



Comune di Pontassieve
Area Governo del Territorio
Servizio Pianificazione Territoriale

**Regolamento Urbanistico comunale - Sistema insediativo di Pontassieve
Variante semplificata ai sensi degli artt. 30 e 252ter della L.R. 65/2014 per nuova
disciplina ambito di trasformazione decaduto P13 ex aree ferroviarie**

RELAZIONE URBANISTICA

**IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
(Dott. Fabio Carli)**

22 novembre 2022

Indice:

1- Premessa

2. Valutazione della proposta in relazione al Quadro pianificatorio pregresso e attuale inerente la trasformazione delle ex aree ferroviarie

3- Contenuti della Variante

4-Rispetto del dimensionamento del Piano Strutturale

1. Premessa

Il Comune di Pontassieve è dotato di Regolamento Urbanistico scaduto nel gennaio 2015 e pertanto soggetto al regime di salvaguardia di cui all'art. 222 della L.r. 65/2014.

Con delibera Giunta Unione Valdisieve n. 109 del settembre 2018 è stato approvato l'atto di avvio del procedimento per la formazione del nuovo Piano Strutturale intercomunale dei Comuni di Pontassieve, Pelago, Rufina, Londa e San Godenzo

Con deliberazione C.C. n. 92 del 29/12/2020 e CC. N. 55 del 29/12/2020 è stato approvato l'Avvio del Procedimento per la formazione del Piano Operativo Intercomunale rispettivamente dai Comuni di Pontassieve e Pelago.

Per effetto dei due atti di avvio sopraindicati sono sbloccate le salvaguardie sui titoli diretti di cui all'art. 134 della L.R. 65 come pure sono possibili Varianti al Regolamento Urbanistico vigente ai sensi dell'art. 252 ter della stessa Legge Regionale.

Come più avanti dettagliato dal mese di aprile 2019 è decaduta la validità della disciplina di Ruc per le ex aree ferroviarie del capoluogo di Pontassieve, in particolare Borgo Verde (ambito P11) e Borgo Nuovo (ambiti P12 e P13).

Tale disciplina era stata introdotta con la Variante al Ruc n. 14 approvata con deliberazione C.C. 18 del 6/3/2014; la variante si riferiva agli ambiti P11, P12 e P13, rappresentanti rispettivamente Borgo Verde, di proprietà dell'amministrazione comunale, e Borgo nuovo, di proprietà di RFI; l'approvazione della variante, avvenuta nel mese di aprile 2014, ne prorogava pertanto l'efficacia fino al mese di aprile 2019

Figura 1 – Perimetro del sistema insediativo di Ruc ed ex aree ferroviarie di Pontassieve

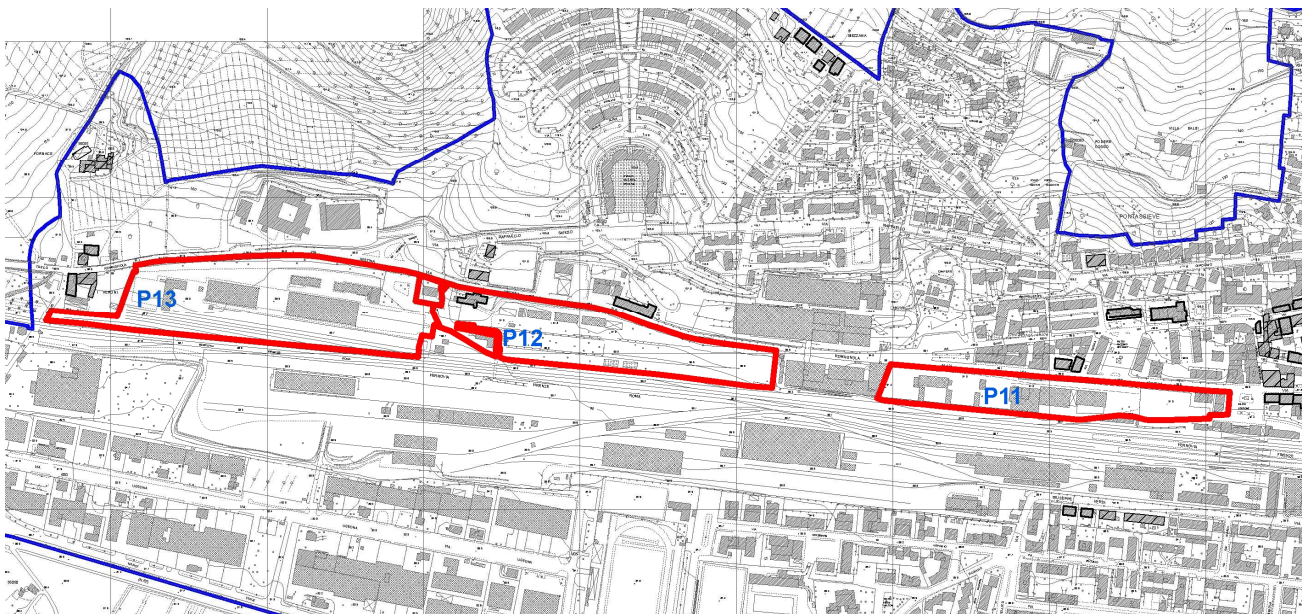
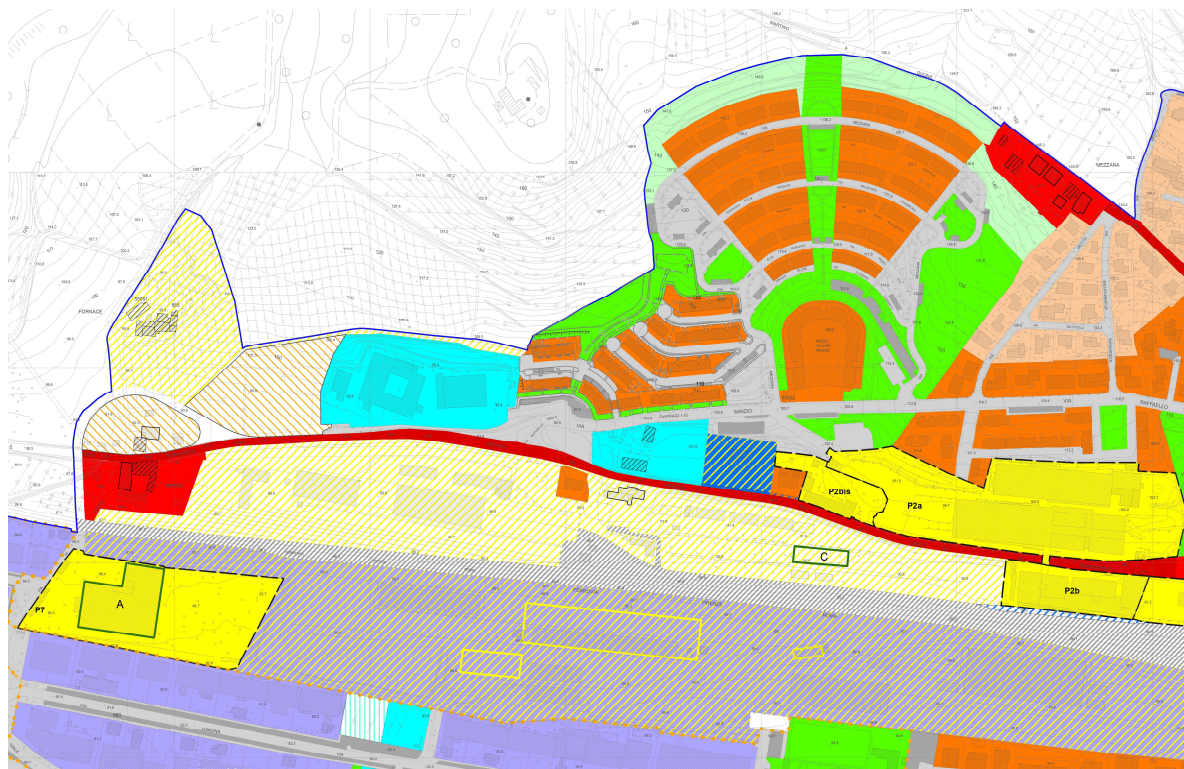






Fig. 2 – Estratto dalla tavola di Ruc D 3.1 Pontassieve vigente con la disciplina attuale e relativa Legenda








ATTUAZIONE

-  Ambito assoggettato a progettazione unitaria (1) (Titolo IV)
-  Comparto appartenente ad un ambito assoggettato a progettazione unitaria (1) (Titolo IV)
-  Area a trasformabilità urbanistica differita (Titolo V)
-  Ambito decaduto (area non pianificata art. 105 L. 65/2014)

(1) la sigla si riferisce alla scheda compresa nell'appendice 2 delle Norme

SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA' (Titolo III)

-  Viabilità storica (Art. 51)
-  Viabilità esistente (Art. 52)
-  Corridoio infrastrutturale (Art. 54)
-  Distributore carburante (Art. 55)
-  Impianto ferroviario (Art. 56)

In data 1/9/2022 prot. 21709 integrata con comunicazione in data 4/10/2022 prot. 24779 e successive modifiche e integrazioni documentali è pervenuta da parte della Società Bortolotti Rail spa, diventata proprietaria delle due ex aree ferroviarie di proprietà RFI P12 e P13 giusto contratto di compravendita con RFI in data 3 agosto 2022, una richiesta di Variante Urbanistica al Ruc volta alla definizione di una nuova disciplina per l'ambito P13, destinato, nelle intenzioni della proprietà, a ospitare in tempi brevi un nuovo stabilimento industriale operante nel settore dell'armamento ferroviario.

In particolare, per estratto dalla richiesta dell'Azienda

"Il recente sviluppo del trasporto ferroviario di merci e persone e la sua ulteriore espansione prevista per i prossimi anni, ha determinato un processo di significativa crescita per gran parte delle attività produttive connesse con il mondo del trasporto su ferro. Le aziende operanti nel settore, oltre che sul piano quantitativo della produzione, hanno assistito ad un elevato aumento del loro livello di ricerca tecnologica, supportato dalla ormai dominante digitalizzazione di tutti i processi di gestione, produzione attrezzaggio, manutenzione dell'esistente e di nuova progettazione del materiale rotabile, impiegati in ambito ferroviario.

Un processo di simile importanza tecnico produttiva, non può non determinare la necessità di processi rilocalizzativi e di razionalizzazione delle strutture fisiche all'interno delle quali si sviluppano i processi produttivi e di ricerca. Non di meno, anche i siti insediativi tendono a polarizzarsi sulla presenza di contesti ambientali dove condizioni, materiali ed immateriali, favoriscono la nascita di nuovi insediamenti. Pontassieve, da ormai lunghi anni, ha rappresentato uno di questi poli dove le attrezzature, destinate alla manutenzione delle linee ferroviarie, sono state presenti nell'ambito delle attrezzature di proprietà delle Ferrovie dello Stato.

La Bertolotti Rail s.r.l., azienda operante nel settore ferroviario, ha recentemente acquistato una parte delle aree di sedime di tali infrastrutture, compreso il comparto attualmente occupato dalle strutture dismesse dello stabilimento di FF.S. destinato, sino agli anni ottanta, dall'Impianto di Rigenerazione Rotaie.

L'obiettivo della presente proposta di Variante al Regolamento Urbanistico Comunale è quello di mettere in condizione la nuova proprietà di poter edificare uno stabilimento destinato sia alla produzione che alla ricerca nei settori sopra indicati come soggetti a nuovo e rilevante sviluppo industriale."

Le necessità dell'Azienda sono poi schematizzate nella seguente cronologia facente parte della documentazione presentata:

1° Fase:

Nuovo stabilimento per supportare la crescita della Bertolotti rail nella realizzazione di Macchine ed impianti per la manutenzione di rotabili.

Caratteristiche dello stabilimento, (ca. 2000mq+ uffici 600mq + sevizi tecnici 200mq.):

ATTIVITA':

- Commerciale, Progettazione meccanica e di automazione, Montaggi e collaudi.

AMBIENTE:

-Non sono previste né emissioni in atmosfera né emissioni di liquidi di lavorazione. Non sono previste lavorazioni chimiche, termiche di combustione.

- La rumorosità sarà estremamente contenuta.

- I fabbricati rifletteranno criteri di risparmio energetico(fotovoltaico, isolamenti) e rispetto Ambientale rigoroso(materiali). Bertolotti rail ha già ottenuto certificazione UNI EN ISO 14.001

-Risanamento dell'area fortemente degradata da anni di abbandono

RICADUTE:

-occupazione diretta 25-35 dipendenti, occupazione indotta per lavorazioni esterne per ca.60-100 lavoratori, in massima parte nel territorio.

-Previsto un rapporto di stretta collaborazione con l'istituto tecnico di Pontassieve, facilitato dalla contiguità fisica.

2° Fase:

Ampliamento stabilimento (ca.4.000mq) per nuova gamma di prodotti ferroviari

ATTIVITA', AMBIENTE E RICADUTE: analoghe a quelle della fase 1.

3° Fase:

Realizzazione di una officina per la manutenzione di rotabili(treni) (ca.6.000mq).

ATTIVITA' e AMBIENTE: analoghe alla fase 1

RICADUTE: doppie rispetto a fase 1

"

2. Valutazione della proposta in relazione al Quadro pianificatorio pregresso e attuale inerente la trasformazione delle ex aree ferroviarie

Come noto la trasformazione e recupero delle ex aree ferroviarie di Pontassieve ha ricoperto un ruolo centrale nell'attività di pianificazione del Comune di Pontassieve a partire dalla fine degli anni '90.

Per la complessità delle tematiche di rigenerazione urbana e bonifica ambientale e per il consistente impegno economico richiesto non si è arrivati nel periodo di tempo fino a qui trascorso ad una definizione attuativa degli interventi previsti dalle schede norma, neppure nella versione variante del 2014, e questo sia per l'area di proprietà comunale (P11) che per quelle di RFI (P12-P13) .

In particolare i principali motivi per i quali il modello di trasformazione previsto non ha sortito i risultati sperati sono legati principalmente ad aspetti finanziari, costi di bonifica, incertezza sulla localizzazione da parte di ASL. della nuova casa della salute Valdisieve, costi park scambiatore e necessità di inserire tale importante opera nelle strategie di mobilità di area vasta (vedi PSI Valdisieve e PUMS Città Metropolitana) per l'area pubblica , crisi del mercato immobiliare residenziale e commerciale, alti costi di bonifica e realizzativi per quanto riguarda l'area di proprietà RFI

Per quanto sopra nel mese di maggio 2019 è stata attivata una procedura di variante al Ruc volta tra l'altro alla proroga di validità della disciplina vigente sulle 3 aree ferroviarie P11-P12-13.

In fase di pubblicazione della variante è pervenuto il parere del Genio Civile di Firenze che disponeva, nelle more della redazione della verifica idraulica dei due fossi intubati presenti all'interno delle aree P12 e P13, la non approvabilità della variante al Ruc come adottata dal Consiglio Comunale.

Per effetto di quanto sopra ad oggi la situazione urbanistica delle ex aree ferroviarie dismesse di Pontassieve è la seguente:

Ambito P11 di proprietà comunale – disciplina vigente con validità fino a dicembre 2024

Ambiti P12 e P13 – disciplina decaduta, per effetto dell'art. 60 c. 6 delle Norme del Ruc vigente agli ambiti unitari decaduti si applica la disciplina degli ambiti a trasformazione differita di cui all'art. 61 delle stesse norme, che sostanzialmente consente interventi edilizi fino alla ristrutturazione edilizia di tipo A.

Sulle 3 ex aree ferroviarie dismesse esiste come già detto a partire dalla fine degli anni 90 una copiosa pianificazione, di cui se ne riporta di seguito tabella riepilogativa

Anno	Atto-oggetto
1996	Prg ante L. 5/95 Zona recupero urbanistico con destinazione residenziale e servizi
	Ptcp - Business Park
	Prima ipotesi sistemazione aree Piano guida 1996, denominazione aree Borgo verde, Borgo nuovo
2001	Acquisto area "borgo verde" da parte del Comune
2002	Accordo di programma con RFI con obiettivo progetto di riqualificazione unitaria per le aree Borgo Verde (proprietà comunale) e Borgo Nuovo (proprietà RFI)
2003	In fase di redazione del PS viene commissionato all'Udp un nuovo piano guida per le aree ferroviarie dismesse, finalizzato all'approvazione di una variante al Prg ancora vigente Le aree sono inserite nel Piano strategico "Firenze 2010" per l'area metropolitana fiorentina. Pontassieve visto come nuovo polo metropolitano in grado di integrare i vari ambiti territoriali di riferimento attraverso la localizzazione di funzioni di area vasta. Pontassieve come porta Est di accesso all'area metropolitana
	Firma accordo di programma e pianificazione tra Comune, Provincia di Firenze e Regione Toscana, variante al Prg e al Ptcp
2004	Stipula convenzione tra Comune e Rfi per definizione rapporti reciproci, prezzo di vendita aree
	Approvazione Piano Strutturale Subsistema insediativo ad organizzazione morfologica da trasformare
2005	Approvazione Regolamento Urbanistico Ambito assoggettato a progettazione unitaria Scheda norma P6 e P7
2007	Variante al Piano guida del 2003 e conseguente variante al R.U.

	Le variazioni si riferiscono a variazioni di contenuto precettivo, variazioni di perimetrazione, attribuzione di zona
2011	Asta pubblica per la vendita delle aree - deserta
2014	<p>Variante R.U. finalizzata a :</p> <p>suddivisione dell'ambito unico in 3 ambiti distinti al fine di agevolarne acquisto e trasformazione</p> <p>Borgo verde (comune)-P11</p> <p>Borgo nuovo Est (Rfi)-P12</p> <p>Borgo nuovo Ovest (Rfi) –P13</p> <p>Inserimento di linee guida di tipo prestazionale in sostituzione dei richiami al contenuto del Piano Guida per la Trasformazione delle ex aree Ferroviarie</p> <p>Nuovi obiettivi Amministrazione comunale per la propria area:</p> <p>Intervento di social housing da gestire attraverso fondo immobiliare</p> <p>Sintesi delle destinazioni previste dalla Variante per le 3 aree</p> <p>P11-proprietà comune di Pontassieve – park scambiatore, insediamento funzioni pubbliche e residenza, riqualificazione via Aretina e spazi pubblici connessi, connessioni ciclopedonali interne e con la città</p> <p>P12-proprietà RFI-Mix funzionale residenza-commercio, riqualificazione Via Aretina e spazi pubblici connessi, connessioni ciclopedonali interne e con la città</p> <p>P13-proprietà RFI-mix funzionale residenza commercio con possibilità di inserimento di area produttiva, riqualificazione Via Aretina quale porta di accesso alla città, riqualificazione spazi pubblici confinanti, realizzazione di rete ciclopedonale e relative connessioni con la città</p>
2019	<p>Variante Ruc per le 3 aree per mera reiterazione delle disciplina esistente decaduta (5 anni dalla approvazione senza approvazione del Piano attuativo), approvata solo la proroga della disciplina dell'ambito P11, stralciate le altre due aree per necessità di procedere alla verifica idraulica dei due fossi in queste presenti (parere GC firenze)</p> <p>Disciplina attualmente vigente sulle aree:</p> <p>P11-scheda norma Ruc</p> <p>P12 e P13, aree a trasformazione differita art. 61 Norme , consentiti solo interventi di manutenzione o ristrutturazione leggera</p>
2022	<p>Per l'area P11 di proprietà comunale sono poi intervenuti i seguenti atti:</p> <p>Finanziamento concesso da RT al Comune di Pontassieve in ambito Rigenerazione urbana volto alla realizzazione del park scambiatore e delle connessioni ciclopedonali</p> <p>Delibera GR Toscana n. 225 del 28/2/2022 di approvazione dell'elenco degli interventi di edilizia sanitaria da finanziarie con risorse PNRR nel quale è individuata la Nuova Casa di Comunità all'interno dell'ambito P11</p> <p>Proposta di project financing inerente la realizzazione all'interno dell'area P11 di un polo per l'infanzia</p> <p>Finanziamento con fondi PNRR per realizzazione collegamento ciclopedonale lungo Via Aretina da Piazza Stazione al polo scolastico superiore Balducci</p> <p>Deliberazione GM n. 100/2022 con la quale è stato approvato il MasterPlan, redatto dal Servizio LLPP inerente la trasformazione dell'ambito P11</p>

A tutto quanto sopra si aggiungono gli indirizzi preliminari contenuti nei documenti di Avvio per la formazione del Piano Strutturale Intercomunale della Valdisieve (settembre 2018) e del Piano Operativo Intercomunale dei Comuni di Pontassieve e Pelago (dicembre 2020) in particolare:

<p>Piano Strutturale Intercomunale Valdisieve</p>	<p><u>Razionalizzazione e riqualificazione del sistema artigianale ed industriale esistente</u></p> <p>L'analisi preliminare del sistema artigianale ed industriale esistente evidenzia la quasi totale saturazione degli spazi di suolo non edificato ancora disponibili nel lungovalle di Arno e Sieve, anche e soprattutto in considerazione dei vincoli paesaggistici e delle necessità di tutela e rifunzionalizzazione della rete ecologica a scala locale.</p> <p>I tessuti produttivi presenti nei fondovalle di Sieci, Pontassieve, Pelago e Rufina presentano caratteristiche appetibili per la localizzazione di attività manifatturiere e commerciali di media e grande struttura, stante la relativa vicinanza dei caselli autostradali di Firenze Sud ed Incisa e il buon livello di infrastrutturazione della viabilità locale. Per contro sono aree che per buona parte della loro estensione sono caratterizzate dal vincolo paesaggistico fluviale (150 m di fascia di rispetto) dove il Piano Paesaggistico e il Piano di Gestione del Rischio Alluvione impongono forti limitazioni all'edificazione. Pertanto, se da un lato si dovrà, nella fase successiva all'avvio del procedimento, concordare tra i Sindaci eventuali localizzazioni con nuovo consumo di suolo (da assoggettare alla conferenza di copianificazione) per nuove aree produttive (prevedendo misure di perequazione territoriale) è necessario adottare politiche comuni di incentivazione degli interventi di recupero e riconversione dei numerosi lotti produttivi, presenti in quasi tutte le aree industriali esistenti, già edificati ma totalmente o parzialmente dismessi, al fine della loro immissione nel mercato delle aree produttive di livello Metropolitano. Si ritiene inoltre opportuna la condivisione di azioni comuni volte alla riqualificazione ambientale (APEA) delle aree esistenti, anche per attrarre opportunità di finanziamenti regionali, statali o comunitari su linee di azione specifiche. Normative prestazionali su tali aree da inserire in tutti i P.O. potrebbero portare nel medio termine ad elevare sensibilmente il carattere di sostenibilità ambientale e paesaggistica a cui le zone produttive devono necessariamente tendere.</p>
<p>Piano Operativo Intercomunale Pontassieve Pelago</p>	<p><u>Razionalizzazione e riqualificazione del sistema artigianale ed industriale esistente</u></p> <p>“... obiettivi del PO prevedono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'adozione di politiche di Piano volte all' incentivazione degli interventi di recupero, sostituzione edilizia e riconversione dei numerosi lotti produttivi, presenti in quasi tutte le aree industriali esistenti, già edificati ma totalmente o parzialmente dismessi; • la localizzazione di nuove strutture produttive nelle aree dismesse oggetto di Ristrutturazione urbanistica e di Rigenerazione Urbana, in equilibrio con i fabbisogni di altre categorie funzionali (residenza in particolare) ed in aree di nuovo consumo di suolo da individuare con criteri sovracomunali e relativa perequazione territoriale, dando priorità a scelte localizzative che privilegino aspetti paesaggistico/ambientali e infrastrutturali ed il necessario coordinamento intermodale; • azioni comuni volte alla riqualificazione ambientale (APEA) delle aree esistenti, anche per attrarre opportunità di finanziamenti regionali, statali o comunitari su linee di azione specifiche, introduzione di Normative prestazionali del PO tali elevare sensibilmente il carattere di sostenibilità ambientale e paesaggistica a cui le zone produttive devono necessariamente tendere.” <p><u>“Le aree pilota della produttività:</u> lo spazio della produzione artigianale e manifatturiera interpreta il bisogno di investire economicamente sul</p>

	territorio, facendo emergere conoscenze e peculiarità tipicamente locali, come le aziende presenti leader nei settori agroalimentari, delle pelletterie, della moda e della meccanica di precisione. Negli spazi individuati dal Piano le centralità industriali e artigianali sono idealmente collegate dal tracciato delle infrastrutture, e si collocano interamente sul fondovalle ormai saturo. Il Piano dovrà necessariamente disegnare nuove aree pilota che mantengano la forte vocazione artigianale e manifatturiera del territorio e che si integrino nel paesaggio mantenendo le relazioni morfologiche e dialettiche con il contesto.
--	--

In sintesi tutta la pianificazione vigente sulle ex aree ferroviarie a far data dall'approvazione del Piano Strutturale prima (2004) e Ruc poi (2005) e fino alla attuale situazione di decadenza normativa degli ambiti P12 e P13 era stata caratterizzata da:

- visione unitaria delle necessità di trasformazione delle 3 ex aree dismesse mediante definizione di un Piano Guida (1^a Versione 2003, Aggiornamento 2006) contenente un masterplan volto a disciplinare anche graficamente le funzioni insediabili, la rete di connessioni ciclopedonali, gli spazi pubblici oggetto di riqualificazione ed integrazione con le nuove previsioni (la via Aretina, il piazzale Ruffino, la piazza Gramsci, l'area antistante il plesso scolastico superiore Balducci, l'area del Gobbo, i requisiti prestazionali per il sistema della mobilità e della sosta
- insediamento in tutte e tre le aree di mix funzionale all'interno del quale erano previsti anche, oltre agli standard urbanistici previsti dal DM 1444/66, nuovi spazi ed edifici pubblici destinati quest'ultimi anche alla rilocalizzazione di funzioni già esistenti in altre aree del capoluogo e dell'abitato di San Francesco (sede Inps, Casa della Salute, altro)
- creazione di un parco lineare comune a tutte e tre le aree, confinante con l'infrastruttura ferroviaria, e destinato a contenere al suo interno i collegamenti ciclopedonali necessari per dare continuità fruitiva e funzionale al nuovo sistema urbano, congiuntamente alla riqualificazione nel tratto Veroni/stazione ferroviaria di Via Aretina destinata, nelle intenzioni del pianificatore, a risolvere le criticità del sistema trasportistico esistente (accesso al plesso scolastico Balducci e a Via Sanzio, accesso alle aree ferroviarie recuperate, distribuzione del traffico di attraversamento verso la zona nord ed Est di Pontassieve e la viabilità extraurbana di collegamento verso il territorio aperto lato Ovest (via SM Quona, Via dello Stracchino) e verso Nord Est (via Colognese, Via di Grignano)
- Disciplina di Ruc delle 3 aree caratterizzata da ambiti di trasformazione unitaria soggetti ad Pianificazione Attuativa e convenzionamento
- Ricorso al mercato immobiliare per la ricerca del/dei soggetti interessati all'investimento, sia per le aree di proprietà di Rfi sia per l'area di _Borgo Verde (P11) acquistata dal Comune di Pontassieve nel 2001

La pianificazione definita per le aree da Ps, Piano Guida e Schede norma di Ruc era improntata a coniugare, secondo un modello di trasformazione urbanistica ancora dominante nel primo decennio degli anni 2000 sulla base del quale era stata costruita la strategia di Ru per le 3 aree:

- da un lato le esigenze dell'amministrazione comunale di realizzare (mediante scomputo oneri o accordi convenzionali con investitori privati) una parte di nuova città creando nuove funzioni e spazi pubblici risolvendo nel contempo alcuni problemi storici dell'insediamento e riqualificando importanti zone funzionalmente connesse con le aree
- dall'altro la fattibilità economica dell'intervento da parte di operatori privati, fattibilità che si traduceva essenzialmente nella possibilità di edificare consistenti quantità di residenza e funzioni commerciali da immettere poi sul mercato immobiliare.

Nelle intenzioni dell'amministrazione comunale l'intervento doveva quindi essere attuato da soggetti privati operanti nel mercato immobiliare selezionati tramite una procedura di vendita delle aree.

Azioni di marketing territoriale portate avanti sia dal Comune che da Rfi come pure la pubblicazione del bando di vendita delle tre aree non hanno sortito gli effetti sperati e le 3 aree sono rimaste per anni invendute e prevalentemente in stato

di abbandono (parcheggio provvisorio sull'area comunale a parte) , tanto che, nel 2014, di comune intesa tra Rfi e Comune di Pontassieve, si è ritenuto di variare la disciplina vigente di Ruc separandone il "destino" attuativo rispetto alla proprietà.

Di fatto il precedente ambito di Ruc unitario denominato P6 aree ferroviarie e composto dai 3 sottoambiti P6a di proprietà del Comune e P6 b e C di proprietà RFI è diventato, per effetto della citata variante Ruc 14°

- Ambito P11 relativo alla vecchia denominazione Borgo Verde, di proprietà comunale
- Ambito P12 e P13, relativo alle vecchie denominazioni Borgo Nuovo Est e Borgo Nuovo Ovest, di proprietà FFSS soggetto a pianificazione attuativa di iniziativa **privata**, liberando nel contempo sia Comune che Rfi dall'obbligo di vendita congiunta delle aree

Con tale variante rimaneva sostanzialmente confermata la "visione urbanistica" complessiva del nuovo assetto del centro di Pontassieve come pure la disciplina funzionale e quantitativa delle 3 aree, regolata adesso dal richiamo all'interno delle schede norma variate a nuove "Linee guida per la trasformazione delle ex aree ferroviarie" redatte per conto del Comune dall'Università di Firenze, facoltà di Architettura, corso di Laurea in Architettura, e costituenti, di fatto, aggiornamento di carattere "prestazionale" alle condizioni alla trasformazione definite nel Piano Guida a suo tempo approvato.

Ad oggi tale quadro di riferimento è profondamente mutato dalle vicende economiche nazionali con particolare riferimento alla crisi del settore immobiliare (fine bolla immobiliare residenza) , allo stralcio operato dall'Amministrazione comunale in relazione ad alcune delle opere pubbliche originariamente delegate alla trasformazione dell'area P11 e in realtà già in fase esecutiva o progettuale (vedi precedente paragrafo su finanziamenti in corso) mediante realizzazione di Opera Pubblica di competenza Comunale, a cui si aggiunge l'approvazione della L.R. 65/2014 e del Piano Paesaggistico Regionale (2014-2014) in seguito alle quale diventano preponderanti le politiche di contenimento del consumo di suolo non urbanizzato e parallelamente le politiche volte al recupero e rigenerazione delle aree e contenitori dismessi interni al Perimetro del Territorio Urbanizzato anche per fini produttivi (si richiamano gli artt. 4, 25, 124 della L.R. 65/2014).

Per quanto sopra all'interno degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica adeguati a L.R. 65/2014 e PPR (Psi Valdisieve e Poi Pontassieve Pelago) in fase di formazione , ferme restando buona parte delle linee guida già definite per la trasformazione delle aree relativamente al rapporto tra queste e la città esistente, le strategie di trasformazione e attuazione saranno oggetto di variazione secondo le seguenti linee

Area P11 – parcheggio scambiatore Hub Pontassieve (vedi PUMS) , Casa della Salute (RT-ASL) , istituto scolastico ciclo 06, percorso ciclopedonale interno oltre a riqualificazione Via Aretina nel tratto antistante l'area, da attuarsi mediante opere pubbliche di competenza comunale o Regionale (ASL) o di soggetto promotore (ciclo 0-6)

Area P12 – Polo della residenza con mix funzionale in progettazione unitaria con l'area Casa Rossa e con la delocalizzazione dell'esistente Stazione di rifornimento carburanti, da assoggettare a pianificazione attuativa e attuazione da parte di soggetto privato

Area P13- Area pilota per la produzione, con reintroduzione , rispetto al precedente mix funzionale residenza-manifattura, dell'esclusività della funzione produttiva, da attuarsi mediante Puc o Pdc da parte di azienda manifatturiera.

Alla luce di quanto sopra l'Amministrazione comunale ha ritenuto la richiesta dell'Azienda Bertolotti Spa coerente sia con il quadro pianificatorio sopraillustrato sia con le necessità del territorio connesse con occupazione e sviluppo economico, dando inoltre atto che il progetto industriale presentato si pone in continuità con la storia industriale di Pontassieve dove le Officine Rigenerazione Rotaie di RFI (adesso ubicate nelle aree a valle del fascio di binari) hanno costituito fin dagli anni 70 un polo di riferimento nazionale, generatore di occupazione, crescita economica e sociale, know how professionale.

Ad oggi, stante la particolare situazione di vigenza della pianificazione ante L.R 65/2014 e di progettazione e prossima adozione di quella nuova , e preso atto della necessità dell'Azienda Bertolotti Rail di velocizzare i tempi di insediamento nell'area, alla luce delle commesse in essere e relative necessità di crescita aziendale, è possibile reintrodurre mediante Variante Ruc semplificata una disciplina di trasformazione dell'area che, dal punto di vista dimensionale, non può eccedere le quantità disponibili per manufatti per l'UTOE 3 Pontassieve all'interno del dimensionamento del Piano Strutturale Comunale approvato nel 2004, rimandando al nuovo Piano Operativo l'attribuzione di ulteriore dimensionamento all'ambito P13 finalizzato all'attuazione della fase 2/3 del piano industriale allegato alla richiesta di Variante urbanistica.

Per quanto sopra con direttiva GM n.129 del 11/10/2022 è stato dato mandato al Servizio scrivente di predisporre la Variante semplificata al Ruc inerente la reintroduzione di nuova disciplina di trasformazione all'ambito P13 attualmente classificato come Ambito a Trasformazione ex art. 61 delle Norme del Ruc.

Con deliberazione del soggetto precedente VAS individuato nel Consiglio Comunale, n. 60 del 19/10/2022, è stato disposto di procedere alla verifica di assoggettabilità a VAS semplificata ex art. 5.3ter della L.R. 10/2010 e smi.

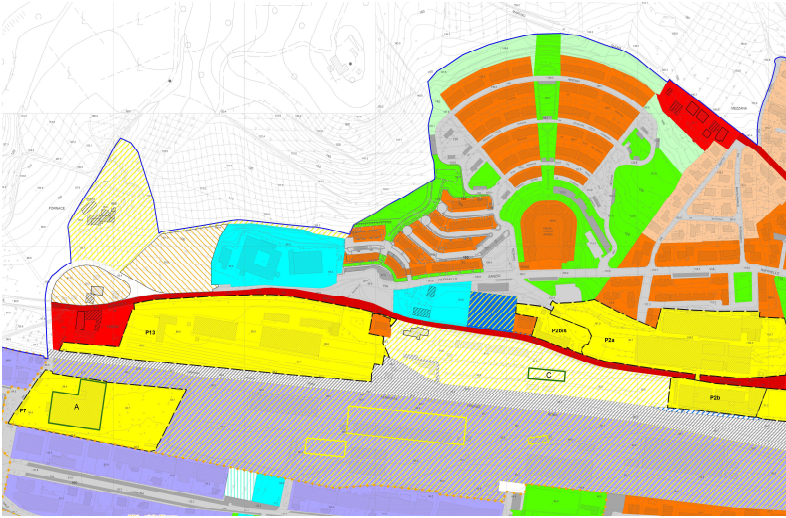
Con provvedimento in data 16/11/2022 del soggetto competente GA VAS Unione dei Comuni Valdisieve la procedura di variante è stata esclusa da VAS.

3. Contenuti della Variante

La variante si caratterizza per:

- Modifica della Tavola D.3.1 Pontassieve del Regolamento Urbanistico vigente con reintroduzione dell'ambito di trasformazione unitaria P13 in luogo dell'attuale Ambito a trasformazione differita
- Reinserimento nell'appendice 2 delle norme del Ruc di una nuova scheda "P13-Borgo nuovo Ovest" che disciplini le azioni di trasformazione all'interno dell'ambito in oggetto con i seguenti obiettivi:
 - Recupero e riqualificazione ex area industriale dismessa con realizzazione di un nuovo polo produttivo-industriale operante nel settore dell'armamento ferroviario*
 - riqualificazione di via Aretina quale nuovo viale di accesso alla città*
 - miglioramento e adeguamento intersezione Via Aretina/Via R.Sanzio/Aree ferroviarie*
 - integrazione e connessione con gli spazi pubblici relazionati al comparto*
- Aggiornamento della tabella di monitoraggio del Dimensionamento del Piano Strutturale ai quantitativi impegnati con la variante in adozione

Si riportano di seguito i dati quantitativi e l'estratto planimetrico del nuovo comparto, rimandando agli altri elaborati di variante per ulteriori approfondimenti

Prescrizioni quantitative nuovo ambito P13	Estratto tavola D3.2 in adozione
<p>Edificabilità massima ammessa:</p> <p>mc 80.000 espressa in Volume Edificabile - mq 22.800 di Superficie Edificabile IC =<50% Hmax m. 15,00 con numero 3 massimo di piani fuori terra</p> <p>Utilizzazioni compatibili :</p> <p>manifatture e servizi connessi, mobilità meccanizzata, mobilità ferroviaria, attrezzature tecnologiche</p>	 <p>L'immagine è un estratto planimetrico di un regolamento urbanistico. Mostra un'area di trasformazione unitaria P13, delimitata da una linea rossa. All'interno dell'area, ci sono diverse zone colorate: una grande area gialla, una zona arancione a forma di arco, una zona verde, e una zona rossa. Sono visibili anche infrastrutture come strade, ferrovie e aree verdi. Le etichette P13, P13A, P13B, P13C, P13D, P13E, P13F, P13G, P13H, P13I, P13J, P13K, P13L, P13M, P13N, P13O, P13P, P13Q, P13R, P13S, P13T, P13U, P13V, P13W, P13X, P13Y, P13Z sono distribuite nell'area.</p>

Vengono meno, nelle condizioni prestazionali inserite nella nuova Scheda norma, e rispetto alla precedente pianificazione, la realizzazione delle opere di urbanizzazione, originariamente inerenti l'infrastrutturazione degli spazi

pubblici allora previsti all'interno dell'area (strade e standard urbanistici di urbanizzazione primaria e secondaria) e adesso non più necessari sia per la riduzione delle funzioni insediabili consentite sia per le necessità di produzione e logistica dell'azienda Bertolotti.

Viene invece confermata la cessione da parte di Bertolotti spa al Comune delle aree di proprietà comprese tra la sede stradale della Via Aretina e il nuovo confine del lotto industriale, necessarie per l'adeguamento, in conformità con le Linee Guida per la trasformazione delle ex aree ferroviarie, della sede stradale stessa (realizzazione ciclopista e aree verdi) e dell'incrocio con Via R. Sanzio.

Preme rilevare come l'area sia interessata dal tracciato intubato del fosso di Mezzana, torrente facente parte del reticolo secondario classificato ai sensi della L.R. 79/2012.

Su tale torrente l'amministrazione comunale di Pontassieve prima e l'Unione dei Comuni Valdisevie poi, all'interno al processo di formazione del Piano Strutturale Intercomunale, hanno presentato in data 27/4/2021 prot 10303, prot. 17058 del 28/9/2021 e sollecito risposta in data 4360 del 24/2/2022 , richiesta di derubricazione del torrente in questione dal reticolo regionale; ad oggi il competente ufficio del Genio Civile della Regione Toscana non ha inviato alcun riscontro sulla richiesta e pertanto la pianificazione dell'area prevede il rispetto del TU 523/1901; qualora successivamente all'approvazione della presente variante dovesse intervenire tale derubricazione vengono meno gli obblighi di rispetto del TU sulle acque mentre rimangono valide le prescrizioni inerenti la pericolosità idraulica riportate nell'allegata scheda di fattibilità

Per quanto sopra, stante la semplificazione prevista in relazione agli interventi di carattere urbanistico sull'area e il suo intorno, si prevede la realizzazione dell'intervento di ristrutturazione urbanistica dell'area mediante Permesso a costruire convenzionato ex art. 28bis del Dpr 380/2001, oltre al pagamento degli oo.uu dovuti per Legge.

4. Rispetto del dimensionamento del Piano Strutturale

In virtù dell'adozione della nuova scheda norma e della riallocazione del dimensionamento decaduto disponibilità per manufatti nell'UTOE 3 sull'ambito P13 la tabella di monitoraggio del Piano Strutturale è con la presente Variante come di seguito modificata:

TABELLA DI VERIFICA DEL DIMENSIONAMENTO DI PIANO STRUTTURALE												
La presente tabella si connota come aggiornamento della tabella 2.13 della relazione del Regolamento Urbanistico approvato con deliberazione del C.C. n.154 del 29.12.2005, in applicazione di quanto disposto dall'art.69 delle norme del vigente RUC e dall'art.24 delle norme del vigente PS - aggiornata a novembre 2022												
denominazione		sup. terr.		dimensionamento								
		[mq]	utilizzazioni compatibili	residenza			manifatturiero		agroalimentare		servizi vendibili	
				[mq Su]	[mq St]	[mc]	[mq St]	[mc]	[mq St]	p.letto sistema insed. [n.]	p.letto sistemi insediativi minori [n.]	
Utoe 3	P1	Mezzana nuova	47.355	abit., attr.	10.000	-	-	-	-	0	-	-
	P2	Ruffino	35.148	prod., attr.	-	0	6.000	-	-	0	0	-
	P2bis	Il Gobbo	3.950	misto	140	3.950	6.862	-	-	3.950	32	-
	P4	Parco della Libertà	21.961	attrezzature	-	-	-	-	-	-	-	-
	P5	Ampl. Cim. Miseric.	13.790	attrezzature	-	-	-	-	-	-	-	-
	P7	Area Centauro	20.500	produttivo	-	7.751	28.160	-	-	7.751	0	-
	P10	Il Cosso	10.446	abitazioni	2.000	-	-	-	-	-	-	-
	P11	Aree ex ferroviarie Borgo Verde	20.081	misto	8.000	-	-	-	-	7.320	60	-
	P13	Aree ex ferroviarie Borgo Nuovo Ovest	42.910	produttivo	-	25.000	80.000	-	-	-	0	-
	P14	Don Maestrini	6.370	abitazioni	2.100	-	-	-	-	-	-	-
	Var. P.Att	Mezzana nuova		abitazioni	185	-	-	-	-	-	-	-
	PdR	Ex mensa Bisastrico	12.350	abitazioni	343	-	-	-	-	-	-	-
	P.cost.	Via del Capitano		abitazioni	44	-	-	-	-	-	-	-
	nota 5	via di vittoria		abitazioni	65	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE PONTASSIEVE			234.861		22.877	36.701	121.022	0	0	19.021	92	0
Dimensionamento massimo del Piano Strutturale (art.24):				41.700	51.000	127.000	0	0	58.000	-	-	
Incremento massimo del 10% attingendo dall'Utoe 2 - Montebonello:				4.170	0	0	0	0	0	-	-	
Decremento della quantità incrementata nell'Utoe 1 - Molino del Piano:				0	1.050	2.100	0	0	0	-	-	
Dimensionamento massimo del Piano Strutturale con incremento:				45.870	49.950	124.900	0	0	58.000	-	-	
<i>Residuo:</i>				22.993	13.249	3.878	0	0	38.979	-	-	