



# COMUNE DI AREZZO

Assessorato Urbanistica, Edilizia, Centro Storico

Direzione Servizi per il Territorio

Ufficio Pianificazione Urbanistica

**Piano  
Regolatore  
Generale  
2003**

**Piano  
Complesso  
di Intervento**

**Valutazione integrata iniziale**

Recupero area ex-Caserma Cadorna

## ASI 3.8

### **3. Quadro conoscitivo**

3.10 Mobilità e urbanizzazioni

**PRG**

---

# PUM

## Analisi quadro attuale

*(estratto)*

### 2.2 IL PIANO STRUTTURALE COMUNALE

Il Piano Strutturale Comunale rappresenta lo "schema-direttore" con il quale il Comune, individuate le risorse "naturali" ed "essenziali" presenti nel proprio territorio, definisce i principi e le grandi strategie per la loro salvaguardia, lo sviluppo e la loro valorizzazione, dettando indirizzi e prescrizioni per la pianificazione operativa e di dettaglio. Esso costituisce un quadro unitario di riferimento, valido per il medio periodo, dove sono riassunti i dati conoscitivi, le esigenze di tutela, le linee di indirizzo e di coordinamento delle azioni di governo del territorio e gli obiettivi da raggiungere nel rispetto dei principi dello "sviluppo sostenibile".

Al PSC la legge riconosce una valenza di "carta fondativa" del governo del territorio. Esso non ha perciò efficacia direttamente operativa sull'uso e la disciplina dei suoli, fatta eccezione per la localizzazione delle infrastrutture di interesse sovracomunale e regionale, e per le aree segnate da "salvaguardie", che non possono durare più di 3 anni, e decadono comunque con l'approvazione del Regolamento Urbanistico.

Il Piano Strutturale è il luogo di incontro, armonizzazione ed interrelazione con la strumentazione urbanistica sovraordinata (il PIT, Piano di Indirizzo Territoriale regionale, e il PTCP, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale), e svolge il suo ruolo principale nell'indirizzare e coordinare i diversi strumenti di pianificazione e programmazione operativa (Regolamento Urbanistico, Programma Integrato di Intervento, Piani Attuativi, Piani di Settore). In tal modo, tutti gli strumenti di gestione del territorio a scala maggiore e quelli di dettaglio attuativo risultano vincolati alla ricerca di un'integrazione reciproca, cioè ad una sostanziale coerenza con gli indirizzi strategici definiti dal Piano Strutturale.

Il Piano Strutturale è stato approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 136 del 12/07/2007 ed anche il Consiglio Provinciale ha approvato il parere di piena

---

conformità dello strumento urbanistico del Comune capoluogo (il Piano Strutturale) al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

A seguito dell'approvazione del Piano Strutturale, l'Ufficio Pianificazione Urbanistica del Comune di Arezzo è attualmente impegnato nella stesura e approvazione definitiva del Regolamento Urbanistico (già adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 181 del 07/11/2009), anche se tra le possibili modalità di attuazione del Piano Strutturale i Comuni possono avvalersi anche dei cosiddetti Piani Complessi d'Intervento laddove le trasformazioni del territorio richiedano l'esecuzione programmata e contestuale di interventi pubblici e privati.

L'Amministrazione comunale ha ritenuto che lo strumento del Piano Complesso debba essere utilizzato per alcune aree strategiche ritenute prioritarie e organiche al progetto di riassetto e rilancio del centro urbano di Arezzo: sono l'area della ex Lebole (Figura 13), l'area della Catona (Figura 14) e l'area dell'ex scalo merci (Figura 15).

Figura 13 – Area ex Lebole



Per l'area ex Lebole, obiettivi prioritari sono:

- la risoluzione delle problematiche relative all'assetto viario, in particolare l'adeguamento del raccordo autostradale, la creazione di un sistema di accesso all'area ed a quella del Centro Affari, con contestuale risoluzione del nodo tra la tangenziale urbana ed il raccordo autostradale;
- il parziale recupero delle strutture produttive ove possibile, e l'edificazione di strutture di alta qualità architettonica che nobilitino l'ingresso alla città;
- la sistemazione degli spazi aperti, con la creazione di spazi verdi e di spazi a principale fruizione pedonale/ciclabile, con la previsione di raccordi ciclabili con il centro storico e le altre aree della città.



Figura 15 – Area ex scalo merci



Per l'area dell'ex scalo merci, comprendente anche il parcheggio Baldaccio e l'attuale deposito container, gli obiettivi sono:

- la ridefinizione funzionale del sistema di accesso al centro urbano, con la previsione di realizzazione di un secondo tunnel di collegamento con la zona di Pesciola (raddoppio sottopasso via Baldaccio d'Anghiani);
- la riqualificazione urbanistica dell'intera area, una volta delocalizzata la sua funzione attuale, con la sua trasformazione come nodo del futuro sistema della mobilità cittadina e del collegamento al sistema del trasporto pubblico.

Gli indirizzi assunti dall'Amministrazione ai fini dell'attuazione del Piano Strutturale procedono dunque su un triplice binario:

1. redazione del Regolamento Urbanistico secondo precisi contenuti quali il recupero e la riqualificazione del patrimonio urbanistico ed edilizio esistente e la valorizzazione e la tutela del patrimonio storico, architettonico, paesaggistico e ambientale, con nuovi impegni di suolo solo se finalizzati alla riqualificazione di frazioni o parti di città con quote di edilizia agevolata e sovvenzionata che diano una risposta concreta alla richiesta di alloggi da parte della popolazione con fasce di reddito medio-basso;
2. redazione di Piani Complessi di Intervento per l'attuazione delle aree strategiche sopra individuate: piani che seguiranno un iter contestuale all'adozione del Regolamento Urbanistico, che dovrà poi recepirli;
3. ricorso alle varianti al Piano Regolatore Generale vigente, ma coerenti con il Piano Strutturale approvato, per i casi di interesse pubblico e che risultino improrogabili e urgenti.

### 2.2.1 Gli schemi direttori del Piano Strutturale

Il Piano Strutturale ha individuato le linee strategiche, i cosiddetti *schemi direttori*, che costituiscono le linee di sviluppo urbanistico che qualificheranno il futuro della città: Metropolitana Urbana, Tangenziale, Parkway, Parchi Urbani.

Lo **Schema Direttore 1**, la *Metropolitana*, raccoglie le aree ritenute strategiche per il miglioramento della mobilità. Prevede la creazione di opportunità abitative in grado di stabilire offerte residenziali diversificate in termini di funzioni, tipologie e costi, la costituzione di un ambiente urbano favorevole ai pedoni e a coloro che usufruiscono dei mezzi pubblici, interventi finalizzati alla riduzione del rischio di esondazione. Le aree strategiche di intervento in esso contenute sono: la tramvia, i due nuovi quartieri Tucciarello e Cacciarelle, il canale diversore a servizio del Castro.

Lo **Schema Direttore 2**, la *Tangenziale*, raccoglie le aree ritenute strategiche per il miglioramento del sistema infrastrutturale e per la riduzione dei grossi flussi di traffico, realizzando un'alternativa all'attraversamento indiscriminato della città in senso sud-nord, accrescendo il livello di interscambio tra le diverse modalità di trasporto delle merci e potenziando l'attuale livello di offerta di aree produttive. Aree strategiche sono: la nuova SR71, la variante Pratantico-Indicatore, la variante di Quarata, l'interporto, le nuove zone industriali di Indicatore e San Zeno.

Lo **Schema Direttore 3**, *Parkway*, raccoglie le aree ritenute strategiche per il miglioramento e la riqualificazione del livello di accessibilità al centro urbano e conseguentemente del potenziamento del livello di fruibilità dei servizi, delle attrezzature e delle strutture culturali e turistiche. Aree strategiche sono: il potenziamento del raccordo autostradale, il nuovo percorso turistico, la cittadella degli affari, la riqualificazione della tangenziale urbana, la variante di Ceciliano, la chiusura a nord, la Catona, l'area delle ex Caserme, l'ex scalo merci.

Lo **Schema Direttore 4**, *Parchi Urbani*, raccoglie le aree ritenute strategiche per il potenziamento e il miglioramento del sistema dei parchi e delle attrezzature collettive per lo sport e il tempo libero, finalizzate all'incremento del livello di fruibilità dei contesti naturalistici e della loro integrazione con le attrezzature di carattere più propriamente urbano. Aree strategiche sono: il parco fluviale della Chiusa dei Monaci, il parco della bonifica idraulica, il parco urbano di Molin Bianco, il parco urbano di San Cornelio, la cintura del verde urbano, la cittadella dello sport e la cittadella del tempo libero al "triangolo delle cave".

L'Amministrazione Comunale ha deciso di sviluppare lo **schema direttore Parkway** e, nell'ambito di quest'ultimo, le tre aree strategiche di intervento corrispondenti alle zone: ex Lebole, Catona ed ex scalo merci, legate in maniera imprescindibile al tracciato che assumerà la Parkway, ossia il sistema di raccordi stradali che dal casello della A1 porterà in centro oppure permetterà di evitarlo tramite una cintura di scorrimento. Le zone indicate sono identificate come tre anelli di un sistema complesso, complementari dal punto di vista della destinazione urbanistica, in quanto soddisfano esigenze tipiche di uno sviluppo edilizio e urbano: il residenziale (Catona), il direzionale (Lebole), i servizi (scalo merci).

Per l'*area industriale ex Lebole*, la prima delle tre aree che è possibile incontrare provenendo dal casello autostradale, l'obiettivo è quello di farla diventare, adeguatamente riqualificata, una vera e propria zona di accesso e introduzione alla città, una sorta di "biglietto d'ingresso e presentazione". Il tema della sua riqualificazione è complesso per le molte componenti che vi si interfacciano: la viabilità, con la presenza del nodo tra il raccordo autostradale e la tangenziale urbana, la creazione dei parcheggi necessari alle nuove attività, l'accesso e il recupero di un'area attualmente in disuso, la riconversione dei manufatti esistenti e la creazione di nuove strutture.

I parcheggi dell'area dovranno essere quasi tutti interrati mentre ampie aree sistemate a verde verranno integrate con nuove volumetrie, anch'esse poste lungo l'asse est-ovest, con destinazione principale a direzionale. Questi volumi sono pensati di altezza non superiore ai due piani. Tra queste nuove strutture e i volumi esistenti, che verranno in parte demoliti ma soprattutto mantenuti a memoria storica della vocazione industriale dell'area, dovrebbe venire a crearsi un asse totalmente pedonale e ciclabile. All'interno di tale asse potrà mantenersi il cono ottico attualmente esistente che permette la visione del centro storico e in particolare della Cattedrale.

Lo sviluppo sostanzialmente orizzontale dell'area verrà interrotto da un nuovo volume, sviluppato appunto in senso verticale, caratterizzato dalle più innovative soluzioni in materia di ecosostenibilità, percepibile dalle zone più distanti e simbolo dell'intero intervento.

Per quanto riguarda *l'area della Catona*, ambito compreso tra la ex statale Umbro-Casentinese, via Tarlati, la strada provinciale della Catona e il nuovo tracciato della variante "Tarlati nord", la sua posizione è ritenuta strategica rispetto al centro storico e al territorio aperto. Il progetto di un nuovo quartiere è improntato alla mediazione tra le due realtà che vi si relazionano. L'intervento rappresenta un nuovo orientamento nella scelta dello sviluppo urbano; è previsto, infatti un sistema-quartiere caratterizzato da una forte integrazione tra la residenza e gli spazi aperti a verde, che privilegi la fruizione pedonale e ciclabile dell'area (e limiti l'utilizzo dell'automobile), con spazi per attività di tipo terziario e commerciali, integrate con spazi e attrezzature pubbliche.

Nel progetto si prevedono elementi aggiuntivi quali un parcheggio "scambiatore", a supporto dell'attuale parcheggio di via Pietri, un altro parcheggio con accesso su viale Santa Margherita, fruibile dagli utenti provenienti dalla direttrice Casentinese e un parco urbano avente come propaggini una serie di attrezzature sportive, quali campi da tennis, calcetto, basket.

*L'area dell'ex scalo merci*, pensata come il luogo deputato a ridefinire il sistema di accesso al centro città e il collegamento tra gli spazi urbani di pregio, comprende la stazione, l'attuale scalo merci e l'area del parcheggio Baldaccio.

Gli interventi consistono principalmente nella creazione di una nuova viabilità, per nuove soluzioni di accesso e di uscita dalla stazione, con la contestuale riduzione dei tempi e delle distanze di percorrenza per determinati tragitti. Ad esempio, sarà possibile accedere direttamente al parcheggio adiacente la stazione da Pesciola (via B.Croce) e dal viale dei Carabinieri.

Si pensa anche a trasferire l'attuale terminal autobus dall'area sotto le mura all'attuale parcheggio della Stazione, per consentire la creazione di un unico centro di interscambio tra i sistemi di trasporto pubblico.

Per quanto riguarda l'area attualmente occupata dallo scalo merci, verrebbe realizzato un nuovo edificio.

La rivalutazione funzionale del parcheggio interrato Baldaccio e dell'area sovrastante è affidata invece alla creazione di un sistema di collegamenti che facilitino l'accesso ai centri nevralgici della città, come la Stazione, e di nuove strutture con funzioni informative e commerciali.

Il progetto dell'area strategica si completa tramite un intervento di riqualificazione dei Bastioni Bastanzetti, che dovrebbero configurarsi come una delle porte di accesso alla città antica, e la creazione di un sovrappasso che superando i binari della ferrovia metta in relazione l'area del Pionta, quindi l'università e l'ospedale, con il nuovo terminal autobus, la Stazione, il parcheggio della Stazione e il parcheggio Baldaccio.

### 3 IL SISTEMA DELLA MOBILITA'. L'ANALISI DELLA DOMANDA

L'analisi della mobilità, e più in particolare del traffico veicolare che giornalmente impegna la rete stradale che serve la città di Arezzo, è stata effettuata tramite apposita indagine, che ha avuto luogo tra l'8 ed il 19 ottobre 2007. L'indagine ha interessato 30 sezioni bidirezionali + 4 sezioni di completamento funzionale.

Sono stati anche eseguiti conteggi sui flussi di traffico, nell'arco delle 24 ore nel giorno medio feriale, effettuati con sistemi di rilevazione radar e classificazione in base alle tipologie di veicolo. I conteggi sono stati effettuati su 27 sezioni, di cui 24 bidirezionali e 3 unidirezionali.

Le sezioni di indagine sono state opportunamente dislocate sul territorio in modo tale da intercettare:

- i flussi con Origini e Destinazioni entrambe esterne al perimetro urbano, che individuano i flussi di semplice attraversamento del territorio comunale;
- i flussi con almeno l'Origine o la Destinazione esterna al perimetro urbano, che si identificano con la cosiddetta mobilità di scambio;
- i flussi con Origini e Destinazioni entrambe interne all'ambito urbano, corrispondenti alla mobilità appunto interna.

La città di Arezzo si estende su un'area circolare, a partire dall'impianto antico all'interno del cerchio delle mura, e si sviluppa in maniera radiale in direzione nord-est, est e sud-ovest, mentre risulta essere delimitata nel quadrante nord ovest-ovest dalla zona collinare di rilevanza e pregio ambientale ed architettonico (Alpe di Poti).

**Le 11 sezioni di rilevazione esterne** attraverso le quali si è ritenuto di intercettare i flussi che complessivamente possono interessare la città sono, procedendo in senso orario da sud verso nord :

- la Strada di Grande Comunicazione E78, cosiddetta dei *Due Mari*, nella direzione rispettivamente di Fano e di Grosseto ;
- la ex SS 71 Umbro-Casentinese, direzione sud e direzione nord;
- la ex SS 73 Senese-Aretina ;
- il raccordo autostradale Arezzo-Battifolle, di collegamento con la A1;
- la SP 21 di Pescaiola (nel tratto urbano di via Calamandrei);
- la ex SS 69 di Valdarno, (nel tratto urbano di via Fiorentina);
- la SP 1 di Setteponti ;
- la SP 44 della Catona ;

La mappa completa delle sezioni di conteggio dei flussi veicolari è riportata nella seguente Figura 16, dove in particolare sono evidenziate le sezioni esterne.

### 3.3.4 IV livello: gli "assi ottocenteschi" e il "quadrilatero centrale"

I valori del TGM Totale e del flusso in veicoli equivalenti nell'ora di punta (Tabella 20) sono particolarmente elevati su tutti i tratti indagati del "quadrilatero centrale" (via Baldaccio d'Anghiari, viale Cittadini e viale Pier della Francesca): su **via Baldaccio, in uscita dalla città**, si toccano livelli di **traffico poco scorrevole** (criticità pari a 0,7), mentre le capacità di viale Cittadini e viale Pier della Francesca, strade a senso unico, sono tali da consentire un buon assorbimento del traffico, che risulta altamente scorrevole (livello di criticità di poco superiore a 0,4).

Per le altre arterie principali di attraversamento del centro, i cosiddetti "assi ottocenteschi", le condizioni del traffico risultano peggiori: in particolare su **Via Roma**, regolata a senso unico **ad uscire dal centro** (corsia opposta riservata al trasporto pubblico), il livello di criticità supera addirittura la soglia che individua condizioni di **traffico critico** (V/C pari a 0,94, quindi oltre 0,85).

Tabella 20 – Caratteristiche della viabilità di IV livello

Sezione	Localizzazione	TGM Totale [veic]	TGM Merci [%]	Traffico ora di punta (V)			Capacità (C) [veic.eq./h]	Livello criticità (V/C)
				ora	Direz.	[veic.eq]		
5A	Via Petrarca	16.593	1,8	8:45-9:45	ingresso	573	1.200	0,48
				12:45-13:45	uscita	818	1.200	0,68
5C	Via Roma	9.010	2,8	12:45-13:45	uscita	752	800	0,94
Assi ottocenteschi: TOT		25.603	2,2					
9C	Via Baldaccio	19.488	4,4	13:00-14:00	uscita	1.689	2.400	0,70
5B	Viale Cittadini	16.704	6,4	12:45-13:45	sud-est	1.471	3.400	0,43
	V.le P. della Francesca	17.772	2,6	19:00-20:00	nord-ovest	1.406	3.400	0,41
Quadrilatero centrale: val. medio		17.988	4,4					

Figura 25 – Il traffico interno

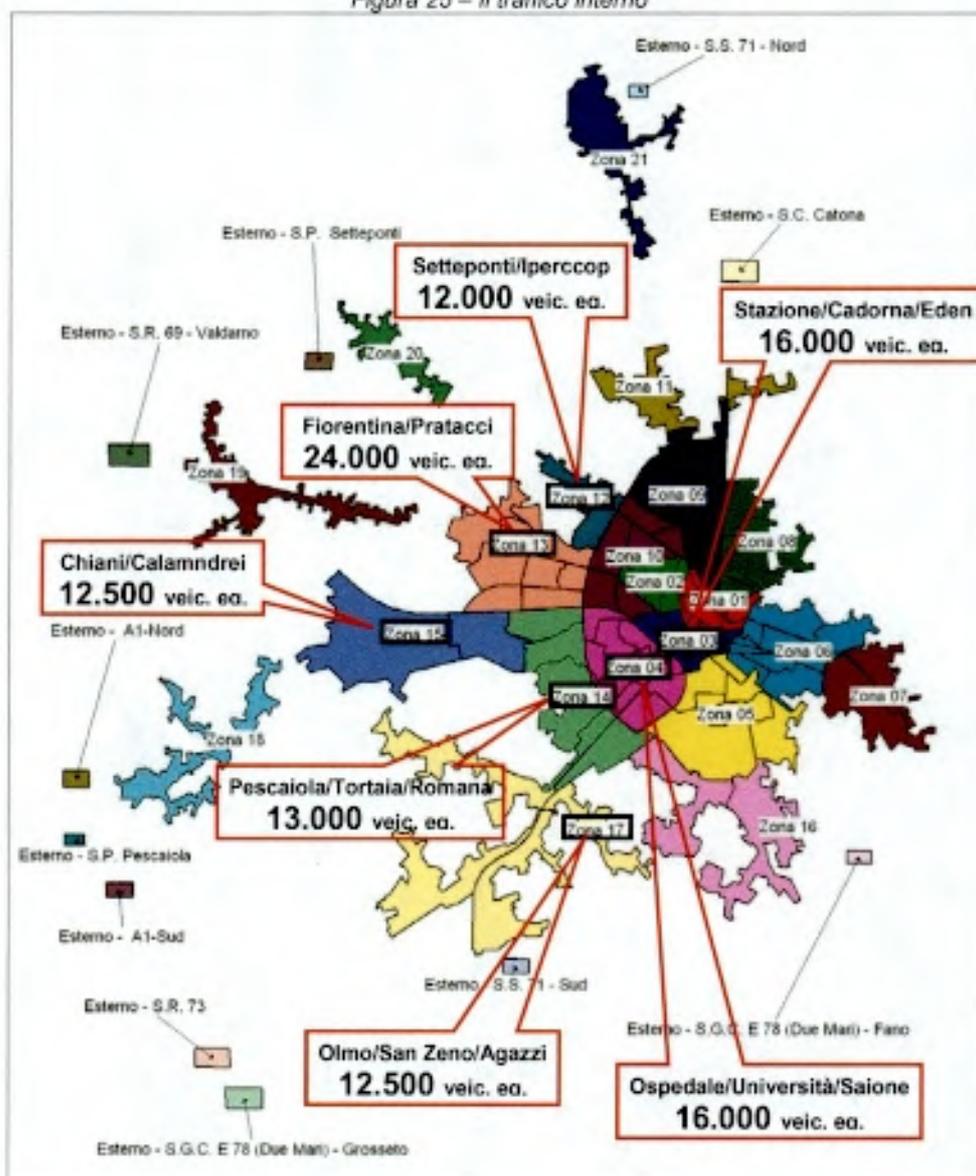
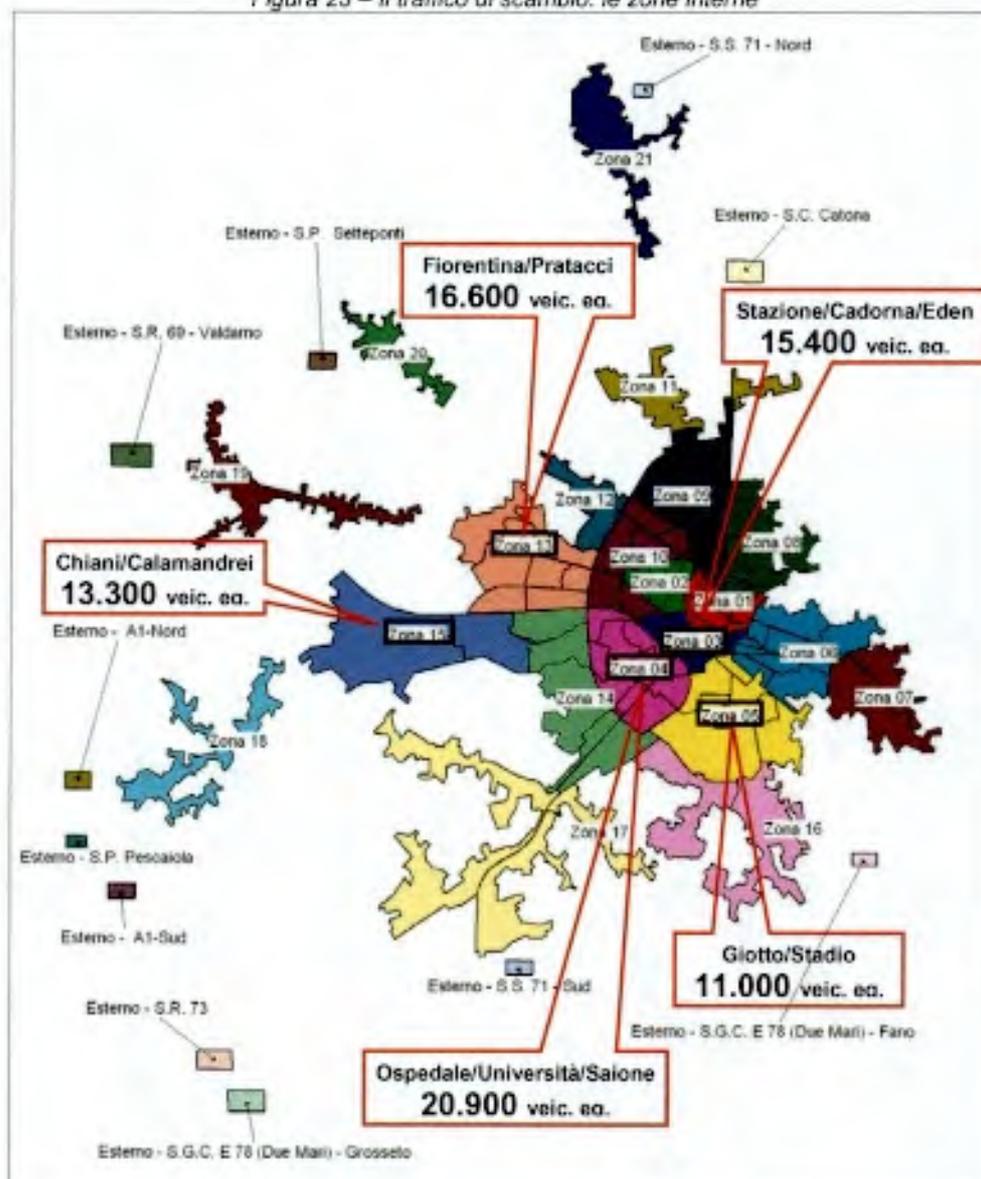


Figura 23 – Il traffico di scambio: le zone interne



In base ai volumi di traffico attratti/generati da ciascuna delle 21 macro-zone interne alla città di Arezzo, rapportati al valore complessivo della mobilità di scambio, è stato messo a punto il seguente prospetto, che propone una sorta di clusterizzazione delle zone, parametrata in base alla quota di movimento quotidiano di scambio assorbita. Sono state identificate 4 classi:

- nella prima rientrano le macro-zone con un traffico (attratto+generato) superiore in quota al 10% del totale di scambio (ts);
- nella seconda quelle con un traffico compreso tra il 5% ed il 10%;
- nella terza quelle con un traffico compreso tra l'1% ed il 5%;
- nella quarta quelle con un traffico inferiore all'1% del totale.



# COMUNE DI AREZZO

Servizi per il territorio - Ufficio edilizia

Unità organizzativa OO. UU. – Attività Estrattive – Telefonia

---

Arezzo li 30.04.2010

## **PIANO COMPLESSO D'INTERVENTO EX CASERMA CADORNA.**

Valutazione integrata.

### **Relazione sull'adeguabilità delle opere di urbanizzazione.**

- Preso atto della richiesta del parere di competenza effettuata del Direttore dell'area Servizi per il Territorio, in merito a quanto in oggetto, nel corso della riunione c/o Ass. Gasperini del giorno 28.04.2010,
- Preso atto degli elementi essenziali dell'innovativo atto di Governo del Territorio che si intende perseguire,
- Visto che gli immobili che sono previsti nell'area dell'ex Caserma Cadorna dal Piano Strutturale, apportano un contributo di circa 16.000 mq di nuova s.u.l. residenziale e circa 7.500 mq di nuova s.u.l. di tipo pubblico (biblioteca) e che il primo step della procedura risulta la Valutazione Integrata, la presente è tesa ad impostare l'impegno di questo ufficio per il contributo di competenza dovuto in questa fase.
- Si ritiene che necessiti una approfondita, attenta e prudente valutazione dei nuovi carichi che gli impianti a rete esistenti dovranno sopportare, e quindi prevedere gli adeguamenti delle opere di urbanizzazione secondo i livelli di servizio che siano modernamente soddisfacenti.
- Una riflessione verrà effettuata anche per valutare l'opportunità di dotare questo nuovo insediamento di elevati livelli di servizi innovativi sia in merito alla connettività sia in merito al trasporto dell'energia, sia per l'utilizzo di fonti rinnovabili, ciò che peraltro suggerisce la vicinanza della casa dell'energia, per la quale è stato dato da poche settimane il via ai lavori.
- Occorreranno adeguamenti di reti infrastrutturali interne al comparto ma anche adeguamenti di collettori esterni al comparto, per cui gli enti gestori dei servizi dovranno esprimere una serie di motivati pareri in merito. La presenza del tombamento del torrente Castro complica e talvolta raddoppia le adduzioni del comparto.
- Lo strumento che consentirà la raccolta di questi pareri sarà la conferenza dei servizi prevista dall'art. 14 della L 241/90.
- Gli enti e soggetti interessati dalla conferenza dei servizi saranno interni ma anche esterni all'Amm.ne C.le.



# COMUNE DI AREZZO

Servizi per il territorio - Ufficio edilizia

Unità organizzativa OO. UU. – Attività Estrattive – Telefonia

---

- Fra gli interni i responsabili di Strade, Mobilità, Traffico, LL. PP. , Polizia Municipale, Verde Pubblico, Pubblica Illuminazione, ed fra gli esterni Nuove Acque per la Rete di adduzione e distribuzione idropotabile e per la rete fognaria nera, Aisa, Atam, Vigili del Fuoco, quindi per l'inquietante presenza del corso tombato del Torrente Castro si richiamano le competenze dell'Autorità di Bacino, del Genio Civile ed altri servizi idraulici di tutela del territorio quale quello della Provincia di Arezzo, poi Telecom, @ via , Coingas, Soprintendenza ai BB. AA., Soprintendenza Archeologica, ARPAT, ASL n° 8, Enel spa e Terna spa, salvo se altri.
- Il Piano Complesso, potrà o dovrà demandare al o ai Piani Attuativi susseguenti il compito di declinare in dettaglio le progettazioni delle singole reti, e solo dette progettazioni definitive permetteranno di compilare il conseguente elenco prezzi, computo metrico e quadro di spesa.
- La prima seduta della conferenza dei servizi è già stata convocata, ed il compito assegnato verrà concluso nei tempi richiesti.

Servizi per il Territorio – Ufficio Edilizia

Il responsabile delle OO di UU

**Ing. Paolo Berlingozzi**