



COMUNE DI REGGELLO
Città Metropolitana di Firenze

PIANO REGOLATORE GENERALE DEL TERRITORIO COMUNALE

**VARIANTE ANTICIPATRICE DEL
PRIMO PIANO OPERATIVO COMUNALE
RELATIVA ALLA RICONFERMA E MODIFICA DELLA NUOVA VIABILITA' IN
FRAZIONE VAGGIO.**

Tavola di Zonizzazione n° 10 - VAGGIO del Regolamento Urbanistico vigente
scala 1:2.000

4

Norme Tecniche di Attuazione

Stato Sovrapposto

(PRG-RE-002c)

STUDIO ASSOCIATO URBANISTICA E ARCHITETTURA: Arch. M. LUNGANI - Arch. P. PACINI
Via delle Mulina di Sant'Andrea, 4r 50136 – FIRENZE Tel. 055 6505225 – fax 055 691204
e -mail: stalunganipacini@gmail.com

Dott. Arch. **Marco LUNGANI**



La **Variante al Regolamento Urbanistico vigente Anticipatrice del Primo Piano Operativo Comunale relativa alla riconferma e modifica della nuova viabilità in frazione Vaggio** modifica le Norme Tecniche di Attuazione del Regolamento Urbanistico Comunale vigente all'Articolo n° 7 – Aree per la viabilità stradale.”; pertanto l'articolo suddetto viene così modificato:
(in seguito si userà il **grassetto** in **rosso** per le parti aggiunte)

Stato Sovrapposto

“ [omissis]

“” **Art. 7 – AREE PER LA VIABILITA' STRADALE**

1. Le aree destinate alla viabilità comprendono:

- a) – le strade;
- b) – i nodi stradali;
- c) – le fasce di rispetto;
- d) – I corridoi infrastrutturali.

2. L'indicazione delle strutture viarie data dal R.U. è di massima e pertanto non rigidamente vincolante per il tracciato definitivo, il quale sarà stabilito dal P.P. o dal progetto esecutivo dell'opera. Le fasce di rispetto definite saranno riferite alla viabilità realizzata.

2. bis. Nelle Tavole di azionamento in scala 1:2.000 sono indicati i corridoi infrastrutturali della viabilità di progetto. All'interno di tali perimetri, indipendentemente dalla destinazione urbanistica individuata dal R.U., da considerare provvisoria fino alla definizione del tracciato definitivo, sono vietati interventi che rechino pregiudizio o che riducano la fattibilità e/o la continuità dei tracciati ipotizzati e dei corridoi stessi. Sono pertanto vietate: alterazioni significative alla morfologia dei terreni; realizzazione di consistenze edilizie; installazione di manufatti di qualsivoglia tipologia. Il corridoio infrastrutturale perde efficacia con la definizione del tracciato definitivo stabilito nel rispetto del precedente comma.

Qualora la viabilità di progetto sia individuata ai margini di un Piano Attuativo o di una zona omogenea disciplinata dalle presenti norme, la delimitazione di quest'ultimi all'interno del corridoio infrastrutturale sarà stabilita contestualmente alla definizione del tracciato viario definitivo. Non decadono i corridoi infrastrutturali rappresentati graficamente nelle tavole del presente R.U. in quanto non configurati come previsioni definitive di tracciati infrastrutturali. La loro localizzazione definitiva, con relativo impegno di suolo e conseguente assoggettamento a piano attuativo o progetto esecutivo e a vincolo espropriativo ove del caso, sarà recepita tramite variante al Regolamento Urbanistico o anche con altro atto che abbia ai sensi di legge medesima efficacia.

3. Le aree comprese nelle fasce di rispetto possono essere destinate, nel P.P. o nel progetto dell'opera, oltre che alla sede stradale, a corsie di servizio, ampliamento di carreggiate, parcheggi pubblici, percorsi pedonali e ciclabili, piantumazione e sistemazione a verde pubblico, conservazione allo stato di natura o ad uso agricolo o possono essere attribuite come destinazione d'uso alle zone adiacenti di P.R.G. pur rimanendo identificabili e senza contribuire all'edificabilità dei lotti di appartenenza; contribuiscono al calcolo degli indici urbanistici solo nel caso che nelle tavole di P.R.G. l'area risulti con la stessa campitura delle nuove zone di espansione o di completamento. Nelle fasce di rispetto è consentita altresì la costruzione della viabilità di servizio e degli accessi ai lotti e – a titolo precario e mediante apposite convenzioni – di stazioni di rifornimento per autoveicoli le cui distanze reciproche saranno regolamentate secondo i criteri della legislazione regionale specifica. E' vietata qualsiasi altra costruzione.

4. Per gli edifici o parti di essi ricadenti nelle fasce di rispetto sono ammessi gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e di ristrutturazione senza aumento di volume. Nel caso di demolizione totale dei medesimi, ove ammessa dalle presenti norme, può essere realizzato un edificio di pari volume in lotti adiacenti anche se in zona agricola. Per gli edifici ricadenti in parte in fascia di rispetto è ammesso lo ampliamento fuori della fascia, per un volume pari a quello demolito all'interno della fascia stessa, ove la demolizione sia ammessa dalle presenti norme.
5. In relazione al tipo di destinazione anche l'area delle fasce di rispetto potrà essere espropriata in tutto o in parte.
6. Per le aree private non edificate ricadenti in fasce di rispetto è obbligatoria la manutenzione a cura dei proprietari nella salvaguardia del decoro dell'ambiente circostante.
7. Con riferimento al Codice della strada (Legge n. 114 del 18 Maggio 1992) e del relativo regolamento di attuazione (D.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495), si dà atto che nel territorio comunale esiste una sola strada di tipo A (Autostrada A1 Firenze-Roma) e che non esistono strade di tipo B (extraurbane principali). La fascia di rispetto dell'autostrada è di ml. 60.
8. Nelle tav. 1 in scala 1:10.000 le strade esterne ai centri abitati sono classificate come segue:
 - Strade extraurbane secondarie di tipo C (strada statale 69 del Valdarno e strade provinciali), con funzione prevalentemente intercomunale; sono accessibili attraverso i nodi indicati nelle tavole di R.U. o attraverso eventuali nuove immissioni di strade secondarie, purché distanti non meno di 500 metri dagli accessi preesistenti e da quelli previsti dal R.U.. Le relative fasce di rispetto avranno profondità di ml. 30.
 - Strade locali di tipo F, con funzione prevalentemente comunale; sono accessibili mediante normali immissioni delle strade interne e anche dai lotti, ma con distanza fra loro di almeno 150 metri. Le relative fasce di rispetto avranno profondità di ml. 20, riducibili a ml. 10 per le strade vicinali.
 - è inoltre riportato il percorso ciclabile del fiume Arno, individuato con le finalità del Piano Regionale di Azione Ambientale 2004-2006.
9. Le strade interne ai centri abitati sono da considerarsi:
 - Strade urbane di quartiere di tipo E, con funzione di distribuzione capillare degli autoveicoli e strade vicinali di tipo F. Non esistono e non sono previste nel territorio comunale strade urbane di scorrimento di tipo D. La sezione minima, per le strade residenziali a fondo cieco, non potrà essere inferiore a metri 6,00 ivi compresa la cunetta ed il marciapiede, per le strade ad un solo senso di marcia, ed a metri 7,00 per le strade a due sensi di marcia. La distanza delle costruzioni dalle strade di quartiere e vicinali carrabili non sarà inferiore a ml. 5; nel caso in cui allineamenti preesistenti, di edifici o muri di recinzione, le nuove costruzioni dovranno attenersi ad essi. Nelle aree che costituiscono pertinenza di pubblici esercizi, l'installazione temporanea di strutture leggere e smontabili, qualora consentita, può avvenire senza alcuna distanza minima dal confine stradale.
 - Percorsi ciclabili e pedonali, con funzione di distribuzione capillare dei ciclisti e dei pedoni. La sezione delle strade ciclabili è multipla di m. 1,25 con un minimo di ml. 2,50. La sezione minima dei pedonali, ivi compresi i marciapiedi, è di ml. 1,50.
10. Al fine di garantire la necessaria percorribilità e fruibilità del territorio, tale rete viaria si intende classificata ad uso pubblico, anche se in regime di proprietà privata, di conseguenza non vi sono ammessi né divieti di transito né ostacoli alla utilizzazione; possono essere autorizzate dal Sindaco limitazioni al transito dei veicoli in particolare sulla viabilità secondaria: strade vicinali, strade interpoderali, sentieri.
11. La manutenzione di tale rete viaria indispensabile anche per la prevenzione e la difesa contro gli incendi, dovrà essere effettuata periodicamente dai proprietari della strada e, se del caso, come previsto dall'articolo n. 29bis

del nuovo testo delle "Prescrizioni di Massima e di Polizia Forestale" approvate dal Consiglio Regionale con delibera n. 740 del 15 Dicembre 1981 e con delibera n. 161 del 8 Marzo 1983.

12. Il P. di M.A.A. di cui agli articoli 15 e 16 delle presenti Norme, i progetti edilizi e le relative convenzioni devono far riferimento a tale rete di viabilità, per quanto attiene gli allacciamenti, gli accessi, gli eventuali miglioramenti, l'utilizzazione delle zone speciali di rispetto e gli oneri di manutenzione periodica.

La classe di fattibilità geologico-tecnica di eventuali interventi da realizzare in queste aree, laddove le carte geologico-tecniche appositamente redatte non riportano direttamente il numero indicante la classe di fattibilità stessa, in corrispondenza del punto di previsione, si ricava da una corrispondenza diretta dal grado di pericolosità del sito: per un intervento che ricade in area a pericolosità P2 si avrà una fattibilità di Classe II, per uno in area P3 si avrà una Classe III e per uno in P4 una Classe IV, o, laddove è presente lo studio idraulico allegato al regolamento urbanistico, la Classe III.

Si ricorda che:

- per le aree ricadenti in classe di Fattibilità III sono richieste indagini di dettaglio a livello di area nel suo complesso sia come supporto alla redazione degli strumenti urbanistici attuativi che nel caso di intervento diretto. L'esecuzione di quanto previsto da tali indagini in termini di bonifica, miglioramento dei terreni e particolari tecniche di fondazione costituiscono un vincolo specifico per il rilascio della concessione edilizia.
- Per gli interventi ricadenti negli ambiti previsti dalla Del. C. R. 12/2000 si ricorda il rispetto di quanto contenuto nell'Art.9 comma 1 lettera f) del presente Regolamento

Per gli interventi che ricadono nelle fasce di rispetto o destinate a verde, a queste connesse, la fattibilità dell'intervento è deducibile dalla Tabella tabelle denominate "Classe di fattibilità in funzione del tipo d'intervento edilizio od urbanistico e del grado di pericolosità idraulica (Del. C.R. n. 12/2000) dell'area interessata" e "Classe di fattibilità in funzione del tipo d'intervento edilizio od urbanistico e del grado di pericolosità geologica dell'area interessata" contenute nella "relazione geologica" di supporto al "Regolamento urbanistico", quadro "verde pubblico attrezzato e mini aree di sosta" e "aree a verde di corredo".

Si ricorda infine che tutti gli interventi risultano comunque soggetti alla applicazione delle salvaguardie sovracomunali (Autorità di Bacino del Fiume Arno etc.) nel caso rientrino in dette perimetrazioni (vedi relazione geologica allegata al R.U.).

13. Costituisce scheda normativa con apposite specifiche a quanto sopra riportato:

Nuova viabilità e nuovo ponte in località Vaggio

La nuova viabilità riguarda la realizzazione di un collegamento tra la Strada Provinciale n° 87 "Matassino-Vaggio", strada extraurbana secondaria di tipo "C2", in Comune di Reggello (FI) e la Strada Comunale Via del Varco in Comune di Castelfranco Piandiscò (AR); si prevede di realizzare una rotatoria compatta sulla Strada Provinciale n° 87 in Comune di Reggello e un innesto a "T" sulla Strada Comunale in Comune di Castelfranco – Piandiscò, collegate da un tratto di nuova strada con la realizzazione di un nuovo ponte sul torrente Resco.

La progettazione di tale nuova viabilità dovrà far riferimento al:

- Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 19/04/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali".

La rotatoria sulla Strada Provinciale n° 87 sarà costituita da:

- una rotatoria compatta con diametro esterno di m 40,00; corona interna diametro di m 18,00; corsia di ml. 9,00; banchine di ml 1,00 con bracci di raccordo di larghezza della corsia in entrata di ml 3,50 e in uscita di ml. 4,50 e la banchina di ml 1,00;
- la corona interna e le isole dei bracci di raccordo saranno realizzate con cordonato insormontabile. Sul lato a monte dovrà essere realizzato un marciapiede, detto marciapiede proseguirà in Comune di Castelfranco – Piandiscò, al fine di garantire la percorribilità pedonale.

Il ponte sarà impostato a partire da circa 3,00 metri prima del muro d'argine lato Castelfranco - Piandiscò, fino al superamento delle terrazze fluviali lato Reggello. Questo vincolo, oltre al rispetto della quota di *franco* sul ritorno di 200 anni del deflusso del Torrente, impone una luce di circa 25,00 metri.

Il livello intradossale dell'impalcato del ponte dovrà essere impostato ad una quota maggiore di circa 1,00 metro rispetto alla quota del livello di deflusso con tempo di ritorno di 200 anni.

Il nuovo tracciato viario è affiancato da due zone di rispetto previste dal D.M. 01/04/1968, che formano un corridoio infrastrutturale all'interno del quale potrà variare il tracciato definitivo, in relazione al progetto esecutivo dell'opera o sue varianti in corso d'opera, senza che ciò comporti Variante al Regolamento Urbanistico e nuova apposizione del vincolo preordinato all'esproprio come previsto dal comma 2 art. 12 del D.P.R. 327/01 e successive modifiche ed integrazioni. Tali fasce di rispetto, di 30 metri per lato, sono definite anche ai sensi dell'art. 26 del D.P.R. 495/92 per le strade di tipo C, come risultano le strade in progetto.

Su tali fasce è vietata qualsiasi nuova costruzione fino all'approvazione dei progetti esecutivi per la realizzazione delle opere.”.