



COMUNE DI AREZZO

Assessorato Urbanistica, Edilizia, Centro Storico

Servizio Pianificazione Urbanistica

Piano
Regolatore
Generale
2003

Piano
Complesso
di Intervento

P.U. 66/2012

Variante al Piano Complesso d'Intervento

ASI 3.3

"Cittadella degli Affari"

Scheda Norma

PRG

ID: ASI_3_3_NTA_OSS

VOL.

Adozione:

Approvazione:

Assessore
Stefano Gasperini

Servizio Pianificazione Urbanistica
Arch.Roberto Calussi

Garante della Comunicazione
Dott.ssa Cecilia Agostini

COMUNE DI AREZZO
Servizio Pianificazione Urbanistica

**Variante al Piano Complesso d'intervento A.S.I. 3.3 "Cittadella degli Affari" approvato con DCC 102/2011 e contestuale variante al Regolamento Urbanistico.
P.U. 66/2012**

SCHEDA NORMA
MODIFICATA A SEGUITO ACCOGLIMENTO OSSERVAZIONI

3 marzo 2015

INDICE

CAPO 1

FINALITA' E CONTENUTI DEL P.C.I.

CAPO 2

MODALITA' ATTUATIVE

CAPO 3

LA DISCIPLINA DELLA PEREQUAZIONE

CAPO 4

**ARTICOLAZIONE IN COMPARTI
ATTRIBUZIONE CAPACITA' EDIFICATORIA**

PIANO COMPLESSO DI INTERVENTO 3.3 CITTADELLA DEGLI AFFARI

SCHEDA NORMA

1. FINALITA' E CONTENUTI DEL P.C.I.

Le trasformazioni previste dal Piano di Complesso d'Intervento riferito all'A.S.I. 3.3 "Cittadella degli affari" sono riferite ad operazioni di riconversione funzionale di aree e insediamenti monofunzionali dismessi e di potenziamento del ruolo centrale dell'area ove è collocato il Centro Affari.

L'amministrazione Comunale di Arezzo inoltre in ordine alla crescente richiesta di edilizia residenziale sociale a cui non corrisponde la disponibilità di aree in proprietà e di adeguate risorse finanziarie destinabili allo scopo, intende fornire una risposta - nell'ambito delle dotazioni di spazi pubblici - alle riscontrate problematiche legate al fabbisogno abitativo procedendo, in applicazione del principio di sussidiarietà orizzontale, alla realizzazione di alloggi da destinare alla edilizia residenziale sociale.

VINCOLI SOVRAORDINATI

D.P.R. 753/1980	Zone di rispetto, ferrovie
-----------------	----------------------------

IDENTIFICAZIONE CATASTALE

Arezzo, Sez. A, foglio 105,
particelle 17, 1617, 1618, 1621, 1622, 1630, 1278, 2088, 2089, 1691, 1690, 200, 1125, 1158, 1124, 1159, 1160, 2043, 1366, 1368, 1367, 1370, 1373, 1369, 1372, 1375, 1371, 1374, 946, 947, 1098, 1374, 28, 1093, 1097, 1096, 1673, 1143, 1672, 26, 1334, 1300, 1301, 1344, 1341, 1343, 1342, 1346, 1340, 1339, 1350, 1345, 885, 886, 50, 1942, 1282, 1283, 882, 953, 1202, 1687, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2126, 2127, 2128.

CLASSIFICAZIONE URBANISTICA

P.S.	A.S.I. 3.3 Cittadella degli affari Parte A.S.I. 3.1 Potenziamento raccordo autostradale
------	--

R.U.	Parte Schema direttore SD03
------	-----------------------------

NORMA TRANSITORIA

Fino all'approvazione del Piano Attuativo, sugli edifici esistenti sono ammessi gli interventi di ristrutturazione edilizia, anche con cambio di destinazione d'uso.

EFFICACIA DEL P.C.I.

Ai sensi dell'art. 57 comma 1 della L.R. 1\05 il presente P.C.I. ha efficacia fino alla scadenza del R.U. approvato con D.C.C. n. 43 del 23.03.2011

FATTIBILITA' GEOLOGICA IDRAULICA SISMICA

Vedasi relazione di fattibilità geologica idraulica e sismica allegata

2. MODALITA' ATTUATIVE

Il P.C.I. si attua previa redazione di piano/i urbanistico/i attuativo/i, di iniziativa pubblica o privata. Il/ piano/i attuativo/i può/possono essere attuato/i con permesso di costruire o con SCIA qualora abbia/abbiano i contenuti di cui all'art. 79 comma 1 lett. A) della L.R. 1\05. L'unità minima di intervento di ciascun piano attuativo corrisponde al comparto (C1, C2, C3), eventualmente suddiviso in sub- compartimenti. In tale ipotesi l'unità minima di intervento sarà il sub-compartimento. Il comparto C4, relativo all'adeguamento delle infrastrutture funzionali allo sviluppo del comparto C1, si attua con intervento diretto.

Il Piano Urbanistico attuativo:

1) Qualora preveda la suddivisione in sub-compartimenti potrà disciplinare gli interventi da realizzarsi unicamente su uno dei sub-compartimenti, prevedendo tuttavia un'ipotesi preliminare di progetto di suolo complessivo dell'intero comparto. Ciascun sub-compartimento costituirà autonomo comparto ai sensi dell'art. 870 c.c.. La SUL attribuita ad un sub-compartimento dal relativo piano attuativo di intervento - anche se derivante dalle demolizioni effettuate in tale sub-compartimento - ed eventualmente non utilizzata in tale sub-compartimento, potrà essere utilizzata negli altri sub-compartimenti afferenti al medesimo comparto.

2) Dovrà definire il linguaggio architettonico da utilizzare nella progettazione degli spazi aperti e dei singoli edifici al fine di garantire coerenza e unitarietà tra gli stessi.

3) Dovrà definire un progetto architettonico di alta qualità in relazione anche al ruolo di "porta" della città che questa area andrà ad assumere. Dovrà privilegiare soluzioni improntate ad uno sviluppo verticale che riducano l'attuale uso di suolo. Dovrà comunque preservare le visuali ed i rapporti visivi maggiormente significativi rivolti verso il centro storico.

4) Dovrà disciplinare elementi di flessibilità da utilizzare nella progettazione dei singoli edifici in ordine al numero delle unità immobiliari e delle partizioni interne delle stesse e definire il taglio minimo degli alloggi.

5) Dovrà definire un progetto di suolo unitario che privilegi la fruizione pedonale degli spazi e riduca al minimo le superfici impermeabili (parcheggi e collegamenti stradali) a favore di quelle permeabili (aree a verde con percorsi non asfaltati). Dovrà prefigurare un accesso "verde" alla città mediante la realizzazione di un parco urbano nel comparto C1 e la sistemazione a verde delle aree adiacenti il raccordo autostradale. Dovrà definire soluzioni che garantiscano una continuità pedonale e ciclabile tra il parco, l'area Centro Affari e l'area ex Lebole, soluzioni queste improntate alla massima linearità e facilità di accesso.

6) Potrà introdurre limitate modifiche al perimetro del piano complesso d'intervento e dei compartimenti che non incidano sull'assetto complessivo dell'area.

7) Potrà introdurre, limitati trasferimenti di capacità edificatorie tra i compartimenti o sub-compartimenti ed introdurre flessibilità nelle destinazioni d'uso tra sub compartimenti, nell'ambito delle quantità massime consentite. In caso di attuazione per sub-compartimenti le dotazioni di standard e l'attuazione delle prescrizioni dettate in relazione all'intero comparto saranno ripartiti dai PUA di ciascun sub-compartimento sulla base di un criterio di funzionalità prevalente alle destinazioni insediate in ciascun sub-compartimento. In tal caso, fermo restando che il comparto nel suo insieme dovrà soddisfare gli standard richiesti dal presente PCI, il PUA di ciascun sub-compartimento dovrà garantire che lo stesso soddisfi quanto meno gli standard di cui al D.M. 1444/1968.

8) Dovrà prevedere la massima integrazione tra i sistemi connettivi quali quello ferroviario, veicolare, pedonale e ciclabile, valorizzando anche soluzioni di interscambio tra essi, prevedendo anche una eventuale stazione ferroviaria urbana.

Il disegno del sistema dei collegamenti di vario ordine e tipo dovrà essere improntato alla massima linearità, chiarezza, permeabilità e accessibilità non solo per quanto attiene al perimetro di intervento ma estendendo il suo raggio di influenza alle aree urbane confinanti, in modo da svolgere il ruolo connettivo insito nella natura stessa dell'area.

Dovrà definire, per quanto riguarda i percorsi ciclabili (e pedonali), tracciati a servizio dei vari comparti che si ricolleghino ai percorsi ciclabili esistenti o di progetto e che siano in grado di superare in sicurezza grandi infrastrutture quali il raccordo autostradale, di cui potrà prevederne un parziale interrimento, la tangenziale urbana, e la linea ferroviaria.

Dovrà prevedere un percorso ciclabile di lunghezza complessiva minima, per l'intera area del PCI, pari a 3.200 ml.

Dovrà definire una rete viaria che garantisca la compatibilità del trasporto pubblico locale.

9) Il progetto della mobilità dovrà essere supportato da studi di settore specifici, con particolare riferimento ai seguenti punti:

LINEE STRATEGICHE

Il progetto dovrà svilupparsi sulla base di un'attività di elaborazione selettiva che consenta di individuare tra le molteplici opzioni d'intervento finalizzate a ridisegnare l'assetto del sistema infrastrutturale dei trasporti, quelle in grado di perseguire le seguenti linee strategiche d'intervento:

- Collegamento con la viabilità primaria di Arezzo in particolare il raccordo autostradale e la tangenziale urbana, tenendo conto dei futuri possibili assetti della rete quali ad esempio il raddoppio dello stesso raccordo autostradale;

- Collegamento con la viabilità secondaria di Arezzo in particolare con riferimento alla viabilità a servizio del Centro Affari e quella di collegamento con il quartiere di Pescaiola;

- La minimizzazione degli impatti negativi del trasporto sull'ambiente mediante la progettazione di interventi che mitighino in particolare l'impatto acustico e paesaggistico;

- La progettazione della viabilità interna e di contorno garantendo la massima sicurezza della circolazione mediante soluzioni di definizione e di omogeneizzazione delle carreggiate e di riconfigurazione del sistema stradale, avvalendosi dell'effetto redistributivo dei flussi generati dalle nuove infrastrutture viarie, finalizzate alla separazione funzionale dei traffici;

- La definizione di una rete viaria che garantisca la compatibilità del trasporto pubblico locale, studiando a tal fine percorsi di accesso e uscita del mezzo pubblico alle/dalle aree oggetto di progettazione oltre che aree di fermata e sosta che si inseriscano nel più ampio sistema delle linee del trasporto pubblico locale.

- La definizione di percorsi ciclabili (e pedonali) a servizio dei vari comparti che si ricolleghino ai percorsi ciclabili esistenti o di progetto e che siano in grado di superare in sicurezza grandi infrastrutture quali il raccordo autostradale, la tangenziale urbana, e la linea ferroviaria.

- La realizzazione di un sistema dei parcheggi razionalmente distribuito e adeguato alle funzioni e dimensioni dei comparti.

LO SCENARIO DI RIFERIMENTO

- Al fine di definire l'efficienza funzionale degli interventi progettuali prefigurati si dovranno svolgere alcune attività di valutazione supportata da strumenti di simulazione modellistica.

- In particolare, sono necessarie due attività propedeutiche alla definizione dei parametri da implementare, al fine di alimentare correttamente il modello:

- attualizzazione della domanda di mobilità, ossia la stima degli indici di crescita del traffico su specifici orizzonti temporali, sia di tipo sistematico (riconducibili al PIL e ad altre variabili generali di livello nazionale e regionale), sia di tipo puntuale (riconducibili alla realizzazione di futuri poli attrattori-generatori di traffico e riguardanti quindi specifiche zone);

- adeguamento dell'assetto infrastrutturale, ossia la definizione di scenari di offerta infrastrutturale che rappresentano ipotesi di futuri assetti funzionali della rete di viabilità, a loro volta eventualmente articolati per fasi o stralci funzionali la cui entrata in esercizio è prevedibile

su specifici orizzonti temporali.

- Entrambe le attività dovranno essere sviluppate in un quadro coerente con le previsioni di sviluppo contenute negli strumenti di programmazione dell'Ente, in particolare il Regolamento Urbanistico e il Piano Urbano della Mobilità.

I RISULTATI DI EFFICIENZA DEL SISTEMA STRADALE

- Con riferimento agli scenari infrastrutturali ed insediativi, definiti sulla base dei possibili interventi saranno effettuate le simulazioni dei flussi di traffico, al fine di stimare gli effetti indotti dalla realizzazione degli interventi, per ipotesi alternative di assetto.

- I risultati delle simulazioni di traffico, rilevanti per definire lo stato di efficienza della rete stradale nella situazione di riferimento e negli scenari di progetto, saranno espressi mediante un set di indicatori quali a titolo di esempio:

- Il volume dei flussi veicolari
- Il grado di saturazione (livello di criticità)
- Veicoli*km (percorse complessive sulla rete)
- Veicoli*h (tempo speso sulla rete)
- Velocità media (dei veicoli sulla rete)

- Gli indicatori di carattere trasportistico dovranno essere affiancati da un opportuno set di indicatori di carattere ambientale utile a valutare la qualità ambientale.

10) Dovrà definire la cronologia degli interventi e la gestione del transitorio con particolare riferimento alla fruibilità veicolare e pedonale delle aree e degli immobili interessati, al fine di garantire il corretto svolgimento delle funzioni attualmente esistenti all'interno del comparto durante l'esecuzione dei lavori.

11) Dovrà disciplinare soluzioni che prevedano lo sviluppo di tecniche e tecnologie ecocompatibili e che prevedano la produzione di energia da fonti rinnovabili. In tal senso l'intervento proposto dovrà porsi come riferimento della sensibilità della città nei confronti delle tematiche di sostenibilità ambientale.

Al riguardo il Piano attuativo dovrà uniformarsi alle previsioni e prescrizioni contenute nel Piano Energetico Comunale da approvarsi ai sensi della Legge 09/01/1991 n. 10: *Norme per l'attuazione del piano energetico nazionale in materia di uso razionale dell'energia, di risparmio energetico e di sviluppo delle fonti rinnovabili di energia*, e della L.R. 39/2005.

12) Dovrà specificare, in ordine agli impegni giuridicamente vincolanti dei soggetti coinvolti e relativi alla realizzazione di un intervento di Edilizia Residenziale Sociale, la cessione definitiva gratuita della proprietà in favore del Comune.

13) E' fatto salvo il completamento degli interventi previsti da titoli edilizi efficaci alla data del 11/11/2009 (data di adozione del RU), per i quali si continuerà a far riferimento alla disciplina urbanistica edilizia vigente alla data del rilascio. La Sul prevista nei predetti titoli non ancora realizzata non andrà ad incidere sui parametri urbanistici del presente P.C.I.. Tali interventi potranno essere completati in assenza di piano urbanistico attuativo.

14) Il Piano Urbanistico Attuativo dovrà inoltre tenere conto delle seguenti prescrizioni:

a) Impatti ed elementi di mitigazione

- Gli assi viari e ferroviario rappresentano una sorgente sonora non trascurabile, che già ad oggi costituisce un elemento di criticità acustica. Quindi la definizione dei nuovi ambiti di fruizione delle aree dovrà essere affiancata da un apposito studio di compatibilità acustica, finalizzata a verificare che non si creino accostamenti critici, tra aree appartenenti a classi acustiche differenti e quindi dovrà essere provveduto ad un adeguamento del piano di classificazione acustica.

- I vincoli derivanti da fasce di rispetto di tipo stradale e ferroviario oltre che condizionare la edificazione all'interno di dette aree dovranno comportare la realizzazione di elementi di arredo funzionali alla limitazione dell'impatto acustico (barriere fonoassorbenti).

- Per garantire il contenimento dell'inquinamento luminoso dovrà essere prevista la installazione di

apparecchi illuminanti aventi intensità luminosa controllata, ottimizzando l'efficienza degli stessi e quindi impiegando, a parità di luminanza, ridotta potenza elettrica e condizioni ottimali di interasse dei punti luce. Dovrà essere garantita una luminanza adeguata ed uniforme, evitando fenomeni di abbagliamento. Dovranno, inoltre, essere previsti sistemi per lo spegnimento e/o la riduzione dell'intensità di illuminazione dopo una certa ora, in rapporto al reale utilizzo dell'area illuminata e alle esigenze della sicurezza dell'area.

- La produzione di energia elettrica necessaria per soddisfare il fabbisogno elettrico dell'illuminazione delle aree esterne dovrà essere per lo più garantita attraverso un sistema di pannelli fotovoltaici architettonicamente integrati.

- Risoluzione delle problematiche connesse alla presenza di elettrodotti e stazioni radio base che determinano un inquinamento di tipo elettromagnetico.

- Risoluzione delle problematiche connesse alla presenza di un distributore di carburante in Via Galileo Ferraris (posto a poca distanza dall'ASI 3.3) segnalato come sito inquinato ed attualmente in fase di bonifica.

- L'area occupata dallo stabilimento Ex Lebole è stata nel tempo utilizzata per lavorazioni che non fanno pensare ad un potenziale inquinamento delle acque sotterranee o della matrice suolo-sottosuolo. E' comunque necessario verificare il rispetto dei limiti imposti dalla normativa vigente in funzione delle destinazioni d'uso in esse insediabili attraverso la valutazione specifica delle potenziali sorgenti di contaminazione presenti e la predisposizione di un piano di investigazione atto a verificare la integrità delle matrici potenzialmente impattate.

b) Fase di realizzazione degli interventi

- Particolare attenzione dovrà essere posta in fase di realizzazione degli interventi andando ad individuare percorsi carrabili che siano esterni all'esistente sistema della residenza, complessi sportivi e scolastici.

- Nelle fasi degli scavi e delle demolizioni dovranno inoltre essere adottate soluzioni impiantistiche che riducano il sollevamento delle polveri e l'emissione di inquinanti dovuti all'impiego di macchinari e mezzi di cantiere.

- Al fine di evitare l'inquinamento delle acque di falda, dovrà essere evitato in fase di esecuzione dei lavori, la realizzazione di zone di accumulo di acque piovane e stagnanti, inquinamenti derivanti da scarichi fognari durante gli allacciamenti.

- Al fine di evitare inquinamenti del suolo, in fase di cantiere dovranno essere poste in essere azioni finalizzate ad evitare rischi di accidentali dispersioni di polveri e prodotti inquinanti, dispersione di olio o carburanti durante l'utilizzo di macchine operatrici.

c) Localizzazione delle destinazioni

- Dovranno essere valutate le alternative di localizzazione e distribuzione delle destinazioni *residenziali, residenziali sociali (ERS), servizi ed attrezzature di uso pubblico e turistico ricettive*, al fine di minimizzare l'esposizione dei potenziali recettori al rumore e dovranno essere individuati opportuni interventi di mitigazione, se necessari.

d) Relazioni con la programmazione comunale e di settore

- Dovrà essere puntualmente verificata la coerenza del Piano Urbanistico Attuativo con gli atti di programmazione e pianificazione comunale di settore quali: il Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA), il Piano di Azione Comunale, il Piano Urbano della Mobilità, il Piano triennale delle Opere Pubbliche, ..

- Dovranno essere recepiti i contributi alla progettazione pervenuti dall'AatO 4 Alto Valdarno, da ENEL e dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno, nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a VAS.

MODALITA' DI CALCOLO DELLA SUL

Si rinvia all'art. 19 delle NTA del RU.

3. DISCIPLINA DELLA PEREQUAZIONE

Il piano complesso di intervento attua l'istituto della perequazione in conformità dell'art. 60 della L.R. 1/05 e dell'art. 16 del Regolamento D.P.G.R. 9/2/07, n. 3/R.

Il piano complesso di intervento, individua specifici parametri di riferimento dettando disposizioni volte a garantire una equa distribuzione dei diritti edificatori per tutte le proprietà immobiliari ricomprese nell'ambito in relazione agli impegni ed alle prescrizioni stabilite per ciascun comparto.

La distribuzione dei diritti edificatori avviene in relazione alla consistenza fondiaria delle singole aree. Tale principio è integrato dalle seguenti determinazioni:

1. è riconosciuta una quota di SUL di nuova edificazione al comparto o ai comparti dove è imposta la demolizione degli edifici esistenti;
2. la SUL già assegnata al Centro Affari per l'ampliamento (Conc. in deroga approvata dal Comm. Straord. Del. n. 5 del 16/03/2006) ha ridotto di 13.784 mq la capacità complessiva assegnata dal PS all'area (pari a 30.000 mq). residuano pertanto 16.216 mq;
3. dalla ripartizione della SUL di nuova edificazione è escluso il comparto C4, in quanto interessato dalla presenza di infrastrutture viarie le quali, nonostante ne sia prevista una diversa configurazione, ai sensi dell'art. 60 commi 2 e 3 della L.R. 1/05, hanno limitazioni all'edificabilità e condizioni di fatto e di diritto tali da non poter essere assimilate ad aree di trasformazione suscettibili di edificabilità. Conseguentemente al comparto C4 non sono richiesti impegni economici relativi all'esecuzione delle opere di urbanizzazione e degli standard aggiuntivi (ERS).
4. dalla ripartizione della SUL di nuova edificazione è esclusa la p.lla 1942 del F. 105/A del Comparto C, in quanto, trattandosi di una infrastruttura (cabina ENEL e relativa pertinenza) ha per condizioni di fatto e di diritto, limitazioni alla trasformabilità, qualora il Piano Urbanistico Attuativo ne riconfermi l'ubicazione e la funzione.

Il PCI impone a carico del comparto C1 la demolizione di 61.396 mq di Sul esistente e riconosce un indice perequativo compensativo pari a mq 0,125 (di nuova edificazione) per ciascun mq di Sul da demolire. La SUL così attribuita è di competenza delle proprietà fondiarie dove insistono gli edifici da demolire.

La SUL di nuova edificazione riconosciuta a titolo compensativo per la demolizione risulta pertanto pari a : $0,125 \times 61.396 \text{ mq} = 7.674 \text{ mq}$.

Il Piano Strutturale assegna all'area strategica 30.000 mq di nuova edificazione. La concessione in deroga, sopra richiamata, per l'ampliamento del Centro Affari ha sottratto al dimensionamento complessivo mq 13.784 mq.

Residuano pertanto : 16.216 mq.

TABELLA 1 - RIPARTIZIONE DELLA SUL DI NUOVA EDIFICAZIONE PARI A 30.000 MQ PREVISTA DAL PIANO STRUTTURALE

	SUPERFICIE TERRITORIALE	INCIDENZA	SUL
COMPARTO 1	146.563	0,5517	16.551
COMPARTO 2	24.371	0,0917	2.752
COMPARTO 3	94.727	0,3566	10.697
COMPARTO 4	0	0	0
TOTALE	265.661	1,0000	30.000

Allo stesso modo viene ripartita tra i comparti la superficie di ERS pari a 5.000 mq previsti dal PCI approvato con DCC 102/2011:

TABELLA 1bis - RIPARTIZIONE DELLA SUL DI ERS PARI A 5.000 MQ IN RELAZIONE ALLA SUL PRIVATA DI NUOVA EDIFICAZIONE

	SUPERFICIE TERRITORIALE	INCIDENZA	ERS
COMPARTO 1	146.563	0,5517	2.758
COMPARTO 2	24.371	0,0917	459
COMPARTO 3	94.727	0,3566	1.783
COMPARTO 4	0	0	0
TOTALE	265.661	1,0000	5.000

Considerato che al Comparto 3 competono 10.697 mq e che con la concessione in deroga ne sono stati assegnati 13.784 mq, il Comparto 3 ha esaurito la propria capacità edificatoria per cui il PCI non assegna a tale Comparto ulteriore SUL ma ripartisce la SUL residua pari a $30.000 \text{ mq} - 13.784 \text{ mq} = 16.216 \text{ mq}$ in maniera proporzionale ai comparti C1 e C2, al netto della quota di SUL pari a 7.674 mq assegnata come compensazione alla demolizione degli edifici esistenti.

Residuano pertanto $16.216 - 7.674 = 8.542 \text{ mq}$ che vengono così ripartiti:

TABELLA 2 - RIPARTIZIONE DELLA SUL DI NUOVA EDIFICAZIONE AL NETTO DELLA SUL ATTRIBUITA DALLA CONCESSIONE IN DEROGA (13.784 MQ) E DELLA SUL DI COMPENSAZIONE ALLA DEMOLIZIONE (7.674 MQ)

	SUPERFICIE TERRITORIALE	INCIDENZA	SUL
COMPARTO 1	146.563	0,8574	7.324
COMPARTO 2	24.371	0,1426	1.218
TOTALE	170.934	1,0000	8.542

In ragione dell'assegnazione del Comparto C3 di SUL di 13.784 mq. in luogo dei 10.697 mq. originariamente previsti, l'incidenza di tale comparto aumenta proporzionalmente da 0,3566 a 0,4594 e la quantità di ERS è ricalcola sulla scorta di nuovi valori:

TABELLA 2 bis - RIPARTIZIONE DELLA SUL DI ERS PARI A 5.000 mq. A SEGUITO DELLA CONCESSIONE IN DEROGA

COMPARTO 1	16.216	0,5405	2.703
COMPARTO 2			
COMPARTO 3	13.784	0,4595	2.297
COMPARTO 4	0	0,0000	0
TOTALE	30.000	1,0000	5.000

Per le stesse motivazioni la quantità di ERS viene ridotta a 2.703 mq. in quanto il Comparto C3 per effetto della Concessione in Deroga è da considerarsi completato.

TABELLA 2ter - RIPARTIZIONE DELLA SUL DI ERS PARI A 2.703 mq. A SEGUITO COMPLETAMENTO COMPARTO C3

	SUPERFICIE TERRITORALE	INCIDENZA	SUL
COMPARTO 1	146.563	0,8574	2.318
COMPARTO 2	24.371	0,1426	385
TOTALE	170.934	1,0000	2.703

La ripartizione della SUL di nuova edificazione e di ERS risulta pertanto la seguente:

TABELLA 3 - RIEPILOGO RIPARTIZIONE DELLA SUL DI NUOVA EDIFICAZIONE E DI ERS

	SUL DI COMPENSAZIONE ALLA DEMOLIZIONE (proprietà fondiaria dove insistono gli edifici da demolire)	SUL ATTRIBUITA ALLE PROPRIETA' FONDIARE COSTITUENTI IL COMPARTO	SUL TOTALE DI NUOVA EDIFICAZIONE	SUL DI ERS
COMPARTO 1	7.674	7.324	14.998	2.318
COMPARTO 2	0	1.218	1.218	385
COMPARTO 3	0	0	0	0
COMPARTO 4	0	0	0	0
TOTALE	7.674	8.542	16.216	2.703

RICOMPOSIZIONE FONDIARIA

Gli obblighi giuridici inerenti la ricomposizione fondiaria e la realizzazione di ERS dovranno essere assunti qualora il piano attuativo preveda l'utilizzo della SUL di nuova edificazione. Tali obblighi non sono dovuti qualora il piano attuativo preveda solo il recupero del patrimonio edilizio esistente.

IMPEGNI GIURIDICAMENTE VINCOLANTI

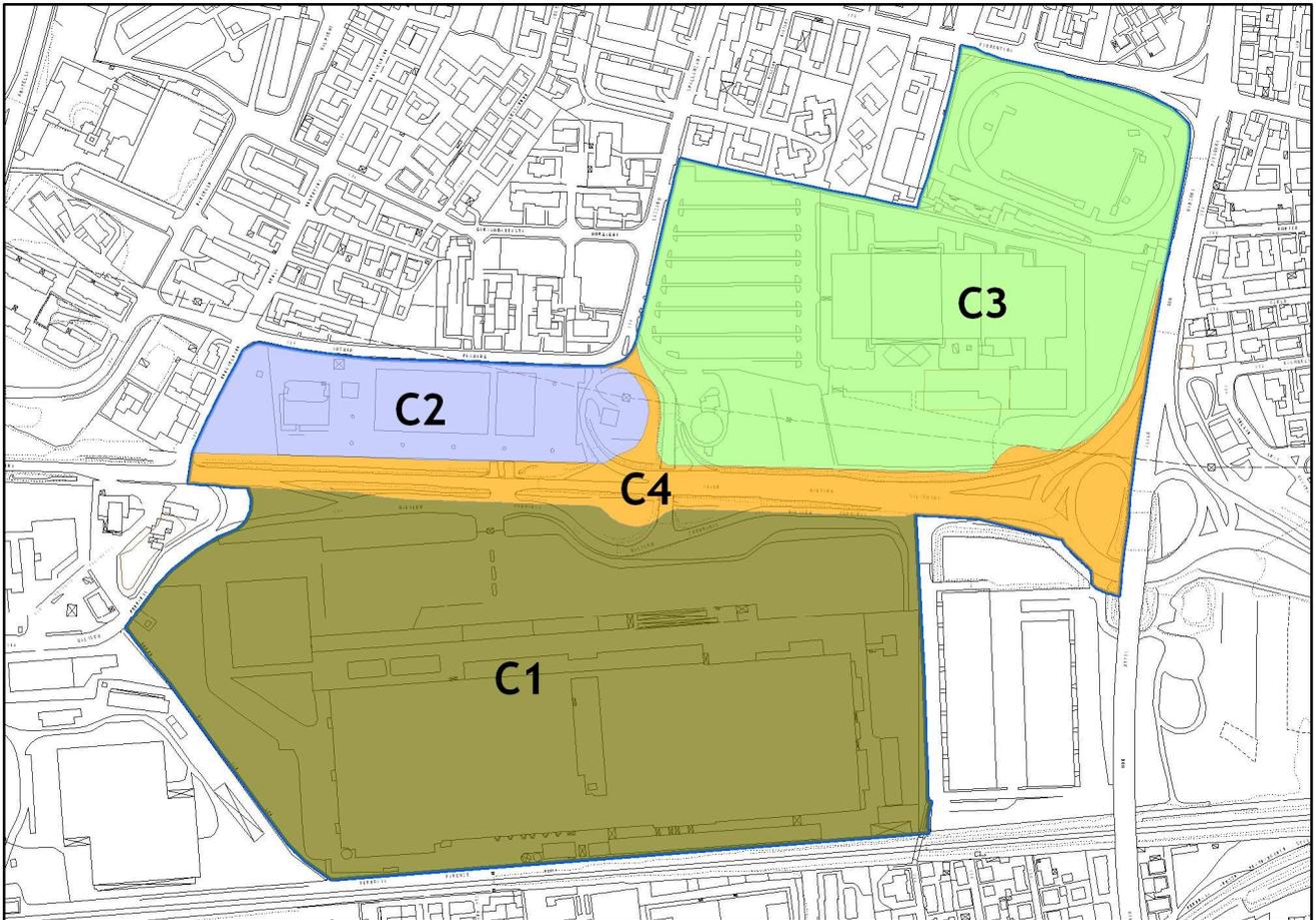
Il presente progetto di Piano Complesso d'Intervento, in conformità a quanto disposto dall'Art. 56 della L.R. 03.01.2005 n. 1 individua i seguenti impegni giuridicamente vincolanti che dovranno essere assunti dai soggetti privati che intendono partecipare alla realizzazione del piano, fermo restando quanto indicato dall'art. 2 punto 7 in caso di sviluppo per sub-comparti.

- Realizzazione di aree pubbliche a verde attrezzato secondo le quantità indicate dalla Scheda Norma per ogni singolo comparto;
- Realizzazione di parcheggi pubblici secondo le quantità indicate dalla Scheda Norma per ogni singolo comparto;
- Realizzazione di interventi di Edilizia residenziale Sociale (ERS) secondo le quantità minime di cui alla Scheda Norma. I costi per la realizzazione dell'Edilizia Residenziale Sociale, laddove consentito dalla legislazione vigente al momento del rilascio dei relativi titoli edilizi, saranno a scomputabili dagli oneri di urbanizzazione secondaria.
- Realizzazione di interventi e opere tese alla risoluzione delle problematiche relative all'assetto viario, in particolare: adeguamento del raccordo autostradale, con la possibilità di un parziale interrimento dello stesso, creazione del sistema di accesso all'area ex-Lebole e all'area Centro Affari, risoluzione del nodo tra tangenziale urbana e raccordo autostradale.
- Realizzazione di strutture destinate a servizi di interesse comune (quali ad es. pista ciclabile) per una superficie non inferiore a mq 5.000.

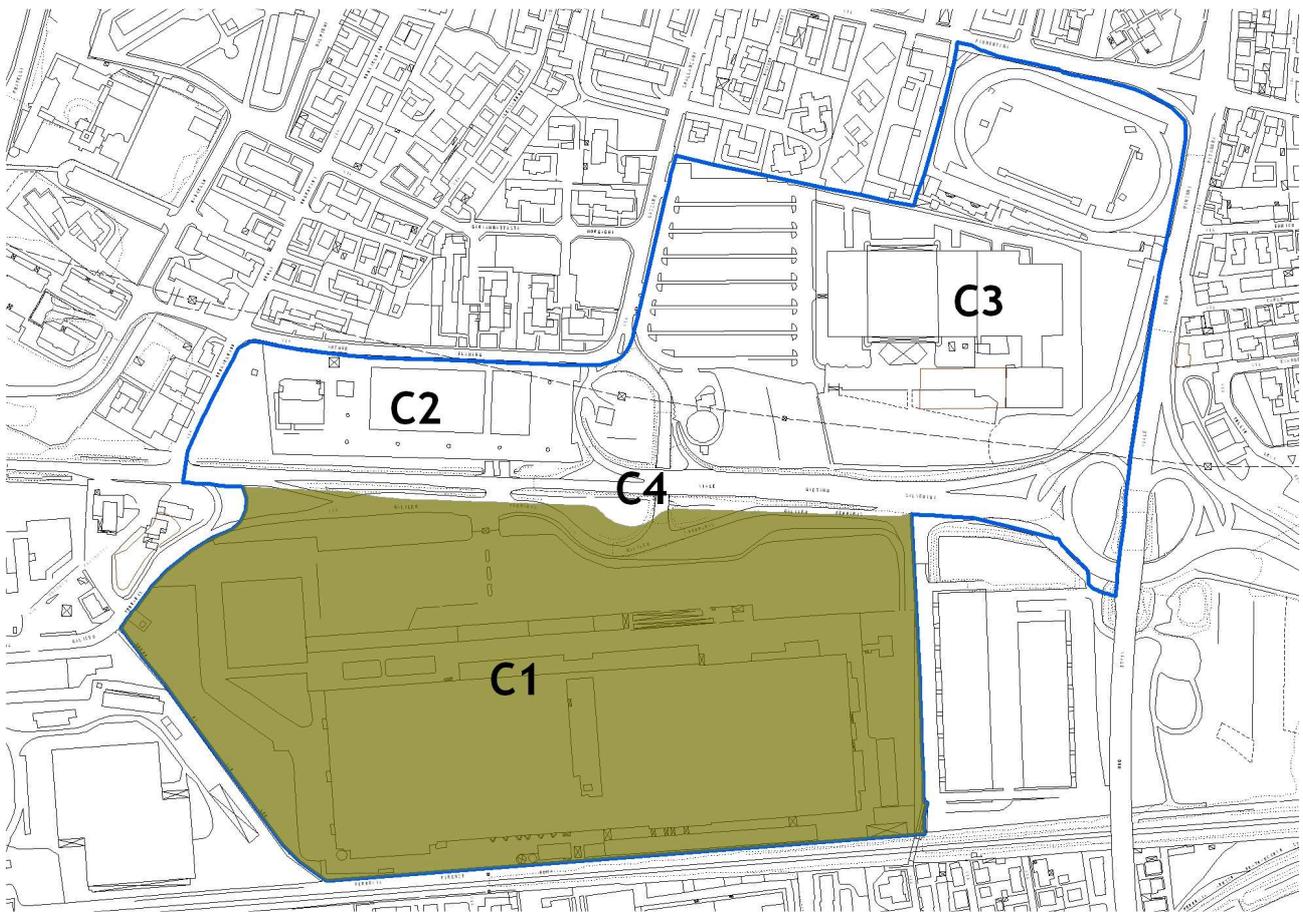
4. ARTICOLAZIONE IN COMPARTI E LOTTI

ATTRIBUZIONE CAPACITA' EDIFICATORIA

Il P.C.I. si articola in 4 comparti (C1, C2, C3, C4) così come contraddistinti nella tav. 3



ASI 3.3.COMPARTO C1



IDENTIFICAZIONE CATASTALE

Arezzo, Sez. A, foglio 105,
 particelle 50 (parte), 1345 (parte), 1300 (parte), 1344 (parte), 1341 (parte), 1343, 1342, 1346, 1340, 1339,
 1350 (parte), 1334 (parte), 1301 (parte), 885 (parte), 1282, 1283, 49, 1942, 2126 (parte), 2127.

PARAMETRI URBANISTICI COMPARTO 1

COMPARTO 1

ASI 3.3.- C1

St = 146.563 mq

Edificazione esistente:
 Recupero Sul esistente (69.196 mq) fino al 100% con interventi di ristrutturazione edilizia e ristrutturazione urbanistica. Obbligo di ristrutturazione urbanistica di almeno 61.396 mq.

Sul max complessiva:
 Esistente + Nuova edificazione

Sul max 84.194 mq +
 Sul min 2.703 mq per ERS quale
 standard aggiuntivo al DM 1444/68

Destinazioni:

Commerciale (ingrosso e dettaglio), Direzionale, Servizi e attrezzature di uso pubblico, Turistico Ricettivo, Residenziale, Edilizia residenziale sociale (E.R.S.), Artigianato di servizio alla persona.

COMPARTO 1 ASI 3.3.- C1	Prescrizioni	Altezza max in gronda : 65 m
		Superficie commerciale al dettaglio di vendita massima : 12.500 mq Attività commerciali : n. minimo di medie o grandi strutture di vendita : 3. con superficie di vendita max 4.500 mq 3.500 mq 3.500 mq
		Sul max Residenziale: 34.000 mq
		Sul min ERS: 2.703 mq
		Verde attrezzato: min 41.000 mq
		Parcheggi pubblici: come da DM 1444/68.

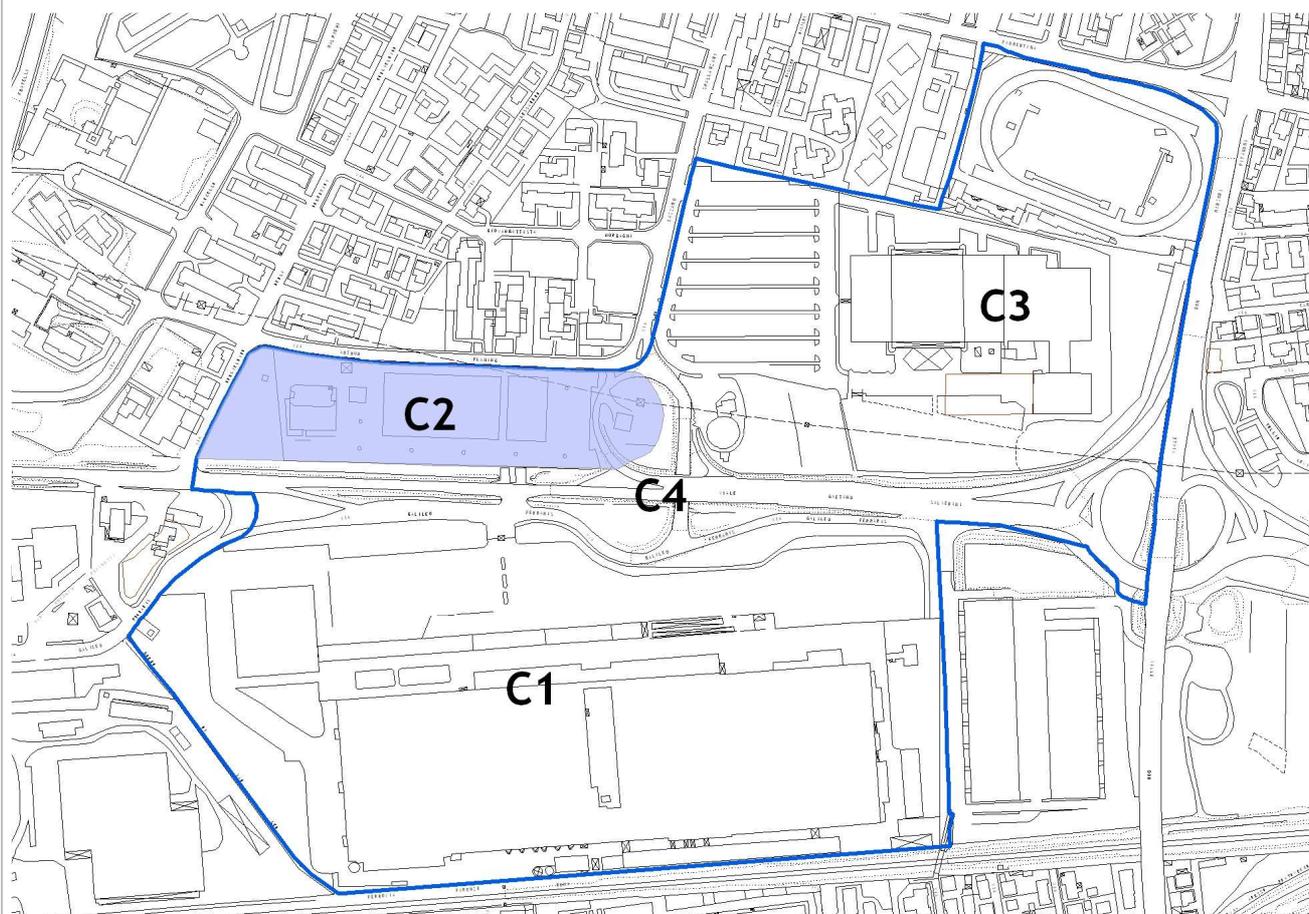
Il Comparto C1 è caratterizzato da condizioni di degrado e nello stesso si rende opportuno il recupero del patrimonio edilizio ed urbanistico esistente mediante interventi rivolti alla conservazione, al risanamento, alla ricostruzione ed alla miglior utilizzazione del patrimonio stesso.

Il Piano Urbanistico Attuativo - relativo anche solo ad uno dei sub-comparti afferenti al Comparto C1 - può pertanto essere qualificato piano di recupero ai sensi dell'art. 73 della L.R. n. 1/2005, qualora gli interventi edilizi previsti nello stesso siano in linea con le disposizioni sopra citate ed il piano attuativo preveda solo il recupero di SUL esistente e non nuova edificazione.

ARTICOLAZIONE IN SUB COMPARTI

Il comparto C1 può essere articolato in 2 sub compartimenti C1 a e C1 b. Il piano attuativo individua tali compartimenti.

ASI 3.3.COMPARTO C2



IDENTIFICAZIONE CATASTALE

Arezzo, Sez. A, foglio 105,
particelle 26 (parte), 1672, 1143, 1673, 1096, 1097, 28, 947, 946, 1098, 1369 (parte), 1370 (parte), 1371, 1372, 1374, 1375, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100.

PARAMETRI URBANISTICI COMPARTO 2

COMPARTO 2

ASI 3.3.- C2

St = 24.371 mq.

Edificazione esistente:

Recupero Sul esistente pari a 100%

Nuova edificazione Sul max 1.218 mq

Destinazioni:

Commerciale Tc 1, commerciale all'ingrosso, Direzionale, Turistico ricettivo, Servizi e attrezzature di uso pubblico, Artigianato di servizio alla persona, Industriale e artigianale che non rechi disturbo alla residenza.

Interventi ammessi:

Ristrutturazione edilizia, Sostituzione edilizia, Ristrutturazione urbanistica, Nuova edificazione

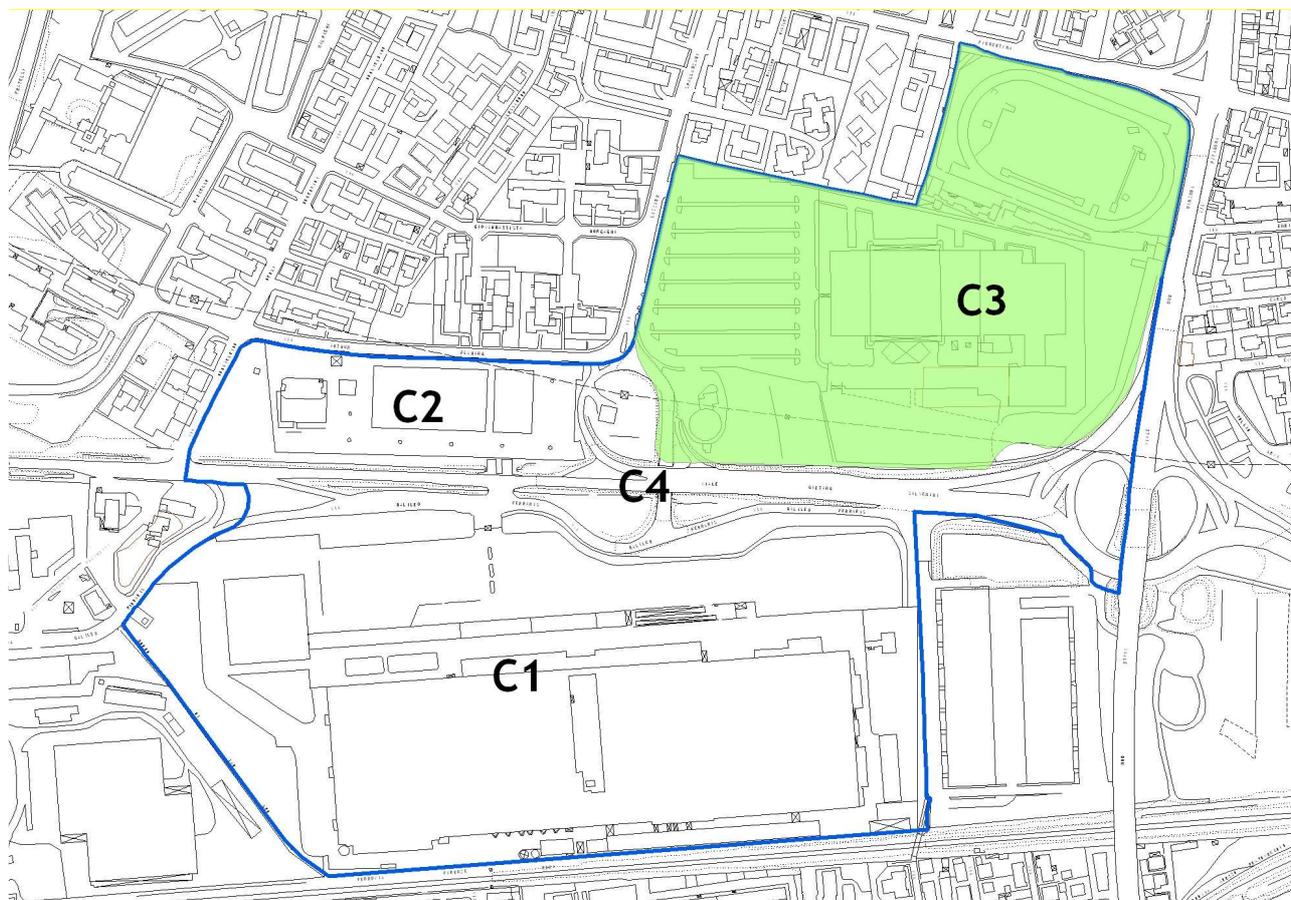
Prescrizioni

Altezza max in gronda: pari alla max altezza edifici esistenti nel comparto

Verde: min 4.000 mq

Parcheggi: min. 2.000 mq

ASI 3.3.COMPARTO C3



IDENTIFICAZIONE CATASTALE

Arezzo, Sez. A, foglio 105,
 particelle 1630(parte), 1621 (parte), 1622 (parte), 1617, 17, 1278 (parte), 2089, 1690, 1691, 200, 1125,
 1160, 1124, 1159, 1158, 1366(parte), 1367(parte), 1373(parte), 1370(parte), 1369(parte), 2043, 2088, 2128,
 953(parte), 1368.

PARAMETRI URBANISTICI COMPARTO 3

COMPARTO 3

ASI 3.3.- C3

St = 94.727 mq.

Edificazione esistente:
 Recupero Sul esistente pari a 100%

Destinazioni:
 - Servizi e attrezzature di uso pubblico,
 - Direzionale e Commerciale, limitato agli esercizi per la somministrazione di alimenti e bevande, fino a 1.500 mq di SUL.

Interventi ammessi:
 Ristrutturazione edilizia, Ristrutturazione urbanistica, Sostituzione edilizia

Prescrizioni

Altezza max in gronda : pari alla max altezza edifici esistenti nel comparto

Verde: min 21.000 mq

Parcheggi: min. 6.000 mq

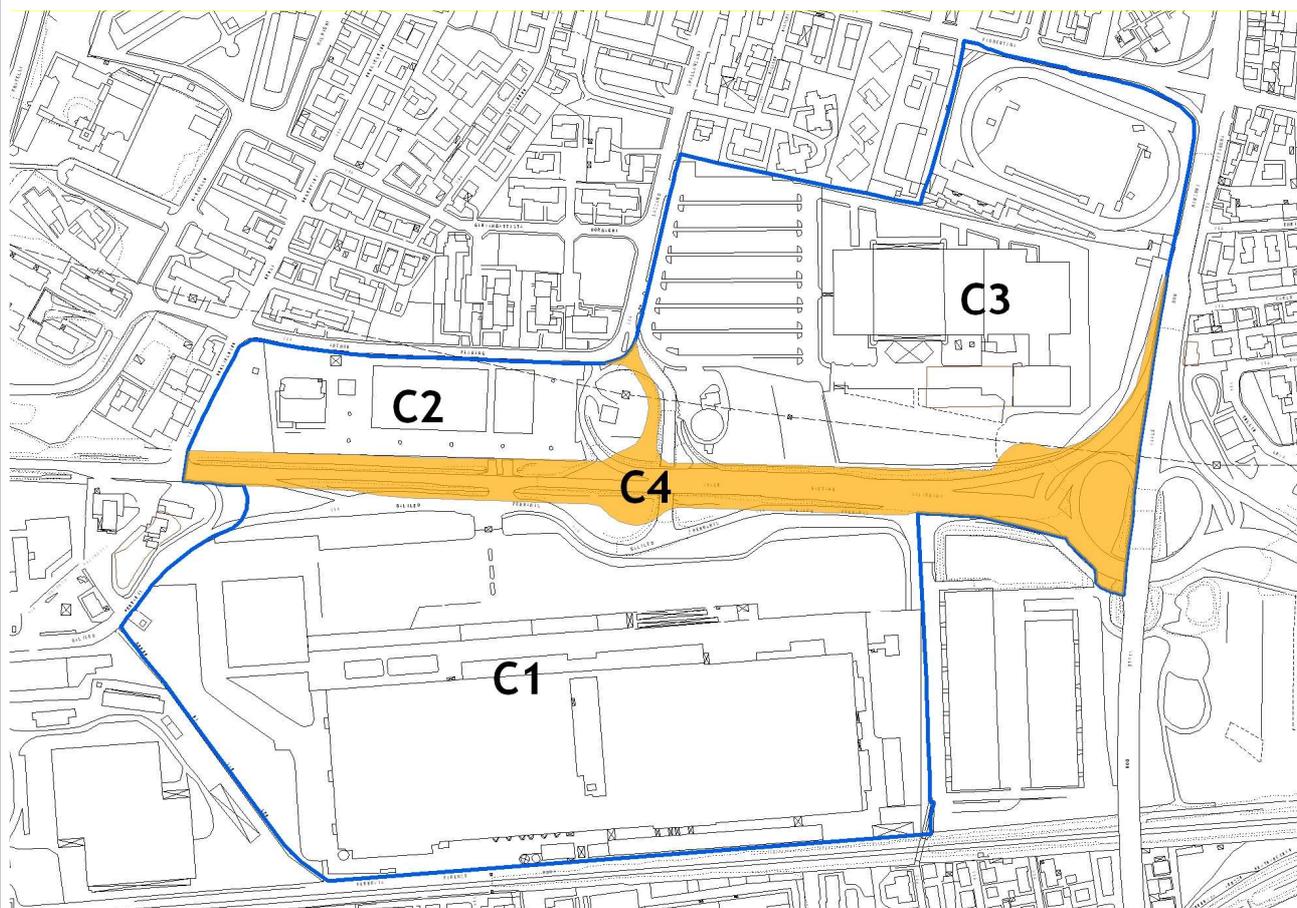
COMPARTO 3

ASI 3.3.- C3

E' fatto salvo il completamento dell'intervento previsto dal Permesso di Costruire in deroga n. 185/2006, già rilasciato ed efficace alla data del 11/11/2009 (data di adozione del RU), per il quale si continuerà a far riferimento alla disciplina urbanistica ed edilizia vigente alla data del rilascio, di cui alla Delibera del Commissario Straordinario n. 5 del 12/03/2006. La Sul prevista nel predetto titolo non ancora realizzata non andrà ad incidere sui parametri urbanistici del presente P.C.I.. Tale intervento, nonché gli eventuali successivi interventi di ristrutturazione edilizia, potranno essere realizzati in assenza di piano urbanistico attuativo.

E' prescritta la cessione gratuita delle aree di proprietà ricadenti nel comparto C4.

ASI 3.3.COMPARTO C4



IDENTIFICAZIONE CATASTALE

Arezzo, Sez. A, foglio 105,
p.lle parte : 50 (parte), 1278 (parte), 882, 885(parte), 886, 1202, 1300(parte), 1301(parte), 1341(parte),
1344(parte), 1345(parte), 1618, 1621(parte), 1622(parte), 1630 (parte), 1687(parte), 1366(parte),
1367(parte), 1369(parte), 1370(parte), 1373 (parte).

PARAMETRI URBANISTICI COMPARTO 4

COMPARTO 4
ASI 3.3.- C4

St = 30.687 mq

Viabilità

COMPARTO 4

ASI 3.3.- C4

Prescrizioni

Attuazione di un sistema di permeabilità pedonale e ciclabile tra gli opposti comparti.

Risoluzione delle problematiche relative all'assetto viario, in particolare: adeguamento del raccordo autostradale, con la possibilità di un parziale interrimento dello stesso, creazione del sistema di accesso all'area ex-Lebole e all'area Centro Affari, risoluzione del nodo tra tangenziale urbana e raccordo autostradale.

Realizzazione verde urbano che lambisca i lati del raccordo autostradale.
Il comparto si attua con intervento diretto.

ASI 3.3
Comune di Arezzo