

INDICE

0 - INTRODUZIONE

1 - CONTESTO TERRITORIALE ED URBANO DI RIFERIMENTO

- 1.1 - Cultura dell'accessibilità
- 1.2 - Stato attuale degli ambiti di intervento
- 1.3 - Documentazione fotografica

2 - QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

3 - IL PROGETTO. GLI INTERVENTI PREVISTI

- 3.1 - Il sistema dello spazio pubblico
- 3.2 - Il sistema dei percorsi
- 3.3 - Aspetti geologici
- 3.4 - Aspetti strutturali
- 3.5 - Aspetti architettonici
- 3.6 - Impianto di illuminazione
- 3.7 - Opere di completamento
- 3.8 - Acquisizione e disponibilità delle aree interessate dall'intervento

4 - SOLUZIONI ADOTTATE PER IL SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

5 - ENTI COINVOLTI IN FASE DI PROGETTAZIONE

6 - CONCLUSIONI

7 - LEGISLAZIONE DI RIFERIMENTO

0 - INTRODUZIONE

Il progetto esecutivo prevede la realizzazione del percorso e del sovrappasso pedonale per l'accessibilità al centro storico di Peccioli, in provincia di Pisa. Il progetto è redatto in conformità al D. Lgs. 50/2016 – Nuovo Codice degli appalti.

1 - CONTESTO TERRITORIALE E URBANO DI RIFERIMENTO

1.1 - Cultura dell'accessibilità

Il Convegno “CéNTRO - L'accento sul centro storico” svoltosi il 18 Marzo 2016 è da considerarsi una tappa importante per le future strategie di valorizzazione del Comune di Peccioli. Dal Convegno è emerso che una delle “ricette” operative per riportare a nuova vita e valorizzare i centri storici di piccola dimensione è quella di renderli accessibili attraverso interventi strutturali e infrastrutturali a seconda della specificità del luogo.

Questa prima operazione permetterebbe di ampliare la chiusura al traffico di strutture urbane, nate per l'uomo e non per la macchina, valorizzando quei rapporti pieni/vuoti tipici delle realtà urbane italiane. Peccioli non si sottrae a questo tipo di valutazione e di tipologia di intervento, vista la sua conformazione orografica e la sua ricchezza ambientale, non solo in termini di qualità urbana, bensì anche di paesaggio. Il Comune di Peccioli ha già da tempo eseguito opere, come il parcheggio interrato adiacente al centro storico, proprio per ridurre al massimo l'accesso delle auto nel centro e permettere un uso pedonale del sistema urbano.

Questo importante intervento, ormai a regime, necessita inoltre di ulteriori approfondimenti in termini di accessibilità nei riguardi di quelle fasce urbane limitrofe e adiacenti al centro storico tagliate fuori in termini pedonali. Esiste infatti una frattura fra il centro storicizzato e gli ampliamenti della città ai piedi dello stesso che sono collegati solo attraverso l'uso dell'auto. Questo ha fatto sì che nel tempo il centro si impoverisse di quelle attività legate alla quotidianità perché difficilmente accessibili, facendo rivolgere l'attenzione di una gran parte degli abitanti esternamente al Comune. Riportare la “vita” in un luogo, come in un palazzo da recuperare, vuol dire renderlo “accessibile” a tutti gli abitanti e a chi vuole conoscere le bellezze di un centro storicizzato come quello di Peccioli. In

questo senso la tecnologia contemporanea permetterebbe di superare questo impasse sociale viste anche le esperienze europee (AH Asociados a Pamplona, Spagna - 2015, VAUMM a San Sebastian, Spagna - 2015 e JLCG Arquitectos a Covilha, Portogallo - 2009) che hanno sdoganato culturalmente un tema spesso scottante in termini di impatto ambientale.

Un sistema pedonale aereo in quota fin dalla parte bassa della città, attraverso l'ausilio di ascensori a più livelli, permette il superamento di ogni barriera non solo generalmente pedonale, ma anche e soprattutto per portatori di handicap.

1.2 - Stato attuale degli ambiti di intervento

Questa parte della città ai piedi del centro storico si è sviluppata negli ultimi decenni del '900 con diverse tipologie edilizie dalla casa singola e unifamiliare, al condominio, al capannone industriale e artigianale senza quindi una crescita controllata o strategica e in contrasto con le caratteristiche e le dinamiche sociali del centro. Inoltre la crisi economica ha determinato lacerazioni urbane dovute all'abbandono di parti di edifici artigianali ai piedi del centro storico determinando una frattura non solo fisica, ma soprattutto sociale nella seppur forte identità di Peccioli. L'area di intervento si colloca all'interno di quello che in passato doveva essere un piano di recupero di un'area strategica, ma che per motivi legati alla crisi economica non si è potuto ancora attuare. Inoltre l'area di intervento oltre a "occupare" in elevazione aerea un lotto compreso fra due capannoni in disuso comprende, soprattutto per gli impianti di salita, una parte di viale Mazzini, di via Cavour ed un'area privata a giardino destinata attualmente all'accesso carrabile verso la proprietà. Infatti la vera occupazione del suolo si materializza nelle sole tecnologie ad ascensore poste alle estremità della passerella che si sviluppa in elevazione determinando una "servitù aerea" in proiezione verticale.

1.3 - Documentazione fotografica

Viene di seguito riportata la documentazione fotografica relativa ai più significativi punti di inserimento di progetto, evidenziandone così lo stato attuale dei luoghi, nonché le possibili capacità progettuali del sito scelto per la realizzazione dell'intervento.



Indicazioni dei punti di ripresa fotografici



1. Vista sulle aree di progetto dalla copertura del parcheggio multipiano



2. Vista su via Cavour - secondo tratto



3. Vista su via Cavour - primo tratto



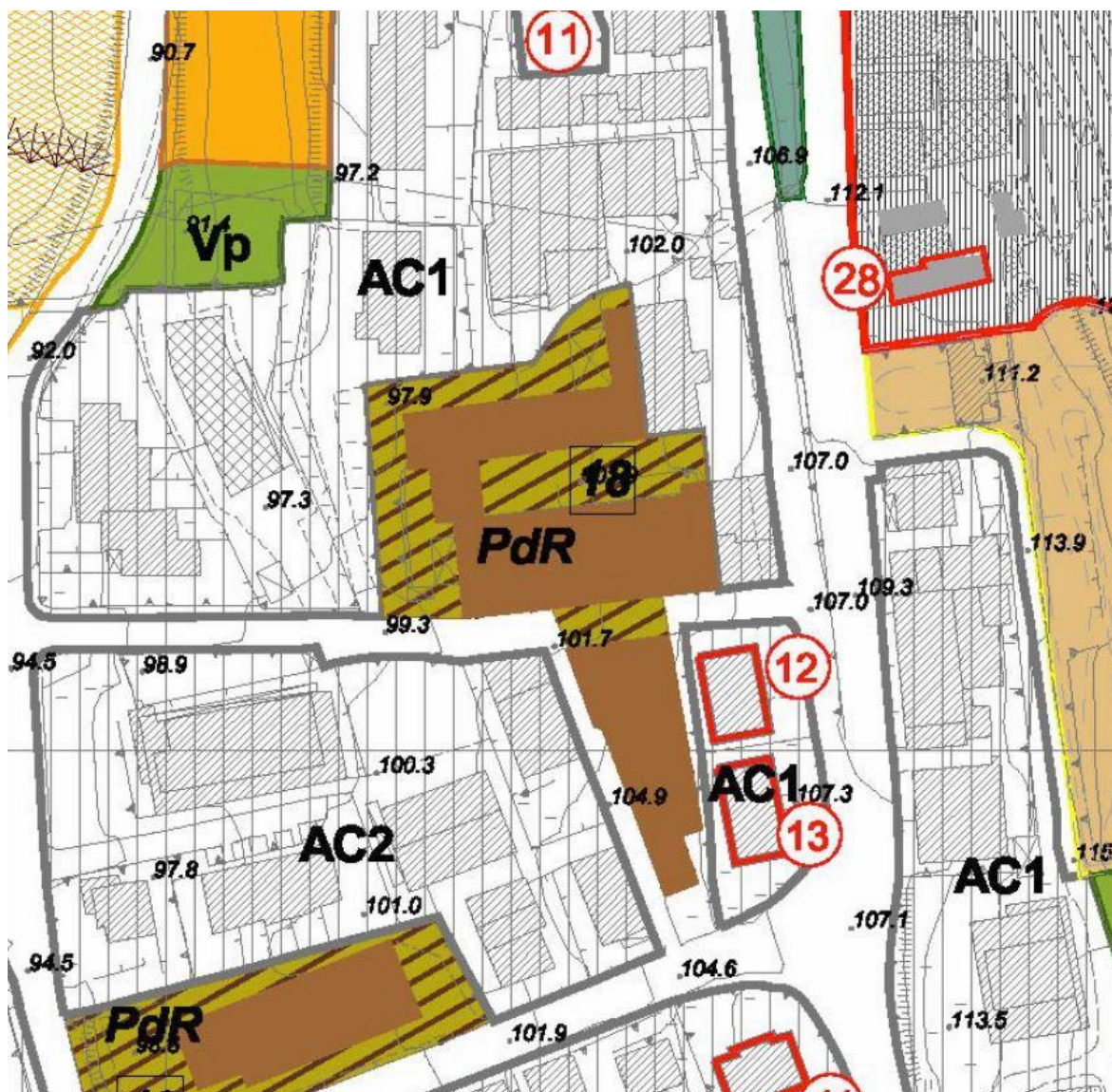
4. Vista su viale Mazzini verso l'entrata del parcheggio multipiano



5. Vista su via VII marzo - Edifici soggetti a Piano di recupero del RU

2 - QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

L'area di progetto, compresa tra via VIII marzo, via Cavour e viale Mazzini ed individuata al catasto al foglio di mappa 24 particelle 304, 310, 492, 707, 752, 753, 754, 755, 773, 780, 781, 782, 783, 832 e al foglio di mappa 24 - All. A particelle 607, 609 e 1282, insiste su diversi Ambiti del sistema insediativo e del sistema della mobilità del Regolamento Urbanistico del Comune di Peccioli.



Estratto del RU - Scheda norma n. 018

Come evidenziato in figura, il progetto insiste su un ambito del sistema insediativo e su di un circuito del sistema della mobilità elencati di seguito:

1 - Ambito del tessuto edilizio consolidato di saturazione le cui regole insediative sono da confermare e mantenere - AC1 - Ambiti caratterizzati dalla compresenza di edifici diversi per epoca storica.

2 - Circuito dei parcheggi e delle aree di sosta - Aree di parcheggio organizzate esistenti.

Trattandosi di un'opera di interesse pubblico e collettivo, è stata individuata nel Regolamento Edilizio comunale, secondo l'art. 81 comma 1, come attrezzatura di arredo urbano (percorsi pedonali, sovrappassi e sottopassi). In questa specifica casistica, seguendo quanto specificato all'articolo 21 del R.E. - Limiti urbanistici inderogabili ai sensi del D.M. 1444/68, *il rispetto delle distanze di m. 10 tra pareti finestrate e di fabbricati antistanti non si applica nei seguenti casi:*

a) manufatti per impianti tecnologici al servizio del territorio di modesta entità e per la rete dei percorsi pedonali e ciclabili (ad esempio sovrappassi e relative rampe, percorsi sopraelevati).

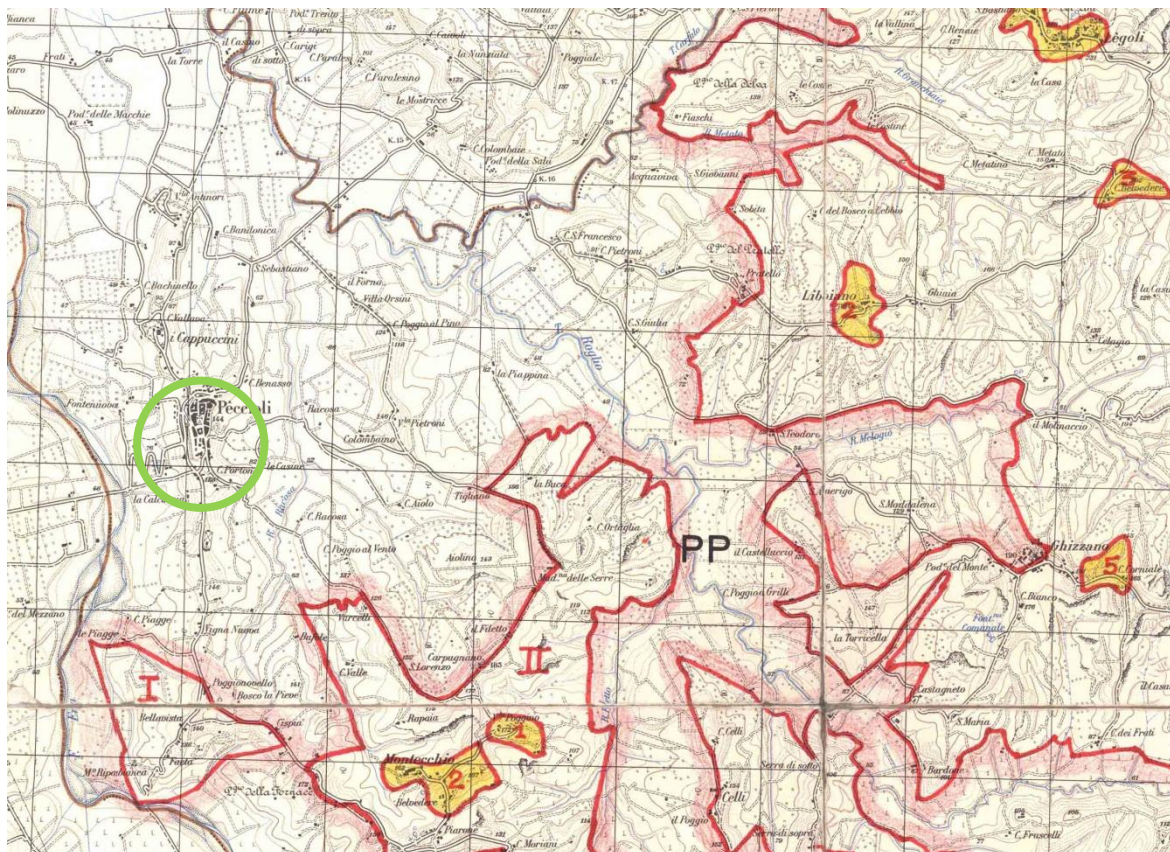
[...]

Per quanto riguarda la distanza dai confini di proprietà, così come descritto sempre all'articolo 21 del RE, si ha che la *distanza minima di ml. 5 è derogabile con accordo tra confinanti, scritto e registrato alla conservatoria dei registri immobiliari, solo se non riduce la distanza minima tra pareti finestrate, [...]* (come precedentemente enunciata nell'articolo stesso).

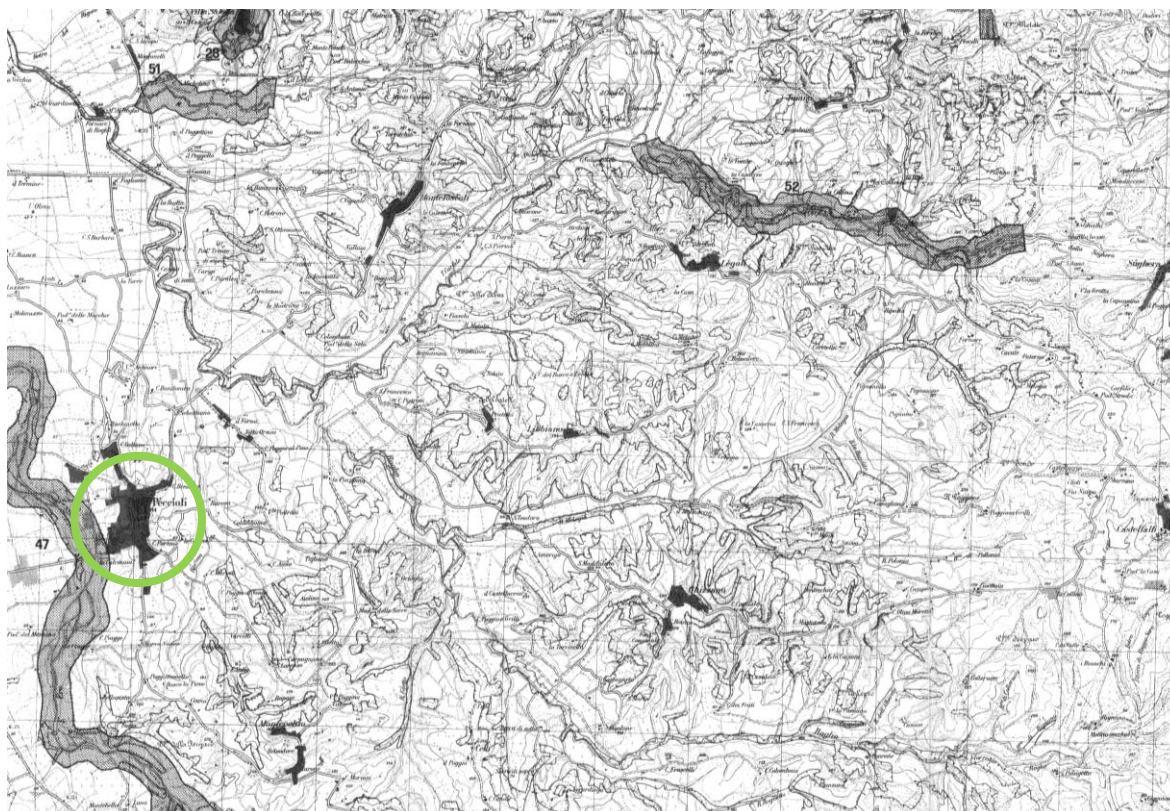
Secondo quanto previsto all'articolo 91 del RE, l'opera rispetta la normativa disciplinata dal Titolo II del DPR 24.07.96 n. 503 nonché dei criteri di progettazione di cui all'art. 4 del DM 14.6.1989 n.236.

Ai fini della progettazione, si evidenzia che sull'area non insistono particolari vincoli, nello specifico si riportano di seguito gli estratti delle carte di vincolo idrogeologico e di vincolo paesaggistico.

1 - L'assenza di Vincolo Idrogeologico è evidenziata nella tavola redatta ai sensi della Legge 30.12.1923 n. 3267:



2 - L'assenza di Vincolo Paesaggistico è riportata nella tavola relativa al DCR 296/88, in cui si evidenzia l'inquadramento delle aree tutelate per legge (art. 142 del D.lgs. 42/2004):



3 - IL PROGETTO. GLI INTERVENTI PREVISTI

3.1 - Il sistema dello spazio pubblico

Il Comune di Peccioli da molto tempo ha attuato interventi puntuali e di diversa portata e ricaduta, sia in termini sociali, che economici, per la valorizzazione del proprio centro storico. Non ultimo l'intervento infrastrutturale consistente nel parcheggio interrato in adiacenza del rilevato sottostante il centro storico che permette una maggiore accessibilità valorizzando, così, la struttura urbana del centro con l'eliminazione delle auto e una più consona vivibilità urbana. Il Convegno di Marzo 2016 ha però incentivato, lodando questa pregressa scelta infrastrutturale del parcheggio, l'orientamento di rivitalizzazione del centro attraverso un vero sistema infrastrutturale non più puntuale, ma che, in forma di "rete", possa determinare ricadute di qualità turistica ed economica.

Aumentare l'accessibilità per tutti, compresi i portatori di handicap in genere, diventa quindi il primo step progettuale e strategico. La passerella ipotizzata permetterebbe di aumentare la dotazione di luoghi pubblici non più demandati alla bellezza della storia, ma assorbiti dalla forza della contemporaneità capace di relazionarsi con essa, non per contrasto, ma nel rispetto di regole e composizioni ambientali già consolidate nel tempo. La passerella infatti di per sé ha un impatto minimo per volume e la sua collocazione aerea la rende leggera e non invasiva.

Quindi un nuovo luogo dentro la Storia proprio nel rispetto di quest'ultima che deve essere riportata a nuova vita e fatta approdare con le dinamiche sociali della contemporaneità.

3.2 - Il sistema dei percorsi

Il concetto di percorso non si lega soltanto ad una strutturazione urbana di tipo tradizionale, bensì deve essere ampliata alle infrastrutture pedonali e di supporto come il parcheggio capaci di valorizzare ed enfatizzare il sistema esistente. Il collocamento della passerella aerea in area strategica e di connessione fra la parte bassa della città ed il parcheggio esistente sulla terrazza che è già fermata dell'ascensore esistente, la connota come elemento strutturale di grande importanza. Infatti la passerella diventa proiezione in esterno al centro storico dei flussi interni collegandola in modo diretto e puntuale con quelle parti della città ad oggi escluse dalla vita del centro. I due blocchi ascensori posti su via Cavour e

viale Mazzini e in area prospiciente via VII marzo permettono infatti di innalzare il percorso orizzontale in accesso o uscita alla quota di progetto di +9,65 m superando le barriere non solo fisiche degli edifici e delle strade sottostanti, ma anche quelle importantissime per l'accessibilità sociale dei portatori di handicap.

La passerella, oltre a svolgere il suo compito infrastrutturale di accesso, diventa automaticamente un punto di vista panoramico unico per altezza e per orientamento della vista verso il panorama che avvolge la città.

Un sistema quindi di vera "rete" infrastrutturale in accesso e uscita dalla città storica capace di essere quell'ossigeno sociale ed economico tale da poter far rivivere il centro in modo completo, diversificato e soprattutto di qualità. Un sistema che in futuro avrà una ricaduta economica e culturale immediata.

3.3 - Aspetti geologici

La campagna di ricerca si è rivolta a caratterizzare il terreno interessato dall'opera di progetto, al fine del calcolo delle fondazioni, dei cedimenti, e della stabilità delle zone circostanti, in ottemperanza alle Norme Tecniche per le Costruzioni (integrate con la circolare applicativa D.M. 14 gennaio 2008, Circolare 2 febbraio 2009, n.617, C.S.LL.PP.).

L'area oggetto di studio ricade nella zona 3 secondo la classificazione sismica della Regione Toscana.

Da un punto di vista geomorfologico si può constatare che per l'area oggetto di intervento non sussistono problemi di stabilità; sotto il profilo geologico, secondo l'*Indagine geologica del Piano Strutturale ai sensi del D.P.G.R. 25/10/2011 n.53/R*, nell'area in esame ed in un congruo intorno affiorano *Sabbie di Nugola Vecchia e Sabbie ed argille ad Artica islandica*, pertanto tale zona è caratterizzata da una morfologia assai movimentata da cambiamenti di pendio e da dislivelli significativi tra zone di cresta ed i fondovalle.

Rispetto al Piano Strutturale vigente l'area oggetto di intervento, per quanto riguarda la Pericolosità Geomorfologica, ricade prevalentemente in classe G.2 - Pericolosità Geologica Media e, per una piccolissima parte in classe G.3 - Pericolosità Geologica Elevata. La pericolosità idraulica appartiene alla classe I.1 - Pericolosità idraulica bassa (Aree collinari o montane prossime ai corsi d'acqua per le quali ricorrono le condizioni di: non vi sono notizie storiche di inondazioni;

sono in condizione di alto morfologico rispetto alla piana alluvionale adiacente, di norma a quote altimetriche superiori a metri 2 rispetto al piede esterno dell'argine o, in mancanza, al ciglio di sponda).

Secondo le classi di Vulnerabilità Idrogeologica ai sensi dell'art. n.20 del P.T.C. della Provincia di Pisa, una piccolissima parte dell'area appartiene alla classe 3 - Vulnerabilità media - sottoclasse 3b, mentre la gran parte dell'area appartiene alla classe 3 - Vulnerabilità media - sottoclasse 3a.

Infine, riferendosi alle microzone omogenee in prospettiva sismica (MOPS) e alla pericolosità sismica, una piccola parte dell'intervento ricade nella Pericolosità sismica media S.2, mentre la maggior parte ricade nella Pericolosità sismica elevata S.3.

A seguito della campagna d'indagine svolta dal Geol. Andrea Petresi, considerato l'assetto geomorfologico del sito, così come le caratteristiche geotecniche e giaciture del terreno interessato dall'opera di progetto, si può ritenere che non sussistano problemi di stabilità.

Per considerazioni più approfondite sugli aspetti geologici e geotecnici dell'intervento si rimanda all'elaborato PE.GEO.01.

3.4 - Aspetti strutturali

Dal punto di vista strutturale il collegamento pedonale sopraelevato si compone di sistema a travata in carpenteria metallica su tre appoggi sostenuto in quota da piloni in conglomerato cementizio armato.

La travata si sviluppa su campate di 83 ml, 37ml, 14 ml circa, concettualmente si tratta di un sistema tralicciato composto da centine chiuse di forma ellittica disposte ad interasse variabile da 1.00 m a 1.80 m, collegate da un sistema di correnti in tubolare e diagonali di irrigidimento.

La travata sarà composta in opera assemblando conci prefabbricati di dimensioni idonee al trasporto ed alle aree di cantiere rese disponibili, ed il suo montaggio sarà eseguito impiegando sistemi di sollevamento mobili e castelli di sostegno provvisori. L'impalcato sarà sostenuto direttamente da profili longitudinali aperti comunque integrati nello schema generale della travata.

Sui piloni il ponte pedonale sarà vincolato con ritegni alla traslazione verticale/longitudinale e trasversale solo sul pilone mediano (*pilone S2*), mentre

sui restanti piloni si appoggerà solo con ritegni alla traslazione verticale e trasversale.

I piloni si conformeranno con schema di tipo scatolare con setti perimetrali e diaframmi intermedi, disposti in modo da garantire un efficace controventamento di piano.

In fondazione si prevedono platee sulle quali vincolare i setti in elevazione di spessore adeguato al complesso di micropali previsto per trasmettere al terreno le sollecitazioni prodotte dalle strutture sovrastanti. La scelta dei micropali come soluzione alla compatibilità delle strutture con la portanza del suolo si richiama alla necessità di contenere al minimo l'impianto di cantiere e l'ingombro dei manufatti da realizzare.

Per considerazioni più approfondite sugli aspetti tecnici e di calcolo delle strutture si rimanda agli elaborati strutturali di pertinenza alla seguente relazione.

3.5 - Aspetti architettonici

Il progetto prevede il superamento e l'attraversamento, grazie ad un "sovrappasso pedonale", della viabilità carrabile di via Mazzini e via Cavour. Questo si sviluppa, a partire dalla quota di imposta del piano di calpestio di +9,65 ml rintracciata sul percorso pedonale in copertura al parcheggio multi-piano, per una lunghezza complessiva pari a circa 135 ml su un percorso completamente orizzontale.

L'accesso a questa è determinato in due punti dai due blocchi di salita verticale (gruppi ascensori); il primo è posizionato in corrispondenza del muro di contenimento posto tra viale Mazzini e via Cavour, mentre il secondo è posto in testa al "sovrappasso pedonale" occupando una porzione di suolo attualmente di pertinenza di un vicino edificio residenziale dando inoltre un nuovo assetto urbano più preciso e di qualità.

3.5.1 - GLI SPAZI A TERRA

Lo spazio alla base dei due blocchi ascensore sarà opportunamente sistemato e circoscritto in modo da evidenziare l'accesso al percorso pubblico aereo e al tempo stesso di "proteggere" i fruitori della passerella.

Per l'area oggetto di esproprio, (porzione particella 707, foglio di mappa 24 del comune di Peccioli) attualmente interessata dall'ingresso al condominio di via VII marzo, si prevede la realizzazione di uno "spazio pubblico" in corrispondenza del

blocco torre A che sarà configurato come un vera e propria piazza di accesso all'impianto di risalita. Tale spazio sarà caratterizzato da un leggero dislivello (con pendenze comprese tra il 2% e il 5%) che consentirà l'accesso agli ascensori da via VIII marzo. Infatti, dalla quota della viabilità pubblica (-11,12 ml) si passa alla quota di ingresso della torre a -11.50 ml percorrendo una distanza di circa 25 ml in leggera pendenza.

Sarà ripristinato, a fianco dello spazio pubblico appena descritto, il percorso carrabile di accesso al condominio precedentemente individuato, integrato da un nuovo cancello che delimiterà lo spazio privato di pertinenza dell'edificio in oggetto, garantendo quindi l'accesso esistente.

In prossimità del *blocco torre B* saranno realizzati due nuovi marciapiedi/aree di sosta in corrispondenza degli ingressi agli ascensori. Nello specifico si evidenzia che, l'ingresso da via Cavour è caratterizzato da una piccola area dedicata allo sbarco (quota di progetto -3,54 ml) e che consente l'utilizzo dei parcheggi sistemati a raso lungo la viabilità, mentre l'ingresso su viale Mazzini è caratterizzato da un'area di marciapiede protetto da parapetto.

In entrambi questi casi, così come per lo spazio pubblico su via VIII marzo saranno realizzati percorsi e segnali per ipovedenti con pavimentazione di tipo LOGES, oltre che gli accorgimenti necessari al superamento di tutte le barriere architettoniche.

Per informazioni di dettaglio si rimanda agli elaborati grafici di progetto di pertinenza alla seguente relazione.

3.5.2 - BLOCCO TORRE A (BT-A) E PILA S1

Il *blocco torre A* consente l'accesso all'estremità est della passerella pedonale. Il progetto, in questa prima parte, è caratterizzato da un dislivello massimo di 21,15 ml (da +9,65 ml a -11,50 ml) superabile attraverso i due ascensori collocati all'interno della torre. Il *blocco torre A* di risalita è composto da due vani ascensori connessi a tre differenti quote di progetto (-11,50 ml, -0,95 ml, +9,65 ml) che consentono rispettivamente: l'accesso all'impianto da via VII marzo, l'interscambio tra i due ascensori sul pianerottolo intermedio (consentendo, attraverso questo accorgimento, anche l'accesso per la manutenzione, oltre che ad essere

considerato dispositivo di sicurezza per gli utilizzatori), l'accesso alla quota aerea del sovrappasso pedonale.

Il blocco ha una dimensione totale di 4,25x2,17 ml, alto 24,93 ml circa, ed è affiancato dalla *pila S1* di sostegno al ponte, di dimensioni 3,10x2,60 ml; la struttura degli ascensori è completamente realizzata con telaio in acciaio mentre la struttura della pila cava è realizzata in calcestruzzo armato. I profili utilizzati per il castello metallico sono: HEA 180 per i pilastri e per i pianerottoli di sbarco degli ascensori, tubi 120x50x4 per le strutture orizzontali e tubi 88,9x5 per i controventi.

Per ulteriori approfondimenti sulla posizione ed il dimensionamento del *blocco torre A* si rimanda agli elaborati grafici di pertinenza alla presente relazione.

3.5.3 - BLOCCO TORRE B (BT-B) E PILA S2

Il *blocco torre B* di risalita è composto da un unico vano ascensore; questo consente l'accesso a tre differenti quote di progetto: -3,54 ml corrispondente all'ingresso da via Cavour, +0,10 ml corrispondente all'accesso da viale Mazzini e +9,65 ml corrispondente alla quota del piano di calpestio del "sovrappasso pedonale".

Il manufatto in questione ha una dimensione totale di 2,45x2,71 ml, alto 16,97 ml circa, ed è affiancato dalla *pila S2* di sostegno al ponte, di dimensioni 2,65x2,60 ml; la struttura degli ascensori è mista, pensata con un basamento in calcestruzzo armato sul quale si eleva la prosecuzione della struttura con telaio in acciaio. Come nel caso precedente, la pila cava è realizzata in calcestruzzo armato. I profili utilizzati per il castello metallico sono: HEA 180 per i pilastri, tubi 120x50x4 per le strutture orizzontali e tubi 88,9x5 per i controventi.

Per poter inserire e posizionare il *blocco torre B* e la relativa *pila S2* nell'ingombro dello spazio dedicato ai parcheggi a raso lungo via Cavour, è stata prevista la demolizione dell'attuale muro contro terra e di sostegno alla strada provinciale SP41 - viale Mazzini: in corrispondenza dell'ascensore (lato viale Mazzini) è stata prevista la realizzazione di un nuovo diaframma di contenimento alla SP41 che, oltre ad assolvere tale funzione, possa essere usato come locale tecnico per contatori e quadri elettrici del nuovo impianto di illuminazione.

Per ulteriori approfondimenti sulla posizione ed il dimensionamento del blocco torre B si rimanda agli elaborati grafici di pertinenza alla presente relazione.

3.5.4 - PILA S3

La *pila* S3, di dimensioni complessive 1,50x2,60 ml, è realizzata in cemento armato con casseri a perdere ed ha la sola funzione di sostegno alla passerella pedonale. Il pilastro è posizionato in prossimità della facciata del parcheggio multipiano con accesso da viale Mazzini; nel progetto, è stato necessario prevedere la demolizione di una piccola porzione delle strutture di ingresso al parcheggio (muro di contenimento e fioriera) per poter posizionare la struttura in oggetto. Nella sua configurazione finale la pila non interferirà né con l'ingresso al parcheggio, né con la viabilità della strada limitrofa.

3.5.5 - IL PERCORSO AEREO

Il percorso aereo si sviluppa per una lunghezza totale di 138,58 ml e, come descritto in precedenza, permette di collegare le aree residenziali nei pressi di via VIII marzo, via Cavour e viale Mazzini (SP41) direttamente con il centro storico.

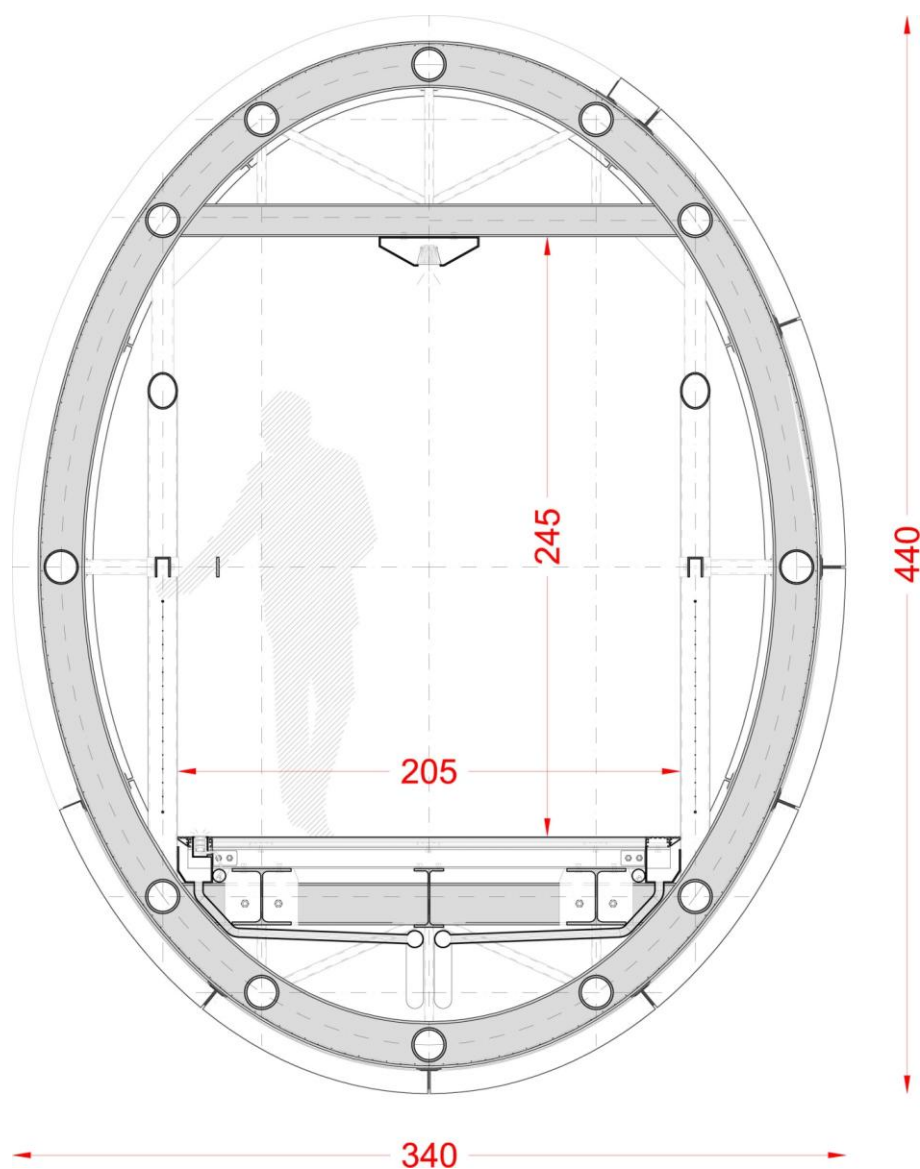
La travata scarica il proprio peso sulle tre pile in calcestruzzo armato precedentemente descritte, poste a differenti distanze tra loro: il *pilastro* S1 ed il *pilastro* S2 hanno un interasse di 83,27 ml, mentre tra il *pilastro* S2 ed il *pilastro* S3 l'interasse è pari a 37,47 ml. Il terzo ed ultimo tratto della passerella (più leggero rispetto agli altri due) è poggiato sulla *pila* S3 e sulla copertura del parcheggio multipiano.

Il sovrappasso pedonale è composto da moduli in acciaio (di lunghezza variabile) realizzati con travi HEA 200 centinate, giuntate l'una all'altra da dodici profili tubolari di dimensione 139,7x8.8 mm; il modulo è completato da tiranti e puntoni posti sul piano perpendicolare ai profili centinati (realizzati con profili tubolari di dimensione 88.9x4 mm). L'impalcato della travatura è realizzato con travi HEA 240 che corrono longitudinalmente alla struttura e profili trasversali HEA 180 giuntate ai moduli ellittici. L'impalcato è completato da una pavimentazione in moduli di alluminio estruso che conferiscono rigidità alla struttura.

Nei punti di appoggio sulle pile il modulo di forma ellittica si infittisce creando maggiore rigidità grazie all'inserimento di montanti tubolari verticali sul piano degli ellissi stessi.

Il sovrappasso pedonale ha una larghezza complessiva (modulo strutturale e rivestimento compreso) di 340 cm mentre, internamente, il passaggio pedonale ha una larghezza di 205 cm, consentendo così un comodo passaggio di 3 persone contemporaneamente.

L'altezza complessiva della travata è di 425 cm, mentre la sua altezza interna è di 245 cm: il dimensionamento di quest'ultimo consente, nella parte inferiore della sezione strutturale, il passaggio di tutti gli impianti (sia di smaltimento acque, sia elettrico), mentre nella parte sommitale consente l'alloggiamento dei corpi destinati all'illuminazione della passerella pedonale stessa.



Sezione strutturale della travata

L'interno della passerella è caratterizzato da una rete metallica paramassi che, pur nella sua semplicità ed efficacia funzionale, ricrea geometricamente la forma

ellittica impostata sui moduli strutturali, tale da rendere evidente il concept di progetto. Lo spazio interno è completato da un corrimano realizzato con “profilo a C” al quale viene interposto il parapetto in rete metallica. Attraverso le somme a disposizione descritte più nel dettaglio al punto 3.7 verranno realizzati i rivestimenti interni ed esterni (ininfluenti ai fini del comportamento strutturale) in lamiera microforata.

Per maggiori approfondimenti sulle caratteristiche architettoniche del percorso aereo si rimanda agli elaborati grafici di pertinenza alla presente relazione.

3.5.6 - FINITURE

Le pavimentazioni scelte nell'area di arrivo in corrispondenza di via VIII marzo saranno realizzate con cemento architettonico per garantire la migliore continuità fra le superfici e le lievi pendenze presenti. Allo stesso modo, in via Cavour, lo spazio di sosta in ingresso ed uscita dall'ascensore sarà realizzato in cemento architettonico. La pavimentazione avrà un effetto GHIAIA LAVATA tipo "CHROMOSTONE®" da eseguire su pavimento ancora fresco in calcestruzzo (RbK 25) dello spessore indicato dalla direzione lavori e steso fino a quota -4 cm dalla superficie finita, verrà applicato un massetto a base di legante tipo CHROMOSTONE o similare, e ghiaie colorate dello spessore di circa 3-4 cm.



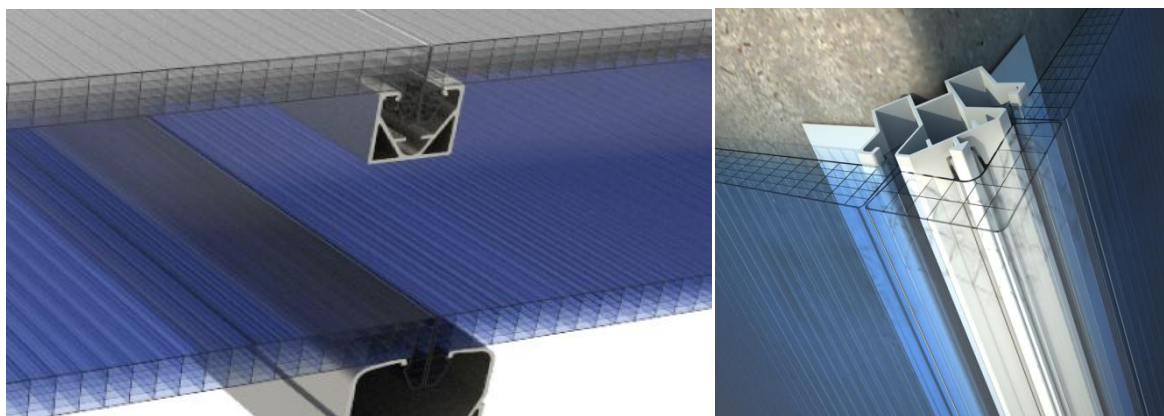
Finiture. Cemento architettonico.

Le sistemazioni a terra di via Mazzini saranno dotate di un pianerottolo di sbarco e marciapiede realizzati in pietra di Matraia. La suddetta pavimentazione, in "Pietra arenaria di Matraia" o "Arenaria Macigno di Matraia" a composizione quarzo-

feldspatica di colore grigio unito a grana evidente, sarà esente da piani di sfaldamento e saranno escluse quelle che non riportano i requisiti minimi.

La posa in opera dei pavimenti di entrambi i tipi dovrà venire eseguita in modo che la superficie risultino perfettamente omogenee ed osservando scrupolosamente le disposizioni che, di volta in volta, saranno impartite dalla Direzione dei Lavori.

Entrambi i blocchi ascensori, realizzati in struttura a telaio metallico, saranno rivestiti, tranne che per il “piano terra”, da un rivestimento esterno in pannelli di polycarbonato che, oltre a proteggere gli ascensori dagli agenti atmosferici, caratterizzeranno l'architettura “esterna” delle torri. Il materiale scelto, del tipo Dott. Gallina arcoPlus®626 o similari è un sistema modulare composto da pannelli di polycarbonato alveolare estruso a 6 pareti con spessore di 20mm, e modulo 600mm, inseriti a scatto su profili in alluminio. Il disegno a sei pareti con incastro a scatto su tubolare con giunto aperto, conferisce al pannello una notevole resistenza alla flessione, e consente di ottenere tamponamenti verticali, coperture autoportanti di notevoli dimensioni senza l'utilizzo di profili rompitratta. Il sistema d'aggancio a scatto, unito ad accessori e profili perimetrali in alluminio, garantisce la tenuta all'acqua ed una notevole resistenza alla spinta del vento. Alcuni profili speciali garantiscono la continuità del materiale anche in corrispondenza dell'angolo, al fine di valorizzare la percezione complessiva delle torri.



Finiture. Rivestimento in polycarbonato.

Il *blocco torre A (BT-A)*, nella sua parte basamentale realizzata con struttura metallica intelaiata, presenta un rivestimento (controparete esterna) in lastre di composto da orditura metallica e rivestimento in lastre di cemento rinforzato tipo Knauf Aquapanel® Outdoor o similari.

L'impalcato del sovrappasso pedonale è realizzato con struttura in acciaio e pavimentazione strutturale del tipo Aluplana o similari in lega di alluminio, con elementi di larghezza di dimensioni 40x176x4 cm, a orditura trasversale rispetto alla lunghezza della passerella; gli elementi di chiusura laterale della passerella sono ipotizzati con due profili afferenti alla stessa serie Aluplana ad orditura longitudinale dotati di superficie drenante per la raccolta delle acque meteoriche: il primo di dimensioni 10xvariabilex4 cm e il secondo angolare. Con questo sistema viene garantito, tramite un carter sagomato e tubazioni di collegamento, lo smaltimento delle acque piovane e l'alloggiamento dei corpi illuminanti da incasso in corrispondenza dei profili di pavimentazione disposti longitudinalmente. Il corrimano è in tubolari metallici verniciati, mentre i parapetti in rete stirata in acciaio.

Per maggiore e una migliore comprensione di quanto descritto si rimanda agli elaborati grafici di dettaglio del progetto esecutivo.

3.5.7 - RENDER DI PROGETTO

Di seguito si riportano i render di progetto nei quali sono evidenziati la qualità dell'intervento ed il rapporto con il tessuto urbano di Peccioli.



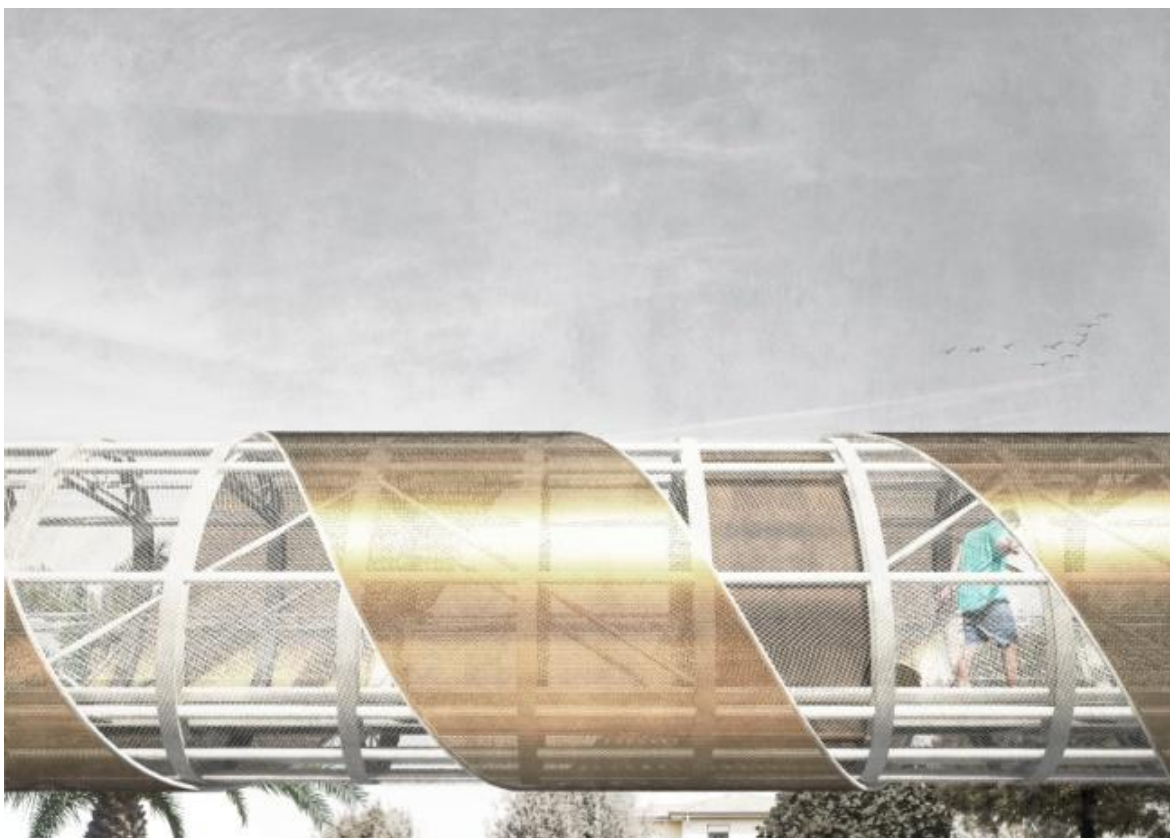
1. Vista dal parcheggio multipiano



2. Vista da via Cavour sul blocco torre B (BT-B)



2. Vista da via Cavour sul blocco torre A (BT-A)



4. Particolare del rivestimento esterno



5. Vista interna del percorso aereo

3.6 - Impianto di illuminazione

Per quanto riguarda il progetto di illuminazione è stato previsto un sistema di corpi illuminanti specifici legati all'introduzione del nuovo elemento architettonico della passerella e delle relative torri, che si pone a completamento dell'illuminazione pubblica già esistente ed efficiente nelle aree annesse o comunque collegate a quelle di progetto.

In particolare, gli spazi di sosta a terra lungo via VIII marzo, via Cavour e via Mazzini saranno illuminati con faretti segnapassi da incasso che perimetrano tali aree e definiscono i percorsi pedonali, così come il pianerottolo intermedio della torre A. Nell'area di accesso alla torre A saranno presenti anche tre lampioni posti agli angoli dell'area di forma triangolare. Anche in corrispondenza delle porte degli ascensori sono presenti faretti con illuminazione dall'alto.

Il sovrappasso pedonale presenta invece faretti a terra posti tra gli spazi vuoti definiti tra i moduli ellittici e faretti dall'alto in corrispondenza degli stessi; questi saranno alloggiati in un carter disposto longitudinalmente.

La disposizione di tali corpi illuminanti, così come definita negli specifici elaborati di dettaglio, determinerà una piacevole percezione nonché una valorizzazione dell'oggetto architettonico anche nelle ore notturne e consentirà la percorribilità della passerella 24 ore su 24.

Si allega alla presente relazione la verifica illuminotecnica di progetto.

3.7 - Opere di completamento

Tra le opere di completamento e di maggiore interesse visivo è previsto un sistema di rivestimento spiraliforme in lamiera metallica microforata che sarà agganciato ai moduli metallici su un livello esterno rispetto alla rete paramassi, che conferirà alla passerella un aspetto estremamente dinamico e contemporaneo.

La copertura di rivestimento è stata sviluppata coerentemente con il concept dell'artista giapponese Hidetoshi Nagasawa, coinvolto nella fase preliminare di progetto per la soluzione estetica della struttura.

La copertura, concepita come un'unica spirale continua che avvolge interamente la passerella pedonale, è realizzata con pannelli metallici di forma trapezoidale

che si sviluppano longitudinalmente alla struttura del *ponte*. I pannelli, discretizzati secondo diverse dimensioni, permettono la risoluzione dei nodi in corrispondenza del cambio di modulo della spirale stessa e degli appoggi. Tutto il sistema di rivestimento è collegato alla struttura con “profili a L” presso piegati che consentono allo stesso di adattarsi perfettamente alla forma ovoidale della sezione strutturale. La pannellatura è realizzata in lamiera di acciaio microforato, con percentuale di foratura compresa tra il 40% ed il 50%; la lamiera è opportunamente trattata e verniciata del colore prescelto secondo precise indicazioni della D.L. in fase di cantiere.

Lo spazio di accesso alla torre più alta, che presenta rispetto agli altri una più compiuta dimensione urbana potrà essere dotata di alcuni elementi di arredo urbano, quali panchine, cestini o alberature, per favorire la fruizione pubblica di tale ambiente.

3.8 - Acquisizione e disponibilità delle aree interessate dall'intervento

Per quanto riguarda la proprietà delle aree interessate dall'intervento con Delibera di Consiglio Comunale n. 19 del 25.05.2017 è stata approvata specifica variante ed è stato apposto il vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 9d el D.P.R. 327/01.

A seguito della predisposizione del progetto definitivo-esecutivo è stata attivata la procedura di dichiarazione di pubblica utilità prevista dall'art. 16 del D.P.R. 327/01, con comunicazione ai privati interessati (prot. n. 7214 del 12.10.2017). Per quanto riguarda le aree interessate dall'organizzazione del cantiere il riferimento è agli articoli 49 e 50 del D.P.R. 327/01 con procedura di occupazione di urgenza da attivare anche contestualmente alla dichiarazione di pubblica utilità.

4 - SOLUZIONI ADOTTATE PER IL SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Il progetto ha tenuto conto delle normative (Legge13/89, D.M. 236/89, nonché del D.P.G.R. 29 luglio 2009, n.41/R - Regolamento d'attuazione in materia di abbattimento delle barriere architettoniche ed eventuali altre modifiche e integrazioni) riguardanti il superamento delle barriere architettoniche, ma anche di soluzioni tecniche che potessero favorire la fruibilità e l'accessibilità degli spazi, sia verdi che pavimentati, e dei percorsi di accessibilità al centro storico di Peccioli. Partendo dal rilievo strumentale delle varie aree di intervento che ha consentito di

determinare esattamente i vari dislivelli di quota, si è proceduto in fase progettuale alla realizzazione di un percorso unitario e continuo che, anche attraverso l'uso dei mezzi di sollevamento meccanico (tre ascensori in progetto), rendesse totalmente fluida la fruibilità degli spazi.

5 - ENTI COINVOLTI IN FASE DI PROGETTAZIONE

In fase di progettazione preliminare e definitiva, in relazione al progetto in oggetto, sono stati coinvolti i seguenti enti:

A. PROVINCIA DI PISA

In data 07/04/2017 è stata presentata alla c.a. della Geom. Edi Pardini dell'Ufficio Tecnico della Provincia di Pisa la *“Richiesta preventiva sulla realizzazione del sovrappasso pedonale su Viale Mazzini - Strada provinciale SP41 in corrispondenza del centro abitato di Peccioli (PI)”*. In data 06/06/2017 con Prot. n. 20600/08.02.00 è stato espresso parere favorevole di massima sull'intervento (si allega alla presente relazione, la relativa copia della documentazione).

B. ENEL

In riferimento alla *“Richiesta segnalazione cavidotti Enel in Viale Giuseppe Mazzini nel Comune di Peccioli per esecuzione di scavo”* presentata dal Comune di Peccioli in data 16/02/2017, l'ufficio competente comunica che *i lavori in oggetto possono interferire con le linee elettriche in cavo sotterraneo*. A tal proposito, viene sottolineato che *durante l'esecuzione dei lavori, dovranno essere adottate tutte le misure necessarie ad evitare eventuali contatti accidentali con parti in tensione* (si allega alla presente relazione, la relativa copia della documentazione).

C. SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI PISA E LIVORNO

In riferimento alla comunicazione del Comune di Peccioli avente per oggetto la *“Variante per lievi modifiche alle NTA del RU e cartografia sistema della mobilità. Previsione di intervento pubblico di connessione pedonale. Comunicazione a seguito di approvazione della variante”* pervenuta in data 24/04/2017, con Prot. n. 492 rif. Prot. Pec. 2672 del 21/04/2017, la Soprintendenza ha espresso il proprio parere in merito (si allega alla presente relazione, la relativa copia della documentazione).

6 - CONCLUSIONI

La realizzazione della passerella a Peccioli non è un semplice collegamento fra aree della città, il collegamento fra le vie Mazzini, Cavour, oppure la porta contemporanea al Centro storico. La Passerella è molto di più di un collegamento fisico, bensì un elemento di “vita” che darà ossigeno alle attività presenti, al tempo di conoscenza della storia della città, al vivere intensamente ciò che un tempo era il cuore vitale e sociale della città. E’ soprattutto la prova che la contemporaneità non esclude la Storia e viceversa se il suo essere “innovazione” riesce a valorizzare ciò che già esiste senza per questo stravolgerne l’essenza storica. Un intervento “antico” quindi nel suo modo di essere concepito proprio perché potrà essere in futuro l’ulteriore elemento di “tradizione” se è vero che i due termini, Tradizione e modernità, hanno lo stesso significato anche se in tempi storici diversi.

Una prova di queste affermazioni è l’attuale ascensore di accesso che nella maggior parte dei casi non è di uso specifico di chi posteggia, ma da parte di chi “vive” nel centro: un’infrastruttura per non far morire il centro storico.

7 - LEGISLAZIONE DI RIFERIMENTO

Norme Tecniche di Attuazione, Regolamento Urbanistico - Comune di Peccioli

Regolamento Edilizio Unitario - Comune di Peccioli

D.M. 2 aprile 1968, n.1444 - Limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza, di distanza fra i fabbricati e rapporti massimi tra gli spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, al verde pubblico o a parcheggi, da osservare ai fini della formazione dei nuovi strumenti urbanistici o della revisione di quelli esistenti.

D.P.G.R. 29 luglio 2009, n. 41/R - Regolamento di attuazione dell’art. 37, c. 2, lett. g) e c. 3 della L.R. 1/2005 in materia di barriere architettoniche.

Legge 9 gennaio 1989, n.13 - Disposizioni per favorire il superamento e l’eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati.

D.M. 14 giugno 1989, n.236 - Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche."

ALLEGATO A



PROVINCIA DI PISA
Istituzione dei Comuni per il governo dell'area vasta
Scuole, Strade e Sistemi di trasporto, Territorio e Ambiente
Gestione associata di servizi e assistenza ai Comuni
Settore Viabilità

Prot. N. 20600/08.02.00

Pisa 06/06/2017

Al Comune di Peccioli

Allo studio ARX
Via degli Artisti, 18R
56132 FI

Oggetto: Richiesta preventiva sulla realizzazione del sovrappasso pedonale su Via Mazzini – Strada Provinciale Sp 41 di Peccioli in corrispondenza del Centro abitato di Peccioli

In riferimento alla richiesta in oggetto, esaminati gli elaborati allegati, si esprime parere favorevole di massima all'intervento facendo presente quanto segue:

- Nelle fasi successive di progettazione dovrà essere effettuata una verifica a ribaltamento delle parti del muro a retta esistente immediatamente a fianco ed interrotte dell'opera in oggetto
- Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere richiesta regolare autorizzazione. La domanda dovrà essere corredata degli elaborati previsti nel regolamento provinciale atti a dimostrare le modifiche che verranno apportate al corpo stradale ed alla carreggiata in corrispondenza delle opere da realizzare.

Il Funzionario P.O.
Gestione Area 2 Est
Geom. Edi Pardini

ALLEGATO B.1

e-distribuzione

Infrastrutture e Reti Italia
Macro Area Territoriale Centro
Zona di Livorno-Pisa

Casella Postale 229 - Via Spoleto sn - 00071 Pomezia RM



E-DIS-20/02/2017-0104746

Spett.le
COMUNE DI PECCIOLI
Piazza del Popolo, 1
56037 PECCIOLI PI
PEC: comune.peccioli@postacert.toscana.it

e-distribuzione@pec.e-distribuzione.it

DIS/MAT/CE/DTR-TOU/ZO/ZOLP/UOR4

Oggetto: Richiesta segnalazione cavidotti Enel in Viale Giuseppe Mazzini nel comune di Peccioli per esecuzione di lavori di scavo

E
COMUNE DI PECCIOLI Comune Peccioli
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N. 0001196/2017 del 21/02/2017
Firmatario: FABIO RUGHI, FUNA Applicativo di Protocollo Enel

Con riferimento alla Vs. del 16/02/17 comunichiamo che i Vs. lavori possono interferire con le nostre linee elettriche in cavo sotterraneo. A tale proposito trasmettiamo in allegato stralcio planimetrico con indicazione di massima della presenza di cavi MT e BT nella zona oggetto dell'intervento.

Precisiamo che nella planimetria sono riportati i cavi MT (linea tratteggiata colorazione viola) e i cavi BT (linea tratteggiata colorazione blu).

I tracciati sono puramente indicativi, non riportano le profondità di posa né le distanze dagli edifici e sono, peraltro, in aggiornamento continuo anche in relazione ai lavori che vengono eseguiti dalle ns. Unità Operative ed Imprese appaltatrici; pertanto, possono risultare utili soltanto per l'individuazione di larga massima della quantità e del tipo di impianti esistenti.

Per quanto sopra, i tracciati riportati su tali planimetrie non potranno costituire metodo unico di prevenzione ai fini antinfortunistici in quanto non consentono l'individuazione certa degli impianti stessi né, per gli stessi motivi, esonerano Voi, o qualunque terzo, da responsabilità relativamente ai danni arrecati agli stessi in caso di non corretta indicazione sulle succitate planimetrie della posizione dei medesimi.

Vi ricordiamo che l'art. 130 del R.D.L. 11/12/33, n. 1775 vieta a chiunque di danneggiare o comunque manomettere le condutture elettriche, il solo fatto di urtare o di rimuovere un cavo elettrico in tensione può causare infortunio mortale e la responsabilità di ciò sarebbe esclusivamente Vostra.

Durante l'esecuzione dei lavori, dovranno essere adottate tutte le misure necessarie ad evitare eventuali contatti accidentali con parti in tensione e qualora emergano situazioni tali da evidenziare potenziali rischi elettrici occorre contattare tempestivamente il personale della Zona di Livorno Pisa - Unità Operativa di Pontedera Volterra - Sig. Fiumalbi Luciano - tel. 329/2406426.

1/2

Azienda certificata OHSAS 18001 - UNI EN ISO 14001 - UNI EN ISO 9001 - UNI CEI EN ISO 50001

e-distribuzione SpA - Società con unico socio - Sede legale: 00198 Roma, Via Ombrone 2 - Registro Imprese di Roma, Codice fiscale e Partita IVA 05779711000 - R.E.A. 922436 - Capitale Sociale 2.600.000.000 Euro i.v. - Direzione e coordinamento di Enel SpA

Id. 22792085

ALLEGATO B.2



Vi facciamo inoltre presente che se, per Vostre eventuali e ulteriori esigenze, fossero necessari sopralluoghi o modifiche ai nostri impianti, potrete richiedere un ns. intervento al fax numero 800046674 per l'emissione della richiesta di preventivo di spesa; gli interventi potranno essere eseguiti solo dopo il pagamento del relativo contributo.

Distinti saluti.

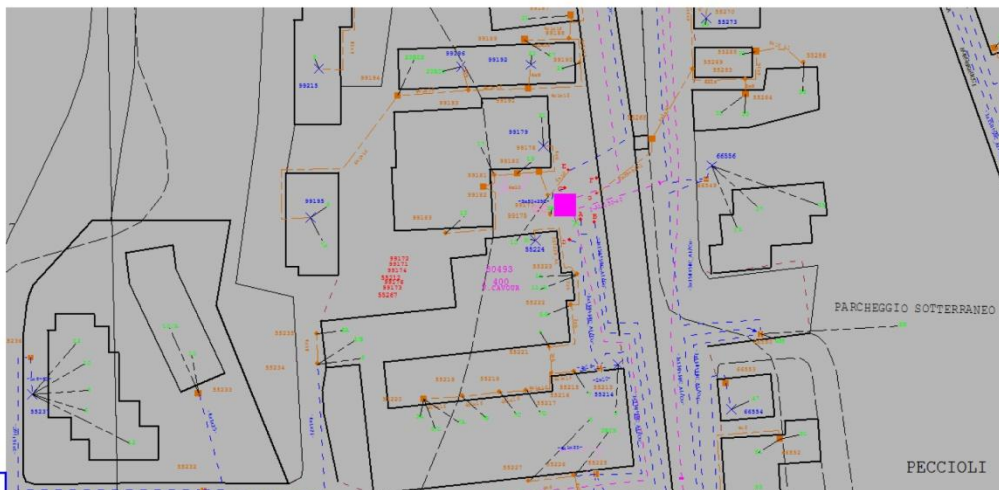
Fabio Rughi
Il Responsabile

E
COMUNE DI PECCIOLI Comune Peccioli
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N. 0001196/2017 del 21/02/2017 Firmatario: FABIO RUGHI, FUNA Applicativo di Protocollo Enel

Il presente documento è sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. 82/2005. La riproduzione dello stesso su supporto analogico è effettuata da Enel Italia srl e costituisce una copia integra e fedele dell'originale informatico, disponibile a richiesta presso l'Unità emittente.

ALLEGATO B.3

E
COMUNE DI PECCIOLI Comune Peccioli
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N. 0001196/2017 del 21/02/2017 Firmatario: FABIO RUGHI, FUNA Applicativo di Protocollo Enel



ALLEGATO C

La presente mail sostituisce l'atto originale ai sensi dell'art. 43 del D.P.R. n. 445/2000



*Ministero dei beni e delle
attività culturali e del turismo*
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI PISA E LIVORNO

Pisa, - 3 LUG. 2017

AI COMUNE DI PECCIOLI
comune.peccioli@postacert.toscana.it

cl. 34.19.01/33.1 *Allegati*

MIBACT-SABAP-PI
PROTINF
0007797 03/07/2017
Cl. 34.19.01/33.1

Oggetto:

PECCIOLI (PI) -

Fg.74

Richiedente: Comune di Peccioli

Opere: - Variante per lievi modifiche alle NTA del RU e cartografia sistema della mobilità.

Previsione di intervento pubblico di connessione pedonale. Comunicazione a seguito di approvazione della variante

D.Lgs. 42/2004, Parte III (art. 146)

ns fasc. n. 132-2017.

Presa visione della richiesta pervenuta in data 24-04-2017 prot. n. 492, Vs. rif. prot. Pec. 2672 del 21-04-2017, questa Soprintendenza esprime il seguente parere.

Parere Ambito Archeologico (Dott.ssa Claudia Rizzitelli)

Preso atto dell'approvazione della Variante in oggetto con Delibera di Consiglio Comunale n. 19 del 25/05/2017, poiché è comunque necessario prevedere particolari cautele, dato il potenziale rischio archeologico dell'area (segnalazione del rinvenimento di una tomba a camera ipogea (IV-III secolo a.C.) durante i lavori per la realizzazione del parcheggio interrato: S. Bruni, Preliminari ad una storia del più antico popolamento del distretto di Peccioli, in S. Bruni (a cura di), Legoli. Un centro minore del territorio volterrano, Pontedera 1999, p. 30, nota 54, fig. a: pp. 34-35), questo Ufficio richiede quanto segue:

- di inviare i progetti delle opere in previsione, in particolare per quanto attiene le strutture fondali, al fine di consentire di porre in atto le misure necessarie a tutelare l'eventuale patrimonio archeologico sepolto;

- di avvisare tempestivamente, in forma scritta con almeno venti giorni di anticipo, questa Soprintendenza della data di inizio dei lavori che comportino scavo e movimentazione terra, al fine di consentire l'espletamento dell'attività istituzionale da parte del personale tecnico di questa Soprintendenza.

Al fine di verificare l'effettiva presenza di beni archeologici nell'area oggetto d'intervento, si suggerisce di valutare l'opportunità di eseguire, su esplicita richiesta del proponente, saggi archeologici preventivi alla realizzazione delle opere in progetto, a carico del proponente e sotto la direzione scientifica della scrivente Soprintendenza.

Si rammenta che, qualora durante i lavori di escavazione si verificassero scoperte archeologiche fortuite, è fatto obbligo, ai sensi della normativa vigente in materia (art. 90 e ss. D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.), degli artt. 822, 823 e, specialmente, 826 del Codice Civile, nonché dell'art. 733 del Codice Penale, di sospendere i lavori e avvertire entro 24 ore questa Soprintendenza o il Sindaco o l'Autorità di Pubblica Sicurezza competente per territorio, e provvedere alla conservazione temporanea dei beni rinvenuti.

Si fa presente che l'eventuale rinvenimento di emergenze archeologiche potrebbe comportare l'imposizione di varianti al progetto in realizzazione, nonché l'effettuazione di scavi archeologici in estensione e in profondità finalizzati alla documentazione delle eventuali emergenze antiche e ai relativi interventi di tutela.

Il Funzionario Responsabile di Zona
(Dott.ssa Claudia Rizzitelli)

Il Soprintendente
Andrea Muzzi

E
COMUNE DI PECCIOLI
Comune Peccioli
Protocollo N.0004888/2017 del 04/07/2017