



**COMUNE DI AREZZO**  
Assessorato Urbanistica, Edilizia, Centro Storico  
Direzione Servizi per il Territorio  
Ufficio Pianificazione Urbanistica

**Piano  
Regolatore  
Generale  
2003**

**Piano  
Complesso  
di Intervento**

## **Verifica di assoggettabilità alla VAS**

Documento Preliminare

Cittadella degli Affari

### **ASI 3.3**

**PRG**

ID: ASI\_3\_3\_VAS\_APP

Adozione:

Approvazione:

VOL.

D.C.C. n. 45 del 28/03/2011

D.C.C. n. 102 del 20/10/2011

---

---

Il Sindaco  
**avv. Giuseppe Fanfani**

l'Assessore  
**Stefano Gasperini**

Il Responsabile del Procedimento  
**arch. Marco Carletti**

I progettisti  
**arch. Fabrizio Beoni**  
**ing. Paolo Frescucci**

Gruppo di Progettazione

**arch. Omero Angeli**  
**ing. Roberto Bernardini**  
**sig.ra Patrizia Gallo**  
**dott.ssa Marzia Gioni**  
**dott. Fabio Nardi**  
**dott. Vincenzo Oliva**  
**dott.ssa Annalisa Romizi**  
**arch. Giulio Romano**

Il garante della comunicazione  
**dott.ssa Cecilia Agostini**

**COMUNE DI AREZZO**  
**Direzione Servizi per il Territorio**

Ufficio Pianificazione Urbanistica

**Procedimento di formazione del Piano Complesso d'intervento  
A.S.I. 3.3 "Cittadella degli Affari" e contestuale variante al  
Piano Strutturale.**

**VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

## **INDICE**

- 1 Premessa
- 2 Obiettivi del Piano Complesso di Intervento dell'ASI 3.3 "La Cittadella degli Affari"
- 3 Caratteristiche dell'intervento ed inquadramento territoriale
- 4 Caratteristiche degli impatti ed elementi di mitigazione
- 5 Sistema della mobilità
- 6 Enti Pubblici ed Amministrazioni coinvolti nel progetto



## **1. Premessa**

Questo documento è redatto ai sensi dell'art. 22 della Legge Regionale Toscana 12 febbraio 2010, n. 10, secondo i contenuti dell'art. 24 e dell'Allegato 1 della medesima legge.

E' finalizzato ad attivare la procedura di verifica di assoggettabilità alla valutazione ambientale strategica (VAS), relativamente alla proposta di attuazione della ASI 3.3 "La cittadella degli Affari" mediante un piano complesso di intervento, che costituisce, in parte, contestuale variante al Piano Strutturale approvato dalla Amministrazione Comunale con atto del Consiglio Comunale del 12 luglio 2007, n. 136.

Il piano complesso di intervento viene redatto a seguito della Delibera Giunta Comunale del 21 settembre 2010, n. 615 relativo all'avvio di procedimento di formazione del piano complesso ai sensi dell'art. 15 e dell'articolo 18, comma 2, della Legge Regionale 3 gennaio 2005, n. 1 e sue successive modifiche ed integrazioni, in quanto introduce una modifica rispetto al piano strutturale relativamente alle destinazioni ammesse, fermo restando il dimensionamento complessivo già previsto dallo strumento urbanistico.

E' prevista la destinazione residenziale, in aggiunta a quelle già ammesse dalle norme vigenti (direzionale, commerciale, artigianale, terziaria).

La nuova destinazione residenziale viene inserita in quanto l'Amministrazione Comunale ha formalizzato un avviso pubblico finalizzato a sollecitare la presentazione di manifestazione di interesse, a seguito del quale sono pervenute proposte che prevedono anche la destinazione residenziale, e che tale indicazione risulta essere meritevole di considerazione.

## 2. Obiettivi Piano Complesso di Intervento dell'ASI 3.3 "La Cittadella degli affari"



**ESTRATTO DI PIANO STRUTTURALE**  
**SCHEMI DIRETTORI ED AREE STRATEGICHE 3.3 CITTADELLA DEGLI AFFARI**

Il Piano Complesso di Intervento relativo all'ASI 3.3 "La cittadella degli Affari" è in attuazione delle previsioni del Piano Strutturale approvato definitivamente dalla Amministrazione Comunale con atto del Consiglio Comunale del 12 luglio 2007, n. 136, ed è coerente con il Regolamento Urbanistico [approvato con D.C.C. n. 43 del 23.03.2011](#).

L'ASI 3.3 "La Cittadella degli Affari" è ricompresa nella UTOE 10 - Pratacci, è collocata nella zona Nord-Ovest rispetto al centro della città, in posizione strategica nei confronti del territorio comunale.

Gli obiettivi che l'Amministrazione Comunale intende conseguire con il presente progetto di Piano Complesso d'Intervento, sono tesi a:

- sviluppare ragioni urbanistiche ed edilizie finalizzate a operazioni di riconversione funzionale di aree o insediamenti monofunzionali da dismettere o rilocalizzare;
- potenziare il ruolo assolutamente centrale dell'area ove è collocato il Centro Affari, attraverso una riconfigurazione urbanistica dell'intera area circostante.
- fornire risposta 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, nell'ambito delle dotazioni di spazi pubblici, in applicazione del principio di sussidiarietà orizzontale.

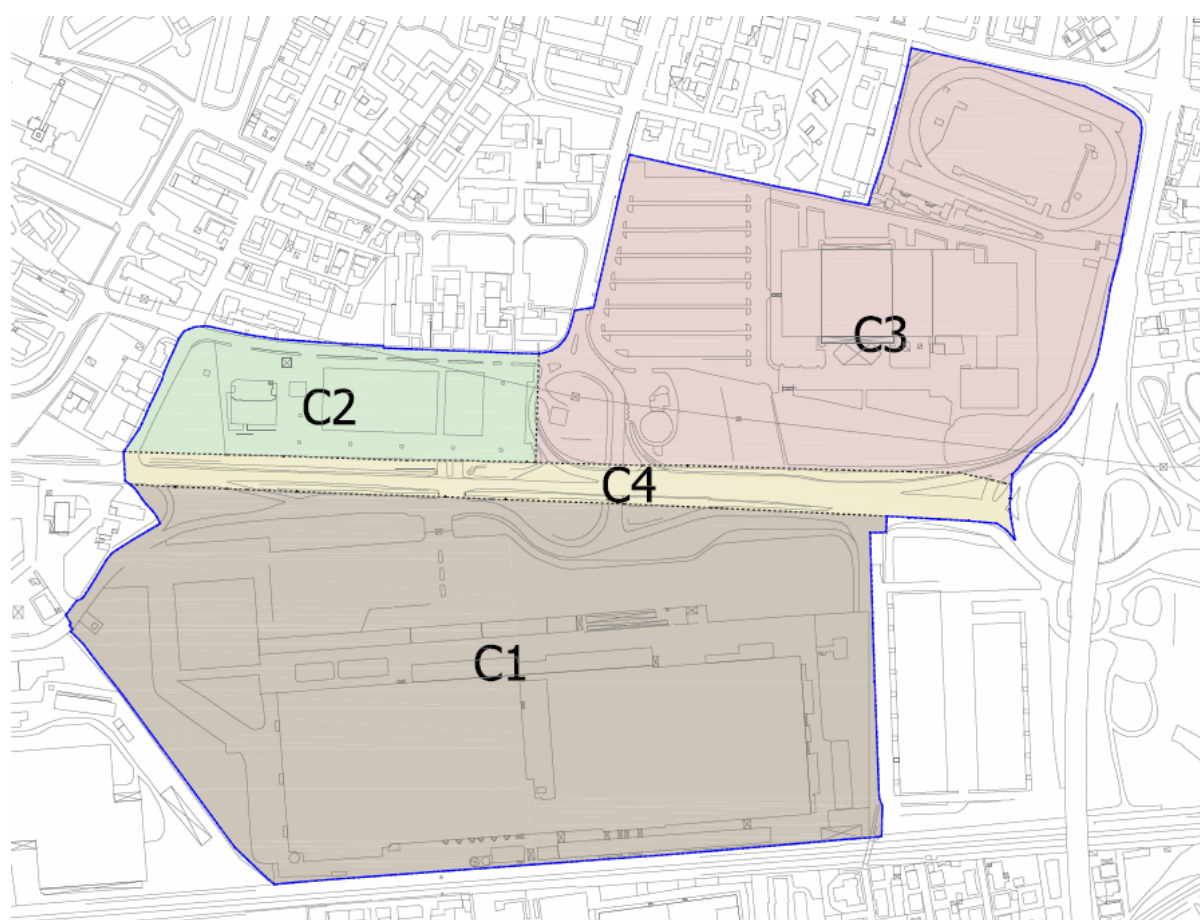
### **3. Caratteristiche dell'intervento ed inquadramento territoriale**

L'ASI 3.3 "La cittadella degli affari" è ricompresa all'interno della Linea Ferroviaria Firenze-Roma, della Via Fiorentina (S.R. 69), della "tangenziale urbana", ed è attraversata dal "raccordo autostradale" che la divide orizzontalmente secondo la direttrice est-ovest.

All'interno della ASI 3.3 sono presenti manufatti privati e pubblici con funzioni produttive, commerciali, direzionali, di servizio ed alberghiere.

Al fine di una corretta suddivisione per funzioni, sono stati quindi individuati all'interno dell'area strategica di intervento cinque comparti.

Per la più precisa definizione delle destinazioni d'uso ammesse e loro dimensionamento si rimanda alla specifica tavola del piano complesso di intervento.



**ARTICOLAZIONE IN COMPARTI**

L'area delimitata dall' ASI 3.3 "La cittadella degli affari", testa del sistema produttivo-commerciale posto ad ovest, è un'area strategica per lo sviluppo e la riconfigurazione urbanistica dell'intera area circostante della quale risulta essere elemento centrale e asse est-ovest di penetrazione della città, assumendo la funzione di porta di accesso alla città.



La stessa è esterna al centro storico ed il suo più recente sviluppo urbanistico avvenuto dagli anni cinquanta/sessanta del precedente secolo ad oggi, con la realizzazione dell'area produttiva denominata "Ex Lebole" intorno alla quale, successivamente, in attuazione del P.R.G. del 1965 si è sviluppata l'intera "Area Produttiva di Via Galvani", l'"Area per Insediamenti Produttivi di Pratacci", l'area residenziale lungo la Via Fiorentina, l'ex Campo Scuola, l'Hotel Etrusco ed il complesso commerciale ad esso limitrofo e per ultimi il Polo Espositivo del Centro Affari e la nuova sede della Camera di Commercio.

L'edificazione è stata fortemente condizionata dal sistema della mobilità i cui assi viari principali sono costituiti dal raccordo autostradale, dalla linea ferrata Firenze-Roma, dalla Tangenziale Urbana.

A sud, oltre la ferrovia, trova collocazione il quartiere di "Pescaiola", caratterizzato da una edilizia prevalentemente residenziale privata, risalente agli anni 50-60, con fabbricati a due tre piani, in un sufficiente stato di manutenzione, con standard insufficienti, nato e sviluppato in assenza di precise previsioni urbanistiche.

Attualmente nell'area posta all'interno del perimetro dell'ASI 3.3 sono presenti per lo più funzioni attive, fatta eccezione che per l'area "Ex Lebole " (Comparti C1-~~e~~-C2) in stato di abbandono.

Il piano complesso di intervento è finalizzato alla riqualificazione/rifunzionalizzazione dell'area "Ex Lebole", che assumerà il ruolo di elemento centrale per le funzioni in essa previste e per la ricucitura con i comparti limitrofi tramite la realizzazione di elementi di collegamento (veicolare, ciclabile e pedonale).

Nei confronti del quartiere residenziale limitrofo, zona residenziale di Pescaiola, è prevista la continuità anche al fine di sopperire ad una carenza di standard dovuti allo sviluppo non pianificato del nucleo originario del quartiere.

I nuovi collegamenti viari dovranno garantire la massima integrazione tra le diverse componenti del sistema della mobilità, valorizzando anche soluzioni di interscambio tra essi. Il disegno del sistema dei collegamenti di vario ordine e tipo dovrà quindi essere improntato, oltre che alla massima funzionalità, 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.

Tutte le strutture da realizzare dovranno avere una alta qualità architettonica che valorizzino l'ingresso alla città.

#### **4. Caratteristiche degli impatti ed elementi di mitigazione**

Dall'esame della carta delle pressioni antropiche allegata al Piano Strutturale del Comune di Arezzo, si rileva che l'area è classificata come ambito con più del 50% a copertura artificiale e con forte inquinamento acustico (influenzato dalla presenza del raccordo autostradale, dalla tangenziale urbana, dalla linea ferroviaria).

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, che oltre che condizionare la edificazione all'interno di dette aree potrebbero 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.

Per quello che riguarda il sistema della mobilità dovrà essere posta particolare attenzione alle problematiche conseguenti al nuovo assetto urbanistico/edilizio e quindi si rimanda ad approfondimenti da sviluppare nel successivo piano/i attuativo, finalizzati alla verifica di sostenibilità dell'intervento in rapporto alla viabilità.

Sull'area sono presenti elettrodotti e stazioni radio base che determinano un inquinamento di tipo elettromagnetico.

E' presente 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.

Nell'area non sono presenti vincoli di carattere paesaggistico (D.Lgs 42/04), aree protette, siti di interesse comunitario, aree sottoposte a vincolo idrogeologico, fasce fluviali.

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

Nelle fasi degli scavi e delle demolizioni dovrà inoltre essere adottate soluzioni impiantistiche che riducano il sollevamento delle polveri e la 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. Dovranno essere attuate soluzioni architettoniche che contengano soluzioni che prevedano lo sviluppo di tecniche e tecnologie eco-compatibili e che promuovano la produzione di energia da fonti rinnovabili.

In coerenza al Titolo VI delle N.T.A. del Regolamento Urbanistico (Prescrizioni ed incentivi per la promozione della qualità energetico ambientale e sismica), dovrà essere proposto un intervento progettuale urbanistico/edilizio che sia legato ad una corretta gestione del territorio, l'utilizzo consapevole ed il rispetto delle risorse naturali, la salvaguardia dell'ecosistema naturale.

Questi concetti, essenziali per uno sviluppo sostenibile, dovranno essere tenuti conto nelle fasi progettuali urbanistico/edilizie.

Per approfondimenti relativi ad una corretta progettazione si rimanda alle "Linee guida per l'edilizia sostenibile della Regione Toscana" nonché al "Regolamento in materia di Aree produttive ecologicamente attrezzate (APEA)" approvato dalla Regione Toscana con Decreto del Presidente della Giunta Regionale 2 dicembre 2009, n. 74/R.



## **5. Sistema della mobilità**

Premesso che il piano complesso di intervento rimanda al Piano/i Urbanistico Attuativo, la necessità di dotarsi di uno specifico studio di settore in ordine alla mobilità, questo documento preliminare ne traccia comunque le linee di indirizzo a cui lo studio di settore dovrà uniformarsi:

### **A) 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 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 (via Vico)
- La minimizzazione degli impatti negativi del trasporto sull'ambiente mediante la progettazione di interventi che mitigano in particolare l'impatto acustico e paesaggistico.
- La progettazione della viabilità interna ed 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 ridistributivo 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.

### **B) 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 (ricinducibili al PIL e ad altre variabili generali di livello nazionale e regionale), sia di tipo puntuale (ricinducibili 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.

### **C) 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 (percorrenze 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 impatto delle scelte progettuali.

### **D) ESAME DELLE SOLUZIONI ALTERNATIVE**

Le soluzioni esaminate costituiscono una alternativa alle previsioni contenute nel piano strutturale relativamente all'ASI 3.3 "La cittadella degli affari", avendo previsto, con contestuale variante al piano strutturale, l'inserimento di attività residenziali.

Oltre alla previsione di edilizia privata con destinazione residenziale, al fine di dare una risposta alle esigenze di Edilizia Residenziale Sociale, e quindi al fabbisogno abitativo delle fasce di popolazione che manifestano una esigenza abitativa primaria, già nel bando della manifestazione di interesse erano richieste proposte finalizzate ad ottenere, come quota aggiunta agli standards di cui al D.M. 2/4/1968:

- 1) una quota di SIp per edilizia residenziale sociale in cessione gratuita temporanea in usufrutto ventennale a favore del Comune;
- 2) una quota di SIp per edilizia residenziale sociale in cessione definitiva gratuita della proprietà in favore del Comune;
- 3) una quota di SIp per edilizia residenziale sociale in locazione a canone sociale per un periodo di venti anni in favore di soggetti indicati dal Comune;
- 4) una quota di SIp per edilizia residenziale sociale in cessione definitiva a prezzo concordato in favore di soggetti indicati dal Comune.

Ritenendo che la previsione di interventi di edilizia residenziale sociale rappresenta un espresso obbligo ai sensi dell'art. 16 comma 3 lettera d) del D.P.G.R. 27 febbraio 2007, n. 3/R: Disposizioni della perequazione urbanistica ..... (omissis), in aggiunta alle aree necessarie per le superfici minime di spazi pubblici o riservati alle attività collettive ..... (omissis), l'inserimento della funzione residenziale, privata o ERS, è complementare alle altre previste e consente la realizzazione di un "quartiere" utilizzato nell'intero arco della giornata e per tutta la settimana.

## **6. Enti Pubblici ed Amministrazioni coinvolti nel progetto.**

Sono coinvolte nel presente progetto di variante allo strumento urbanistico, i seguenti soggetti competenti in materia ambientale al fine dell'acquisizione del necessario parere:

- Regione Toscana
- Provincia di Arezzo
- Comune di Arezzo
- Genio Civile
- Soprintendenza per i Beni Architettonici, Paesaggistici, Storici, Artistici, Etnoantropologici, Archeologici
- Autorità di Bacino del Fiume Arno
- Arpat di Arezzo
- U.S.L. n. 8
- A.A.T.O. n. Acque
- A.A.T.O. n. Rifiuti
- A.N.A.S.
- Ferrovie dello Stato
- Enel
- Coingas
- Telecom
- E.N.A.C. – Ente Nazionale Aviazione Civile

*Dott. Fabio Nardi*

A.S.I. 3.3 Cittadella degli affari  
Comune di Arezzo