



COMUNE DI PISTOIA

Piazza Duomo, 1 Pistoia (PT)
www.comune.pistoia.it



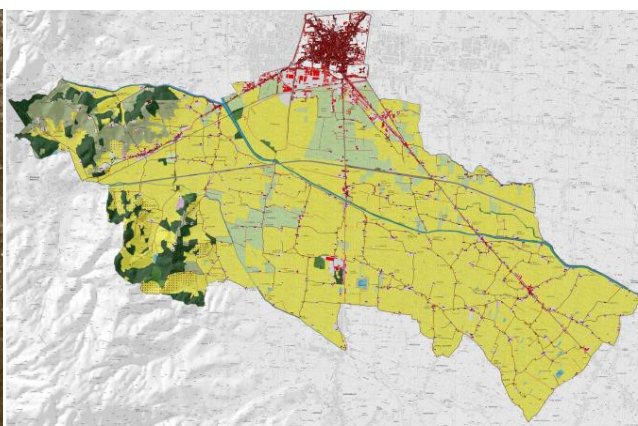
Governo Italiano

Presidenza del Consiglio dei Ministri

Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia in attuazione della legge 28.12.2015 n. 208, art. 1 commi 974, 975, 976, 977 e 978"
BOTTEGONE: DALLA CITTÀ LINEARE ALLA SMART SOCIAL CITY

Intervento 2.b - CUP C52I18000040001

INTERVENTI SULLA MAGLIA DI SUPPORTO ALLA MOBILITÀ LOCALE: REALIZZAZIONE DI DUE NUOVE PIAZZE



3. Documento Preliminare all'avvio della Progettazione (DPP)



Comune di Pistoia

Assessorato Rigenerazione Urbana

Gruppo di Lavoro

Responsabile del Procedimento

Ing. Maria Teresa Carosella

Servizio Progetti Speciali, Grandi Opere e Mobilità

Ing. Fabrizio Lunardi

Ing. Luca Moriconi

Ing. Francesca Mannucci

Geom. Ausilio Cappelli

Geom. Francesco Mugnaioni

Geom. Gabriella Ambrosini

Servizio Lavori Pubblici, Patrimonio, Verde e Protezione Civile

Arch. Nicola Stefanelli

Arch. Marta Biagini

Geom. Laura Porta

Geom. Silvia Chiti

P.A. Alessandro Tasticci

Assistenza al R.U.P.

AMBIENTE ITALIA srl, Via Carlo Poerio, 39 Milano

Ing. Francesco Marinelli

Progetto Intervento 6

S.P.E.S. srl Società Pistoiese di Edilizia Sociale

Via del Villone, 4 Pistoia

Collaborazioni

Servizio Ambiente e Sport

Geol. Arnoldo Billwiller

Arch. Stefano Ieri

Geom. Roberto Protti

Servizio Educazione e Istruzione

Dott.ssa Donatella Giovannini

Dott.ssa Federica Taddei

Servizio Personale, Affari Legali e Politiche di Inclusione Sociale

Dott. Maurizio Tempestini

Dott.ssa Marta Tempestini

Segreteria Amministrativa

Agata Forcucci

Sito internet

www.comune.pistoia.it

1.1 Premessa

L'art. 216 (Disposizioni transitorie e di coordinamento), comma 4, del D.Lgs.50/2016 e s.m.i. prevede che fino alla data di entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 23, comma 3 dello stesso D.Lgs.50/2016 e s.m.i., continuano ad applicarsi le disposizioni di cui alla parte II, titolo II, capo I (articoli da 14 a 43: contenuti della progettazione) del DPR 5.10.2010, n.207 "Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE»".

L'art.15 del DPR 207/2010 e s.m.i. definisce le "Disposizioni preliminari per la progettazione dei lavori e norme tecniche" specificando che:

1. La progettazione ha come fine fondamentale la realizzazione di un intervento di qualità e tecnicamente valido, nel rispetto del miglior rapporto fra i benefici e i costi globali di costruzione, manutenzione e gestione. La progettazione è informata a principi di sostenibilità ambientale nel rispetto, tra l'altro, della minimizzazione dell'impegno di risorse materiali non rinnovabili e di massimo riutilizzo delle risorse naturali impegnate dall'intervento e della massima manutenibilità, miglioramento del rendimento energetico, durabilità dei materiali e dei componenti, sostituibilità degli elementi, compatibilità tecnica ed ambientale dei materiali ed agevole controllabilità delle prestazioni dell'intervento nel tempo. (..)

5. Il responsabile del procedimento redige un *Documento Preliminare all'avvio della Progettazione (DPP)*, con allegato ogni atto necessario alla redazione del progetto e recante, in particolare, le seguenti precisazioni di natura procedurale:

- a) la tipologia di contratto individuata per la realizzazione dell'opera o del lavoro;
- b) se per l'appalto si seguirà una procedura aperta, ristretta o negoziata;
- c) se il contratto sarà stipulato a corpo o a misura, o parte a corpo e parte a misura;
- d) se in relazione alle caratteristiche dell'oggetto del contratto, verrà adottato il criterio di aggiudicazione al prezzo più basso o dell'offerta economicamente più vantaggiosa;

6. Il documento preliminare, con approfondimenti tecnici e amministrativi graduati in rapporto all'entità, alla tipologia e categoria dell'intervento da realizzare, riporta fra l'altro l'indicazione:

- a) della situazione iniziale e della possibilità di far ricorso alle tecniche di ingegneria naturalistica;
- b) degli obiettivi generali da perseguire e delle strategie per raggiungerli;
- c) delle esigenze e bisogni da soddisfare;
- d) delle regole e norme tecniche da rispettare;
- e) dei vincoli di legge relativi al contesto in cui l'intervento è previsto;
- f) delle funzioni che dovrà svolgere l'intervento;
- g) dei requisiti tecnici che dovrà rispettare;
- h) degli impatti dell'opera sulle componenti ambientali e, nel caso degli organismi edilizi, delle attività ed unità ambientali;
- i) delle fasi di progettazione da sviluppare e della loro sequenza logica nonché dei relativi tempi di svolgimento;
- l) dei livelli di progettazione e degli elaborati grafici e descrittivi da redigere;
- m) dei limiti finanziari da rispettare e della stima dei costi e delle fonti di finanziamento;
- n) dei possibili sistemi di realizzazione da impiegare.

Il presente DPP si prefigge pertanto lo scopo di dare le prime indicazioni per le successive fasi della progettazione da elaborare nell'ambito del programma sopra richiamato.

La tipologia di contratto individuata per l'esecuzione del servizio e le sue caratteristiche (procedura per l'appalto, tipologia e criterio di aggiudicazione) sono specificate nei documenti 1. Disciplinare (Int2b1Disciplinare.pdf) e 2. Schema Contratto (Int2bSchema Contratto.pdf).



1.2 Inquadramento territoriale e obiettivi generali

1.2.1 Identificazione ed inquadramento territoriale e socio-economico dell'area

La frazione di Bottegone, inserita all'interno della cosiddetta "pianura produttiva pistoiese", è un'area in cui risiedono circa 7.100 ab. (5.700 ab nel solo abitato di Bottegone).

Bottegone nasce come nucleo agricolo, sviluppatosi lungo la via Fiorentina attorno a tre luoghi di aggregazione: Casa del Popolo, Circolo della Capannina, Parrocchia di San Michele Arcangelo.

Successivamente nel processo di estensione ai lati della medesima via, Bottegone ha perso i propri caratteri identitari.

La sua storia recente è caratterizzata da diverse tipologie di interventi che hanno portato nella frazione insediamenti di case popolari e residenziali, aree produttive vocate a industria e artigianato, sviluppo del comparto del vivaismo pistoiese, il tutto in assenza di una pianificazione organica sul piano sociale e territoriale che ha determinato l'attuale processo di periferizzazione.

Negli ultimi decenni Bottegone ha dovuto convivere con problemi difficili: una relazione complessa tra il vecchio borgo e quello di espansione, tra l'abitare di tipo agricolo e di comunità vitale e coesa e l'attuale spazio urbano chiamato a interagire con nuove attività produttive ed i loro effetti sociali.

Dal sentirsi comunità integrata tipica della solidarietà contadina, Bottegone si trova a convivere con altre realtà etniche e sociali: la comunità albanese impegnata nelle aziende vivaistiche, la comunità dei Rom e di altri extracomunitari insediati, insieme a cittadini provenienti da altre aree urbane della città, nei 101 alloggi PEEP costruiti a partire dal 1979.

Bottegone, nato come luogo di identità collettiva, in rapporto dialettico con il centro storico della città di Pistoia, produttore di eccellenza nella riflessione costruttiva sul divenire della intera collettività pistoiese, si trova oggi a confrontarsi e convivere con esigenze diverse, differenti profili sociali e culturali, complessi rapporti tra vecchi e nuovi abitanti.

L'interazione feconda con la città si è trasformata nel tipico rapporto dicotomico centro-periferia, in uno dei suoi aspetti più problematici e controversi. Di qui la messa in crisi del modello storico della frazione, espressione di un originale patrimonio fatto di civile convivenza, paesaggio, componenti fisico ambientali, sociali e culturali.

Ai problemi di vivibilità del quartiere ha contribuito anche l'attuale rete viaria. La via Fiorentina sopra citata, collegamento tra Pistoia e l'area pratese, rappresenta infatti una delle arterie di traffico più congestionate del territorio pistoiese e attraversa la frazione in maniera lineare e la divide; ma è l'intera orditura viaria che non esprime gerarchie né è capace di riordinare e separare i diversi tipi di traffico.

Affrontare questi problemi e trovare una soluzione a quanto recentemente accaduto è volontà della Comunità locale e dell'Amministrazione, da tempo in dialogo tra loro per individuare e definire obiettivi di rilancio e rigenerazione della frazione di Bottegone.

Il bando del "Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città" ha rappresentato l'occasione per sviluppare una riflessione utile a dotare di una cornice coordinata interventi nuovi e già previsti nei piani di investimento dell'ente.

Nel 2005 era stato svolto un interessante percorso partecipativo¹ in collaborazione con il Dipartimento di urbanistica dell'Università di Firenze, inerente la "Riqualificazione urbanistica ed ambientale dei centri della Pianura Pistoiese" che ha coinvolto anche la pianura produttiva a sud di Pistoia.

¹ C. Perrone (a cura di), *"Insieme per progettare la città: progetti di riqualificazione urbanistica dei centri della pianura pistoiese"*, Firenze, AIDA, 2007;



La proposta progettuale prende le mosse da questo percorso e individua Bottegone come area d'intervento in quanto, in questa frazione, si concentrano in maniera significativa le problematiche comuni all'intera zona coinvolgendo una dimensione demograficamente rilevante.

1.2.2 Il Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie (PAUD2016)

L'Amministrazione comunale di Pistoia ha partecipato al "Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia in attuazione della legge 28.12.2015 n. 208, art. 1 commi 974, 975, 976, 977 E 978", di cui al DPCM 25.05.2016, attraverso un progetto di fattibilità approvato con D.G.C. n° 98 del 25/08/2016 e denominato "*Bottegone: dalla Città Lineare alla Smart Social City*".

Il Programma si compone di una serie diversificata di interventi e, dopo essere stato positivamente valutato dalla Presidenza del Consiglio, il 18/12/2017 è stata firmata la convenzione tra il Comune di Pistoia e la Presidenza del Consiglio per la realizzazione dello stesso, attraverso l'assegnazione di un finanziamento pari a euro 18.000.000,00 a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) per la realizzazione dei progetti selezionati nell'ambito del citato Programma.

L'intero Programma e quindi ciascun intervento che lo compone, presenta dei temi comuni che lo caratterizzano ai quali è necessario che ciascun intervento si attenga.

1.3 Descrizione dell'ambito di progetto

Il progetto dell'Intervento 2.b del Programma è costituito da due sotto-interventi, 2.b.1 e 2.b.2 ed interessa due aree distinte situate entrambe in località Bottegone e di seguito meglio descritte.

La superficie totale dell'area di intervento (Int.2.b.1 + Int.2.b.2) è stimata in 8.900 mq.

Descrizione

Attualmente il quartiere si sviluppa in prevalenza in maniera lineare lungo la via Fiorentina, strada di accesso da sud a Pistoia, perennemente congestionata da traffico di ingresso ed uscita dalla città e da traffico pesante, cosa questa che rende estremamente pericoloso attraversare questa arteria stradale e che di fatto crea una cesura in due del quartiere.

Per ovviare a questa criticità il programma di interventi prevede una profonda riconfigurazione della struttura viaria e della mobilità, centrata su una nuova gerarchizzazione delle strade esistenti e di quelle nuove individuando:

- una maglia portante, adibita ad assolvere le funzioni di attraversamento sovracomunale e a reggere carichi di traffico elevati;
- una maglia di supporto, per il collegamento tra il centro e la viabilità portante;
- una maglia di interesse locale, rete locale urbana destinata a soddisfare le esigenze della mobilità lenta nel quartiere e della sosta veicolare ai fini della riqualificazione urbana; è proprio all'interno di questa rivisitazione che si colloca la previsione di due nuove piazze.

Di fatto si propongono due diverse piazze in quanto, nonostante lo sforzo dell'intero progetto sia quello di ricucire attraverso la nuova, diversa e complessa articolazione della viabilità, le due parti del quartiere che hanno fronte uno a sud e l'altro a nord della via Fiorentina, l'attuale e storica presenza di attrattori sociali diversi spinge a prevedere ancora due diverse polarità dei centri di comunità con caratteristiche e funzioni diverse tra loro, come meglio descritte a seguire.

Le due nuove piazze sono distinte in due sotto-interventi:

2.b.1- la prima piazza è situata nello slargo creato da via Attilio D'Angela nel punto in cui svolta verso via di Saliceto, con una superficie stimata dell'area di intervento pari a 4.800 mq; essa è contraddistinta al RU come viabilità-infrastrutture ed è normata dall'art.106 "Spazi pubblici da riqualificare (R)".

2.b.2- la seconda piazza è situata vicino alla chiesa di San Michele Arcangelo, in angolo tra via di Sant'Angelo e via Andrea Doria, con una superficie stimata dell'area di intervento pari a 4.100. mq; essa è contraddistinta al RU in parte come 'Pp' ed in parte come 'Va' ed è normata dall'art.94 "Attrezzature di interesse collettivo-parcheggi pubblici" e dall'art.102 "Aree a verde attrezzato".

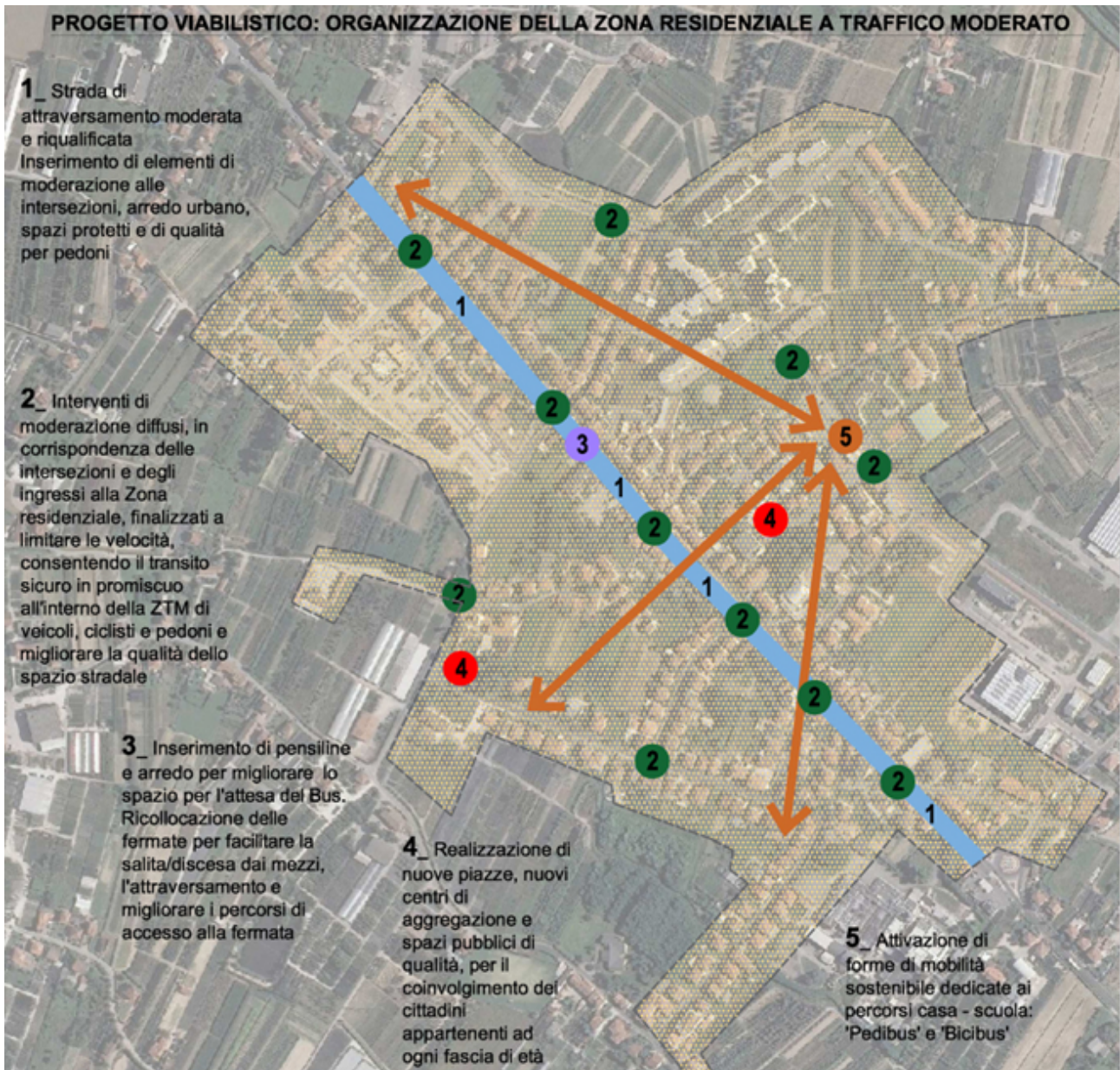
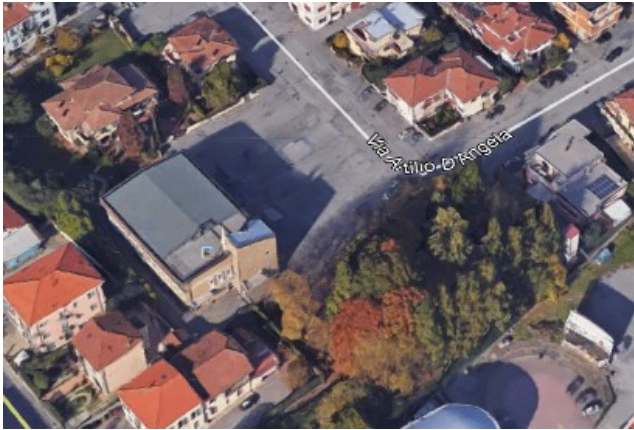


Tavola di progetto presentata con l'indicazione delle Nuove Piazze (n.4 cerchio rosso)



Vista dell'Int. 2.b.1



Vista dell'Int. 2.b.2

FINALITA', RISULTATI ATTESI E MODALITA' DI REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

A seguire si descrivono in modo specifico le caratteristiche e le funzioni a cui in maniera diversificata le due piazze dovranno prevedere ed assolvere.

Int. 2.b.1 Piazza su via Attilio d'Angela

La piazza a realizzarsi di fatto è ora un grande slargo indifferenziato ed asfaltato posto a nord della via Fiorentina, nella parte più densamente abitata del quartiere e verso le principali strutture a carattere sociale dello stesso (Istituto comprensivo, locale Misericordia, scuola materna, ecc).

Già oggi ospita il mercato settimanale ed è collegato a spazi di uso pubblico, quali: un piccolo parco, un cinema all'aperto, ecc. e, molti degli edifici limitrofi allo slargo e/o posti lungo il suo viale di accesso, ospitano o ospitavano piccole attività artigianali e/o lavorative.

La futura piazza è vicina all'insediamento di case ERP e, la sua via di accesso, via Attilio d'Angelo ora di fatto un grande e spoglio vialone ha di sfondo l'Istituto comprensivo M. L. King e quindi l'attuale palestra scolastica, con la previsione del suo raddoppio e, il futuro nuovo centro sociale.

Da tutto questo si può desumere che questo luogo ha tutte le caratteristiche per poter diventare un polo di attrazione della vita sociale del quartiere e v'è quindi pensato e progettato per poter assumere ed assolvere, al meglio a questa funzione.

In relazione alla viabilità il progetto deve prevedere la pedonalizzazione dello spazio che assumerà la funzione di vera e propria piazza, mantenendo però la viabilità oggi esistente, migliorandola e qualificandola, in particolare tenendo conto che il grande ed indifferenziato vialone Attilio d'Angelo oltre alle corsie di marcia, presenta a ridosso degli edifici su di esso prospettanti, degli spazi a parcheggio privati ma di uso pubblico.

Il progetto della piazza dovrà prevedere la riqualificazione e rifunzionalizzazione di questo viale, mantenendo la parte a parcheggi, migliorandone la fruizione e prevedendo la separazione tra parte carrabile e parte a parcheggi e consentendo in ogni caso l'arrivo ciclo-pedonale in sicurezza alla piazza.

Già oggi lo spazio ivi presente ospita il mercato settimanale di quartiere, questa funzione andrà conservata e potenziata, prevedendo di poter utilizzare la piazza anche per manifestazioni ed attività temporanee di interesse pubblico che si possono genericamente individuare, in via esemplificativa e non esaustiva, in spettacoli, conferenze, manifestazioni ludiche e sportive, mercati ed attività di promozione dell'economia e della cultura del territorio.

Il progetto deve individuare, all'interno della piazza, gli ambiti da destinare a tali attività, ponendo adeguata attenzione:

- alla compatibilità tra zona pedonale e posti auto per i residenti, con la previsione di posti auto per i fruitori della piazza;
- alla previsione di apposti spazi per la sosta di biciclette e moto;
- alla previsione di una stazione di ricarica per veicoli elettrici.

La realizzazione della piazza dovrà prevedere anche una profonda manutenzione ed adeguamento degli spazi a verde limitrofi alla stessa, nonché la riqualificazione e la messa in sicurezza dei percorsi pedonali che dalla piazza portano alla via Fiorentina e quindi alla limitrofa fermata dei mezzi pubblici, così come al vicino cinema all'aperto.

Cura dovrà essere posta nella progettazione di percorsi ed arredi capaci di garantire la sua piena fruizione da parte di persone a ridotta o diversa abilità e prevedere elementi di arredo della piazza disposti in modo da consentire la piena fruibilità della stessa nelle diverse stagioni ed ore della giornata.

Particolare attenzione dovrà essere posta all'illuminazione della stessa, illuminazione pensata in relazione alla piena fruibilità e sicurezza della piazza in tutte le ore notturne della giornata, nonché alla efficienza energetica della stessa, valutando nel contempo di prevedere un efficace sistema di videosorveglianza.

Il pensare alla presenza ed utilità di uno spazio di ristoro appositamente posizionato è lasciato alle scelte del progettista, in funzione del grado di interattività e collegamento che andrà ad evidenziare con altre parti e funzioni del programma di interventi del quale la progettazione della piazza è parte.

Finalità precipua del progetto dovrà essere quella di dotare il quartiere di uno spazio realmente capace di creare occasioni di incontro e di aggregazione per le diverse fasce d'età che possono essere destinatarie dell'intervento, giovani, così come anziani, luogo di incontro e di rappresentazione per adulti e vetrina anche commerciale per attività di mostra e vendita a carattere occasionale e/o periodico.

L'area è censita al Catasto Terreni del Comune di Pistoia al Foglio n. 272, mappali n. 737, 739 e 130.

Int. 2.b.1 – Estratto Planimetrico Catastale, Foto aerea



Int. 2.b.1 – Estratto CTR con indicazione dell'area di intervento, Estratto Tav. Pa.07 del Regolamento Urbanistico



Int. 2.b.1 – Foto dell'area, Vista dello slargo attuale, Vista verso Via Fernando Santi



Int. 2.b.2 Piazza in angolo tra via di Sant'Angelo e via Andrea Doria

Tutt'altra posizione e quindi ruolo e funzione viene prevista per questa seconda piazza. E' posta in un ambito più riservato e a prevalente fruizione a verde produttivo: serre, orti, giardini privati la delimitano e la caratterizzano.

Int. 2.b. 2– Vista frontale e Vista da via A. Doria





La previsione di questa piazza nasce in relazione ad uno dei centri di maggior capacità aggregativa del quartiere e cioè la limitrofa parrocchia di san Michele Arcangelo, con la sua bellissima facciata e spazio di arrivo.

La parrocchia è da sempre per il quartiere centro di riferimento e di propulsione di attività religiose e civili; intorno alle varie iniziative di cui la parrocchia si fa carico si sviluppano e si creano momenti di incontro e di dialogo.

La nuova piazza dovrà essere pensata per consentire l'armonioso sviluppo di queste attività ed il loro incremento.

Il carattere della piazza dovrà rispettare nella sua articolazione ed arredi il carattere agricolo e colturale nel quale viene a porsi, spazio a metà tra il parco urbano e l'agorà di una piccola comunità che vuole crescere e riconoscersi in essa.

Dovrà essere prevista la realizzazione di un parcheggio capace di ospitare le persone che vi arrivano dall'esterno ed essere inserita e diventare in qualche modo luogo di centralità dei percorsi ciclo-pedonali che intorno ad essa si sviluppano.

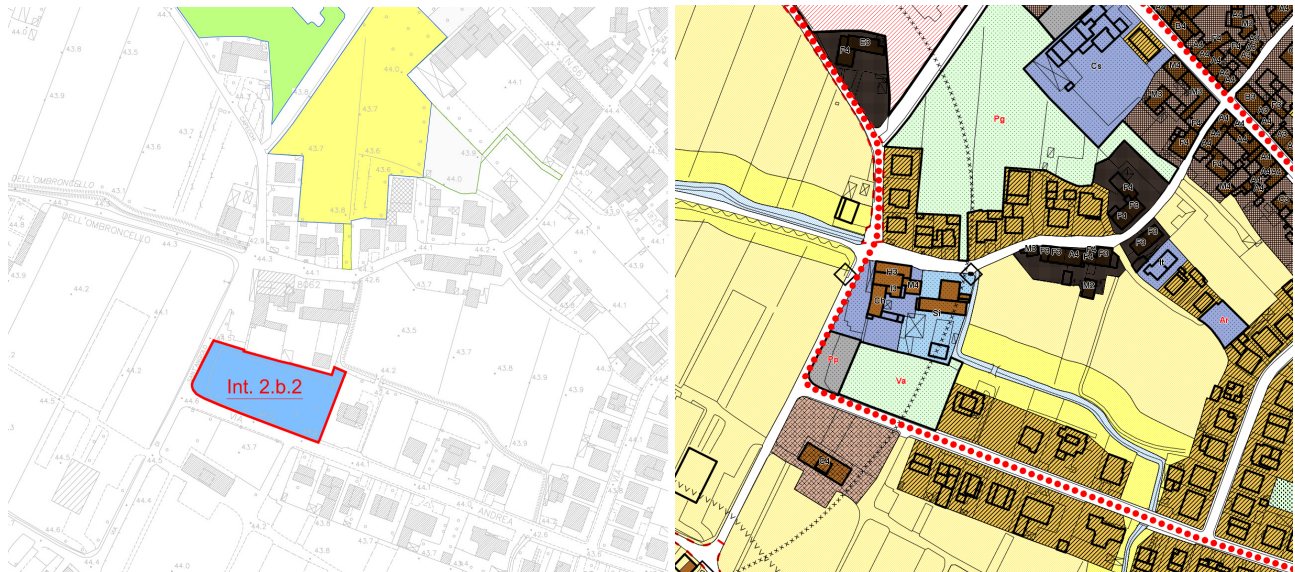
Luogo di sosta per i percorsi ciclabili e di attività ludiche all'aperto, con l'eventuale previsione di un percorso ginnico attrezzato. La realizzazione di piccoli ambiti che invitino alla sosta all'aperto per la lettura o per pic nic e quindi di aree a questo appositamente pensate, sono le funzioni da prevedere e da supportare con gli arredi e le specifiche pavimentazioni.

L'area è censita al Catasto Terreni del Comune di Pistoia al Foglio n. 272, mappale n. 877

Int. 2.b.2 – Planimetria Catastale e Vista aerea



Int. 2.b.2 – Estratto CTR con indicazione dell'area di intervento, Estratto Tav. Pa.07 del Regolamento Urbanistico



1.4 Vincoli di legge e norme tecniche di riferimento

Le trasformazioni da progettare sono regolamentate dal Piano Strutturale e dal Regolamento Urbanistico del Comune di Pistoia.

È comunque sempre fatto salvo il rispetto di norme e vincoli sovraordinati.

1.4.1 Piano Strutturale (PS)

L'abitato di Bottegone è inserito all'interno della cosiddetta "pianura produttiva pistoiese" all'interno della sub-utoe 5b del Piano Strutturale (PS) del Comune di Pistoia approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 68 del 19 Aprile 2004; l'UTOE 5 è articolata in 3 zone di aggregazione, gravitanti lungo le vie storiche, a partire da ovest.

L'art.83 (Sub-Sistema degli Insedimenti Produttivi in Aree Specializzate) delle NTA del PS individua, all'interno dell'abitato, due zone industriali ed artigianali definite "capisaldi produttivi della piana di Bottegone"; nella tav.30b del PS sono infatti rappresentati a nord-est il PIP in fase di completamento (ca 22.000 mq) e a sud l'area ex Mas esistente in cui sono previsti interventi di riqualificazione.

L'art.103 (Sub-Sistema delle Strade Attrezzate) delle NTA del PS inquadra "le strade urbane ad un'unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia, con intersezioni a raso (semplici, semaforizzate, con rotonda), avente funzioni di asse attrezzato di attestamento; con tipologia riconducibile a strada locale, strada urbana di quartiere o interquartiere. Si tratta di strade appartenenti alla viabilità storica del luogo che hanno conosciuto uno sviluppo lineare dell'abitato, sulle quali si sono attestate varie funzioni sia residenziali sia di servizio e produttive"; all'interno di questa tipologia è individuata la "via fiorentina dall'incrocio con via Toscana a Bottegone"; un primo tratto invece della futura strada dei vivai da Bottegone verso il previsto nuovo casello autostradale dell'A11 è già stato eseguito con l'adeguamento di via dei Bonechi con collegamento fra via Fiorentina e il nuovo ponte sull'Ombrone.

L'art.115 (UTOE della Pianura Produttiva) include Bottegone tra i principali nuclei dell'area con l'obiettivo primario di "Riqualificazione e razionalizzazione del tessuto produttivo primario e secondario e dei relativi rapporti con le attività commerciali; Riqualificazione dei tessuti edilizi sfrangiati con particolare attenzione alle relazioni con il territorio agricolo circostante; Definizione del limite urbano della città nella parte sud".

1.4.2 Regolamento Urbanistico (RU)

Il Regolamento Urbanistico (RU) del Comune di Pistoia è stato approvato con Delibera di Consiglio Comunale n.35 del 17 Aprile 2013.

Il RU ha individuato i "Quartieri o ambiti urbani complessi in stato di degrado urbanistico e ambientale"² e la distinzione nasce da un tipo di lettura per cui "da un lato sono censiti i quartieri, per lo più residenziali, dove la situazione di degrado è da associare ad uno spazio pubblico carente o di qualità insufficiente, che non è in grado ne' di strutturare ed integrare il quartiere con il contesto, né di rappresentare un elemento identitario per gli abitanti; dall'altro, nel caso degli ambiti urbani complessi (..)"; Bottegone è inserito tra i quartieri di edilizia pubblica dove il possibile intervento di riqualificazione si dovrà concentrare in particolare sugli spazi aperti, e lo spazio pubblico dovrà acquisire un ruolo centrale di tessuto connettivo.

Per quanto riguarda la "Criticità nella rete infrastrutturale"³ anche il RU pone l'accento sui possibili adeguamenti della sezione stradale, con interventi mirati che interesseranno in particolare il reticolo infrastrutturale che serve i vivai, nella zona più critica che va da Ramini ad ovest, verso Bottegone ad est; Nel tratto da Bottegone a Chiazzano viene preso atto dei progetti già in corso di realizzazione, o programmati, relativi alla strada dei vivai. Per quanto riguarda il nodo Via Fiorentina-Asse dei Vivai si rinvia anche al punto 2.2.6.c della Relazione del RU. Circa la mobilità ciclabile e pedonale, sono stati seguiti i criteri di "costruzione di una rete ciclabile continua e integrata che, a partire dai tratti già realizzati, connetta i principali servizi urbani (ospedale; scuole; attrezzature sportive e parchi; etc.)" e tale rete ha una configurazione diversa in relazione ai tratti urbani attraversati (parte in sede protetta e parte utilizzando la normale sezione stradale) e interessa anche i centri della piana come Bottegone⁴.

In merito all'"Accessibilità ai servizi di base"⁵ il RU volge lo sguardo all'approfondimento svolto per gli ambiti della città e della pianura in cui si osserva innanzitutto la presenza di una fascia debole con nuclei privi di tutti i servizi di base dislocata ad una distanza dal centro compresa fra i 3 ed i 5 km mentre a distanza maggiore si ritrova invece il nucleo fornito di tutte le attrezzature di base quale Bottegone.

Particolare attenzione è rivolta alle "Attrezzature e servizi, cintura verde e parchi"⁶ poiché il RU, in relazione all'obbligo stabilito dal PS di dotare la città di 24 mq di spazi pubblici per abitante del comune, prevede una dotazione di circa 30 mq/ab e propone 6 linee di azione, in certi casi centrate su interventi particolari, tra cui il "rafforzamento e riequilibrio delle polarità formatesi spontaneamente e creazione di località centrali nelle principali frazioni di riferimento dell'identità locale" tra cui Bottegone.

Così come "il disegno territoriale"⁷ che tra gli obiettivi si pone quello di "rafforzare le polarità formatesi spontaneamente, riqualificandole e differenziandole l'una dall'altra, al fine di creare una rete di nuove centralità" specificando che "ogni paese o frazione principale (es. Bottegone) dovrà essere dotato di un "luogo centrale" (una piazza, un polo munito di attrezzature sportive e/o culturali, scolastiche, ecc.) da consolidare attraverso interventi di riqualificazione o da creare ex novo, in modo da costituire il riferimento dell'identità locale, e attorno al quale si potranno concentrare anche interventi privati di nuovi servizi; per questo lavoro minuzioso si terrà conto delle proposte emerse nei laboratori di progettazione partecipata, che hanno già messo a punto indicazioni precise, e che hanno avuto il valore aggiunto della condivisione degli abitanti" come l'esempio già citato.

2 Relazione Regolamento Urbanistico, pag.37;

3 Relazione Regolamento Urbanistico, pag.38;

4 Relazione Regolamento Urbanistico, pag.86;

5 Relazione Regolamento Urbanistico, pag.55;

6 Relazione Regolamento Urbanistico, pag.81;

7 Relazione Regolamento Urbanistico, pag.92;

In particolare l'intervento 2.b.1 individua un'area di progetto classificata nel RU come Spazio pubblico da riqualificare e normata dall'art. 106 delle Norme Tecniche di Attuazione come di seguito riportato:

- *Art. 106 Spazi pubblici da riqualificare (R)*

1. *La tavola Pa. Destinazioni d'uso del suolo e modalità d'intervento nelle aree di pianura e nelle aree urbane di montagna e di collina, scala 1:2000 individua gli "spazi pubblici da riqualificare": piazze, giardini, strade e altri spazi pubblici o di uso pubblico in genere.*

2. *Per tali aree il Comune elaborerà progetti di riqualificazione con lo scopo di migliorarne la funzionalità, il decoro e l'assetto organizzativo, oltre a garantire la possibilità di fruizione in sicurezza a pedoni e soggetti con disabilità, costruendo nuovi luoghi di aggregazione sociale, anche attraverso la riduzione del traffico veicolare.*

3. *Il progetto dovrà definire:*

- *l'assetto del suolo distinguendo, ampliando o tutelando gli spazi pedonali, ciclabili e gli spazi verdi, studiando modalità opportune per ridurre la velocità dei veicoli nei casi nei quali sia impossibile la pedonalizzazione;*

- *la pavimentazione, evidenziando il tratto sottoposto all'intervento di riqualificazione;*

- *l'arredo, evitando la creazione di nuove barriere e precisando gli spazi da sistemare a verde, anche con alberature, i manufatti per la segnaletica, la sosta (panchine), la raccolta rifiuti, ecc*

4. *I progetti di riqualificazione di cui al presente articolo sono applicati agli spazi stradali da riqualificare elencati al precedente Art. 69 e comunque individuati sulle tavole grafiche.*

L'intervento 2.b.2 individua un'area di progetto classificata nel RU sia come 'Va' che 'Pp', normate rispettivamente dall'art. 102 e dall'art. 94 delle Norme Tecniche di Attuazione come di seguito riportato:

- *'Art. 102 Aree a verde attrezzato (Va) e per grandi attrezzature sportive (Ag)'*

1. *Le aree Va sono destinate alle attrezzature sportive per la pratica a livello dilettantistico quali, a titolo esemplificativo, campi sportivi all'aperto eventualmente copribili durante la stagione invernale.*

3. *Gli interventi sono subordinati a progetti unitari di sistemazione; i parametri per le singole attrezzature saranno definiti in sede di progetto in base alle normative Coni.*

4. *Sono consentiti, nei limiti dei parametri stabiliti dalla normativa Coni, oltre agli impianti per la pratica sportiva e ai parcheggi necessari, costruzioni accessorie, quali tribune, spogliatoi, servizi igienici, attrezzature di servizio, locali di ritrovo (bar, ristorante).*

5. *Per le aree Ag e Va va assicurato il mantenimento di una superficie minima del 40 % a superficie permeabile.*

- *'Art. 94 Attrezzature di interesse collettivo-Parcheggi pubblici*

1. *Nella tavola Destinazioni d'uso del suolo e modalità di intervento il Regolamento Urbanistico individua con apposita campitura le attrezzature distinguendole con le seguenti sigle in base alla loro funzione prevalente e al loro ruolo territoriale.*

2. *Sono classificabili come Parcheggi Pubblici (Pp) e costituiscono standard urbanistico, ai sensi della legislazione vigente, le aree destinate a soddisfare il fabbisogno comunale in tal senso.*

3. *Possono essere di superficie, interrati e in struttura e dovranno essere progettati con le modalità di cui al precedente articolo 64.*

4. *Le caratteristiche di dette aree a parcheggio, in termini di capienza e numero dei livelli entro e fuori terra, dovranno essere puntualmente individuate dall'Amministrazione Comunale, allo scopo di garantire il soddisfacimento dei bisogni ed evitare al contempo impatti negativi nei contesti interessati, sotto i profili ambientale, paesaggistico e della qualità insediativa.*

5. Dette aree potranno altresì essere attrezzate con impianti per la produzione di energie rinnovabili, a condizione che gli stessi non comportino sostanziali riduzioni dei posti macchina e che non producano impatti negativi nei contesti urbani o paesaggistici interessati.

5-bis. Fatte salve le verifiche della dotazione di standard ai sensi del D.M. 1444 del 02.04.1968 nella UTOE interessata e nel rispetto dei valori ambientali e paesaggistici, in dette aree è altresì ammessa la realizzazione di impianti pubblici di centri di raccolta differenziata dei rifiuti, previa approvazione di uno specifico progetto da parte della Giunta Comunale ai sensi del D.lgs. n. 163/2006 in conformità alle disposizioni di cui all'art. 52 comma 12 del presente Regolamento Urbanistico. La riduzione dei posti esistenti dovrà essere recuperata entro 300 mt. dal parcheggio oggetto dell'intervento, contestualmente alla realizzazione del centro di raccolta.

6. I parcheggi realizzati da soggetti diversi dall'Amministrazione Comunale saranno disciplinati da specifiche convenzioni, che dovranno riguardare, tra le altre cose, il progetto e le modalità di realizzazione, oltre a tariffe, orari e quanto altro opportuno per garantire l'interesse generale.

1.4.3 PGRA

Data la particolare configurazione geografica e territoriale dell'intera area di progetto il vigente "Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni – (PGRA), del Distretto dell'Appennino Settentrionale, Unit of Management: Arno", individua la zona di Bottegone come effettivamente critica, cosa dovuta principalmente al rischio che il reticolo delle acque basse (cioè i canali del consorzio di bonifica) non riescano a scaricare e più in generale l'area rientra nell'area di contesto fluviale, cioè aree in cui fiumi e torrenti possono avere influenze per via della loro dinamica naturale.

A fronte di questo il PGRA individua l'area del Bottegone in relazione alla pericolosità di alluvioni fluviali come P3 (la più alta) con aree inondabili da eventi con tempo di ritorno minore/uguale a 30 anni e pericolosità flash flood elevata P3.

1.5 Progetto dell'Intervento 2.b

Per entrambi le piazze vanno previsti percorsi di arrivo ed esodo, parcheggi e spazi pensati per una loro completa messa in totale sicurezza, in particolar modo in relazione alla messa in sicurezza idraulica. Le proposte dovranno evidenziare soluzioni di elevata qualità architettonica che, rispettando i limiti di spesa su indicati, si innestino con gli obiettivi generali sopra descritti.

1.5.1 **Requisiti specifici delle opere da progettare**

Le soluzioni proposte dovranno porre particolare attenzione agli elementi di seguito indicati:

- Qualità delle soluzioni proposte in riferimento alle tecniche realizzative ed ai materiali proposti;

- Aspetti legati ad una possibile e diversificata fruizione degli spazi; evidenziazione di una attenta gestione del cantiere compresa la viabilità di accesso dei mezzi di cantiere e attenzione alla modifica temporanea della viabilità di quartiere in relazione al cantiere; modalità con le quali si intende ridurre il disagio alla popolazione ed attività limitrofe (rumori, polveri, ecc).

1.6 Documentazione

1.6.1 **Principale documentazione di riferimento**



- Piano Strutturale del Comune di Pistoia - <http://www.comune.pistoia.it/2029/>
- Regolamento Urbanistico del Comune di Pistoia - <http://www.comune.pistoia.it/3280/>
- Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) - <https://www.comune.pistoia.it/1916>
- UNI Ente Italiano di Normazione - Prassi di riferimento "Attrezzature e superfici per aree da gioco"
Norme UNI EN 1176 parti da 1 a 11

1.6.2 Documentazione di progetto

1. Disciplinare (Int2.b Disciplinare.pdf)
2. Schema Contratto (Int2.b Schema Contratto.pdf)
3. Documento Preliminare alla Progettazione (Int2.b DPP.pdf)
4. Limiti finanziari e fonti di finanziamento, Stima dei costi (Int2.b Stimadeicosti.pdf)
5. Calcolo degli Onorari D.M. 17.06.2016 (Int2.b CalcoloOnorari.pdf)
6. Elaborato grafico (EL.pdf)