



COMUNE DI PONTEDERA

Provincia di Pisa

REGOLAMENTO URBANISTICO

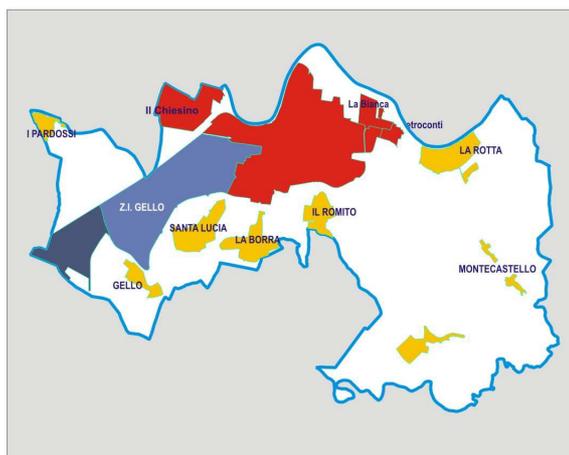
Piano operativo



Unione
dei
Comuni
della
Valdera



RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA



Adozione

Delibera C.C. n. _____ del _____

Approvazione

Delibera C.C. n. _____ del _____

Il Sindaco: **avv. Simone Millozzi**
La Segretaria Generale: **dott.ssa Maria Truglio**
Il Dirigente: **arch. Massimo Parrini**
La Garante della comunicazione: **dott.ssa Simona Luperini**

Progetto:
U.O. PIANIFICAZIONE URBANISTICA, AMBIENTE E PROTEZIONE CIVILE
arch. Fausto Condello
Collaboratori:
arch. Marco Salvini
arch. Mauro Montagnani
Assistenza amministrativa:
per.ind. Silvano Ciompi
Sig.ra Stefania Collecchi





INDICE

| | |
|----------|---|
| PREMESSA | 5 |
|----------|---|

PARTE PRIMA

INDIRIZZI STRATEGICI DEL REGOLAMENTO URBANISTICO

| | | |
|------|-----------------------------------|----|
| 1.1. | LE PROSPETTIVE DEL NUOVO R.U. | 7 |
| 1.2. | IL DIMENSIONAMENTO | 7 |
| 1.3. | LA SOSTENIBILITÀ | 11 |
| 1.4. | LA RIQUALIFICAZIONE E IL RECUPERO | 14 |
| 1.5. | LA PEREQUAZIONE URBANISTICA | 17 |
| 1.6. | LE INFRASTRUTTURE | 18 |
| 1.7. | L'ACCESSIBILITÀ | 20 |
| 1.8. | LE N.T.A. | 21 |

PARTE SECONDA

CONTESTO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO

| | | |
|------|----------------------------------|----|
| 2.1. | INQUADRAMENTO TERRITORIALE | 23 |
| 2.2. | TERRITORIO EXTRAURBANO | 24 |
| 2.3. | TERRITORIO URBANO | 26 |
| 2.4. | SISTEMI, SUB-SISTEMI ED U.T.O.E. | 28 |





PREMESSA

Concluso il monitoraggio ex art. 55 della L.R. n. 1/2005 con l'approvazione della relazione (rif. Del. G.M. n. 84/2013), si è posta la necessità di compiere il processo di revisione al regolamento urbanistico, secondo gli indirizzi e i nuovi obiettivi che l'operazione di analisi ha messo in evidenza.

Per ovvie ragioni questo lavoro di revisione, con i documenti e questa stessa relazione tecnica, fanno propri il quadro normativo e interpretativo che il monitoraggio ha seguito ed eseguito; quadro e nozioni cui si rimanda senza ulteriori commenti. Parimenti si precisa che questa relazione tecnica non ripeterà concetti, analisi e prospettive proprie del Rapporto ambientale proprio della Valutazione Ambientale Strategica (VAS), se non per quanto strettamente necessario, essenziale alla descrizione dei nuovi contenuti del R.U., che sarà concluso con l'approvazione di quest'ultimo.

Il processo di revisione è iniziato ed è proseguito all'interno del Comune di Pontedera, grazie al solo lavoro dell'U.O. Pianificazione, Ambiente e Protezione civile, poiché l'A.C. ha ritenuto che questa operazione non potesse essere effettuata se non ricorrendo alla capacità e all'esperienza della struttura tecnica che ha gestito e applicato lo strumento generale di governo del territorio nel corso del suo primo periodo di attività.

Il lavoro si è diluito dall'agosto 2013 fino al gennaio 2014, compatibilmente e parallelamente all'attività ordinaria di servizio amministrativo, con lo scopo di giungere ad un vero e proprio nuovo regolamento urbanistico, ovvero di un nuovo "strumento operativo" -nuova definizione che, probabilmente, sarà coniata dal legislatore regionale- che mantiene l'indirizzo strategico del precedente ma fa tesoro dell'esperienza e del nuovo quadro storico, sociale ed economico, del Paese e locale.

Questa relazione si divide in due parti, ambedue suddivise in paragrafi numerati, con la prima delle quali dedicata all'esposizione dialettica dei contenuti innovativi del nuovo strumento di governo del territorio e la seconda che riporta, per ogni macroarea in cui è suddiviso il territorio, le informazioni peculiari e i dati statistici essenziali. Ulteriori considerazioni e approfondimenti in tema sono, come già sopra indicato, propri del Rapporto ambientale.

Compongono il nuovo R.U. i seguenti elaborati insieme agli elaborati descrittivi delle indagini geologiche e idrauliche del R.U. approvato con deliberazione consiliare n. 13/2006 e gli aggiornamenti approvati con deliberazione consiliare n. 22/2011,

Relazione tecnico-illustrativa.

Tav. 2 – Corografia dei vincoli.

Tav. 3 – Individuazione cartografica delle Zone Omogenee.

A – Territorio Comunale Ovest.

B – Territorio Comunale Centro.

C – Territorio Comunale Est.

Tav. 4 – Individuazione cartografica delle Zone Omogenee;

a) U.T.O.E. Pontedera ovest –Residenziale - Località PONTEDERA CENTRO;

b) U.T.O.E. Pontedera est – Residenziale - Località PONTEDERA EST;



- c) U.T.O.E. Pontedera ovest – Residenziale - e U.T.O.E. Pontedera-Gello –produttiva - Località PONTERA OVEST e ZONA PRODUTTIVA NORD;
- d) U.T.O.E. Pontedera-Gello – Produttiva - Località ZONA PRODUTTIVA SUD;
- e) U.T.O.E. La Rotta – Residenziale - Località LA ROTTA;
- f) U.T.O.E. Il Romito – Residenziale - Località IL ROMITO;
- g) U.T.O.E. La Borra – Residenziale - Località LA BORRA;
- h) U.T.O.E. S. Lucia – Residenziale - Località S. LUCIA;
- i) U.T.O.E. Gello – Residenziale - Località GELLO;
- j) U.T.O.E. I Pardossi – Residenziale - Località I PARDOSSI;
- k) U.T.O.E. Pontedera est – Residenziale- e U.T.O.E. La Bianca – Commerciale – Località LA BIANCA – PIETROCONTI;
- l) U.T.O.E. Il Chiesino – Commerciale - Località IL CHIESINO;
- m) U.T.O.E. Gello Zona industriale – Ecologica - Località GELLO Z.I.;
- n) U.T.O.E. Treggiaia – I Fabbri –Residenziale - Località I FABBRI;
- o) U.T.O.E. Treggiaia – I Fabbri – Residenziale - Località TREGGIAIA;
- p) U.T.O.E. Montecastello – Residenziale - Località MONTECASTELLO;

Norme Tecniche di Attuazione (NTA).

N.T.A. Allegato A – Edifici e comparti edilizi regolati da apposite schede-norma

N.T.A. Allegato B – Comparti di particolare valore ambientale, regolati da apposite schede-norma.

N.T.A. Allegato C – Edifici di particolare pregio storico, architettonico con le relative categorie d'intervento.

Come meglio esplicitato nel regolamento ma anche nella parte seconda di questa relazione, il nuovo R.U. da atto anche dell'attività di trasformazione urbanistica compiuta successivamente al 31 gennaio 2011, data di scadenza naturale del primo quinquennio di validità del primo strumento di governo del territorio e, conseguentemente, fa proprie le determinazioni dei comparti edificatori oggetto di piani particolareggiati approvati secondo le procedure della L.R. n. 1/2005, riportati ed evidenziati negli Allegati 1 e 2 della relazione di monitoraggio.



PARTE PRIMA

INDIRIZZI STRATEGICI DEL REGOLAMENTO URBANISTICO

1.1 Le prospettive del nuovo R.U.

Lo scopo del nuovo regolamento urbanistico è certamente quello di confermare e/o rinnovare indirizzi e parametri per garantire che la trasformazione del territorio siano compiuta nel rispetto dell'ambiente, della qualità urbana, della buona edilizia e dell'accessibilità: ciò che si riassume in una "buona urbanistica" proprio di una corretta politica del territorio. Sono concetti questi spesso evocati da più parti e che stanno alla base del programma regionale di revisione della stessa legge urbanistica fondamentale; concetti che in ottica di equilibrio tra sviluppo socio-economico e rispetto della natura e delle preesistenze antropiche, il comune di Pontedera traduce in uno strumento rinnovato, pratico e oggettivo.

Il nuovo R.U., attingendo dalle criticità e dalla dialettica del monitoraggio, si pone gli obiettivi di seguito, brevemente, elencati:

- Una nuova pesatura e distribuzione del dimensionamento contenuto nel piano strutturale;
- L'enfaticizzazione della sostenibilità della trasformazione urbanistica;
- La riqualificazione del tessuto urbano in contrapposizione alle scelte espansive;
- La perequazione interna ed esterna quale strumento di redistribuzione dei diritti edificatori;
- La conferma della necessità di infrastrutture viarie e di comunicazione per lo sviluppo;
- L'accessibilità come conquista democratica degli spazi;

tutto in un quadro normativo più snello e diretto, ma anche più aderente ai limiti e ai principi del P.S.

1.2. Il dimensionamento

Il dimensionamento del regolamento urbanistico rimane ancorato a quello del P.S., sia in termini di superficie utile lorda che, ovviamente, di abitanti e alloggi a questa collegati. In aderenza ai contenuti regolamentari regionale, questi due ultimi parametri vengono tuttavia sostanzialmente abbandonati, a favore della sola metrica oggettiva (S.U.L.) che misurerà la potenzialità e massima trasformabilità edificatoria degli interventi. Per continuare a dare una pesatura statistica ai parametri "alloggi" e "abitanti", d'ora in poi non più vincolanti, alla luce dell'esperienza acquisita nel primo periodo di validità, come messo in evidenza dal monitoraggio, il rapporto tra S.U.L. e alloggio è fissato in 75 m² e quello tra S.U.L. e abitante è fissato in 30 m².

Per una serie di razionalizzazione introdotta nei comparti di espansione, peraltro taluni eliminati e altri ormai completamente trasformati, viene ridistribuita la capacità edificatoria a favore della riqualificazione e del recupero, diminuendo la pressione insediativa esterna al perimetro dei nuclei urbani esistenti.

Col dimensionamento è rimasto immutato l'orientamento che vede la dotazione di adeguati standard urbanistici l'elemento che possa determinare la qualità delle trasformazioni anche nella prospettiva del riequilibrio della quantità di superficie per attrezzature pubbliche in relazione ad alcune deficienze manifestatesi nel passato. Gli standard rimangono inalterati per le trasformazioni di tipo espansivo, mentre divengono maggiori e condizionanti per le trasformazioni proprie dei piani di recupero, potendo coincidere con



l'intera superficie dei comparti quando si rinunci alle loro trasformazioni in situ, secondo alcune peculiarità che saranno descritte nel prosieguo.

Con la redistribuzione del dimensionamento, si è operato una razionalizzazione della definizione e regolamentazione dei complessi edilizi esterni al perimetro delle U.T.O.E. che vengono complessivamente ridefiniti come comparti soggetti a recupero e/o ristrutturazione urbanistica e ambientale, con possibilità di trasferimento di tutta o parte della capacità edificatoria in ambiti idonei alla loro sostenibilità, tutti ora elencati nell'Allegato B delle N.T.A. con nuova e organica numerazione, e relative schede-norma:

| N. scheda | Descrizione |
|-----------|--|
| B1 | TENUTA ISABELLA |
| B2 | FABBRICA DI FUOCHI D'ARTIFICIO IN CONTRADA STRISCOLA |
| B3 | PARCHEGGIO SCAMBIATORE PONTEDEIRA OVEST |
| B4 | ZONA A SERVIZI A SUD DE LA BORRA |
| B5 | EX-CARTIERA "PAGNA" LUNGO IL FIUME ERA - LA BORRA |
| B6 | EDIFICIO IN LOCALITÀ MADONNA DEI BRACCINI |
| B7 | PARCHEGGIO SCAMBIATORE PONTEDEIRA EST |
| B8 | VILLA CHIARA |
| B9 | COMPLESSO DE "LE TRE CAMPANE" |
| B10 | COMPLESSO "FATTORIA LA CAVA" |
| B11 | COMPLESSO LO SCOIATTOLO – TREGGIAIA |
| B12 | CENTRO TURISTICO RICREATIVO "ALPACA"- MONTECASTELLO |
| B13 | COMPLESSO "LE VALLICELLE"- LA ROTTA |
| B14 | EX-COMPLESSO PRODUTTIVO IN LOCALITÀ "LE VALLICELLE"- LA ROTTA |
| B15 | EX - FONDERIA CECCANTI IN LOCALITÀ VALLICELLE – LA ROTTA |
| B16 | AREA LAGHI DEL BERGINO |
| B17 | AREA PER ATTIVITÀ SPORTIVE, RICREATIVE E SPETTACOLI ALL'APERTO |
| B18 | EX-STRUTTURA ARTIGIANALE IN PONTEDEIRA EST - VIA DEI PRATACCI |
| B19 | EX-MACELLI PUBBLICI IN LOCALITÀ PONTE ALLA NAVETTA |
| B20 | AREA A SERVIZI TECNOLOGICI IN LOCALITÀ PONTE ALLA NAVETTA |
| B21 | COMPARTO N. 1 IN VIA DELLE PRATA |
| B22 | COMPARTO N. 2 IN VIA DELLE PRATA |
| B23 | COMPARTO DEL MULINACCIO IN CAMPAGNA TREGGIAIA |

Con riferimento alla nuova nomenclatura, dei predetti comparti già in parte propri dell'Allegato A e dando atto di quelli che hanno visto l'approvazione del progetto ma sono in corso di definizione o parzialmente attuati (Tenuta Isabella, centro turistico "Alpaca"), sono ricondizionati in termini di estensione quelli dei parcheggi scambiatori ad ovest ed est della città (B3 e B7), quelli propri del recupero con trasferimento di volumetria (B5, B15), quelli di valorizzazione ambientale (B13 e B14), ricondizionati quelli di recupero ambientale per fini turistico-residenziali (B10 e B11) mentre sono qualificati quali nuovi taluni prima definiti solo con la destinazione d'uso F2 (B4, B16) e altri completamente nuovi in considerazione delle necessità della città o delle particolari condizioni ambientali in cui le aree d'interesse si sono venute trovare (B16, B17, B21, B22 e B23).

Per i gli edifici e i complessi edilizi di particolare pregio storico e architettonico all'interno delle U.T.O.E. si dirà più avanti nel paragrafo dedicato al recupero.



Con la rivisitazione del dimensionamento si è anche operato la definizione di dettaglio del centro storico secondo le caratteristiche di autentica salvaguardia del tessuto edilizio di pregio, tutto secondo gli indirizzi espressi dal legislatore nazionale in tema di applicabilità generalizzata degli interventi di ristrutturazione edilizia (cfr. D.L. n. 69/2013 conv. in legge 9 agosto 2013, n. 98). Categoria d'intervento, quest'ultima, che, se non attentamente disciplinata dagli strumenti urbanistici comunali, ormai assurge a complesso di operazioni capace di cancellare la preesistenza a favore di edifici completamente nuovi e diversi. Nella zonizzazione del territorio le zone A sono ora quindi indicate in A1 e A2 a seconda della loro caratteristica di alta e assoluta conservazione (A1) e dove è possibile operare con opere di manutenzione ordinaria, straordinaria o di restauro, ovvero di maggiore possibilità di intervento (A2) dove anche la ristrutturazione è ammissibile pur senza variazioni di sagoma.

La zonizzazione "centro storico" è stata poi estesa all'area del "Villaggio Piaggio" e del Villaggio Gramsci", per l'indubbio valore testimoniale che rappresentano i due quartieri, esempio di un corretta urbanistica, con il primo esempio anche di lungimiranza imprenditoriale e sociale del miglior periodo razionalista italiano e il secondo sua naturale estensione. Il patrimonio edilizio dei due comparti è così posto al riparo da indebiti e inopportuni interventi che ne potrebbero alterare la morfologia.

Per il resto, la zonizzazione è adeguatamente aggiornata, significativamente per le aree e i comparti che, nel corso dell'ultimo decennio, hanno visto il loro completamento o la loro trasformazione. Così i comparti di espansione residenziale produttiva completati sono oggi inseriti tra le zone di saturazione delle rispettive destinazioni d'uso, mentre quelli in corso di trasformazione fanno riferimento ai soli piani attuativi approvati.

Di particolare importanza è stata questa operazione nell'U.T.O.E. 1B9 del comparto produttivo di Pontedera-Gello, dove la eterogenea attuazione delle previsioni del primo R.U. e della "variante anticipatrice che, appunto, ne voleva anticipare alcune previsioni, hanno indotto un'attenta analisi di quanto realizzato, in armonia con i futuri assetti auspicati e il riconfinamento del Piano per gli insediamenti produttivi n. 4 (P.I.P. 4) che sarà messo in atto con successivo e autonoma variante al relativo piano attuativo d'iniziativa pubblica approvato nel 2006. Insieme alla valorizzazione del tessuto manifatturiero e commerciale legato all'innovazione e alla conoscenza, l'evidente minore appetibilità dell'area destinata agli insediamenti produttivi, suggerisce infatti il contenimento del Piano per gli insediamenti Produttivi (P.I.P.) n. 4, al solo comparto A (pari a 283.234 m² di S.T.), alla sensibile riduzione del comparto B e all'eliminazione del comparto C, con una sensibile riduzione di capacità edificatoria.

La vasta area produttiva, sebbene riconfermata nella sua estensione, vede però una più realistica possibilità di concorso tra l'iniziativa pubblica e quella privata e, segnatamente, la rinnovata conferma delle aree a vocazione logistica e per l'interscambio strada-ferrovia a servizio dell'intera zona industriale e con l'auspicata realizzazione del nuovo collegamento su rotaia col porto di Livorno.

Per le zone agricole, viene sottolineata la loro funzione preminente di aree destinate alla produzione di cibo, ma è nella possibilità di utilizzo e realizzazione del patrimonio edilizio che il nuovo R.U. mette particolare attenzione, rinnovando le norme per evitare alcune interpretazioni forzate e fuorvianti che hanno consentito una eccessiva pressione insediativa poco consona alla fragilità dell'ecosistema.



Sul patrimonio edilizio abitativo e non, con destinazione d'uso agricola e privo di valore storico, architettonico e/o ambientale, continuano ad essere consentiti gli interventi di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro architettonico, risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia, addizione volumetrica, sostituzione edilizia e demolizione edilizia, così come sul patrimonio edilizio abitativo ad uso di civile abitazione, ancora alieno da valori storici-ambientali, sono ancora possibili gli ampliamenti "una tantum" già accordati dal primo R.U., ma con la chiara indicazione che questi sono riferiti non più all'unità immobiliare ma al singolo edificio, facendo venir meno quelle corse all'ampliamento incontrollato di certi interventi. Inoltre, tutti i manufatti agricoli ad uso agricolo, diversi dalle abitazioni rurali, comunque realizzati successivamente al 19 febbraio 1979¹, mantengono inderogabilmente la destinazione agricola e non possono essere destinati ad altri usi, facendo salva la possibilità che ove venga meno l'uso del manufatto agricolo legittimo, può essere proposto il trasferimento della relativa S.U.L. in zona urbana edificabile nell'ambito della sistema insediativo.

Per quanto riguarda gli annessi agricoli, in via normale la loro realizzazione resta ancorata alla dimostrata capacità produttiva dei terreni interessati, in base ad un P.A.P.M.A.A. ed in base alle superfici fondiarie minime per tipo di coltura e per caratteristiche pedologiche dei terreni secondo quanto previsto dal Capo III del Titolo IV della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 e successive modifiche ed integrazioni e dalle norme del P.T.C.

Mantenuta anche la possibilità di realizzare annessi agricoli in legno e con caratteristiche tipologiche adeguate all'ambiente, ad un solo piano fuori terra, con copertura a capanna, con altezza media non superiore a ml. 2,40, per consentire la coltivazione di orti familiari e la tutela ambientale dei territori, nelle aree a prevalente funzione agricola e nelle aree agricole periurbane con gli stessi dimensionamenti e condizioni già conosciuti. La loro costruzione, tuttavia, viene ricondotta alla necessità di permesso di costruire per la salvaguardia del contesto naturalistico e individuare la migliore integrazione morfologica con l'ambiente.

Più in generale, in tema di salvaguardia del territorio agricolo, il nuovo R.U. partendo dalla constatazione del monitoraggio di quanto l'attività di valorizzazione ambientale abbia finito, viceversa, per estendere ad ambiti ampliati i concetti del recupero cui si aggiungono alcuni complessi "di frangia" alla città o alle sue frazioni, traducendoli in mera nuova edificazione aliena dal contesto, con proposte di intervento scarsamente compatibili con il quadro conoscitivo emergente, intende correggere l'indirizzo riducendo l'impegno di suolo, a favore di un recupero organico dell'esistente la dove si trova con la sola possibilità di operazioni di ristrutturazione urbanistica nei casi circoscritti all'eliminazione delle condizioni di rischio geomorfologico e idraulico.

Inoltre, per lo stretto ambito agricolo, il R.U. interviene con un'azione di governo degli interventi relativi al cosiddetto agriturismo, onde evitare di produrre una serie di trasformazioni e realizzazioni senza la necessaria ponderatezza sulla portata degli effetti ambientali, spesso impatto rilevanti. Tali realtà saranno possibili solo a seguito di valutazione sulla sostenibilità e la previsione di opere di contrasto per la

¹ Data della legge n. 10/1979 recante "Norme urbanistiche transitorie relative alle zone agricole"



salvaguardia delle risorse naturali, cura della riduzione dell'impermeabilizzazione, della depurazione delle acque reflue, dell'approvvigionamento idrico e perfino degli elementi locali di identità paesaggistica.

Per quanto riguarda le aree boscate, il nuovo R.U. contiene il loro perimetro completamente rivisto e aggiornato sulla scorta di un'analisi compiuta nell'arco di circa 4 anni, con un procedimento che ha anticipato quello del monitoraggio, vista anche la complessità dell'operazione e ha visto l'esatta e puntuale individuazione del territorio che, nel tempo, ha subito modificazione anche sotto questo profilo.

1.3. La sostenibilità

In un generale quadro di riequilibrio del rapporto tra città e territorio aperto, tra esigenza di sviluppo socio-economico, il nuovo R.U. si fa carico di contenere l'eccessiva capacità edificatoria presente in ambiti di recupero posti al di fuori delle U.T.O.E., che invece devono tornare ad essere limite assoluto del territorio urbanizzato e urbanizzabile.

Per quanto attiene alla sostenibilità delle trasformazioni e la loro fattibilità in relazione alle caratteristiche dei suoli, viene sottolineato la condizione di necessità e sufficienza degli indirizzi e delle prescrizioni contenute nelle carte della fattibilità geologica affinché gli interventi risultino ammissibili. Tutte le trasformazioni di suolo inedificato dovranno quindi essere accompagnate da appositi studi geologico-tecnici che analizzino l'interazione tra le trasformazioni in progetto ed il contesto geologico, idraulico ed idrogeologico in cui si inseriscono, nonché forniscano indicazioni specifiche sulla mitigazione dello stato di rischio accertato. Qualunque sia l'intervento -nuova edificazione, ristrutturazione urbanistica, sostituzione edilizia, ristrutturazione edilizia con modifica della sagoma e, in generale, con variazione dell'entità e/o della distribuzione dei carichi sul terreno di fondazione – la possibilità di realizzare l'opere dovrà essere supportata da specifiche ed adeguate indagini geognostiche, che amplino le conoscenze sulle caratteristiche litologiche e le problematiche evidenziate nelle cartografie tematiche inserite nel piano strutturale, da inserire e valutare nel processo decisionale per l'ottenimento del titolo urbanistico e edilizio.

E' conseguentemente abbandonata la possibilità di veder trasformate le aree e anche gli immobili che risultino esposti e soggetti a pericolosità idraulica elevata, evitando anche che i cosiddetti "interventi minori" sbordinati a Segnanazione Certificata di Inizio Attività (SCIA) sfuggano a questa logica. Sono salvaguardate gli interventi delle sole aree che siano state oggetto, nel periodo del primo R.U., di studi e progetti tesi al superamento del rischio con parere favorevole dell'autorità a ciò preposta.

La fattibilità degli interventi all'interno di ogni zona omogenea rimane quella valutata in sede di redazione del primo R.U., ove è stato tenuto conto sia delle problematiche geomorfologiche che di quelle idrauliche, tutto riassunto in una classificazione sintetica con l'individuazione delle quattro classi indicate dalla D.C.R. 94/1985.

Gli aspetti legati alla pericolosità idraulica sono ancora frutto delle verifiche idrologico-idrauliche in fatte al momento della formazione del piano strutturale con le integrazioni frutto del lavoro svolto nel 2007-2008 e fatto proprio dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno nel 2009 (cfr. decreto n. 5 del 29 gennaio 2009 del Segretario Generale). Con riferimento agli elaborati del P.S. indicati come Tavole 11 "Indagini idrauliche" e di quelli del primo R.U. indicati come Tavole 7 "Indagini geologiche", per ogni area è fornita la ricorrenza



statistica dell'evento pericoloso ed il potenziale "battente d'acqua", ovvero la sua altezza sul piano di campagna, che consente di stabilire il livello reale di rischio e di stabilire, per le situazioni di alta pericolosità (classi 3 e 4), le condizioni alla trasformabilità stabilite dalla D.C.R. 12/2.000 (P.I.T.) e quelle specifiche dettate dalla stessa Autorità di Bacino.

Le specificità sulla fattibilità contengono esplicito riferimento agli aspetti peculiari, geomorfologici o idraulici, da cui discendono. Le condizioni di fattibilità della Classe 3 (Fattibilità condizionata) distinte in due sottoclassi indicate con 3* e 3**, si sono rivelate opportune perché oltre ad aver correttamente individuato le particolari situazioni per le quali sono state definite, hanno consentito di dettare prescrizioni specifiche in relazione alla natura del fenomeno che determina la situazione di rischio: questo al fine di una approfondimento delle criticità da affrontare in sede di stesura di progetti particolareggiati (piani attuativi o simili) e, quindi la previsione dell'esecuzione di adeguati interventi di contrasto e/o compensazione, per la corretta regimazione idraulica.

La Classe 4 individua ancora le zone soggette ad esondazioni con tempo di ritorno ventennale per le quali persistono forti vincoli alla trasformabilità sotto qualsiasi forma che preveda esposizione al rischio di persone e immobili.

Sull'argomento, tuttavia, che vede un rinnovato e generalizzato interesse, è opportuno significare come l'attività di pianificazione generale del territorio compiuta dall'A.C. di Pontedera continua ad essere improntata alla consapevolezza e alla perfetta aderenza al Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.) dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno, e alla più alta attenzione a questo aspetto del governo del territorio; tutto nell'ottica di conciliare le esigenze di sviluppo naturale della città con quelle della sicurezza delle persone e della salvaguardia dei beni.

Per gli aspetti di salvaguardia legati al rischio idraulico, si richiama qui interamente anche quanto riportato in seno al monitoraggio del primo R.U., e per le quali il nuovo strumento di governo del territorio che, non dimentichiamoci è strumento operativo delle possibili trasformazioni del territorio, impedisce tutte le trasformazioni del territorio incompatibili con la normativa vincolistica sui rischi presenti e valutati, significativamente con la recente modifica della legge 24 febbraio 1992, n. 225 intervenuta con legge 12 luglio 2012, n. 100², che ha introdotto sensibili novità in tema di prevalenza e gerarchia dei livelli di pianificazione.

Infatti con il comma 6 del rinnovato art. 3, appare ormai palese come "i piani e i programmi di gestione, tutela e risanamento del territorio" debbano essere coordinati con i piani di emergenza di protezione civile. La norma, che ha una portata epocale nella fin qui acclarata metodologia di pianificazione del territorio, finisce per rendere cogenti le analisi compiute in tema di individuazione del quadro dei rischi e, pertanto con il Comune di Pontedera con il piano di protezione civile potrà determinare scenari di rischio che divengono conformativi e/o ostativi all'attività urbanistico-edilizia. L'aggiornamento del 2013-2014 del piano di protezione civile-piano di emergenza (peraltro "intercomunale" in ossequio all'ordinamento comunale che vede Pontedera capofila del Centro Intercomunale di Protezione civile Val d'Arno Inferiore, composto anche dai

² Conversione in legge, con modificazione, del decreto-legge 15 maggio 2012, n. 59, recante disposizione urgenti per il riordino della protezione civile.



comuni di Calcinaia e Bientina) contribuirà ad arricchire la statistica e al conoscenza necessaria al più opportuno aggiornamento dello strumento di governo del territorio.

Per i soli comparti già soggetti ad interventi di possibile recupero, ma posti in aree ad alta pericolosità idraulica, vengono valorizzate le loro caratteristiche ambientali di utilità generale con l'intera cessione degli immobili al comune con possibilità di trasferimento della loro consistenza volumetrica in aree dove sia possibile costruire in sicurezza.

Volendo enfatizzare questo concetto, per le zone di recupero comunque elencate negli Allegati A e B che vengano a trovarsi, in tutto o in parte:

- In contesti geomorfologici-sismici che ne rendono sconsigliabile l'attuazione a meno di interventi di grosso impatto ambientale e dove la fattibilità completamente non elimina le condizioni rischio accertate;
- all'interno del perimetro delle aree soggette a misure di salvaguardia per pericolosità e rischio idraulico elevato o molto elevato (in dipendenza del Piano di bacino, stralcio Assetto Idrogeologico vigente- P.A.I.);
- in aree di rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, all'uopo opportunamente definite dalle relative Schede-norma;

è reso possibile o obbligatorio il trasferimento della capacità edificatoria, totale o parziale, in altre zone edificabili individuate dal R.U. come comparti di espansione e apposita campitura.

Con questa eventualità/necessità e fatta eccezione per scopi dell'edilizia sociale, il trasferimento di capacità edificatoria non viene a costituire, in nessun caso, aumento della potenzialità edificatoria dell'area individuata per il trasferimento, determinando solo l'eventuale diversa destinazione d'uso, totale o parziale, di quella esistente prevista dal R.U., per la stessa quantità di quanto trasferito, fermo restando valutazioni oggettive di fattibilità in ordine alla necessaria urbanizzazione da realizzare e alla sussistenza di vincoli sovra ordinati. La zona di recupero privata, in tutto o in parte, della sua potenzialità edificatoria costituisce area perequativa gratuita a favore dell'A.C. che potrà utilizzarla per fini di pubblica utilità e/o d'interesse generale.

Inoltre per il trasferimento della capacità edificatoria è esclusa l'individuazione di aree con destinazione prevalentemente produttiva di tipo D1a, D1b e D1c, come descritte al successivo articolo.

Ma in tema di sostenibilità col nuovo R.U. si sottolineano o si rinnovano le compensazioni nascenti da una corretta applicazione delle valutazioni ambientali strategiche già compiute e, per le nuove trasformazioni, la VAS diviene procedura integrarsi alla pianificazione qualora gli interventi attesi siano diversi dal quadro delineato dal R.U. ed espletata prima dell'adozione dei nuovi piani e programmi.

Per le trasformazioni possibili e auspiccate, la dotazione di quote di aree o alloggi per l'edilizia residenziale sociale diviene regola normale, quale standard "aggiuntivo". Questo, ove non diversamente disposto per singoli comparti o interventi, è costituito da una cessione da parte dell'attore della trasformazione all'A.C. nella misura minima del 2% della superficie utile lorda massima (SUL max) determinata dagli strumenti attuativi di governo del territorio approvati per ogni singolo intervento.

Nella prospettiva di determinare anche una idonea indagine per la delimitazione delle *microzone omogenee in prospettiva sismica (MOPS)* come previsto dal regolamento approvato con D.P.G.R. n. 53/R/2011, il regolamento prevede la necessità di tale attività per rendere possibile la stesura di un'ideale cartografia che rappresenti le microzone e definire così la *carta della pericolosità sismica locale*.



1.4. La riqualificazione e il recupero

Il recupero è fissato secondo le diverse declinazioni evidenziate dal monitoraggio. La prima propria del centro storico e degli altri edifici che si ritiene sottoporre a vincolo, come attività che deve risultare sensibile alla preesistenza, dove il volume storico rimane inviolato ed è solo re-interpretato con operazioni di rinnovamento per un riuso adeguato ai tempi. La seconda, propria dei comparti esterni alle U.T.O.E., come utilizzazione della composizione architettonica secondo una dimensione di rapporto tra volume e luogo che lo ospita e dove l'architettura e il paesaggio diventano una sola cosa, senza entità diversificate o reciprocamente prevalenti con i segni del luogo che rimangono sostanzialmente inalterati e il volume si confonde con il profilo naturale del terreno e l'edificio si mimetizza con l'ambiente. La terza declinazione, applicata al recupero all'interno delle U.T.O.E., come attività legata all'ampliamento, cercando alternativamente affinità con l'esistente oppure denunciare l'estraneità, prescindendo dall'impatto visivo, ma rispettando il tessuto urbano preesistente, isolandone i valori e potendosi accostare ad essa con garbo e rispetto.

Queste "declinazioni" rendono così possibile l'attuazione della riqualificazione in costante dialettica con gli operatori privati, i progettisti e la pubblica amministrazione, senza rigidità ma, anzi, in un concorso di idee e di proposte proprie anche del mondo universitario e scientifico.

In via generale il recupero, quindi, è ancora possibile per comparti di edifici e di spazi di contorno, all'interno o all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato, caratterizzato da situazioni di degrado ambientale, urbanistico, architettonico, e/o per il quale si debbano predisporre opere di messa in sicurezza geomorfologica, sismica o idraulica.

Il R.U. indica le zone di recupero e per ciascuna delle quali è definita una scheda-norma allegata alle N.T.A. nella quale si evidenziano le caratteristiche urbanistiche, gli obiettivi da perseguire, i dati dimensionali da utilizzare e le opere di urbanizzazione da realizzare. Le schede-norma sono elencate in due categorie corrispondenti ad altrettanti Allegati, quella riguardanti edifici e/o comparti dell'Allegato A, e quella riguardanti dei comparti di valore ambientale e/o urbanistico dell'Allegato B, di cui si è già detto in precedenza.

Per significare la diversa attuazione delle trasformazioni possibili e compatibili nel territorio urbano e di quello esterno al perimetro della città, come già detto in tema di dimensionamento, all'interno delle U.T.O.E., anche i complessi edilizi di particolare pregio architettonico dell'allegato A, vengono rivisti e ampliati nella loro potenzialità di ambiti di riqualificazione del centro urbano, nella migliore aderenza alle necessità della città e delle frazioni interessate. La loro nomenclatura è rinnovata nell'ottica della relazione che possiedono con le singole U.T.O.E. di appartenenza e, rispetto all'individuazione del 2006, ne vengono introdotti di nuovi anche in accordo con le osservazioni e i contributi accolti in sede di monitoraggio. L'elenco aggiornato è quello riportato di seguito.

| N. scheda | Descrizione |
|-----------|---|
| A1 | POLIAMBULATORIO MISERICORDIA – VIA DELLA MISERICORDIA |
| A2 | EDIFICIO IN ANGOLO VIA PALESTRO |
| A3 | LABORATORIO LAVORAZIONE MARMI IN VIA SAN FAUSTINO |
| A4 | EDIFICIO VIA ROSSINI ANGOLO VIA MONTANARA |
| A5 | EDIFICIO IN VIA MAZZINI |



| | |
|-----|---|
| A6 | COMPARTO DI RECUPERO IN PIAZZA GARIBALDI |
| A7 | SEGHERIA LEONCINI IN ZONA DUOMO – VIA DEL RISORGIMENTO |
| A8 | COMPARTO VIA DEL RISORGIMENTO |
| A9 | LOTTO INEDIFICATO IN VIA DEI PORTICI – VIA MARCONCINI |
| A10 | EX OFFICINA “AUTOMAR” |
| A11 | FABBRICA DI PRODUZIONE CAFFÈ E SURROGATI “CRASTAN” |
| A12 | ISTITUTO PROFESSIONALE PER INDUSTRIA E ARTIGIANATO - I.P.S.I.A. |
| A13 | CONSORZIO AGRARIO IN VIA BRIGATE PARTIGIANE |
| A14 | SCALO MERCI FERROVIARIO |
| A15 | LOTTO INEDIFICATO IN VIA PISANA |
| A16 | EDIFICIO IN VIA DON MINZONI |
| A17 | EDIFICIO EX – ENEL IN VIA PISANA |
| A18 | EDIFICIO FRA PIAZZA MARTIRI DELLA LIBERTÀ E FIUME ERA |
| A19 | COMPARTO IN PIAZZA CONCORDIA |
| A20 | COMPARTO VIA CORRIDONI ANGOLO PIAZZA BERLINGUER |
| A21 | RISTORANTE “LA PERGOLA” |
| A22 | CANAPIFICIO F.LLI MARCONCINI |
| A23 | COMPARTO POSTO TRA VIA TURATI E PIAZZA DELLA SOLIDARIETÀ |
| A24 | COMPARTO POSTO TRA VIA ROMA E PIAZZA DELLA SOLIDARIETÀ |
| A25 | COMPARTO POSTO TRA LE VIE FOSSO VECCHIO, CEI E FANTOZZI |
| A26 | COMPARTO A SERVIZI IN FREGIO ALLA PIAZZA DELLA SOLIDARIETÀ |
| A27 | COMPARTO IN VIA ROMA |
| A28 | LOTTO NORD VIA VITTORIO VENETO DANNEGIATO DA ESPLOSIONE |
| A29 | PICCOLO MANUFATTO IN VIA VENETO |
| A30 | COMPARTO CONCESSIONARIA FIAT IN VIA TOSCO-ROMAGNOLA |
| A31 | EDIFICIO IN VIA TOSCO-ROMAGNOLA – EDILFORNITURE |
| A32 | DISTRIBUTORE CARBURANTI TRA LE VIE TOSCO-ROMAGNOLA E FIORENTINA |
| A33 | FABBRICA DI LAVORAZIONE MARMI |
| A34 | EX-MERCATO ORTOFRUTTICOLO – DEPOSITO CPT – MAGAZZINO CARNEVALE |
| A35 | COMPARTO IN ZONA SCOLASTICA |
| A36 | DEPOSITI LEGNAMI E CARBURANTI IN VIA TOSCO-ROMAGNOLA |
| A37 | COMPARTO “LA CIVETTA” – VIALE EUROPA |
| A38 | EX-FONDERIA E FALEGNAMERIA – LA ROTTA |
| A39 | AUTOCARROZZERIA JOLLY – LA ROTTA |
| A40 | COMPARTO IN LOCALITÀ IL BERCINO – LA ROTTA |
| A41 | COMPLESSO IN LOCALITÀ MADONNA DEI MALLOGGI |
| A42 | EX -FORNACE – PARDOSSI |

L'elenco, cancellando i comparti che hanno trovato completa attuazione nel periodo precedente (complesso ex-Superal/Cinema Massimo, complesso Campo Marconcini/ex Cordificio Billeri) ovvero indicando gli estremi di quelli che hanno visto l'approvazione del progetto ma ancora in corso (Edificio ex-ENEL in via Pisana, Edificio in via Don Minzoni, complesso in via Risorgimento) come quelli per cui è spirato il tempo massimo per l'attuazione senza nulla di fatto (edifici ex segheria Leoncini), sono introdotti nuovi importanti comparti di riqualificazione urbana nella zona sud della città prossima alla zona ospedaliera (A23 e A24) volti a stimolare il rinnovamento e l'adeguata dotazione di servizi e standard, nella zona scolastica (A35) dove già il comparto di tipo F2 presentava adeguate potenzialità non adeguatamente evidenziate, e nella zona est (A32, A36) dove il sempre maggior sviluppo commerciale richiede un'adeguata architettura capace di tradurre un'autentica nuova visione del rapporto tra spazio, luogo e funzione.



Nell'elenco scompare la categoria di recupero attribuita a taluni edifici collocati nella parte sud e sud ovest della città (già "A34"), alla luce della impropria accezione che questi particolari interventi hanno finito per determinare in una zona del territorio assai sensibile ed esposta, senza che tutto questo fosse accompagnato da un'ideale urbanizzazione e opere tese ad attenuare l'impatto sull'ambiente. In seno alla normativa precedente, potranno essere completate le istruttorie e la definizione dei titoli degli interventi già richiesti prima dell'adozione del nuovo R.U. nel quadro però di una corretta loro interpretazione che prevede l'edificazione di un unico nuovo edificio per ogni edificio contraddistinto dalla vecchia scheda, a prescindere dalle unità immobiliari che lo compongono e dal numero di proprietari interessati.

Resta ancora ferma la possibilità che ulteriori zone di recupero, diverse da quelle elencate, possano essere individuate anche successivamente all'approvazione del R.U. per iniziativa dell'A.C. o di privati cittadini.

Lo strumento principe per attuare il recupero rimane il piano particolareggiato all'uopo preposto; si abbandona così l'introduzione di interventi diretti quali il P.I.U. che si è dimostrato inefficace e fuorviante. La corretta riqualificazione urbanistico-edilizia di immobili, di complessi edilizi, di isolati, di aree non può che essere attuata con la corretta disciplina che solo un piano attuativo sapientemente redatto può definire, fermo restando la sua proposizione per iniziativa pubblica, privata e mista. Le prerogative di un piano di recupero sono la possibilità di compiere un'attenta analisi del tessuto urbano esistente dal punto di vista storico, architettonico e urbanistico, approfondire le situazioni di degrado esistenti, i possibili indirizzi per il risanamento, le connessioni plani volumetriche con il resto del tessuto all'intorno, in modo che la riqualificazione sia priva di effetti incoerenti con gli aggregati urbani esistenti.

Ogni intervento di riqualificazione e di recupero sarà necessariamente accompagnata da un'altrettanto necessaria quantità di superfici per attrezzature e spazi pubblici (Sap) da cedere gratuitamente al comune. Ove manchi l'indicazione per quantitativi diversi, ogni comparto deve dotarsi di parcheggio pubblico e di verde pubblico, ciascuno nella misura di almeno 15 m² per ogni abitante insediato, ovvero di 15 m² ogni 80 m² di SUL realizzata quando l'ambito non sia strettamente residenziale. Per quanto riguarda i parcheggi, vera necessità per una società che fa della mobilità su gomma un principio indelebile, oltre agli standard pubblici previsti per ogni singolo comparto individuato, dovranno essere reperiti gli spazi da destinare a parcheggi privati e di relazione secondo quanto stabilito dalle N.T.A. e in attuazione della legge n. 122/1989 e dalle disposizioni regionali in materia di attività commerciali e turistico-ricettive.

Per taluni ambiti circoscritti e minori all'interno del tessuto urbano, si è lasciata la possibilità che alcuni comparti di fatto riconducibili a singoli edifici, possano venir attuati secondo intervento diretto (permesso di costruire).

Uscendo dal recupero possibile secondo gli schemi fissati nella normativa appositamente a ciò dedicata (Schede-norma degli allegati A e B), in armonia con la novellata legislazione in materia, si attua una maggiore flessibilità della manutenzione e riparazione dell'edificato esistente, anche allo scopo di prevenire il possibile ulteriore degrado, anche se confinato in un'obsolescenza programmata.

Allo scopo di pervenire ad una elencazione di edifici autenticamente testimoni della storia e



dall'architettura locale, senza pervenire ad eccessi vincolistici anacronistici e dalla difficile gestione, la revisione del R.U. ha permesso di eseguire una selezione degli edifici da conservare, impedendone modificazioni improprie e estranee alla conservazione.

Sulla scorata della base cartografica in scala 1:2000 dei centri storici di Pontedera, Treggiaia e Montecastello, il lavoro si è diluito due fasi. La prima ha consentito il controllo traspositivo tra gli edifici salvaguardati in zona A e la corrispondente numerazione degli edifici di pregio storico-architettonico-ambientale del primo R.U. (Allegato C). Per il capoluogo è stato preso a riferimento il PRG 1993, mentre per le frazioni di Montecastello e Treggiaia è stato fatto riferimento al Piano dei Centri Storici redatto nel 1981/82.

La seconda fase del lavoro si è esplicata in un primo controllo “a vista” dei fabbricati di possibile interesse storico/ambientale, eseguito analizzando le schede fotografiche contenute negli strumenti urbanistici disponibili e sopra citati che, seppur datati, contengono delle informazioni importanti. Il controllo ha poi consentito la suddivisione in isolati contenuta nelle schede fotografiche, ma come base di rappresentazione quella geometrica catastale dell'edificio: elemento importante per una più consona ed esatta individuazione del singolo edificio, capace di superare alcune difficoltà riscontrate con la sola attribuzione della numerazione operata dal R.U.

Oltre a questa prima griglia di selezione, è stata introdotta anche la salvaguardia di alcuni edifici aventi la funzione di “quinta urbana” con valore di allineamento plano-altimetrico o di sfondo strettamente corredato alla scena urbana del tessuto da tutelare. Per essi saranno possibili anche tutti gli interventi previsti dalla normativa, finanche di demolizione con ricostruzione con tecniche diverse dall'attuale, ma nel rispetto della tipologia compositiva e dei profili preesistenti.

1.5. La perequazione urbanistica

La perequazione urbanistica, per la quale il Comune di Pontedera col primo R.U. ebbe a fare un'autentica scommessa, diviene ancora di più strumento acquisire aree necessarie alla collettività e si rafforza sia nella sua accezione di compensazione tra diritti edificatori diversificati in uno stesso ambito urbanistico, nonché di strumento di stimolo al riuso di aree già edificate povere di servizi e funzioni, ovvero di abbandono a fronte del trasferimento di tutta o parte della loro capacità edificatoria in ambiti che la possono sostenere. Si annoverano tra questi i comparti esterni ed interni al perimetro delle U.T.O.E. ricordati in tema di dimensionamento.

All'interno dei comparti soggetti a piani attuativi anche il nuovo R.U. prevede l'attribuzione generalizzata di indici di edificabilità diffusi a prescindere dalla destinazione precipua delle singole aree, solitamente divise tra superfici fondiarie edificabili e superfici destinate a standard e viabilità. Il criterio perequativo adottato consente di rendere indifferente la proprietà dei suoli rispetto alle destinazioni d'uso dello strumento urbanistico generale, creando equità fra i soggetti proprietari dei suoli e di produrre una maggiore dotazione delle necessarie infrastrutture pubbliche.

Si aggiunge a questa impostazione ormai “classica”, quella delle perequazione “a distanza”, quale strumento per compensare l'inattuabilità di alcuni interventi di recupero in aree esposte alla pericolosità idraulica e/o geomorfologica ovvero in ambiti per i quali le valutazioni ambientali condotte (e ancora in attesa



di conclusione al momento della proposta di adozione) suggeriscono o, in qualche caso, impongono la non attuazione degli interventi per la possibile compromissione di risorse, anche solo di carattere paesaggistico. Si annoverano tra le prime le

1.6. Le infrastrutture

Quello che Pontedera ha saputo fare, pur di fronte ad un P.S. e un R.U. molto definito e disegnato, è quello di avere respinto l'idea di non inquadrare nuovi progetti e modifiche nel contesto dell'intero piano comunale, sfuggendo al disordine che poteva nascere dal ricorso a varianti disarticolate e indipendenti dal quadro complessivo del governo del territorio. Mobilità e servizi sono obiettivi che rimangono fortemente connaturati al nuovo R.U., secondo una lungimiranza che consente di programmare un autentico sviluppo del territorio comunale, seppure diluito nel tempo, ma anche superare l'impostazione localista di talune realtà al contorno con infrastrutture e zonizzazioni irrazionali e contraddittorie in un organico governo delle risorse territoriali di area vasta.

Il nuovo R.u. continua a ritenere strategico lo sviluppo di Pontedera attraverso interventi specifici: la razionalizzazione delle infrastrutture per la mobilità, la previsione di parcheggi scambiatori per la sosta lunga e l'indirizzo per la realizzazione di parcheggi in prossimità delle aree centrali destinati alla sosta breve, anche attraverso gli interventi di ristrutturazione urbanistica indicati, la distinzione fra percorsi carrabili e pedonali e ciclabili.

Sono pertanto mantenute tutte le infrastrutture già disegnate col primo R.U., con l'aggiunta del nuovo breve collegamento tra la parte nord della frazione di Santa Lucia e la nuovo collegamento di circonvallazione Pontedera-Gello, eliminando nel contempo l'ulteriore bretella tra la stessa frazione e quella di Gello che comporta un impatto ambientale e un concorso di risorse assolutamente incongruo rispetto alle necessità, anche di prospettiva.

Il nuovo R.U. si fa carico, inoltre, di consentire nel territorio comunale l'interconnessione tra i vari sistemi di trasporto, con adeguata la logistica e idonei nodi di scambio. In questo quadro diviene significativa il rafforzamento della necessità di un programma per favorire interoperabilità tra la rete ferroviaria e il porto di Livorno e, quindi, l'interconnessione con la rete europea attraverso i corridoi strategici del Nord-est. Ma l'eccessiva importanza attribuita: il corridoio infrastrutturale lungo il Canale Scolmatore e i raccordi con l'area industriale di Gello divengono elementi di autentico sviluppo strategico, pur nella consapevolezza della forza contenuta di un comune di media grandezza, ma nella certezza che la flessibilità e la tempestività del servizio di trasporto da parte delle imprese, grandi, medie e piccole distribuite sul territorio, finiscono per favorire un razionale, organico e sistema di sviluppo economico di lunga prospettiva.

La città di Pontedera ha, infatti, sempre visto stimolare la propria attività imprenditoriale e manifatturiera anche da una buona rete viaria, peraltro successiva proprio alla costruzione della linea ferroviaria "Leopolda" da Firenze al porto di Livorno tra il 1842 e 1848. Con la realizzazione all'inizio del XX sec delle "nuova stazione" ove la conosciamo noi oggi, la parte opposta al fabbricato viaggiatori e l'area a destra di questo, furono convenientemente attrezzate per la composizione-scomposizione dei convogli la



prima e per lo scalo merci vero e proprio la seconda. L'attività produttiva e quella meccanica nata di lì a poco sviluppò un'intensa movimentazione non solo finalizzata al capoluogo, ma anche al suo interland che contribuì non poco allo sviluppo economico dell'intero comprensorio della Valdera.

Il volume delle merci lavorate dallo scalo è venuto diminuendo in tempi relativamente recenti per una somma di fattori concomitanti, generali e particolari, non del tutto preventivabili, tra i quali gioca un ruolo basilare la poco accorta politica generale dei trasporti in Italia che, come è ben noto ha privilegiato e continua a privilegiare l'autotrasporto anche quanto oggi sono evidenti i numerosi segnali negativi di una siffatta impostazione, ma anche la posizione ormai incongrua di alcune strutture di servizio, quali quella dello scalo merci cittadino, all'interno del tessuto urbano della città con una somma di vincoli logistici che mal si conciliano con le prerogative stesse della funzione *scalo merci*, ed anzi fanno suggerire a qualcuno l'ipotesi di una sua completa dismissione a fronte di un volume di materiale trasportato ormai praticamente assente su cui ha pesato un'inopportuna pressione locale per spostare la le attività a Pisa San Rossore, finendo per far aumentare ancora i più i costi di movimentazione e, quindi, allontanare i clienti ancora interessati.

L'auspicio oggi dello strumento urbanistico di governo del territorio è quello di veder riaccendere l'interesse ai trasporti e alla logistica integrati per una città e un territorio che fa dell'attività produttiva l'asse del proprio sviluppo.

In tema di trasporto su rotaia, ma non solo, e viste le indicazioni generali del P.I.T. e del P.R.I.I.M., è mantenuto il corridoio infrastrutturale per il ripristino della linea ferroviaria Lucca-Pontedera (secondo un tracciato diverso da quello storico che, invece, è mantenuto e vincolato per fini di mobilità dolce), tema che vede peraltro Pontedera forse ancora unico ente della zona coerente con questa politica lungimirante, conformando i propri strumenti urbanistici alla bisogna; pur consapevole che il tema della ricostruzione del breve collegamento con Lucca (circa 24 chilometri) è complesso, non solo per le risorse economiche necessarie, ma per le compromissioni che le scelte pianificatorie di altri territori hanno compiuto. Tuttavia il rafforzamento dei collegamenti fra Pontedera e il Bientinese e Lucca e la realizzazione del nuovo collegamento col porto labronico, tornerebbero a far ruotare su Pontedera una grande mole di interscambio di merci lungo l'asse nord-sud del Paese. E non solo: considerato l'importante ruolo che da più parti viene a re-attribuire alla infrastruttura ferroviaria per il soddisfacimento dei bisogni di mobilità, un sistema di trasporti integrato su ferro, favorirebbe un deciso salto di qualità ambientale che nessun altro sistema di trasporto è oggi in grado di garantire.

In tema di rapporto tra infrastrutture viarie e città, con una visione di prospettiva, il nuovo R.U. continua favorire interventi per fare della ferrovia storica che attraversa la città, non un elemento di divisione, quale si potrebbe interpretare per la sua alta specificità, ma occasione di collegamento fra le parti poste a nord e a sud con attraversamenti pedonali, ciclabili e carrabili, peraltro in parte realizzati.

Il nuovo R.U. fa da auspicio a proposte serie e ponderate per valorizzare la stazione ferroviaria e il suo intorno come luogo di interscambio tra vettori di trasporto diversi, mediante un doppio ingresso, che guardi con uguale gerarchia sia alla città che al nuovo polo rappresentato dal rinnovato "Dente Piaggio" con i suoi servizi già presenti, in corso di collocazione o previsti.



Sul tema sono tuttavia da prendere con la giusta cautela, se non da rigettare, alcune idee presentate in tema di riqualificazione della zona tra la stazione e gli stabilimenti Piaggio, che assurgono meramente a esercizi accademici, fatti peraltro senza i dovuti approfondimenti, alieni dagli strumenti di pianificazione, e perfino problematici sotto il profilo squisitamente strutturale e distributivo. Per queste ragioni, il nuovo R.U. mantiene ferma l'individuazione di due comparti di ristrutturazione urbanistica nella zona già scalo merci e "Consorzio Agrario" (dove il secondo è già oggetto di una proposta progettuale con istruttoria positiva) per cui auspica il concorso di buone idee e di idonee iniziative imprenditoriali, per fare di tutto il quartiere ovest della città un vero centro di eccellenza in tema di servizi, attività e residenza.

Tornando ad argomenti più strettamente legati all'attuazione particolareggiata del R.U., per le infrastrutture a rete, diversi dalle strade, è rafforzato l'obbligo che ciascun nuovo intervento di edificazione deve essere accompagnato da un'adeguata dotazione di servizi e sottoservizi, segnatamente per quanto concerne l'adduzione idrica e lo smaltimento dei reflui, impedendo ulteriori realizzazioni che ne siano prive o che non prevedano la loro realizzazione contestualmente alla trasformazione urbanistico-edilizia, ma anche legati alla connettività.

In tema di idonee interconnessioni, il nuovo R.U. fa propria anche la modifica per consentire la realizzazione di una nuova strada pubblica funzionale alla frazione di Santa Lucia, di cui è stato già redatto i progetti preliminare e definitivo dal Settore LL.PP. del comune, competente ai sensi del D.Lgs. n. 163/2006, ma senza la necessaria valutazione ambientale preventiva o concomitante, come anche messo in evidenza nei contributi pervenuti dalla Provincia di Pisa. Ritenendo tuttavia la V.A.S. sul progetto de quo e in generale, più che un Atto o un documento definitivo, deve essere considerata un *processo* che accompagna il piano e la definizione della singola opera sia nella sua fase di definizione sia in quella di attuazione e di verifica degli effetti delle scelte operate in relazione al *feed back* ambientale, le valutazioni da compiersi potranno senz'altro risultare positive anche nella redazione del progetto esecutivo dell'opera, come dell'approvazione definitiva dello strumento di governo del territorio. Va da se che, come indicato per la statistica in tema di capacità edificatoria per singola U.T.O.E. che vedremo più avanti, la modifica del R.U. costituisce anche variante di minima entità anche al piano strutturale.

1.7. L'accessibilità

E' convinzione ormai accettata che la città debba essere vista come un organismo in continua evoluzione e cambiamento e che anche l'intervento sul singolo edificio debba riferirsi alla città nel suo insieme, come parte del suo contesto e del paesaggio circostante.

La percezione della qualità urbana propone con insistenza un vero e proprio "dossier" di cultura e progetto della città. Un progetto di città che sappia leggere coerentemente il dinamismo che la pervade non può che affrontare anche il tema dell'accessibilità urbana e degli spazi racchiusi. L'accessibilità diviene parametro per valutare la qualità della progettazione e della realizzazione di opere, all'interno di operazioni di recupero e di nuove edificazioni, superando l'erronea anche se comune percezione che il concetto dell'accessibilità sia rivolto ad una sola categoria di utenti.



Il R.U. nel ribadire questo aspetto quale obiettivo primario – peraltro indicato dalla stessa L.R. n. 1/2005 all'art. 55 - indica nella redazione di un'ideale mappa, da aggiornare con cadenza opportuna, l'individuazione del tasso di sviluppo dell'accessibilità, intesa come insieme di caratteristiche spaziali, distributive e organizzative-gestionali dell'ambiente costruito - e dei relativi sistemi della mobilità- che consenta la reale fruizione, in condizioni di sicurezza e autonomia, dei luoghi e delle attrezzature della città da parte di un'utenza il più possibile ampliata. Sul tema è ovvio che si potranno concentrare e confrontare studi accademici e ricerche mirate, per le quali è auspicabile il concorso di università e di contributi anche eterogenei.

Nell'aspetto più significativo dell'accessibilità, ovvero quello dell'eliminazione delle barriere architettoniche, il R.U. intende correggere l'azione disarticolata fatta fino ad oggi, con la previsione di realizzare opere sistematiche e organiche ogni qualvolta si intervenga nella trasformazione del territorio. Attraverso una dettagliata raccolta di informazioni sull'accessibilità da riportare nel Sistema Informativo, saranno redatti idonei elaborati, distinti da quelli propri della pianificazione generale, per individuare in maniera più idonea e puntuale edifici pubblici o di rilevante interesse aperti al pubblico che presentano barriere architettoniche comunque denominate e tali da impedire un'autonoma accessibilità. Oltre agli edifici indicati, anche la viabilità pedonale (marciapiedi) presenta anacronistiche criticità dettate dalla vetustà ma anche da interventi, più o meno recenti, condotti con una insufficiente attenzione ovvero senza adeguata attenzione progettuale, esecutiva e alla scelta dei materiali. Gli interventi faranno parte di un programma organico di attività da inserire nell'elenco annuale e triennale delle opere pubbliche del comune

1.8. Le N.T.A.

Nel rispetto dei nuovi obiettivi sopra delineati, la normativa tecnica d'attuazione del R.U. è stata completamente riscritta, pur in una generale impostazione che non abbandona completamente la filosofia del primo strumento.

Le norme sono ancora impostate secondo la logica dei concetti generali (Titoli I), con i contenuti e i limiti entro cui opera il R.U., l'elenco delle definizioni utili, la zonizzazione secondo la classificazione alfabertica, le condizioni per le quali è possibile trasformare i suoli con le relative salvaguardie, le modalità di attuazione, i vincoli sovraordinati, perimetro dei centri urbani e mappa dell'accessibilità, per poi passare, col Titolo II, alla disciplina del sistema delle infrastrutture e dell'ambiente con le rispettive classificazioni e i parametri che attengono alla loro conservazione e salvaguardia, e, infine, col Titolo III dove viene elencata la disciplina per l'uso e la trasformazione delle aree costituenti il Sistema territoriale della pianura e il Sistema territoriale della collina, ambedue suddivisi in ulteriori sub-sistemi in ragione della divisione tra aree che mantengono la loro vocazione agricola e quelle che possono essere oggetto di edificazione, a loro volta suddivise nelle note unità territoriali organiche elementari (U.T.O.E.).

La loro elencazione è tuttavia rivista la logica della trasformabilità dei suoli a seguito di un esame preventivo di concetti e possibilità analizzate preventivamente: per questa ragione la fattibilità delle trasformazioni- fatte di vincoli e restrizioni -unitamente al rispetto dei precetti su ambiente e infrastrutture divengono propedeutiche alle singole discipline delle U.T.O.E.



Tornando alla generale impostazione prime indicata e cominciando dalle definizioni, queste sono state completamente riviste in aderenza a quelle approvate con D.P.G.R. 11 novembre 2013, n. 64/R, pur introducendo alcune peculiarità necessarie alla migliore gestione del territorio e in un'accezione di prevalenza anche ad alcune improprie generalizzazioni che sono contenute sia nella norma regionale, sia in regolamenti edilizi locali che devono poter operare nello stretto ambito della regolamentazione procedimentale dei titoli edilizi senza assurgere a strumenti paralleli - e pertanto fuorvianti - di governo del territorio.



PARTE SECONDA

CONTESTO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO E CONTENUTI OPERATIVI

2.1. Inquadramento territoriale

Il territorio del Comune di Pontedera ha una estensione di circa 46 km² con una zona pianeggiante predominante (29 Km²) ed una parte collinare più contenuta (17 Km²). E' collocato sulla riva sinistra del Fiume Arno sostanzialmente a cavallo della confluenza dell'affluente Fiume Era, circostanza che ne ha determinato, il nome e lo sviluppo. Il toponimo Pontedera deriva infatti dalla presenza, fin da epoca remota di un attraversamento del Fiume Era che ne ha fatto un luogo strategico in tutta la regione, anche alla luce che altre località godevano solo di passaggi a guado o solamente serviti da barche o chiatte. I suoi limiti amministrativi confinano con i comuni di S. Maria a Monte, Montopoli Val d'Arno, Palaia, Capannoli, Ponsacco, Lari, Cascina e Calcinaia.

La città di Pontedera è attraversata in direzione est-ovest dalla linea ferroviaria Firenze-Pisa, opera qui realizzata tra il 1844 e il 1846, dalla Strada di Grande Comunicazione, extraurbana principale (S.G.C.) FI-PI-LI qui completata tra il 1990 e 1992 e dalla Strada Statale n. 67 "Tosco-Romagnola", antico tracciato della via Fiorentina la cui realizzazione si diluisce fin da epoca imperiale e nel Medio Evo. Da nord a sud il territorio è attraversato dalla Strada Statale, ora Regionale, n. 439 "Sarzanese-Valdera", dalla Strada Provinciale "delle Colline per Legoli" ed è lambita ad ovest dalla Strada Provinciale "di Gello", tutte dirette verso la parte meridionale della Valdera.

Pontedera si trova nel punto di cerniera tra tre sistemi agricoli e produttivi importanti: il Basso Valdarno, la Valdera e il sistema di colline che da queste due valli corrono verso Volterra e l'entroterra toscano meridionale.

Grazie al suo ruolo di cerniera tra la costa ad ovest, la parte interna della Toscana e la Lucchesia a nord, il territorio di Pontedera ha avuto storicamente una vocazione di tipo commerciale, amministrativo, manifatturiero e industriale.

Oltre al capoluogo, il territorio comunale annovera otto centri minori: La Rotta, Il Romito, La Borra, Santa Lucia, Gello e I Paradossi, nella parte pianeggiante, e Montecastello e Treggiaia I- Fabbri, che si trovano ad est nella zona collinare, sebbene I Fabbri si estenda nella parte pianeggiante tributaria dell'Era e del torrente Roglio.

Il continuo riferimento al tema dei fiumi e corsi d'acqua fa comprendere come il territorio comunale sia caratterizzato da un ricco reticolo, connaturato dai già menzionati Fiumi Arno ed Era e da una serie di corsi minori che garantiscono il drenaggio dalle colline e dai vari bacini: a Levante il Rio Bonello, il Rio dei Ronchi, il Rio Filetto, il Rio di Gello, il Rio Lama, il Rio Padule o Paduletto, il Fosso della Maltagliata (oggi in gran parte interrato nella parte urbana a nord della linea ferroviaria), il Torrente Roglio ed il Torrente Treggiaia; a ponente il Fosso Rotina, il Rio Pozzale, la Fossa Nuova, l'emissario di Bientina ed il canale artificiale dello Scolmatore dell'Arno. Insieme a questo reticolo è presente un complesso reticolo di fosse campestri tributarie dei fossi principali e fondamentali per salvaguardia dell'assetto ambientale e l'equilibrio idraulico.



In relazione ai piani di assetto e disciplina del territorio sovraordinati, propri della Provincia e della Regione, per il Piano di Indirizzo Territoriale Pontedera ricade parzialmente nell'ambito n. 13 (area Pisana) e parte nell'ambito n. 30 (Valdera), mentre per il P.T.C. Pontedera è parte del Sistema territoriale della pianura dell'Arno.

Ricordiamo brevemente come il P.I.T. inquadri il Comune di Pontedera all'interno del Sistema Territoriale di Programma della "Toscana dell'Arno" e, all'interno di questo, entro l'ambito dell'Area vasta Pisa - Livorno - Lucca e del Sistema Territoriale Locale della Valdera, intrecciandosi in tal modo lungo l'asse Pontedera - Valdera con l'altro Sistema Territoriale di Programma della "Toscana interna e meridionale". Per il P.T.C. per il proprio territorio di competenza provinciale individua due direttive di sviluppo, l'una in senso est-ovest secondo l'asse Livorno - Pisa - Firenze lungo l'Arno e la superstrada FI-PI-LI con caratteristiche prevalentemente industriali, residenziali, commerciali e di servizio, e l'altra in senso nord-sud secondo l'asse Lucca - Pontedera - Volterra con caratteristiche prevalentemente agricole, turistiche, agrituristiche e per il tempo libero.

Pontedera costituisce quindi il punto di intersezione fra queste due direttrici di sviluppo, diverse ma complementari e tale collocazione ha rappresentato nel corso della storia ed in particolare dell'ultimo secolo l'occasione per il suo sviluppo; tale collocazione può rappresentare anche una opportunità per il suo sviluppo futuro: il Piano Strutturale, che qui è richiamato per la sua lungimiranza strategica, è partito da questa premessa per delineare il ruolo di Pontedera per i prossimi anni.

2.2. Territorio extraurbano

Il territorio esterno ai centri urbani, sia collinare che pianeggiante è caratterizzato da una discreta estensione dell'utilizzazione agricola, sebbene in parte compressa negli ultimi due decenni. Per queste caratteristiche, il nuovo R.U. mantiene ferme le direttive contenute nel Piano Strutturale che fanno riferimento alla L.R. n. 1/2005, al P.T.C. della Provincia di Pisa col suo processo di revisione e al P.I.T regionale. Il R.U. rinnovato mantiene inoltre l'articolazione delle aree extraurbane in Sub-sistemi territoriali agricoli e ambientali, tutti definiti come zone omogenee di tipo E.

Il nuovo R.U. enfatizza tende a salvaguardare le aree agricole sia quelle ad esclusiva che a prevalente funzione agricola in un quadro di maggiore attenzione alle prerogative di salvaguardia dell'ambiente e dell'ecosistema, obbiettivo e indirizzo già contenuto nel Piano Strutturale, attraverso l'individuazione di attività possibili e coerenti con la principale funzione di aree destinate alla produzione di cibo.

Il R.U. continua a dettare norme per il recupero e la valorizzazione dei fabbricati presenti nel territorio agricolo anche con modesti ampliamenti una tantum e incentivando l'utilizzo di tecnologie proprie della bioarchitettura e fonti di energia rinnovabili; e continuerà a consentire la realizzazione di piccoli annessi per la coltivazione di orti familiari e di fondi al di sotto dei minimi aziendali. Viene inoltre enfatizzata la valorizzazione turistica di alcuni complessi, in particolare nel territorio collinare, che rivestono un particolare valore ambientale e architettonico: come detto nella prima parte, il nuovo R.U. ne fa un valore aggiunto della



pianificazione urbanistica ma nel distingue ancora più nettamente gli ambiti in relazione al perimetro delle zone urbane.

Nel quadro del recupero di un corretto indirizzo di buon governo del territorio sono stati eliminati gli interventi regolati dalle Schede-norma già denominate "A34" col primo R.U. e concernenti edifici posti in zona agricola, che solo in ipotesi, erano stati ritenuti penalizzati dalla realizzazione della nuova circoscrizione ovest (cfr. "strada di patto"). Pur salvaguardando le istanze già presentate che potranno terminare l'istruttoria, la loro eliminazione è il risultato di un'analisi oggettiva dell'impropria attività edilizia stimolata da una norma voluta per compensare effetti negativi - dichiarati ma non dimostrati - sul patrimonio immobiliare esistente prossimo alla nuova infrastruttura viaria e cui a concorso una imperfetta lettura anche in sede istruttoria, cagionando una sostanziale saturazione edilizia di una zona le cui prerogative sono di alta conservazione per la fragilità idraulica e ambientale, peraltro senza adeguate azioni di contrasto e compromettendo già anche le invariabili strutturali indicate agli artt. 13 e 14 delle N.T.A. del P.S. Oltre alla cancellazione della tipologia d'intervento, le nuove N.T.A. riportano la corretta interpretazione della vecchia normativa a favore delle istanze che possono essere concluse, significando come ad un edificio "penalizzato" debba corrispondere un analogo nuovo edificio a prescindere dalla unità immobiliari originali e dai relativi proprietari; interpretazione che esclude quindi la possibilità di realizzare edifici indipendenti per ogni unità immobiliare originale.

Ancora ferma rimane la conservazione di un Sistema ambientale delle aree verdi con caratteristiche di alta tutela sia in se che come area dove possono essere attuate anche programmi e opere di salvaguardia delle zone abitate dal rischio idraulico. Le aree coperte da boschi, nel quadro delle norme regionali in materia (cfr. L.R. n. 39/2000 e ss.mm. ed ii.), sono completamente aggiornate nella loro estensione areale, ma conservano e anzi rafforzano la loro funzione esclusivamente agricola, parte di un articolato sistema ecologico suscettibile di ulteriore indagine e conoscenza.

L'individuazione del Sistema ambientale dei corsi d'acqua principali, già elencati dal P.I.T., ha lo scopo di regolamentare e di salvaguardare il Sistema idraulico nel suo complesso che riveste per il Comune di Pontedera e per i territori limitrofi un importante ruolo di tutela ambientale ma anche di regimazione idraulica. Il R.U., recependo già gli indirizzi del P.S. e del precedente strumento di governo, nonché i criteri di fattibilità scaturiti dalle indagini geologiche e idrauliche scaturite anche in relazione al Piano di Assetto Idraulico (P.A.I.) approvato da parte dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno con Delibera n. 185 dell'11 Novembre 2004 e con gli aggiornamenti approvati con decreto n. 5 del 29 gennaio 2009 del Segretario Generale della stessa Autorità (già citati), detta norme cogenti di rispetto e tutela sia dei corsi d'acqua, sia delle aree limitrofe costituenti zona soggetta a vincolo e salvaguardia.

In tema si segnala l'individuazione di un corridoio infrastrutturale vincolato alla realizzazione della deviazione del Torrente Rotina nel tratto a sud ovest della frazione di Santa Lucia, la dove il corso d'acqua subisce un tombamento foriero di criticità idrauliche.

Tra i nuovi corridoi infrastrutturali si segnalano anche quelli posti in riva destra del Canale Scolmatore a salvaguardia della possibilità di vedere realizzare il nuovo collegamento ferroviario tra la città e il porto di Livorno, opera che ormai è riportata anche nel Piano regionale integrato delle infrastrutture e la mobilità (P.R.I.I.M.), come meglio indicato anche nel paragrafo dedicato alle infrastrutture.



2.3. Territorio urbano

Gli insediamenti urbani del territorio comunale di Pontedera sono riconducibili a tre tipologie, il capoluogo identificabile come “città”, le otto frazioni (La Rotta, il Romito, La Borra, S. Lucia, Gello, I Pardossi, Treggiaia-I Fabbri e Montecastello), tre località inserite nel perimetro urbano della città (Pietroconti, La Bianca e Il Chiesino) e una zona industriale propriamente detta (Gello Zona Industriale), più alcuni nuclei e aggregati sparsi privi di una propria autonomia e identità.

Il capoluogo vive delle quattro funzioni fondamentali e specifiche del territorio pontederese e della Valdera: la residenza, i servizi amministrativi e collettivi ubicati nel centro storico ed in alcuni aree ben definite (il polo scolastico, il polo sportivo, il polo ospedaliero); i servizi commerciali al dettaglio individuabili prevalentemente lungo l'asse via Pisana, Corso Matteotti, Piazza Martiri della Libertà, Viale Italia e lungo via Roma; le strutture commerciali di media e grande consistenza (zona Oltrera, zona cimiteri, zona stazione ferroviaria); le attività produttive, connaturate ancora dalla grande industria (Piaggio) ma anche da una ricca compagine di medie e piccole aziende – con varie attività - collocate nelle zone produttive “storiche” de La Bianca e al Chiesino, ma ora sostanzialmente diffuse nella vasta plaga che si estende a sud della Piaggio in direzione su-ovest fino a Gello.

E' noto come questi servizi e funzioni sono centri di attrazione per un'utenza estranea alla residenza in città e nel territorio amministrativo e ne raddoppiano la popolazione che, all'anagrafe, risulta oggi (82014) composta da circa 29.000 unità. Rimandando alle analisi della Parte terza della relazione di monitoraggio le ulteriori considerazioni in tema, queste argomentazioni sono stati e sono il motore delle scelte di pianificazione territoriale strategica del P.S. e del primo e del nuovo R.U. e dei relativi piani di settore, in direzione di un'adeguata rete viaria di collegamento, di adeguate comunicazioni a rete, della conferma e dell'adeguamento di aree da destinare agli insediamenti produttivi e commerciali, così come della collocazione di funzioni e servizi di valenza comunale e sovracomunale.

L'obiettivo principale del primo R.U. come di quello che scaturisce dal suo aggiornamento, è pertanto quello di armonizzare e far convivere le suddette le funzioni urbane del territorio, cercando l'equilibrio con i suoi centri storici, le parti di più recente formazione e l'ambiente che le pervade, nel quadro di un'identità culturale.

Il regolamento urbanistico rinnovato continua a stimolare la riqualificazione dei centri urbani minori di pianura e di collina, attraverso un disegno propositivo dell'assetto, nel rispetto delle preesistenze e cercando di attribuire agli stessi una specifica identità urbana con l'individuazione di un connettivo e di luoghi centrali pubblici, da progettare e attuare di pari passo all'attività in capo sia alla P.A. che all'iniziativa privata.

Per quanto riguarda i centri collinari il regolamento urbanistico punta da un lato al recupero diffuso degli edifici e dei complessi edilizi esistenti, con norme sul recupero edilizio comunque sensibili al tema della conservazione delle testimonianze esistenti, mantenendo le residue espansive nelle frazioni di Treggiaia-I Fabbri e prendendo atto dell'esaurimento di ulteriori espansioni edilizia nella zona di Montecastello, dove la delicata morfologia dei luoghi godrà della possibilità di vedere solo interventi significativi di manutenzione,



restauro e ristrutturazione.

La via maestra per l'organizzazione degli insediamenti esistenti e il loro completamento regolato, è costituita ancora prioritariamente dal piano attuativo, significativamente d'iniziativa privata; a tale scopo le aree di nuova espansione sono ancora pensate secondo un disegno pre-impostato con lo scopo di prefigurare le connessioni con il tessuto urbano esistente, non negando tuttavia lo strumento della variante contestuale ai progetti dei piani particolareggiati che, per lo stessa natura, contengono analisi di dettaglio capaci di incidere più profondamente in scelte alternative più funzionali.

Situazioni preesistenti e consolidate possono essere oggetto d'intervento diretto laddove non via sia già saturazione conclamata e le tabelle dei parametri e degli indici per ogni singola U.T.O.E. riportano ora, contrariamente al primo R.U. solo i comparti suscettibili di ulteriore intervento edificatorio. Per quelli residuali, frutto di saturazione pregressa o in ordine agli interventi compiuti dal 2006 ad oggi, rimangono solo i cosiddetti ampliamenti *una tantum*, oltre ai consueti interventi di manutenzione, ordinaria e straordinaria, restauro conservativo e architettonico, ristrutturazione edilizia con o senza modifica di sagoma secondo i casi, sostituzione edilizia se e in quanto ammissibili.

La maggior parte delle aree destinate a standard pubblici continuano ad essere inserite all'interno delle zone soggette a piani attuativi e corrispondono ad aree destinate a verde attrezzato, infrastrutture e parcheggi pubblici da realizzare e cedere alla pubblica amministrazione, oggi genericamente indicate anche come superfici per attrezzature pubbliche (Sap) secondo la nuova definizione data dalla Regione Toscana con D.P.G.R. n. 64/R/2013. Ulteriori quote di standard sono però individuate nelle aree costituenti i comparti soggetti a possibile recupero e riqualificazione urbanistica che si vengano a trovare in ambiti territoriali esposti al rischio idraulico e/o geomorfologico e dove la capacità edificatoria esistente si esplica solo con il suo trasferimento in altre aree idonee aliene da soggezioni analoghe: qui l'intera superficie o gran parte in proporzione all'entità della volumetria trasferita, diviene patrimonio pubblico compensativo del trasferimento accordato. Tra questi si ricordano il complesso e l'area della ex Cartiera Pagna a La Borra e l'edificio, l'area pertinenziale in località Madonna dei Braccini e l'area e il complesso della ex Fonderia Ceccanti a La Rotta.

Pur alieno da contingenze legate a rischio idraulico, ma inserito in un tessuto urbano assai sensibile per la sua saturazione ma anche per essere assetato di standard, funzioni e servizi, anche il Complesso già sede dell'istituto scolastico I.P.S.I.A. in centro città, godrà di queste prerogative per le quali, la superficie utile lorda ammissibile in situ (5.000 m²), si accompagna al trasferimento della rimanente (circa 8.000 m²) in altra rea idonea già edificabile esterna al centro città, ma con la possibilità di vedere un organico intervento che, da un lato potrà coordinarsi con quello dei comparti Automar e Crastan limitrofi a nord, con la realizzazione di infrastrutture pubbliche e d'interesse generale grazie anche alla definizione di un assetto urbano riconducibile all'unitarietà tipologica e compositiva; dall'altro consentirà di dotare questa parte di città di standard sussidiari ed integrativi ai due comparti di recupero già citati, minimizzando opere invasive nel sottosuolo altrimenti necessarie, con riduzione dell'impatto ambientale complessivo.

Il regolamento urbanistico, confortato dalla statistica del monitoraggio che ha verificato come ad oggi il risultato degli interventi fatti abbia dotato la collettività del quantitativo di standard di 53 m²/ab, continua dunque nella direzione di aumentare lo standard per abitante, anche attraverso una progettazione degli stessi



come elemento connettivo urbano degli insediamenti. Gli standard sono ancora ideati come sede di servizi pubblici o di interesse pubblico, come spazi di verde attrezzato diffusi fra gli abitati e in taluni casi come veri e propri parchi urbani, parchi fluviali e cinture verdi a protezione degli insediamenti e come spazi per il tempo libero. Quando frutto di cessioni perequative, possono risultare sede anche di interventi di edilizia sociale nel quadro di un soddisfacimento della domanda esistente e nascente secondo dinamiche demografiche da analizzare di volta in volta.

I parcheggi pubblici continuano ad avere una distribuzione diffusa per una migliore integrazione degli stessi con gli insediamenti, residenziali o meno, fatti salvi casi sporadici di necessità di mantenerli in forma concentrata quando sono a servizio di alcune strutture di interesse generale. I due presso le porte di accesso est ed ovest (rispettivamente "Campi d'Era" e Gello) già denominati "scambiatori", sono mantenuti e valorizzati in questa loro funzione, riconducendoli però ad ambiti regolati nell'Allegato B delle N.T.A. poiché esterni alle U.T.O.E., e aggiungendovi alcune condizioni di fattibilità in ordine alla loro morfologia. L'augurio di vedere attuata questa potenzialità, si accompagna con una più generale politica di alleggerimento della pressione veicolare verso la città, in quanto collocati giustappunto presso i raccordi est ed ovest della S.G.C. Fi-Pi-Li.

Come gli standard, sono mantenute le piste ciclabili a servizio dei principali centri di pianura e di collina e anche nella loro accezione di sussidio al sistema della mobilità e di stimolo al miglioramento complessivo alla vivibilità urbana e alla qualità dell'aria. Le piste, già realizzate in zone strategiche del territorio urbano, nel loro insieme verranno a costituire un sistema integrato di mobilità dolce, integrato con il sistema dei parchi e dei parcheggi, oltre alle aree ambientali esterne.

2.4. Sistemi sub-sistemi ed U.T.O.E.

Il nuovo R.U. mantiene l'organizzazione spaziale del territorio definita dal P.S. vigente, sistemi, sub-sistemi ed unità territoriali organiche elementari distinte per centro urbano e frazioni. Partendo proprio dalle U.T.O.E., queste continua ad essere i luoghi degli insediamenti, che vengono a costituire i sub-sistemi insediativi di pianura e di collina, i quali a loro volta sono parte dei più estesi sistemi territoriali di pianura e di collina dove concorrono anche i sistemi ambientali, agricoli e delle infrastrutture.

Di seguito elenchiamo le singole U.T.O.E. e i relativi contenuti del R.U. rinnovato

SISTEMA TERRITORIALE DELLA PIANURA

Sub-sistema agricolo della pianura.

Costituito da quelle zone del Sistema territoriale della pianura destinate ad usi agricoli, ad ovest del Canale Scolmatore d'Arno, di alcune aree a sud delle frazioni di Gello e Santa Lucia, della campagna a est, sud-est della frazione di Treggiaia-I Fabbri e di alcuni terreni, di entità minore, ubicati a sud della frazione de Il Romito ed a nord-est della frazione de La Rotta, il R.U. si prefigge la più alta conservazione di queste prerogative. Le possibilità di trasformazione rimangono pertanto circoscritte a tutto ciò che concerne l'uso dei suoli per la produzione di cibo, compreso le attività faunistico-venatorie, la pesca e l'itticoltura e l'attività agrituristica, e dove le ulteriori trasformazioni del suolo possono essere eseguite ove sia necessario realizzare reti tecnologiche e infrastrutture di pubblica e/o pubblico interesse.



Le trasformazioni urbanistico edilizie che si rendano necessarie per la corretta conduzione dell'attività agricola, rimangono subordinate in via normale alla redazione di idonei Programmi aziendali pluriennali di miglioramento agricolo ambientale, contenenti precisi capitoli inerenti il controllo delle produzioni previste, le modalità di svolgimento della attività per non arrecare danni permanenti o temporanei alle falde idriche e all'aria, alla flora e alla fauna, compreso il contenimento dell'uso di pesticidi, e con l'esclusione di trasformazioni agrarie dannose per l'habitat e per l'uomo.

Il patrimonio edilizio esistente rimane suscettibile di recupero per fini agricoli o di civile abitazione,

Qualsiasi sia lo strumento o il titolo per la trasformazione dei suoli nei limiti sopra riassunti, gli interventi si dovrà avere particolare cura per il rispetto del paesaggio agrario, della trama viaria podereale, delle emergenze naturali, paesaggistiche e storiche presenti, compreso il mantenimento delle colture agricole e l'accrescimento delle piantumazioni di alto fusto e di quelle arbustive tipiche della zona e, più in generale, effettuare opportune valutazioni per la non riduzione o compromissione delle risorse del territorio e dell'ambiente.

In via eccezionale, rimane ancora possibile la realizzazione di annessi agricoli secondo al regolamentazione già conosciuta e tenendo fero la dimensione massima dei singoli manufatti allo scopo di non indurre una successiva e quasi fisiologica diversa utilizzazione, peraltro già registrata diffusamente anche a causa di una imperfetta applicazione del complesso quadro normativo in materia.

E' interessante ricordare come nelle aree a prevalente funzione agricola (E2b) della pianura vengano ad essere individuati due comparti di particolare rilevanza urbanistica e ambientale, connaturati dalla necessità di interventi organici e strutturati, possibili solo con la predisposizione di un idoneo piano particolareggiato, disciplinato dalle norme tecniche di attuazione peculiari elencate nelle relative schede-norma dell'Allegato B: quello della "Tenuta Isabella" peraltro già oggetto di un piano particolareggiato d'attuazione approvato con delibera consiliare n. 6/2013 cui si rimanda per i maggiori dettagli, e quello della "Fabbrica di fuochi d'artificio, già impropriamente inserito tra i comparti di tipo A nel precedente R.U.

Parimenti nella aree agricole periurbane della pianura, indicate con la lettera E1, caratterizzate dall'essere poste in prossimità del perimetro del centro abitato vengono confermati due comparti di particolare rilevanza urbanistica e ambientale, destinati ambedue a "parcheggio scambiatore" (Gello e Pontedera est), anche questi connaturati dalla necessità di interventi organici e strutturati, possibili solo con la predisposizione di un idoneo piano particolareggiato disciplinato dalle norme tecniche di attuazioni peculiari elencate nelle relative schede-norma dell'Allegato B. Si sottolinea come il secondo di questi (comparto B4) è contraddistinto da due porzioni di cui la prima, ad ovest, all'interno dell'U.T.O.E. 1B2a non contenente aree ad elevata pericolosità idraulica così come definite dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno, l'altra esterna all'U.T.O.E. e ad est di questa, caratterizzata invece da non essere in condizioni per le quali la trasformazione è subordinata alla realizzazione degli interventi volti alla minimizzazione del rischio idraulico della zona Campi d'Era e meglio descritte nei paragrafi dedicati.

Degli edifici già regolati dalle ex Schede-norma "A34" abbiamo già detto.

Sub-sistema insediativo della pianura.



U.T.O.E. 1B1a Pontedera ovest, a prevalente carattere residenziale

E' costituita dal centro storico di Pontedera e dagli insediamenti collocati fra il Fiume Arno a nord, il Fiume Era ad Est, il Canale Scolmatore d'Arno ad Ovest e le aree produttive della Piaggio e di Gello a Sud. La linea ferroviaria da Livorno a Firenze, giunta nel 1846, a sud del nucleo antico senza interferenze alcune con l'edificato, costituisce oggi un'infrastruttura che divide orizzontalmente il tessuto urbano e finisce per determinare due ambiti che, nell'unitarietà della città, contengono funzioni, servizi e potenzialità diversificate. Concorrono a definire il confine ideale del capoluogo gli impianti dello stabilimento Piaggio, la cui installazione è avvenuta, con fasi successive, a iniziare al secondo decennio del secolo scorso nella parte sud e sud-ovest.

L'ambito a nord della ferrovia corrisponde quindi alla parte più antica di Pontedera, che oggi vede ospitare importanti funzioni direzionali e commerciali, oltre alla sede amministrativa municipale. La relativa struttura urbana è fortemente caratterizzata dal ripetersi di assi viari posti ortogonalmente tra loro, secondo una buona prassi pianificatoria che, se non aliena da un disegno spontaneo ma razionale, rappresenta un'importante testimonianza storico-culturale alla stessa stregua degli edifici che vi insistono. Come già detto nella parte prima della relazione Oltre al patrimonio edilizio che queste parti conservano, questa impronta del tessuto rappresenta un elemento aggiunto per connaturare "centro storico" non solo il nucleo urbano di più remota costituzione, ma anche

Con il concorso di piani successivi al Secondo conflitto mondiale del XX secolo, questa parte di città ha visto, da un lato un progressivo sviluppo materiale e amministrativo, dall'altro ha lasciato vuoti e "non luoghi" che il primo R.U. e il suo aggiornamento oggetto della presente relazione, intendo colmare e riqualificare, con una serie di dettati normativi capaci di stimolare piani e progetti di qualità.

Accanto ai comparti soggetti a recupero già individuati dal primo R.U., di cui solo alcuni attuati sebbene notevoli (complesso ex "Cinema Massimo" di concerto al complesso "ex-Superal"), il nuovo R.U. ve ne aggiunge di nuovi per un complessivo nuovo elenco, adeguatamente rinnovato anche nella nomenclatura al pari di quelli esterni al tessuto urbano e già evidenziati, adeguatamente elencati di seguito, dove i nuovi sono evidenziati con sfondo giallo (in grigio se b/n):

| Scheda | Descrizione |
|--------|---|
| A1 | Poliambulatorio della Misericordia – via della Misericordia |
| A2 | Edificio in angolo via Palestro |
| A3 | Laboratorio lavorazione marmi via San Faustino |
| A4 | Edificio via Rossigni angolo via Montanara |
| A5 | Edificio in via Mazzini |
| A6 | Comparto di recupero in Piazza Garibaldi |
| A7 | Segheria Leoncini – zona Duomo, via della Repubblica |
| A8 | Comparto via Risorgimento |
| A9 | Lotto inedito in via dei Portici – via Marconcini |
| A10 | Ex officina meccanica Automar |
| A11 | Fabbrica produzione caffè e surrogati Castan |
| A12 | Istituto Professionale per l'Industria e l'Artigianato (I.P.S.I.A.) |
| A13 | Consorzio Agrario in via Brigate partigiane |
| A14 | Scalo merci ferroviario |



| | |
|-----|--|
| A15 | Lotto ineditato in via Pisana |
| A16 | Edificio in via Don Minzioni |
| A17 | Ex ENEL via Pisana |
| A18 | Edificio fra piazza Martiri della Libertà e il Fiume Era |
| A19 | Comparto in piazza Concordia |
| A20 | Comparto via Corridoni angolo piazza Berlinguer |
| A21 | Ristorante “La Pergola” |
| A22 | Canapificio F.lli Marconcini |
| A23 | Comparto posto tra via Turati e piazza della Solidarietà |
| A24 | Comparto posto tra via Roma e piazza della Solidarietà |
| A25 | Area posta tra via Fosso Vecchio, via Cei e via Fantozzi |
| A26 | Comparto a servizi in fregio alla piazza della Solidarietà |
| A27 | Comparto in via Roma |

In tema di migliore allocazione di attività ormai anacronistiche nel tessuto cittadino, non deve essere dimenticato il processo iniziato col primo R.U. di progressivo recupero e riqualificazione del cosiddetto “Dente Piaggio”, porzione dello stabilimento storico ormai inidoneo alla produzione ma di enorme importanza logistica nel capoluogo. Alla struttura museale dell’Azienda Piaggio, fanno da cornice ormai una serie di uffici, enti e servizi che ne hanno fatto un polo d’attrazione extracomunale (cfr. Scuola Superiore S. Anna, Uffici Tributarî, nuova biblioteca) e che vedrà ancora collocarvi ulteriori servizi e sedi scolastici universitari.

Il grande comparto che ha consentito di realizzare la grande struttura di vendita prossima alla zona dei cimiteri, viene ridotto e condizionato al completamento delle sole parti di tipo F2, oggi rimaste incompiute per difficoltà degli attori della trasformazione.

U.T.O.E. 1B1A DI PONTEDERA OVEST

| m ² S.U.L. | Approvata | Residuale di espansione | Residuale di saturazione | Eliminata |
|-----------------------|-----------|-------------------------|--------------------------|-----------|
| Residenziale | 19.114 | 0 | 66.141 | 0 |
| Non residenziale | 3.556 | 0 | 0 | 0 |
| Interesse pubblico | 0 | 0 | 30.665 | 0 |

U.T.O.E. 1B2a Pontedera est, a prevalente carattere residenziale

Comprende tutti gli insediamenti esistenti e di previsione collocati a destra del Fiume Era, il cui sviluppo si deve significativamente agli interventi successivi agli anni Sessanta del secolo scorso, sebbene l’importante nucleo di via Fiorentina rappresentasse già un borgo notevole fin dall’immediato secondo dopoguerra. Qui la ferrovia ne stabilisce il limite di espansione sud ma, in analogia alla parte ovest, di fatto determina una divisione con la porzione indicata come “Campi d’Era” o “Paduletta”, vero e proprio ambito urbanisticamente inespesso dell’intera città.

Esaurito l’importante intervento di riqualificazione urbanistico-edilizia rappresentato dall’area dell’ex “Cordificio Billeri” di concerto all’ex Campo di calcio “Marconcini” – prossimo alla parte più antica della zona incentrata sulla piazza Trieste -, la non attuazione di ulteriori recuperi, pur con progetti approvati, a causa della congiuntura economica, non fa venir meno l’esigenza di mantenere ferma l’impostazione di favorire il



processo di rinnovamento del tessuto urbanistico ed edilizio, sia nella più generale impostazione del nuovo R.U. di privilegio all'espansione esterna, sia quale spinta per una diversa architettura di qualità, estranea ad interventi mediocri, anche recenti,, nella zona nord-est ricca di funzioni e servizi, ma povera di edifici di spicco e di espressione. Ecco dunque che, qui come ad ovest, ai comparti già individuati, se ne aggiungono di nuovi, taluno peraltro già virtualmente tale sebbene connotato quale area privata di interesse generale nel precedente R.U.; l'elenco è riportato in tabella, con analogia simbologia della precedente:

| Scheda | Descrizione |
|--------|---|
| A28 | Lotto in via Veneto danneggiato da esplosione |
| A29 | Piccolo manufatto in via Veneto |
| A30 | Comparto Concessionaria Fiat – S.S. 67 Tosco Romagnola |
| A31 | Edificio in via Tosco-Romagnola - Edilforniture |
| A32 | Distributore carburanti tra le vie Tosco-Romagnola e Fiorentina |
| A33 | Fabbrica lavorazione marmi |
| A34 | Ex mercato ortofrutticolo – Ex deposito CPT - Magazzino carnevale |
| A35 | Comparto in zona scolastica |
| A36 | Depositi legnami e carburanti in via Tosco-Romagnola |
| A37 | Comparto "La Civetta" in viale Europa |

L'importante zona a sud della ferrovia e prima menzionata quale area inespressa (cfr. Campi d'Era) vede la previsione di un'importante intervento di urbanizzazione che si accompagna, per necessità e opportunità, alla realizzazione di importanti opere di regimazione e salvaguardia idraulica capaci di eliminare alcuni fastidiosi fenomeni legati agli eventi meteorologici eccezionali, quando le piogge fanno concentrare l'acqua nella zona, allagandone campi e lambendo le aree abitate, frutto di interventi sporadici, disarticolati e non pianificati di trasformazione edilizia, sia di recupero che di nuova edificazione, diluitesi da circa 50 anni a questa parte nella pressoché noncuranza generale.

La zona di Campi d'Era, soffre del cattivo funzionamento del reticolo idraulico minore per i fenomeni sopra brevemente ricordati. Il Fosso della Paduletta, che rappresenta il ricettore principale della zona trova unico sbocco verso il suo recettore naturale, il Fiume Era, attraverso una cateratta che, necessariamente, presenta difficoltà di deflusso in occasione delle sue piene, non sporadiche visto il regime idraulico che lo caratterizza, con potenziali rigurgiti in loco. Con una norma specifica, oltre che con contenuti generali, il R.U. ha previsto che le zone di espansione individuate all'interno di questo ambito potranno essere attuate e concorreranno a risolvere le annose problematiche descritte con opere ed interventi che hanno già trovato l'assenso positivo dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno, come accennato nella Parte prima della relazione. La maglia viaria e la dislocazione delle superfici fondiari del comparto è stata ora rivista in accordo con le proposte dei proprietari e nell'ottica di una razionalizzazione dell'intervento, ma l'elevato grado di pericolosità idraulica di alcune porzioni di superficie della zona, ha visto una redazione organica del progetto per la messa in sicurezza delle aree interessate e di quelle circostanti; progetto che, facendo tesoro di un'analisi puntuale tesa a dimostrare il non incremento del rischio idraulico, ha previsto una serie di opere e lavori e ha trovato, come detto, il parere favorevole dell'Autorità di Bacino. Per quest'area, comprensibilmente all'attenzione di



molti abitanti e, più in generale, di coloro che hanno a cuore le sorti dello sviluppo della città, basti pensare che l'area di laminazione idraulica collocata nella parte più a nord del comparto, prevede un invaso di 456.730 m³, che può agevolmente contenere i volumi di eventuale esondazione del reticolo minore, stimati in circa 140.000 m³. Senza contare la previsione di ulteriori opere di regimazione che da sole giustificerebbero l'intervento perché capaci di risolvere annose criticità mai superate nel corso degli anni, più o meno recenti.

Tra la zona "Campi d'Era" e la città, viene abbandonata all'idea di realizzare un "quarto ponte", opera di difficile realizzazione per la compromissione urbanistica che si registra in sinistra del Fiume Era, causa un'infelice pianificazione degli anni successivi all'Alluvione del 1966. In sua vece, rimane invece la previsione del collegamento pedonale, funzionale anche all'utilizzazione del grande parcheggio in margine alla via delle Colline per Legoli.

Passando a trarre in considerazione verso nord e verso est l'assetto auspicato dall'U.T.O.E., il completamento della nuova viabilità "tangenziale" nord costituente la nuova S.R. n. 439 "Sarzanese-Valdera" (il cui tracciato storico interessava proprio il centro città con via Veneto e via Roma), i grandi spazi destinati a parcheggio e a manifestazioni itineranti, prima fra tutti quella commerciale del mercato cittadino, i servizi di interesse generale intorno al polo della Multisala cinematografica e il completamento degli interventi edificatori intorno alla ex-Fornace Braccini, con anche l'importante valorizzazione turistico-ambientale degli omonimi laghi, attendono solo di veder attuare sia gli interventi di lottizzazione privati intorno all'abbandonato impianto Zeta-Gas, sia quelli intorno al P.E.E.P. in zona "Maltagliata" la cui estensione fu oggetto di ulteriore espansione nel 2008-2009 ma con esiti praticamente nulli nei confronti di possibili operatori. Questa circostanza ha rafforzato l'idea di trasformare il fabbisogno concentrato di alloggi per edilizia sociale nello standard omonimo da reperire per ogni singolo nuovo intervento soggetto a piano attuativo d'iniziativa privata, nella misura minima del 2% della S.U.L. max approvata in ogni singolo comparto (cfr. art. 5.39 delle N.T.A.). Oltre all'aspetto quantitativo del valore, largamente inferiore a quello indicato come parametro generalizzato dal legislatore regionale, ma ampiamente sufficiente a coprire il fabbisogno stimato per il Comune di Pontedera

A nord degli impianti sportivi, l'approvazione del progetto denominato "Green Park", ha determinato un importante assetto che chiude in via definitiva il perimetro nord della città, con un intervento che vedrà diluire l'attività edilizia in un arco di tempo ampio e, per questo, sensibile anche all'andamento del mercato e alle dinamiche demografiche. Anche qui la definizione del progetto e la sua approvazione è stata possibile una volta che la stessa Autorità di Bacino ha espresso un parere favorevole alle opere di messa in sicurezza idraulica delle aree interessate, rilevando il non incremento del rischio idraulico del comparto e delle aree all'intorno. L'A.C. ha quindi - e comunque - obbligato gli attori della trasformazione, con disposizioni riportate in convenzione, a condizionare gli interventi di trasformazione urbanistica alla preventiva o contestuale realizzazione delle opere di messa in sicurezza, facendo garantire loro e in perpetuo il corretto funzionamento del sistema di drenaggio delle acque accumulate nell'area di lottizzazione in relazione ad eventi meteorici eccezionali. Queste opere, diverse e articolate, ruotano intorno alla realizzazione di un grande canale drenante, articolato in due rami, di cui quello ad est capace di raccogliere le acque provenienti dall'attuale zona produttiva e La Bianca e da quella della zona Maltagliata, quello ad ovest ricevente le acque della zona



scolastica e aree limitrofe. Inoltre, il progetto prevede la realizzazione di un invaso capace di circa 240.000 m³ di acqua in caso di inondazione che, oggi nelle condizioni attuali è stimata in un massimo di 220.000 m³.

Le due zone di saturazione estranee all'U.T.O.E., ma ivi ricomprese col primo R.U., poste a cavallo della via delle Prata e ancora da completare, sono configurate come comparti di tipo B e elencate nel relativo Allegato, al fine di determinare gli ultimi interventi possibili senza pregiudizio dei diritti edificatori, ma consentendo anche la chiusura di una serie di interventi, auspicati fin dal P.R.G. del 1995, ma connaturati da una scarsa unitarietà e omogeneità che ha finito per determinare un carico urbanistico improprio per la zona.

U.T.O.E. 1B2A DI PONTERA EST

| m ² S.U.L. | Approvata | Residuale di espansione | Residuale di saturazione | Eliminata |
|-----------------------|-----------|-------------------------|--------------------------|-----------|
| Residenziale | 58.560 | 172.454 | 41.593 | 1.067 |
| Non residenziale | 3.556 | 0 | 0 | 0 |
| Interesse pubblico | 0 | 25.783 | 17.529 | 0 |

U.T.O.E. 1B3 de La Rotta a prevalente carattere residenziale.

Corrisponde agli insediamenti dell'omonima frazione nella sua consistenza attuale dovuta principalmente all'espansione successiva agli anni Sessanta dello scorso secolo. E' forse la a frazione più importante del Comune di Pontedera, collocata ad est del territorio, stretta fra il Fiume Arno e la ferrovia Firenze – Pisa e, dal 1990, anche dalla S.G.C. Fi-Pi-Li che la lambisce a sud. Il nome, caratteristico, è legato alla ripetuta rottura degli argini che il Fiume Arno ha procurato nei secoli scorsi. L'importanza e lo sviluppo del paese sono legati alla produzione dei laterizi che ebbe il suo massimo sviluppo nell'800, ma il primo nucleo è da far risalire al sec. VII – VIII, come avamposto del castello di Montecastello. La produzione di mattoni inizia tra il X e il XII secolo, in età comunale. Dopo le contese fra Pisa e Firenze che la trovano al centro di numerose battaglie, data la posizione sulle strade di collegamento Pisa-Firenze, nel XV sec. passa, insieme a Pontedera, definitivamente sotto il dominio fiorentino, rafforzandosi nel suo ruolo di luogo di produzione di laterizi. Alla fine del XVIII sec. fu istituita la parrocchia distinta da quella di Montecastello. Nel 1847, con il passaggio della Ferrovia Leopolda, fu realizzata la stazione ferroviaria che stimolò ancor più la produzione di laterizi anche con la circolazione di manodopera pendolare. Significativa, nel 1907, l'impianto della Fornace Braccini. Nel secondo dopoguerra la produzione dei laterizi andò declinando a favore della migrazione degli addetti verso la fabbrica della Piaggio.

La qualità ambientale della frazione risulta oggi migliorata dopo la costruzione della S.G.C. che ha fatto venir meno la considerevole pressione veicolare sulla via Tosco-Romagnola (S.S. n. 67), che rimane comunque l'arteria spinale della frazione. All'interno dell'insediamento esistono ancora ruderi o edifici abbandonati di vecchie attività delle quali il R.U. auspica il recupero, alla stessa stregua dell'ottima riqualificazione della riva del fiume con la realizzazione del parco fluviale dell'Arno, prospiciente all'abitato della frazione, grazie ad un bel progetto pubblico. Nella parte più alta della frazione si trova la Villa Franceschi



– Degli Azzoni con annesso un importante parco. Nella parte più ad est, esterna all’U.T.O.E., in località Il Botteghino, esistono due laghetti, ex – cave di sabbia facenti parte, con le aree limitrofe, del Sub-sistema delle Aree a parco.

Come evidenziato nel monitoraggio del primo R.U., la frazione non ha visto l’attività urbanistica auspicata per il concorso di fattori diversi, non ultimo la scarsa lungimiranza di alcuni proprietari ancorati a valori immobiliari dei terreni assolutamente incongrui e insostenibili, ovvero scarsamente propensi ad investimenti. Tutto ciò a fronte di una certa appetibilità commerciale della zona. L’attività urbanistico-edilizia ha quindi visto solo il completamente di progetti avviati nel primo quinquennio del nuovo secolo ovvero interventi minori di saturazione o sul patrimonio edilizio esistente, mentre solo negli ultimi due anni si è potuto completare il progetto per la riqualificazione della zona de “Il Bercino” con una lottizzazione d’iniziativa privata, che attende però di veder attuato anche il progetto di recupero del vicino comparto già sede di un’attività di stoccaggio di materiali di recupero.

Il nuovo R.U. mantiene la previsione di vedere la trasformazione urbanistica dei comparti all’interno delle via Tosco-Romagnola, già individuati allo scopo di ricucire internamente il tessuto urbano posto fra la strada e la ferrovia, che presentano aree non edificate, degradate e in stato di abbandono, con una congrua dotazione di standard, segnatamente parcheggi di cui l’intera frazione è deficitaria.

Per coerenza al P.S., i comparti di recupero e riqualificazione esterni all’U.T.O.E., vengono considerati tali e, quindi, inseriti nell’elenco dell’Allegato B delle N.T.A., consentendo di prevedervi una normativa più consona. Sono viceversa mantenuti i comparti che individuano particolari complessi edilizi, già sede di attività produttive interne al centro, con le aspettative di un loro recupero per fini residenziali.

Ad ovest, il comparto di espansione residenziale viene eliminato a causa della sua vulnerabilità al rischio idrogeologico e in considerazione che, per esso, dal 2006 non è stato manifestato alcun interesse per trovare soluzioni progettuali di sorta. Le aree già edificabili divengono verde privato e in loro fregio è previsto un parcheggio di 4.150 m².

U.T.O.E. 1B3 DE LA ROTTA

| m ² S.U.L. | Approvata | Residuale di espansione | Residuale di saturazione | Eliminata |
|-----------------------|-----------|-------------------------|--------------------------|-----------|
| Residenziale | 3.158 | 15.696 | 31.361 | 2.487 |
| Non residenziale | 0 | 0 | 2.390 | 0 |
| Interesse pubblico | 0 | 0 | 239 | 0 |

U.T.O.E. 1B4 de Il Romito a prevalente carattere residenziale.

Il Romito è un nucleo collocato in riva destra del Fiume Era lungo la strada provinciale delle Colline per Legoli, alla quale deve il suo sviluppo, avvenuto prevalentemente nel dopoguerra. Con la recente realizzazione della circonvallazione est di Pontedera (nuova Sarnzanese-Valdera) peraltro di collegamento tra la S.P. e lo svincolo della S.G.C. FI-PI-LI (che peraltro sotto attraversa la frazione), il traffico e il conseguente inquinamento acustico e atmosferico all’interno della frazione si è molto alleggerito. La località è strettamente



connessa con il nucleo insediativo Val di Cava amministrato dal Comune di Ponsacco. La frazione è dotata di servizi sociali primari e assurge a divenire un quartiere di Pontedera una volta attuato il comparto “Campi d’Era”, che fungerà da connessione tra capoluogo e frazione. Già oggi gode di una pista ciclabile diretta a sussidio parco fluviale in corso ancora da realizzare compiutamente.

L’U.T.O.E., oltre al completamento di interventi di lottizzazione approvati prime dell’approvazione del R.U. nel 2006, ed alcuni interventi minori, ha visto la sola approvazione del piano di lottizzazione residenziale del comparto n. 4 - e ora n. 1 di tipo C1 – in concomitanza con l’attuale congiuntura economica che non ha fatto finora avviare i lavori. Sul ritardo dell’approvazione del piano di lottizzazione ha certamente influito un’eccessiva dialettica prettamente locale che traduceva una certa diffidenza verso il progetto. Il nuovo R.U. ritiene tuttavia che gli interventi di trasformazione urbanistica nella frazione debbano ancora essere effettuati col concorso dell’iniziativa privata, con l’obiettivo di ricucire la frazione significativamente verso la città, senza fargli perdere al sua identità. Le aree poste sul tunnel della S.G.C. continuano a rappresentare, assieme allo spazio della Chiesa, un’occasione per crearne un luogo di aggregazione identitario, collegato con gli altri spazi pubblici esistenti (scuola e impianti sportivi)

U.T.O.E. 1B4 DE IL ROMITO

| m ² S.U.L. | Approvata | Residuale di espansione | Residuale di saturazione | Eliminata |
|-----------------------|-----------|-------------------------|--------------------------|-----------|
| Residenziale | 5.308 | 9.709 | 22.548 | 0 |
| Non residenziale | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Interesse pubblico | 0 | 0 | 755 | 0 |

U.T.O.E. 1B5 de La Borra a prevalente carattere residenziale:

La Borra è un insediamento a carattere residenziale sviluppatosi negli anni del dopoguerra intorno ad alcune strade e nuclei edilizi di origine agricola. Deve la sua importanza e il suo sviluppo, significativamente diorganico, al fatto di essere ubicata in una posizione pressoché mediana tra Pontedera e Ponsacco, sviluppata lungo la strada statale n. 439 (oggi regionale). Sul confine nord dell’U.T.O.E. si trova il piccolo nucleo di Madonna dei Braccini, collocato a sud dei cimiteri di Pontedera, che deve il nome alla chiesa costruita nel 1651 presso un podere della famiglia Braccini e poco distante dal punto in cui un tempo sorgeva San Michele in Travalda, antica chiesa ormai distrutta. Durante il secondo conflitto mondiale la chiesa della Madonna dei Braccini è stata completamente demolita e successivamente ricostruita. Il R.U. ne individua l’ambito come comparto di tipo B del relativo Allegato delle N.T.A., in coerenza col P.S. e per meglio individuare modalità e parametri per la sua valorizzazione.

Il nuovo R.U. fa ancora propria la constatazione di quanto la frazione abbia necessità di definire i propri limiti urbani, compreso quelli del piccolo nucleo collocato fra la zona cimiteriale e il cavalcavia della S.G.C. FI-PI-LI , nonché la lunga propaggine sviluppatasi senza il necessario razioicinio ai lati di un vecchia strada di campagna - via del Pino – rimasta non adeguata al nuovo ruolo. Oltre questa via, per la quale è



prevista la trasformazione in un percorso secondario a favore di strade d’impianto che abbracciano il piccolo borgo venutosi a creare, continua anche la previsione di ripristinare il collegamento con la frazione di Santa Lucia, riattivando due sottoattraversamenti delle S.G.C. Fi-Pi-Li , come indicato anche nella descrizione della relativa U.T.O.E.

Per la sua posizione strategico-logistica lungo l’asse stradale regionale, il nuovo R.U. da un lato prevede – di concerto al Comune di Ponsacco - una viabilità parallela e alternativa di alleggerimento, dall’altro intende riaffermarvi l’importanza delle trasformazioni urbanistiche in suo fregio, sia di carattere residenziale che commerciale di servizio mediante la completa attuazione dei comparti soggetti a piano attuativo d’iniziativa privata, dei quali sono in corso di attuazione due, mentre un terzo deve affrontare una rettifica per dare conto del vincolo determinato dal passaggio del gasdotto Livorno-Firenze e un quarto affronta in queste settimane (gennaio 2014) l’istruttoria finale per la sua adozione, subordinatamente al superamento delle criticità legate alla compensazione idraulica dei terreni interessati.

U.T.O.E. 1B5 DE LA BORRA

| m² S.U.L. | Approvata | Residuale di espansione | Residuale di saturazione | Eliminata |
|--------------------|-----------|-------------------------|--------------------------|-----------|
| Residenziale | 11.827 | 25.049 | 51.332 | 0 |
| Non residenziale | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Interesse pubblico | 0 | 0 | 457 | 0 |

U.T.O.E 1B6 di S. Lucia a prevalente carattere residenziale

Santa Lucia è una frazione a carattere residenziale che ha avuto un notevole sviluppo nel dopoguerra cui hanno contribuito le scelte in tema di pianificazione di tutti i piani regolatori successivi al 1993, ma anche la sua posizione prossima alla città, ma distinta da questa, con un buon collegamento viaio, divenuto però col tempo insufficiente. L’asse principale, nel punto in cui si trova l’antica chiesa di S. Lucia di Pedisciano, testimonia la preesistenza della centuriazione romana, probabilmente di epoca augustea, sebbene l’edificio religioso sia del X secolo. Questo ha preso il nome di Pedisciano, da Pedisiano – Pedisius, proprietario romano del fondo agricolo.

Lo sviluppo del borgo inizialmente, privo di una regolamentazione che possa dirsi tale, è stato corretto in parte con il P.R.G. del 1995 e in parte con il disegno del primo R.U., assecondando sia la naturale vocazione all’ampliamento, sia la circostanza che si tratta dell’unica U.T.O.E. con estese zone di espansione prive di vincoli conformativi e prescrittivi forti. Quest’ultima caratteristica è venuta meno nel corso degli anni per fattori di fragilità che si sono andati acuendo, in gran parte dovuti proprio all’aumento del carico urbanistico, che non è stato accompagnato da un’idonea urbanizzazione per quanto concerne la rete fognaria cui solo di recente si è posto rimedio con un progetto concordato con Acque S.p.a. nel 2008, ma i cui lavori non sono ancora iniziati per una concausa di fattori.



Per altro verso l'attività di trasformazione urbanistica, seppur rallentata nel corso degli ultimi tre anni , ha consentito di delineare una maggiore identità urbana della frazione con una riorganizzazione della viabilità, con strade d'impianto nuove ma, soprattutto, con il recentissimo completamento della viabilità "tangenziale" ovest, già predisposta per veder attuate una serie di bretelle di collegamento proprio con la frazione, liberando la storica via del Popolo da un'indebita pressione veicolare, estranea ai residenti.

Sul suo margine ovest è presente una fiorente e rinomata attività legata alla produzione e commercializzazione del vino, che determina però ancora un residuale transito di mezzi pesanti ivi diretti, per la quale il R.U. auspica una diversa soluzione. Per la zona nord, invece, è in corso di definizione il progetto definitivo di un braccio di collegamento che permetterà il miglioramento della viabilità, con un'opera il cui tracciato, inserito tra le previsioni del nuovo R.U., costituisce variante parziale e circoscritta anche al P.S., secondo le prerogative del relativo procedimento avviato come già ricordato nella parte prima della relazione.

Sul lato est del borgo è mantenuta la previsione di ripristinare i due sotto-attraersamenti, l'uno ciclo-pedonale, l'altro anche carrabile, della Fi-Pi-Li, atti a collegare S. Lucia con La Borra, alla cui ostruzione ha contribuito l'incuria ma anche l'assenza di manutenzione da parte dell'Ente gestore della stessa S.G.C.

U.T.O.E. 1B6 DI SANTA LUCIA

| m ² S.U.L. | Approvata | Residuale di espansione | Residuale di saturazione | Eliminata |
|-----------------------|-----------|-------------------------|--------------------------|-----------|
| Residenziale | 28.583 | 23.591 | 42.528 | 0 |
| Non residenziale | 0 | 0 | 27.220 | 0 |
| Interesse pubblico | | | 1.001 | 0 |

U.T.O.E. 1B7 di Gello a prevalente carattere residenziale

L'U.T.O.E. coincide con l'omonima piccola frazione ubicata in prossimità dell'uscita Pontedera – Ponsacco della S.G.C. FI-PI-LI, all'interno della strada provinciale n. 23 che porta lo stesso suo nome. Il nucleo più antico dell'insediamento è costituito dalla chiesa e dagli edifici ad essa collegati, con origine medievale con caratteristiche rurali; nel 1776 il Granduca Pietro Leopoldo riorganizzò alcune comunità della provincia pisana e costituiva qui, insieme a quella Pozzale (Fornacette) una comunità autonoma. Di particolare interesse la vicina Villa Gaddi-Giusti, esterna all'U.T.O.E. , ma ad essa collegata in quanto i possedimenti della fattoria Gaddi-Giusti coinvolgono molti terreni ricompresi nell'insediamento di Gello.

Con la realizzazione della S.G.C. FI-PI-LI e lo sviluppo della vicina zona industriale, il piccolo nucleo ha accresciuto la sua importanza, per trovarsi in una felice posizione che coniuga accessibilità e non prossimità alla strade, circostanza ormai generalizzata con la definitiva rettifica della S.P. n. 23 con la definizione completa nel nuovo raccordo della Superstrada e la realizzazione del nuovo collegamento verso Ponsacco e Perignano. Nel corso degli ultimi tre lustri ha visto completare le aree di espansione previste col P.R.G. del 1995 e anche l'approvazione di uno dei tre nuovi comparti di questo tipo indicati col primo R.U.



U.T.O.E. 1B6 DI GELLO

| m ² S.U.L. | Approvata | Residuale di espansione | Residuale di saturazione | Eliminata |
|-----------------------|-----------|-------------------------|--------------------------|-----------|
| Residenziale | 2.987 | 7.534 | 16.859 | 0 |
| Non residenziale | 0 | 0 | | 0 |
| Interesse pubblico | 0 | 0 | 1.997 | 0 |

U.T.O.E. 1B8 de I Pardossi a prevalente carattere residenziale

I Pardossi è un piccolo insediamento ubicato nell'estremo lembo ovest del territorio e rimane circoscritto nord dall'Emissario del Bientina, a ovest e sud dal confine con il Comune di Cascina, con una vasta area agricola sul margine sud-est. La sua storia è legata a quella della vicina Fornacette, frazione del Comune di Calcinaia, di origine rurale con la recente espansione degli ultimi anni per la sua posizione che coniuga la vicinanza a tre comuni importanti, ma anche la concomitante estraneità a importanti assi viari o infrastrutture foriere di pressione ambientale. Ai suoi margini est, si trovano una fornace di laterizi dismessa, il cui auspicato recupero è regolato da un'apposita Scheda-Norma (cfr. A42) e, in prossimità di questa, un invaso di acque nel sito già cava di argilla per laterizi oggi trasformato in spazio sportivo, compreso nel più ampio Sub-sistema della area a parco.

Gli interventi di espansione volti ad accogliere la richiesta di nuove residenze per l'appetibilità sopra ricordata, hanno visto il completamento di quello previsto col P.R.G del 1995 e in corso di attuazione quello del primo R.U., dove le opere si accompagnano ad un generale riassetto della morfologia del reticolo idraulico minore grazie alla disponibilità e lungimiranza dei soggetti attuatori.

Continua la previsione di vedere realizzare, in accordo con i Comuni di Calcinaia e di Cascina e con la Provincia di Pisa, il raccordo della strada provinciale di Gello con il nuovo cavalcavia ferroviario a Nord-Ovest della frazione de I Pardossi in adiacenza al Canale Emissario del Bientina.

U.T.O.E. 1B6 DE I PARDOSI

| m ² S.U.L. | Approvata | Residuale di espansione | Residuale di saturazione | Eliminata |
|-----------------------|-----------|-------------------------|--------------------------|-----------|
| Residenziale | 8.704 | 0 | 21.475 | 0 |
| Non residenziale | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Interesse pubblico | 0 | 0 | 0 | 0 |

U.T.O.E. 1B9 di Gello a prevalente carattere produttivo

L'U.T.O.E. caratterizza la grande plaga produttiva che si estende a sud-ovest di Pontedera, in riva destra del Canale Scolmatore dell'Arno che ne determina anche il limite ovest, salvo la sua radice nord che si spinge oltre il canale fino alla ferrovia Firenze-Pisa e, quindi, alla zona commerciale dell'U.T.O.E. 1B11; a est trova il suo limite assoluto nella nuova viabilità di scorrimento denominata "strada di patto" solo recentemente completata, dopo quasi un decennio dall'inizio dei lavori. Rappresenta una zona produttiva, industriale e



artigianale, di alto valore logistico per l'eccellente accessibilità stradale e la dotazione di servizi, ulteriormente incrementabili qualora sia realizzato l'auspicio raccordo ferroviario- grazie al proficuo concorso di risorse pubbliche e private in corso di dettaglio – e ove vengano realmente attuati gli interventi di un progetto APEA definito nel corso del 2013.

L'U.T.O.E., oltre agli stabilimenti Piaggio, comprende anche il primo insediamento industriale nato per questo scopo precipuo e i Piani per gli Insediamenti Produttivi (P.I.P.), di cui all'art. 27 della legge n. 865/1971 nn. 1, 2, 3 e l'ultimo n. 4 nato successivamente al 2006 proprio sulla scorta delle previsioni generali del P.S. e del primo R.U. In tema, se i primi 3 P.I.P. hanno visto ormai esaurire le aree disponibili, quello progettato dopo l'approvazione del primo R.U., particolarmente esteso (oltre 68 Ha) e destinato ad assorbire una domanda che pareva, allora, in continua espansione, registra solo la possibilità di veder completare il primo dei tre comparti in cui è suddiviso (A, B e C), per circa 28 Ha, mentre per gli altri due, B e C rispettivamente, non si percepiscono segnali o aspettative che ne facciano prevedere la richiesta. Questo minor fabbisogno di aree produttive disponibili a prezzo calmierato, proprie dei P.I.P., frutto di congiuntura sotico-economica ma anche di una poco lungimirante politica di area vasta della compagine dei comuni confinanti, induce ad un sostanziale ridimensionamento con la riconversione all'iniziativa privata dell'intero comparto C (9,10 Ha) e la riduzione a circa 9 Ha del comparto B.

Le are già soggette a piani attuativi d'iniziativa privata nella zona industriale ampliata nel 2006, hanno visto completare importanti interventi tra i quali attività logistiche e distribuzione (LIDL Italia e Centro Carni COOP), industriali (ILT Technology-non definito compiutamente), trasporti (Artoni S.p.a), mentre altri comparti con piani approvati sono rimasti al palo.

U.T.O.E. 1B6 DI GELLO PRODUTTIVO

| m ² S.U.L. | Approvata | Residuale di espansione | Residuale di saturazione | Eliminata |
|-----------------------|-----------|-------------------------|--------------------------|-----------|
| Residenziale | 2.987 | 7.534 | 16.858 | 0 |
| Non residenziale | 168.675 | 1.046.837 | 0 | 0 |
| Interesse pubblico | 0 | 0 | 13.983 | 0 |

U.T.O.E 1B10 de La Bianca a prevalente carattere commerciale

Coincide con la piccola zona artigianale - commerciale posta ed est della città, facente però parte del perimetro urbano del capoluogo, a sud del Fiume Arno e confinante a sud con la via Tosco Romagnola; a est lambisce la località di Pietroconti, anche questa ormai parte del tessuto cittadino. Nata in anni ormai lontani su un progetto che anticipava leggi urbanistiche poi divenute importanti (L. n. 765/1967), e destinata a zona artigianale, ha acquisito nel tempo anche un carattere commerciale confermato poi dal P.R.G. del 1995, pur in un contesto che al vedeva e la vede ancora non del tutto attrezzata per quanto riguarda la dotazione di standard. La vicinanza allo svincolo della S.G.C. FI-PI-LI e la nuova viabilità provinciale realizzata lo scorso



decennio a sud del Ponte alla Navetta, ne enfatizza il ruolo di centro commerciale appetibile, sebbene un suo piccolo ambito sul lato nord-est veda alcune abitazioni sparse che vedranno migliorare la loro accessibilità e funzionalità grazie alle opere di urbanizzazione rese possibili con l'attuazione di un piccolo comparto a destinazione residenziale approvato nel 2010.

Il nuovo R.U. non prevede ulteriori interventi di espansione e prende atto dell'avvenuta saturazione complessiva della capacità edificatoria, ma mantiene fermo l'indirizzo di adeguarne gli standard con una collocazione più consona e razionale.

U.T.O.E. 1B10 DE LA BIANCA COMMERCIALE

| m ² S.U.L. | Approvata | Residuale di espansione | Residuale di saturazione | Eliminata |
|-----------------------|-----------|-------------------------|--------------------------|-----------|
| Residenziale | 1.028 | 0 | 4.432 | 0 |
| Non residenziale | 0 | 0 | 158.270 | 0 |
| Interesse pubblico | 0 | 0 | 0 | 0 |

U.T.O.E. 1B11 de Il Chiesino a prevalente carattere commerciale.

L'U.T.O.E. comprende la seconda zona artigianale – commerciale, dopo quella de La Bianca, collocata ad ovest della città ma di cui costituisce ormai parte del centro urbano, per la stretta connessione che ormai riveste con essa, da cui è divisa solo dal Canale Scolmatore del Fiume Arno. Oltre a questo, è delimitata a nord e ovest dal confine amministrativo con Calcinaia e a sud dalla ferrovia Firenze-Pisa. Vi trovano sede attività di tipo commerciale (in prevalenza medie strutture di vendita), artigianali, direzionali e di servizio.

La grande spinta imprenditoriale e manifatturiera e la sua collocazione baricentrica tra Calcinaia, la sua frazione di Fornacette con la relativa estesa zona produttiva e, appunto la città di Pontedera, faceva presagire al primo R.U. un suo naturale completamento verso ovest con analoghi impianti di tipo misto commerciale-artigianale, che però non ha avuto seguito dopo la conclusione di due interventi di lottizzazione su via Salvo D'Acquisto e sulla via Tosco-Romagnola (Centro "Le Botteghe") e un impianto di distribuzione carburanti, tutti frutto di scelte operate col P.R.G. del 1995, cui si è aggiunto solo l'intervento di un nuovo media struttura di vendita grazie alla ristrutturazione di un edificio preesistente. Senza indugiare oltre e significando che le ragioni di ciò vanno ricercate in un eccesso di offerta di aree siffatte, in un'imperfetta pianificazione in cooperazione col comune di Calcinaia, che ha operato scelte non del tutto consoni alla zonizzazione fatta da Pontedera fin dal 1995 e prima, e dalla congiuntura economica successiva al 2008, oggi le aree a nord della via Tosco-Romagnola possono essere riconvertite ad un'utilizzazione anche residenziale qualora individuate quali zone "di atterraggio" per la capacità edificatoria dei comparti soggetti a recupero ma soggetti a vincoli di elevata pericolosità idraulica, di cui abbiamo già parlato.

Per il confinamento tra la via Tosco-Romagnola e la ferrovia Firenze-Pisa, rimane viceversa ad esclusiva destinazione artigianale-commerciale l'area a sud della stessa strada statale che non si presta ad utilizzazioni residenziali stante il forte impatto ambientale indotto da infrastrutture storicamente preesistenti e



per le quali conviene l'asciare il giusto ambito spaziale di riferimento, suscettibile di sole utilizzazioni di tipo produttivo-commerciale. Qui il parcheggio individuato dal R.U. dovrà svolgere, oltre alla funzione di servizio alle aree commerciali, anche quella di parcheggio scambiatore per la città, in analogia a quelli già operativi ad est nella zona del mercato settimanale e sud nella zona dei cimiteri

L'U.T.O.E. rimane anche caratterizzata dal tracciato di progetto per la ricostruzione della ferrovia Pontedera – Lucca, vincolo opportuno per gli intendimenti regionali in materia rimasti fermi ormai da oltre 30 anni, e confermati dal P.I.T. regionale. Il nuovo tracciato si impone per le modifiche del tessuto urbano avvenuto a ridosso del vecchio e, soprattutto, per la realizzazione del Canale Scolmatore; tracciato che però mantiene la destinazione vincolata a percorso per viabilità pedonale e ciclabile.

In tema di infrastrutture viarie gli interventi di trasformazione urbanistica auspicati anche in relazione alla nuova possibilità residenziale come prima detto e attuabili attraverso i piani particolareggiati d'iniziativa privata, rimangono ferme le quote di viabilità del R.U. precedente, dove spicca la nuova strada parallela alla via Maremmana necessaria per costituire una valida alternativa tra Calcinaia e Pontedera alla via Salvo D'Acquisto e del Chiesino, ormai compromesse nella loro potenzialità dalle numerose attività e servizi che vi sia affacciano e da una sezione non idonea al traffico pesante. Peraltro la strada, dopo la sua intersezione con la via Tosco-Romagnola si contraddistingue anche per costituire un valido percorso fin verso la zona industriale di Gello e, quindi, la S.G.C. Fi-Pi-Li, con il sovrappasso della ferrovia e del Canale Scolmatore con un ponte che fungerà anche da attraversamento ferroviario per il previsto raccordo merci.

All'interno dell'U.T.O.E. è ancora individuato un ambito di Ristrutturazione Urbanistica denominato "Complesso Madonna dei Malloggi" sul quale è possibile intervenire attraverso le modalità e gli strumenti definiti all'interno della specifica scheda contenuta nell'Allegato A.

U.T.O.E. 1B11 DE IL CHIESINO COMMERCIALE

| m ² S.U.L. | Approvata | Residuale di espansione | Residuale di saturazione | Eliminata |
|-----------------------|-----------|-------------------------|--------------------------|-----------|
| Residenziale | 0 | 0 | 10.114 | 0 |
| Non residenziale | 14.000 | 191.576 | 93.127 | 0 |
| Interesse pubblico | 0 | 0 | 5.813 | 0 |

U.T.O.E. 1B12 di Gello a prevalente carattere ecologico

L'U.T.O.E. individua la zona connaturata dagli impianti della discarica R.S.U. – R.S.I. e quella le aree per lo stoccaggio dei materiali di risulta e recupero, sia già individuate con il P.R.G. del 1995 che quelle aggiunte con il P.S. e R.U. del 2004 e 2006. L'area è delimitata a Nord dalla strada provinciale di Gello n. 23, ad ovest del Canale Scolmatore, a sud dal Comune di Lari e dalla Fossa Nuova, ad est da una nuova strada già parzialmente realizzata quale accesso alla zona, ma destinata ad essere proseguita verso Lavaiano (comune di Lari) onde costituire l'idonea viabilità tra le Quattro Strade di Perignano, la S.P. n. 23 e la Fi-Pi-Li.

Il nuovo R.U. conferma le previsioni del precedente e, quindi, della strategia del P.S., con la



sottolineatura dell'importanza che ha per il territorio il polo destinato allo stoccaggio e al recupero dei materiali, luogo di importanti attività del settore che fanno di Pontedera un territorio d'eccellenza, capace di creare nuove occasioni di insediamento e sviluppo imprenditoriale di genere. All'interno dell'U.T.O.E. sono ancora individuati l'ambito R.S.U. – R.S.I. e quello per lo stoccaggio materiali, il grande comparto di espansione approvato nella sua interezza è stato realizzato solo per la parte che riguarda gli impianti della ditta Ecoacciai e la relativa urbanizzazione, mentre attende la definizione la parte rimanente. Grazie agli interventi di regimazione e di mitigazione del rischio idraulico indotti dalla Fossa Nuova, realizzati dalla Provincia di Pisa, è stato possibile eliminare l'area agricola precedentemente vincolata allo scopo e caratterizzata da pericolosità idraulica molto elevata.

U.T.O.E. 1B12 DI GELLO ECOLOGICO

| m ² S.U.L. | Approvata | Residuale di espansione | Residuale di saturazione | Eliminata |
|-----------------------|-----------|-------------------------|--------------------------|-----------|
| Residenziale | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Non residenziale | 156.241 | 0 | 0 | 0 |
| Interesse pubblico | 0 | 0 | 3.358 | 0 |

SISTEMA TERRITORIALE DELLA COLLINA

Sub-sistema agricolo della collina.

Per la collina sono estese le stesse considerazioni e determinazioni fatte per la pianura, alla cui descrizione, quindi, si rimanda.

Sub-sistema insediativo della collina.

U.T.O.E. 2B1 di Treggiaia–I Fabbri a prevalente carattere residenziale.

E' collocata nella parte meridionale del territorio comunale e abbraccia i primi rilievi che dalla Valdera si alzano verso Montecastello, con il centro di più remota formazione, Treggiaia, e la porzione di pianura sottostante con località I Fabbri, formatasi per interventi succedutesi nel corso degli ultimi 70-80 anni. Il primo insediamento, costituito dall'antico borgo storico, è collocato nella parte alta mentre il secondo è sito immediatamente a valle lungo la S.P. n. 11 delle Colline per Legoli. Le prime testimonianze sul borgo storico risalgono al periodo romano mentre nel medioevo è un castello di notevole rilevanza, data la sua particolare dislocazione, conteso e, fisiologicamente, distrutto più riprese nel periodo della lotta fra Pisa e Firenze. Passato alla Signoria dei Medici nel 1406, vi rimane per un secolo, mentre dal 1622 è assegnata alla neo costituita Diocesi di S. Miniato. Tra il XVIII e il XIX secolo subisce notevoli trasformazioni urbanistiche con la costruzione di nuovi edifici e l'ammodernamento di vecchi complessi medievali, ma nel 1846 il borgo subisce ingenti danni dal terremoto che interessa tutta la Valdera, Pisa e Cecina, con la distruzione di molti edifici. Nel corso del secolo scorso, soprattutto nel periodo postbellico e negli ultimi decenni, le maggiori trasformazioni urbanistiche si sono registrate nella località pianeggiante de I Fabbri e lungo la strada che da qui giunge, appunto, all'antico borgo. I Fabbri si trova in posizione molto favorevole in quanto è meglio



raggiunta da Pontedera grazie alla strada provinciale “delle Colline per Legoli” che, inghiaiaata fino agli anni Sessanta del secolo scorso, ha visto prima il adeguamento e, nel primo decennio del nuovo millennio, la completa rettifica con un nuovo e diverso tracciato moderno, di continuità e completamento con strada provinciale della Fila per Peccioli. L’innesto diretto di questa nuova viabilità nel raccordo Pontedera-est della Fi-Pi-Li, ha ulteriormente favorito lo sviluppo urbanistico della frazione pianeggiante, ma rinnovando un certo interesse anche per l’antica Treggiaia, dove però la morfologia dei luoghi sono ostativi ad impegni di suolo degni di nota.

Il nuovo R.U., registrando la discreta attività edilizia compiuta nell’arco degli ultimi 10-15 anni proprio nella porzione pianeggiante dell’U.T.O.E., con 10.529 m² di S.U.L. approvata, attende la conclusione di un comparto di saturazione regolato però da convenzione, di due piani di lottizzazione, e mantiene solo la possibilità di veder attuato un interessante ulteriore intervento diretto regolato da convenzione nella zona prossima al campo sportivo de I Fabbri (S.U.L. = 939 m²), alla realizzazione di una piccola lottizzazione in margine nord ovest della frazione di Treggiaia (S.U.L. = 1.299 m²) per la quale è stata modificata la superficie fondiaria portala in sommità del rilievo in luogo del declivio sottostante particolarmente sensibile e prossimo alla c.d. “via delle Fonte, oltre ad interventi di saturazione che si distribuiscono tra la frazione alta (poche) e quella bassa

U.T.O.E. 2B1 TREGGIAIA – I FABBRI

| m ² S.U.L. | Approvata | Residuale di espansione | Residuale di saturazione | Eliminata |
|-----------------------|-----------|-------------------------|--------------------------|-----------|
| Residenziale | 10.529 | 1.299 | 35.541 | 0 |
| Non residenziale | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Interesse pubblico | 0 | 0 | 406 | 0 |

U.T.O.E. 2B2 di Montecastello a prevalente carattere residenziale.

L’UT.O.E. di Montecastello è costituita dal nucleo centrale, dove è ubicato il centro storico e il Castello “Torrighiani-Malaspina,” con gli insediamenti a ridosso sorti nel corso dei secoli, e dagli insediamenti recenti sorti lungo la strada proveniente da Pontedera. Il borgo, collocato su una altura a 5 chilometri dal capoluogo, è già menzionato in un documento del 980 e conserva ancora la triplice cinta muraria e le altre fortificazioni che ne fecero uno dei più inespugnati castelli della Valdera. Il Castello nel corso dei secoli XII e XIII fu oggetto di contesa fra Lucchesi e Pisani, mentre tra il 1300 e il 1400 subì le conseguenze delle lotte fra Pisani, Fiorentini e Lucchesi. Nel XVIII secolo la famiglia Malaspina ne fece la propria residenza e nel 1870 si legò con quella dei Torrighiani, originando la dinastia dei marchesi di Fosdinovo. L’antica Pieve di Montecastello, edificata sulle strutture della preesistente rocca, è citata in un documento risalente al 1260. Danneggiata più volte nel corso dei secoli, nel 1944 è stata totalmente distrutta dai guastatori dell’esercito tedesco e successivamente ricostruita. Fanno da contraltare ai pregevoli reperti storico-testimoniali del nucleo antico, una serie di interventi recenti, di scarsa o mediocre fattura, caratterizzati da una piatta e ripetitiva



composizione architettonica, collocati a circa 1 kilometro verso Pontedera (zona “La Pineta”).

Il nuovo R.U., registrando anche qui, l’esaurimento dell’attività urbanistico-edilizia nella zona del “La Pineta” compiuta successivamente al P.R.G. del 1995 con una previsione azzardata e impropria per lo stato dei luoghi, l’U.T.O.E. non ha visto ulteriori interventi di espansione, circoscrivendo la propria attività edificatoria ad interventi minori e alla ricostruzione di un edificio danneggiato fin dalla seconda Guerra Mondiale. Rimane l’attenzione particolare consentire il recupero del patrimonio storicizzato all’interno del centro storico del nucleo antico, con una normativa che renda snello, ma allo stesso tempo preciso, il procedimento.

L’U.T.O:E. di Montecastello riveste peraltro un significativo ruolo nell’ambito del recupero ambientale per fini turistico-ricreativi, nel quale spicca l’ambito esterno, regolato dalla Scheda-norma B12 denominata “Centro ricreativo Alpaca”, ma anche con iniziative collaterali e sussidiarie alla pianificazione, quale quella di settore dell’escursionismo, dei percorsi cicloturistici, delle aree verdi naturali e dell’agriturismo.

U.T.O.E. 2B2 DI MONTECASTELLO

| m² S.U.L. | Approvata | Residuale di espansione | Residuale di saturazione | Eliminata |
|--------------------|-----------|-------------------------|--------------------------|-----------|
| Residenziale | 0 | 0 | 9.595 | 0 |
| Non residenziale | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Interesse pubblico | 0 | 0 | 0 | 0 |

Hanno collaborato alla stesura degli elaborati nuovo R.U.:

- arch. urb. Marco SALVINI (quadro conoscitivo e restituzione informatica)
- arch. Mauro MONTAGNANI (analisi del patrimonio storico-testimoniale)

Hanno fornito assistenza amministrativa:

- per.ed. Silvano CIOMPI
- sig.ra Stefania COLLECCHI

Il Responsabile dell’U.O.
Pianificazione Urbanistica, Ambiente e Protezione Civile
arch. Fausto CONDELLO