traffico e la tabella che descrive il rilevamento dei flussi veicolari, effettuato mediante postazioni bidirezionali e suddiviso per categoria veicolare, di un giorno ferialle invernale [fascia oraria 7.30/9.30].



localizzazione rilevatori di traffico

- 1 | Delle Bagnese
- 2 | Scandicci
- 3 | Nenni
- 4 | Pisana
- 5 | Baccio da Montelupo

tabella di rilevamento dei flussi veicolari

sezione	auto	camion	furgone	motociclo	totale
Delle Bagnese (Firenze IN)	721	35	54	93	903
Delle Bagnese (Firenze OUT)	1118	6	9	149	1282
Scandicci (Firenze IN)	1008	38	39	333	1418
Scandicci (Firenze OUT)	812	25	14	145	996
Nenni dir Centro	1711	18	66	506	2301
Nenni dir Scandicci	1613	24	60	231	1928
Pisana (Firenze IN)	550	47	132	78	807
Pisana (Firenze OUT)	1033	49	83	160	1325
Baccio da Montelupo (Firenze IN)	1013	17	39	112	1181
Baccio da Montelupo (Firenze OUT)	1233	31	69	223	1556

<http://concorsolupiditoscana.comune.fi.it>
