

Comune di Pontassieve

Settore 6 - Lavori Pubblici, Patrimonio, Sicurezza e Protezione Civile  
Ufficio Programmazione, Progettazione e Direzione Lavori



---

Bando per l'assegnazione di contributi regionali per interventi di rigenerazione urbana a favore dei comuni ricadenti in aree interne della Toscana - Annualità 2019-2021 (DD n. 4439 del 21/03/2019)

Rigenerazione urbana dell'ex area ferroviaria denominata "Borgo Verde" di Pontassieve

---

Progettista architettonico:  
Ufficio Progettazione e DL

Progettista strutture  
Ing. Claudio Pesci

RUP:  
Arch. Stefania Sassolini

---

## PROGETTO DEFINITIVO

---

RELAZIONE  
TECNICA DI PROGETTO

Elaborato

R\_02

---

Revisione

---

Data

AGOSTO 2020

---

Archivio informatico

G:\UOC LAVORI PUBBLICI\PROGETTAZIONE E D.L\LAVORI 2019\16\_Bando Rigenerazione Urbana



**Comune di Pontassieve**  
*Settore 6 - Lavori Pubblici, Patrimonio, Sicurezza e Protezione Civile*  
*Ufficio Progettazione e Direzione Lavori*

---

Bando per l'assegnazione di contributi regionali per interventi di rigenerazione urbana a favore dei comuni ricadenti in aree interne della Toscana – Annualità 2019-2021 (DD n. 4439 del 21/03/2019)

**RIGENERAZIONE URBANA DELL'EX AREA FERROVIARIA DENOMINATA "BORGO VERDE" DI PONTASSIEVE" – CUP J81B2000020006**

---

## **RELAZIONE TECNICO - DESCRITTIVA**

---

### **1. Premesse**

Il progetto di rigenerazione urbana oggetto della presente relazione riguarda l'area ex ferroviaria denominata "Borgo Verde" di Pontassieve.

Tale area, circa 2 ettari, è stata acquisita dal Comune di Pontassieve nel 2001, dopo la dismissione da parte di ferrovie delle Officine Materiale Fisso (O.M.F.). Essa è collocata lungo il fascio dei binari e divide Pontassieve in due parti (nord e sud).

Per la sua collocazione a soli 15 Km da Firenze, serviti dalla vecchia linea ferroviaria Roma-Firenze che collega in venti minuti alla stazione di S. M. Novella, la rigenerazione urbana dei luoghi della ferrovia costituisce un'opportunità progettuale per delineare nuovi assetti urbani.

L'area Ferroviaria a Pontassieve riveste una valenza strategica direttamente connessa al suo territorio e ai comuni limitrofi, baricentro di un sistema della Val di Sieve che ha il capoluogo cittadino come riferimento principale per servizi e mobilità a medio-lungo raggio. Verso la direttrice di collegamento sia su ferro che su gomma, infatti, Pontassieve è il primo centro importante e l'unico con un'area di trasformazione urbana che presenti le caratteristiche necessarie alla programmazione di interventi che possano avere una valenza strategica per l'area metropolitana.

Soprattutto su questo aspetto si focalizza l'attenzione alla scala territoriale grazie alla possibilità di costruire un polo scambiatore dei differenti livelli di trasporto pubblico integrandoli con il privato. La vicinanza della stazione, la sovrapposizione di una infrastruttura più importante per gli autobus, l'integrazione con i sistemi di viabilità dolce e la possibilità di lasciare l'autovettura per gli spostamenti su scala territoriale sono i punti nevralgici della proposta progettuale di "Rigenerazione Urbana" presentata al bando per "Assegnazione di contributi regionali per interventi di rigenerazione urbana a favore dei comuni ricadenti in aree interne della Toscana – Annualità 2019-2021" promosso da Regione Toscana e approvato con Decreto Dirigenziale n. 4439 del 21/03/2019.

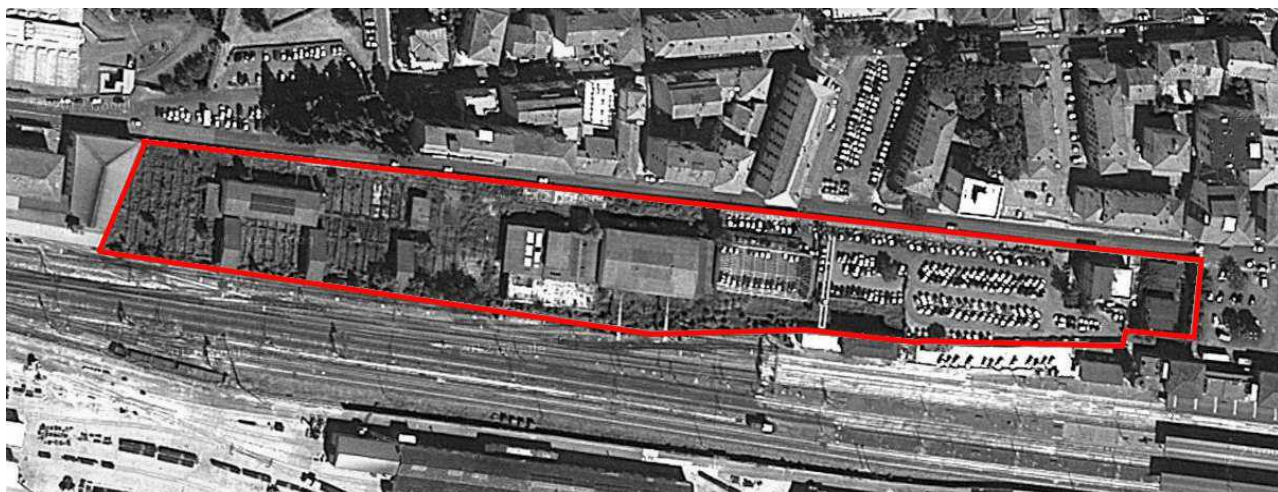
La proposta del Comune di Pontassieve è stata ammessa a finanziamento a seguito dello scorrimento della graduatoria dei progetti ammissibili, approvato con Decreto Regionale n. 1735 del 10/02/2020, assegnandole una quota di cofinanziamento regionale pari a € 684.929,52.

## 2. Inquadramento urbanistico

L'area si estende per circa 2 ettari, da piazza Stazione alle "Cantine Ruffino" ed è delimitata dai due assi infrastrutturali tra loro paralleli quali la via Aretina a nord e la linea ferroviaria a sud.

L'area è stata acquistata dal comune con atto di compravendita nel novembre 2001 ed il perimetro dell'ambito oggetto di trasformazione urbanistica corrisponde esattamente all'area che fu oggetto dell'acquisto. La sua superficie territoriale ammonta a mq 20.081.

Il terreno è pianeggiante ed è posto alla stessa quota dei binari ferroviari. Da questi risulta separato soltanto da una recinzione a maglia oltre la quale scorrono due binari di movimentazione prima di arrivare alla linea principale. Per contro l'affaccio su via Aretina è segnato da un dislivello medio di circa 2,5 m e da un muro di pietra di altri 2 metri che da via Aretina rende praticamente impercettibile il dislivello anzidetto.



*Borgo Verde - Perimetrazione*

L'area era una volta adibita a funzioni ferroviarie. Nel 1985 era cessata l'attività del cantiere ferroviario di saldatura rotaie, funzione alla quale era adibita la maggior parte degli edifici attualmente esistenti. Gli edifici dismessi sono costituiti perlopiù da capannoni a struttura metallica con involucro leggero di eternit o materiale plastico per una volumetria complessiva di circa 23.500 mc.

Attualmente soltanto un terzo dell'area è accessibile e viene utilizzata come parcheggio provvisorio libero per 192 posti auto.

Inoltre, all'estremità est dell'area sono presenti altri due edifici tuttora funzionanti, di proprietà di Ferrovie; il primo, di mc 2.700, è costituito dal "Dopolavoro ferroviario", il secondo, di mc 1.500, dalla "Caserma Polfer" e abitazione del comandante. Entrambi hanno struttura in c.a. ed involucro in laterizio.

## 3. Inquadramento catastale

Al catasto terreni del Comune di Pontassieve detto ambito è identificato dal foglio di mappa 99 particelle 26, 1750, 1751, 1752, 1753, 1754, 1755, 1756, 1757, 1762, 1763, 1764, 1765 e 1766, per una superficie catastale pari a mq 20.247.

## 4. Descrizione dello stato di fatto

L'area di intervento si presenta oggi divisa in due settori: il primo adibito a parcheggio per circa 200 posti auto, asfaltato; il secondo, inutilizzato, caratterizzato dalla presenza dei capannoni e delle palazzine in muratura delle ex officine ferroviarie. Per tutta l'area, nel dicembre 2017 è stata affidata la predisposizione del Piano di Caratterizzazione e nel maggio 2018, con Provvedimento dirigenziale n. 86 del 24/05/2018 è

stato approvato il documento "Area Ex Ferroviaria Borgo Verde – Ambito di progettazione unitaria P11 – Piano di Caratterizzazione ai sensi del D.Lgs 152/06 – Parte IV – Titolo V" e sono state autorizzate le indagini previste nel Piano delle indagini:

- bonifica amianto, già avviata prima dell'approvazione del piano e conclusasi nel settembre 2018;
- rimozione del ferro, avviata congiuntamente alla bonifica dell'amianto per parte delle strutture fuori terra, da concludersi preventivamente all'intervento oggetto della presente relazione;
- indagini geofisiche per verifica delle anomalie ferro magnetiche e bonifica bellica in corrispondenza dei soli punti di indagine previsti dal piano (da avviare a seguito della rimozione del ferro);
- indagini i caratterizzazione (da avviare, a valle delle precedenti indagini).

#### Descrizione stato di fatto – Materiali e manufatti ferrosi (Azione preordinata al progetto di rigenerazione)

L'azione preordinata agli interventi di rigenerazione urbana previsti dal presente progetto è quella di rimuovere tutti i materiali ferrosi presenti nell'area, così come previsto dal piano di caratterizzazione; a tale scopo è stata redatta da professionista esterno incaricato la STIMA DEL PESO DEI MANUFATTI METALLICI NELL'EX AREA FERROVIARIA "BORGO VERDE", aggiornata nelle quantità nell'ottobre 2019 a seguito degli interventi di bonifica dall'amianto. Nelle planimetrie si riportano gli edifici (capannoni in ferro) e le zone interessate dalla prima fase di rimozione.



*Bonifica del ferro - Schema edifici e zone*

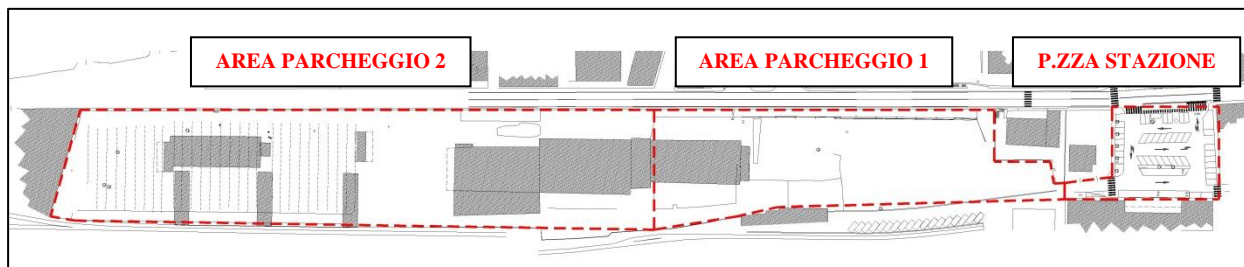
Il peso del materiale oggetto di rimozione è definito tramite la suddetta stima del peso dei manufatti metallici presenti. Per la stima sono stati utilizzati strumenti di rilievo diretto e si è proceduto alla conta e al dimensionamento dei manufatti attraverso la scomposizione per elementi tipo.

Il calcolo, redatto da professionista incaricato nel 2015 e aggiornato nell'ottobre 2019 è suddiviso in BLOCCHI e ZONE. Per ognuno di essi sono specificati i materiali ferrosi removibili, non removibili e i macchinari, nonché il ferro presente all'interno di platee in calcestruzzo non armato.

### Descrizione stato di fatto – Aree oggetto di intervento

L'intera area si divide, per maggiore praticità in tre zone:

- piazza della stazione;
- area parcheggio 1;
- area parcheggio 2.



*Aree di intervento*

### Descrizione stato di fatto – Piazza Stazione

Piazza della Stazione costituisce il punto di accesso all'area ex ferroviaria. Attualmente essa è adibita a parcheggio; lungo via Aretina è presente la fermata degli autobus con pensilina metallica.

### Descrizione stato di fatto - Area parcheggio 1

L'area asfaltata che ospita l'attuale parcheggio è accessibile mediante cancello in ferro di modesta larghezza, circa 3 m, su piazza della stazione ed è separata dai binari da un muro in pietrame misto di circa 4 m di altezza. Sul lato di via Aretina è presente una vecchia infrastruttura ferroviaria costituita da pali in ferro di altezza pari a 9 m poggianti su massetto esistente in cemento armato di larghezza media pari a circa 4 m che si imposta ai piedi del muro di via Aretina e si estende per tutta la lunghezza dell'attuale parcheggio.

Nella parte terminale dell'area parcheggio 1 sono presenti un capannone metallico e una palazzina in muratura ad un piano con copertura a doppia falda. Il capannone è oggi adibito a parcheggio.

### Descrizione stato di fatto - Area parcheggio 2

L'area non asfaltata è collocata nella parte ovest dell'area ex ferroviaria e si estende per circa 240 metri lineari dagli edifici "Cantine Ruffino" fino al limite dell'area parcheggio 1. Ad oggi l'area risulta non utilizzata. All'interno sono presenti n. 6 capannoni in metallo di varie dimensioni, già oggetto di bonifica delle coperture e pannellature laterali in amianto, e n. 4 edifici in muratura di varia volumetria. I manufatti presenti nell'area sono in stato fatiscente. I capannoni in ferro saranno oggetto della prima fase di demolizione, preordinata agli interventi di progetto.

## **5. Descrizione degli interventi**

Come già descritto, preordinata all'intervento di rigenerazione urbana dell'ex area ferroviaria, è la rimozione dei manufatti ferrosi, ovvero dei capannoni e dei rottami in ferro ancora presenti all'interno delle Zone riportate in fig. 1; tale bonifica del ferro consentirà le successive operazioni di verifica delle anomalie ferro magnetiche ed eventuale bonifica bellica e quindi il completamento delle indagini di caratterizzazione ambientale.

A seguito della bonifica del ferro il progetto di rigenerazione include la demolizione dei restanti manufatti in muratura presenti, costituiti n. 6 palazzine di varia volumetria.

Si descrivono di seguito gli interventi previsti nell'area, così liberata dalle preesistenze, divisi per zone:

- piazza della stazione;
- area asfaltata (attuale parcheggio);
- area non asfaltata (attuale area inutilizzata);
- via Aretina.

### Piazza Stazione

Il progetto prevede la riqualificazione di piazza della stazione mediante la realizzazione delle nuove aiuole verdi per la collocazione nella parte centrale della piazza delle nuove fermate dell'autobus. Sul lato ovest della piazza è prevista la creazione di una corsia dedicata per l'accesso/uscita al nuovo parcheggio, con viabilità a doppio senso di marcia.

In corrispondenza dell'attuale cancello in ferro (attuale accesso al parcheggio) si prevede l'allargamento della viabilità per ricavare una strada a doppio senso di marcia posta sul lato sud parallelamente alla linea ferroviaria che, sviluppandosi per tutta la lunghezza dell'area ex ferroviaria ne costituisce l'asse viario principale. Per consentire la realizzazione di detta viabilità è prevista la demolizione di parte del muro in pietrame (per una lunghezza di circa 19 m) che delimita la proprietà di ferrovie sul lato binari e la sua ricostruzione in posizione arretrata.

### Area parcheggio 1

Nell'area che ospita attualmente il parcheggio si prevede la riqualificazione dello stesso mediante interventi di manutenzione straordinaria sulla pavimentazione stradale e la realizzazione della rete di smaltimento delle acque. Il progetto prevede un nuovo disegno dei posti auto, della viabilità principale a doppio senso di marcia sul lato dei binari e della viabilità interna.

Le zone destinate alla sosta delle auto è realizzata in pavimentazione permeabile in autobloccanti; le corsie sono invece realizzate in asfalto.

### Area parcheggio 2

Nell'area attualmente non asfaltata, liberata dalle preesistenze attraverso la demolizione dei manufatti in muratura presenti e il completo sfalcio della vegetazione, viene realizzata un'ulteriore superficie a parcheggio, in continuità con l'area parcheggio 1.

La restante area, non destinata a parcheggio, viene lasciata libera dai manufatti per successiva urbanizzazione.

### Via Aretina

Alla quota di via Aretina il progetto prevede la realizzazione di un percorso ciclopedonale in sede protetta di lunghezza pari a circa 220 m, separato dalla viabilità carrabile mediante aiuola a verde. Il percorso ha larghezza utile pari a 2,50 m per la circolazione pedonale e ciclabile in sede promiscua; il salto di quota tra via Aretina e l'area ferroviaria, mediamente pari a 1,5 m, è protetto da un viale alberato. Il percorso si ricollega sul lato ovest al marciapiede del parco della rimembranza e sul lato est al marciapiede che conduce a piazza della stazione.

La struttura del percorso ciclopedonale è caratterizzata da un muro in pannelli di cemento armato prefabbricati posti parallelamente a via Aretina a una distanza media di circa 4 m dal muro esistente. Il cavedio così ricavato è ulteriormente suddiviso in due camere riempite, la prima con materiale riciclato a fondazione della pavimentazione della ciclopista in calcestruzzo architettonico armato, la seconda in terreno vegetale per l'attecchimento delle alberature del viale. Il percorso è collegato alla quota del parcheggio mediante due corpi scala in calcestruzzo armato, uno per ciascuna estremità del tracciato, e da un ascensore posto sull'estremità di piazza della stazione.

Per le caratteristiche strutturali si rimanda alla relazione specialistica.

### Illuminazione pubblica

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo impianto di illuminazione pubblica a servizio del percorso ciclopeditone con installazione di pali in acciaio a doppio sbraccio.

## **6. Vincoli**

### Vincolo ferroviario

L'area è sottoposta a vincolo ferroviario ai sensi del DPR 11 luglio 1980, n. 753, che comporta il limite di edificazione di nuovi manufatti entro una fascia di 30 m dall'ultimo binario ferroviario in uso. La tipologia di intervento, parcheggio a raso, non è soggetta a tale vincolo. Il percorso ciclopeditone è invece collocato al di fuori della fascia di rispetto dei 30 m.

Tuttavia, trattandosi di un intervento funzionale alla stazione ferroviaria di Pontassieve e comportando il esso alcune interferenze con la proprietà di ferrovie, le scelte progettuali sono state fatte di concerto con i tecnici di ferrovie.

### Vincolo paesaggistico

I manufatti presenti nell'area - edifici, capannoni e muri – sono sottoposti a vincolo ai sensi del D.Lgs. 42/2004, trattandosi di edifici e manufatti di oltre 70 anni. Il progetto definitivo sarà sottoposto al parere della Soprintendenza di Firenze per il rilascio di autorizzazione ai sensi dell'art. 21 D.Lgs 42/2004.

## **7. Cronoprogramma**

	<b>LAVORAZIONI</b>	<b>DURATA</b>	<b>PROGRESSIVO</b>
1	Demolizioni e rimozioni	60	60
2	Parcheggio a raso	70	130
3	Struttura ciclopista – Sistema di risalita	60	190
4	Ciclopista - finiture	20	210
5	Illuminazione pubblica	15	225
6	Opere a verde e finiture	15	240
<b>TOTALE</b>		<b>240</b>	<b>240</b>

## **8. Modalità di finanziamento**

L'intervento, dell'importo complessivo pari a € 1.950.000,00, è inserito nel bilancio di previsione 2020-2022 e nel programma triennale delle opere pubbliche ed è finanziato nel seguente modo:

- per € 684 929,52 con finanziamento regionale di cui al "Bando per l'assegnazione di contributi regionali per interventi di rigenerazione urbana a favore dei comuni ricadenti in aree interne della Toscana – Annualità 2019-2021 (DD n. 4439 del 21/03/2019)";
- per i restanti € 1 265 070,48 con mutuo da stipulare presso Cassa Depositi e Prestiti.

Pontassieve, 04/08/2020

Il progettista  
Ufficio Progettazione e Direzione Lavori

## Sommario

1. Premesse .....	1
2. Inquadramento urbanistico .....	2
3. Inquadramento catastale .....	2
4. Descrizione dello stato di fatto .....	2
5. Descrizione degli interventi.....	4
6. Vincoli .....	6
7. Cronoprogramma.....	6
8. Modalità di finanziamento.....	6