



COMUNE di EMPOLI

Città Metropolitana di Firenze

Settore IV – Gestione del Territorio

**Variante al Piano Strutturale e al
Regolamento Urbanistico**

ai sensi degli artt. 238 e 252 ter della l.r. 65/2014

**Studio di inquadramento
sul sistema della mobilità**

Allegato B al Rapporto Ambientale

Legge Regionale 10/2010

Agosto 2023

Sindaco: **Brenda Barnini**

Assessore e Vice Sindaco: **Fabio Barsottini**

Dirigente del Settore: **Ing. Alessandro Annunziati**

Settore IV – Gestione del Territorio

Pian. Valentina Acquasana

Arch. Martina Gracci

Geol. Monica Salvadori

Valutazione ambientale strategica: **Arch. Gabriele Banchetti**

Ing. Marco Stagni

(collaborazione per gli studi sul sistema della mobilità)

Studi idraulici: **Ing. Simone Pozzolini**

H.S. Ingegneria srl

Studi geologici: **Geol. Gabriele Grandini**

Geo-Eco Progetti

Garante dell'informazione e della partecipazione: **Dott.ssa Romina Falaschi**

1. PREMESSA, METODOLOGIA E SINTESI.....	2
2. DESCRIZIONE DELLE AREE OGGETTO DI VARIANTE	4
Allegato: schede di analisi	6

1. PREMESSA, METODOLOGIA E SINTESI

Nell'ambito della redazione della Valutazione Ambientale Strategica della variante al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico del Comune di Empoli, si ritiene necessario analizzare la stessa anche dal punto di vista della mobilità, sia in termini relativi, ovvero in confronto a quanto già valutato precedentemente, che, a seconda della natura del singolo intervento, in termini assoluti. Gli interventi oggetto della variante e dunque dell'analisi saranno quelli indicati nella tabella riportata di seguito; sono interventi molto diversi tra di loro e dunque anche il grado di approfondimento del tema mobilità varierà a seconda dei casi.

Per ciascuno degli interventi, si è redatta una scheda, dove è stato contestualizzato il tema della mobilità a 360 gradi. Sono stati dunque evidenziati in maniera sintetica e qualitativa l'accessibilità ai luoghi, considerando i diversi sistemi di trasporto: mobilità attiva (pedonale e ciclabile), trasporto pubblico e trasporto privato (auto).

Successivamente è stato analizzato e descritto l'intervento nel merito del suo impatto in termini quali/quantitativi (stima del carico urbanistico indotto e di come questo si potrà ridistribuire in funzione delle infrastrutture di trasporto esistenti); lo scopo è di evidenziare le potenziali criticità, anche in riferimento ad eventuali effetti "cumulo" derivanti dalla vicinanza di più interventi, in modo che su tali criticità siano concentrati gli approfondimenti analitici/progettuali nelle fasi successive di attuazione; si cercherà al contempo, di fornire già gli elementi propedeutici sia all'individuazione delle eventuali mitigazioni alle criticità di cui sopra, sia per favorire l'accessibilità con modi di trasporto sostenibili.

Le attività sono state svolte in prima istanza mediante analisi, messa a sistema e ri-elaborazione di dati/tavole grafiche/relazioni già redatte, liberamente acquisibili e utilizzabili o in disponibilità degli uffici tecnici degli Enti coinvolti; si sono eseguiti poi anche sopralluoghi in loco, per rilevare sul campo, seppur in maniera qualitativa, le dinamiche di mobilità e la consistenza infrastrutturale delle aree interessate.

Gli interventi sono stati classificati sulla base della loro rilevanza in relazione al loro potenziale impatto sulla mobilità; la classificazione è stilata in base al contesto in cui l'intervento si inserisce e in funzione dell'entità del carico urbanistico generato e del grado di infrastrutturazione e servizi per la mobilità esistenti e della loro potenzialità di sviluppo; si sono previsti 4 livelli, in ordine crescente di rilevanza:

- interventi non rilevanti: non creano impatti apprezzabili rispetto all'esistente o rispetto a quanto già in precedenza valutato --- per questi non si è compilata la scheda e si rimanda al capitolo 2 per le motivazioni; in fase di attuazione si ritiene che non debba essere redatto alcuno studio specifico sulla mobilità;
- interventi poco rilevanti: riguardano ampliamento/riqualificazione di impianti sportivi esistenti, ovvero di attività che creano un carico urbanistico modesto, sia in termini assoluti che incrementali rispetto all'attuale --- per questi si è compilata una scheda generalmente più sintetica e in fase di attuazione si ritiene che, anche senza dover redigere alcuno studio specifico sulla mobilità, bisognerà che la progettualità preveda comunque la realizzazione delle dotazioni che garantiscano una accessibilità "universale", analizzando e risolvendo le criticità puntuali sia all'interno del lotto, che nei punti di permeabilità/ingresso con l'esterno;
- interventi moderatamente rilevanti: riguardano attività che generano carichi urbanistici comunque apprezzabili, ma che si inseriscono in contesti già consolidati in termini di infrastrutturazione e servizi per la mobilità, di cui rappresentano un completamento – per questi si è redatta la scheda contenente una stima preliminare generica del carico urbanistico; in fase di attuazione si dovrà redigere uno studio specifico sulla mobilità, che in primis dovrà affinare la stima dell'indotto; poi dovrà analizzare e risolvere eventuali criticità di accessibilità, implementando scenari di progetto in cui siano presenti tutti gli elementi necessari per favorire la mobilità attiva, recependo ed approfondendo i contenuti della scheda;
- interventi rilevanti: riguardano attività che generano carichi urbanistici significativi, e rappresentano in sostanza nuove polarità di attrazione - per questi interventi più "complessi, la scheda è maggiormente approfondita, in quanto si è cercato – seppur in via preliminare – di evidenziare già le opportunità/criticità; in fase di attuazione si dovrà redigere uno studio specifico sulla mobilità, che in primis dovrà affinare la stima dell'indotto ed ampliare l'analisi, se necessario, all'area vasta; poi dovrà analizzare e risolvere eventuali criticità di accessibilità, implementando scenari di progetto in cui siano presenti tutti gli elementi necessari per favorire la mobilità attiva, recependo ed approfondendo i contenuti della scheda.

A commento generale delle analisi svolte, si vuole evidenziare come si sono individuate azioni del PUMS di interesse diretto per quasi tutti gli interventi (ovvero azioni finalizzate – in senso lato - all'incentivazione della mobilità attiva o al

miglioramento del TPL). Si segnalano in particolare l'implementazione della rete ciclabile urbana e non, e l'indicazione di utilizzare strumenti quali la redazione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro per aree funzionali aggregate (per es. le aree industriali); in tal senso sarà fondamentale per minimizzare l'impatto sulla mobilità dei singoli interventi, innanzitutto che le azioni del PUMS vengano realizzate; in secondo luogo gli attuatori dovranno recepire nelle loro progettualità le risultanze delle presenti schede di analisi e degli specifici studi sulla mobilità che dovranno essere redatti; per entrambi questi elementi (attuazione del PUMS e progettazione degli interventi) sarà necessaria una decisa azione di coordinamento e di controllo comunale (o metropolitano).

2. DESCRIZIONE DELLE AREE OGGETTO DI VARIANTE

Rimandando alla documentazione della variante per approfondimenti, si riporta di seguito una tabella riassuntiva degli interventi analizzati per tipologia di variante e la loro rilevanza in riferimento all'impatto sulla mobilità.

PREVISIONI DIVISE PER TIPOLOGIA DI VARIANTE				
TIPO VARIANTE	N° INTERVENTO	AREA	RILEVANZA RISPETTO AL TEMA MOBILITA'	NOTE
PRODUTTIVA (art. 252 ter lr65/14)	1	Ampliamento dello stabilimento Zignago Vetro (nuova area deposito e stoccaggio) in località Castelluccio	rilevante	
	2	Modifica del perimetro del PUA 12.11, a nord di Castelluccio in fregio a Via Lucchese	non rilevante	
	3	Modifiche al PUA 14.3, compreso tra l'area produttiva esistente lungo Via della Piovola ed il Rio della Piovola	non rilevante	
	4	Nuova previsione nell'area dell'ex PUC 3.7, località Carraia	moderatamente rilevante	
	5	Completamento di area in località Terrafino	moderatamente rilevante	
ATTREZZATURE E SERVIZI (art. 238 lr65/14)	6	Riqualificazione di centro ippico, zona Piovola – Villanuova	poco rilevante	
	7	Potenziamento e ampliamento dell'area sportiva di Monteboro	poco rilevante	
	8	Nuova previsione nell'area ex Montevivo (ex PUA 3.1), studentato e aree commerciali in località Ponzano.	rilevante	
	9	Ampliamento del polo scolastico in via Sanzio per realizzazione di nuovo liceo Virgilio	rilevante	
	9 bis	Nuova viabilità di collegamento tra via S. Mamante e Viale Bruno Buozzi e nuovo parcheggio pubblico	rilevante	inserito nella stessa scheda del 9
	10	Modifica della destinazione urbanistica di immobile in zona industriale di Pontorme	moderatamente rilevante	
	11	Ampliamento del campo sportivo comunale di Avane	poco rilevante	
	12	Riqualificazione dell'impianto di pesca sportiva a Castelluccio	poco rilevante	
	13	Ampliamento dell'area ospedaliera del San Giuseppe	rilevante	
	13 bis	Ampliamento degli spazi pubblici limitrofi all'attuale parcheggio pubblico dell'ospedale S. Giuseppe	rilevante	inserito nella stessa scheda del 13
	12	Parcheggio pubblico in località Serravalle	poco rilevante	
	13	Nuova viabilità a servizio della scuola di Ponzano	non rilevante	

Si riportano di seguito le motivazioni per le quali si sono ritenuti non rilevanti gli impatti sulla mobilità per le previsioni 2, 3 e 13, e motivazioni per le quali non si è ritenuto necessario redigere una scheda di analisi.

Previsione n. 2 Modifica del perimetro del PUA 12.11, a nord di Castelluccio in fregio a Via Lucchese

La variante ha l'obiettivo di modificare il perimetro del PUA vigente per escludere 300 mq che di fatto non consentono l'attuazione della previsione, destinati a verde pubblico; lo standard sarà reperito all'interno del nuovo perimetro. Non essendo prevista alcuna modifica alle destinazioni e al progetto di intervento per l'area, non si ritiene che la variante possa avere alcun impatto sulla componente mobilità, comunque già valutata nelle VAS dei precedenti strumenti urbanistici.

Previsione n. 3 Modifiche al PUA 14.3, compreso tra l'area produttiva esistente lungo Via della Piovola ed il Rio della Piovola

La variante si rende necessaria per correggere alcuni refusi nei parametri e nella graficizzazione degli ambiti del PUA, al fine di poter dare all'area un'attuazione coerente con la previsione generale del PUA vigente. Non essendo prevista nessuna modifica dei parametri progettuali, si ritiene che la variante non modifichi le valutazioni di sostenibilità già redatte in fase di VAS dei precedenti strumenti urbanistici.

Previsione n.13 Nuova viabilità a servizio della scuola di Ponzano

La variante ha l'obiettivo di poter realizzare un secondo accesso sul retro della struttura scolastica. Vista l'entità della modifica e considerato che non modificherà l'indotto, si ritiene che la variante non possa avere alcun impatto sulla mobilità.

Bologna, agosto 2023



Dott. Ing. MARCO STAGNI

S. Pietro 99/4 – 40126 Bologna

Tel. 3479261473

Modellistica Ambientale e dei Trasporti
Tecnico Competente in Acustica

Allegato: schede di analisi

Previsione 1 - AMPLIAMENTO DELLO STABILIMENTO ZIGNAGO VETRO (NUOVA AREA DEPOSITO E STOCCAGGIO) IN LOCALITÀ CASTELLUCCIO

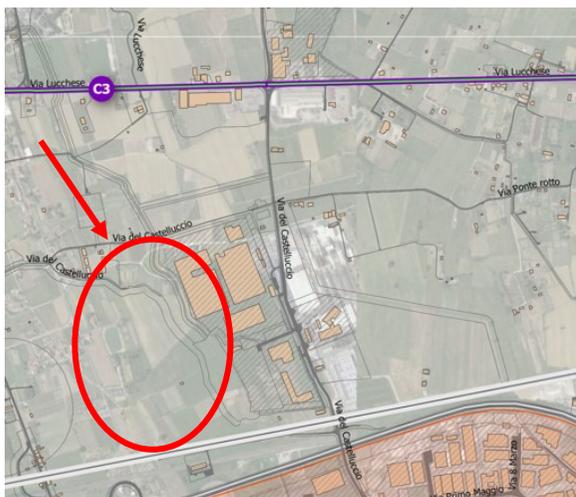
Descrizione e Localizzazione

La società Zignago Vetro si occupa del recupero del vetro dal sistema dei rifiuti, ed è da tempo insediata a Empoli nell'area industriale di Castelluccio, nella zona ovest del territorio comunale. Al fine di valorizzare e consolidare l'identità del polo vetrario empolesse, si consente l'ampliamento funzionale dell'impianto esistente verso ovest rispetto al comparto industriale attuale, per una ST di oltre 120.000 mq e per una SE massima di 60.000 mq; su queste superfici si prevedono nuovi spazi con funzioni di deposito e logistica. L'ampliamento sarà corredato dagli opportuni standard di legge e opere complementari. L'area industriale su cui la società Zignago Vetro attualmente sorge è classificata dal Regolamento Urbanistico vigente come D1/C (ambiti della produzione compatta - zona di completamento). L'area agricola oggetto dell'espansione è classificata come "Aree con esclusiva o prevalente funzione agricola (ambiti del territorio aperto)", pertanto si rende necessaria una variante urbanistica.

Significatività della variante in relazione al sistema della mobilità

RILEVANTE

Accessibilità allo stato attuale per modalità di trasporto – analisi del PUMS (approvato ad aprile 2022)

**Mobilità Attiva:**

La sede di Zignago Vetro non è servita attualmente da percorsi ciclabili. Il PUMS prevede la realizzazione di un percorso ciclopedonale, individuato dal Biciplan e dal PUMS come Ciclovía C3, lungo via Lucchese, che passa a circa 700 m a nord dello stabilimento industriale.

Non sono presenti marciapiedi e attraversamenti pedonali nei pressi dello stabilimento.



Trasporto Pubblico:

Lo stabilimento è servito dalla Linea Urbana 1 (Ponte a Elsa – Autostazione – Zona Sportiva). La linea 1 collega la stazione ferroviaria di Empoli con Ponte a Elsa passando dalla zona industriale Terrafino/Castelluccio, con 28 corse/giorno (cadenza 30'). La fermata di Castelluccio, localizzata proprio davanti all'accesso dello stabilimento e non dotata di pensilina, rappresenta – orari alla mano – una variante della Linea 1, ed è servita da sole 2 corse al giorno (una al mattino presto e una al pomeriggio dopo le 17).



Mobilità Privata:

Lo stabilimento è collegato, mediante via Castelluccio (extra-urbana locale), alla via Lucchese SP11 ed alla FI-PI-LI. L'area prospiciente l'ingresso è dotata di un ampio parcheggio per i dipendenti.

Giudizio qualitativo a seguito del sopralluogo:

L'area presenta una buona accessibilità veicolare, con traffici sulla via Castelluccio e sulla rotonda Castelluccio/I° Maggio non particolarmente elevati, ovvero non in grado di generare alcuna criticità, così come si è potuto riscontrare durante rilievo diretto sul campo quali/quantitativo, eseguito nell'ora di punta del mattino di mercoledì 7 Giugno 2023. Dal punto di vista dell'accessibilità ciclabile, pedonale e del TPL invece, attualmente le condizioni non sono favorevoli, mancando infrastrutture per la mobilità attiva ed essendo il servizio TPL modesto.

Previsioni PUMS:

Il PUMS prevede la realizzazione di un percorso ciclopedonale lungo via Lucchese, previsto dal Biciplan e dal PUMS come Ciclovia C3, di interesse metropolitano, che consentirà il collegamento tra il centro cittadino e la frazione di Marcignana. Tuttavia, come si evince sempre dal Biciplan, la realizzazione dei tratti extra-urbani della ciclovia – quale quello che passerebbe in corrispondenza dell'intersezione con via Castelluccio – è prevista nel lungo termine.

Altre previsioni in essere

La Zignago Vetro Spa, come previsto dalla normativa vigente per le imprese con più di 100 dipendenti e ubicate in Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti, si è dotata nel 2022 di un Piano Spostamenti Casa-Lavoro.

Destinazione urbanistica, superfici, carico urbanistico atteso e potenziali criticità

Categoria funzionale Industriale e manifatturiera F.1.1

Superficie edificabile massima (SE) = 60.000,00 mq per nuovi spazi con funzioni di deposito e logistica.

Seppur in mancanza del "piano logistico" con il quale l'azienda vorrà utilizzare i nuovi spazi, il carico urbanistico indotto sarà rilevante. Viste le superfici in gioco, i nuovi addetti potranno essere almeno un centinaio (in studi per insediamenti logistici si utilizzano parametri anche più elevati, pari a 4 addetti per ogni 1.000mq di SE); anche l'indotto dei mezzi pesanti sarà rilevante, si presume almeno una cinquantina di mezzi pesanti al giorno.

Schemi infrastrutturali legati all'attuazione della variante urbanistica

Fase 1 – vedi figura

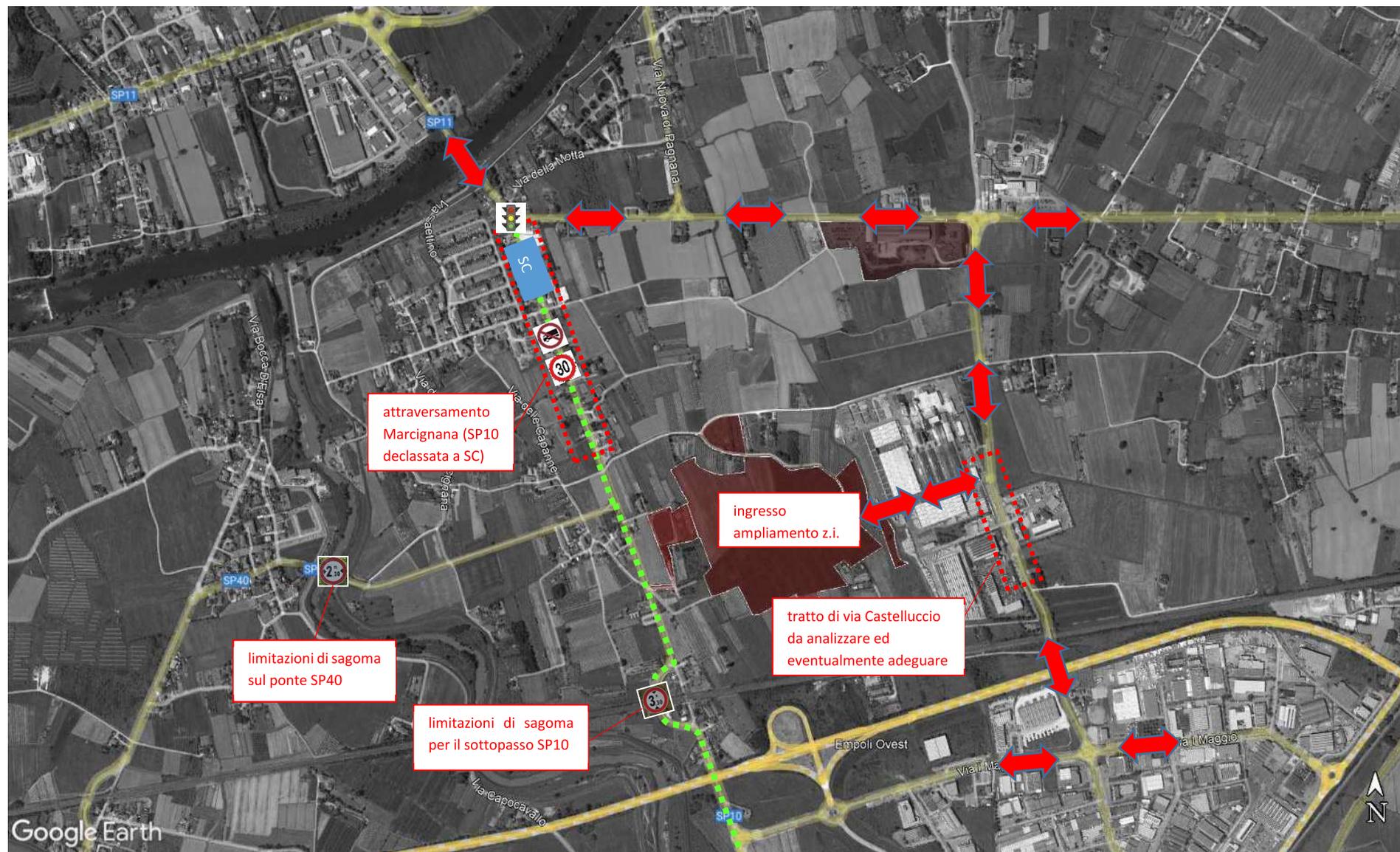
La fase 1 prevede di utilizzare, come accesso all'area oggetto dell'ampliamento, l'accesso esistente allo stabilimento Zignago; non saranno cioè realizzate nuove strade, evitando la potenziale criticità di generare percorsi impropri di mezzi pesanti nell'area oggetto della variante, con particolare riferimento all'attraversamento di Marcignana; gli itinerari per i mezzi pesanti saranno dunque la SP11 e via del Castelluccio, in quanto dalle altre direzioni vi sono già delle limitazioni per questa tipologia di mezzi (sulla SP10 il sottopasso, sulla SP40 il ponte); il tratto di via Castelluccio a servizio degli ingressi delle diverse aziende presenti, dovrà essere analizzato, verificandone la funzionalità considerando l'aumento dell'indotto generato dall'ampliamento, e, nel caso, riorganizzato e messo in sicurezza; per completare la disciplina di circolazione dei mezzi pesanti e disincentivare ulteriormente attraversamenti impropri dell'abitato di Marcignana,

si dovrà prevedere un declassamento della SP10 a strada comunale del tratto interessato, ed interventi di moderazione del traffico (infrastrutturali o in sola segnaletica) o istituzione di divieti di circolazione (ZTL o divieto ai mezzi pesanti).

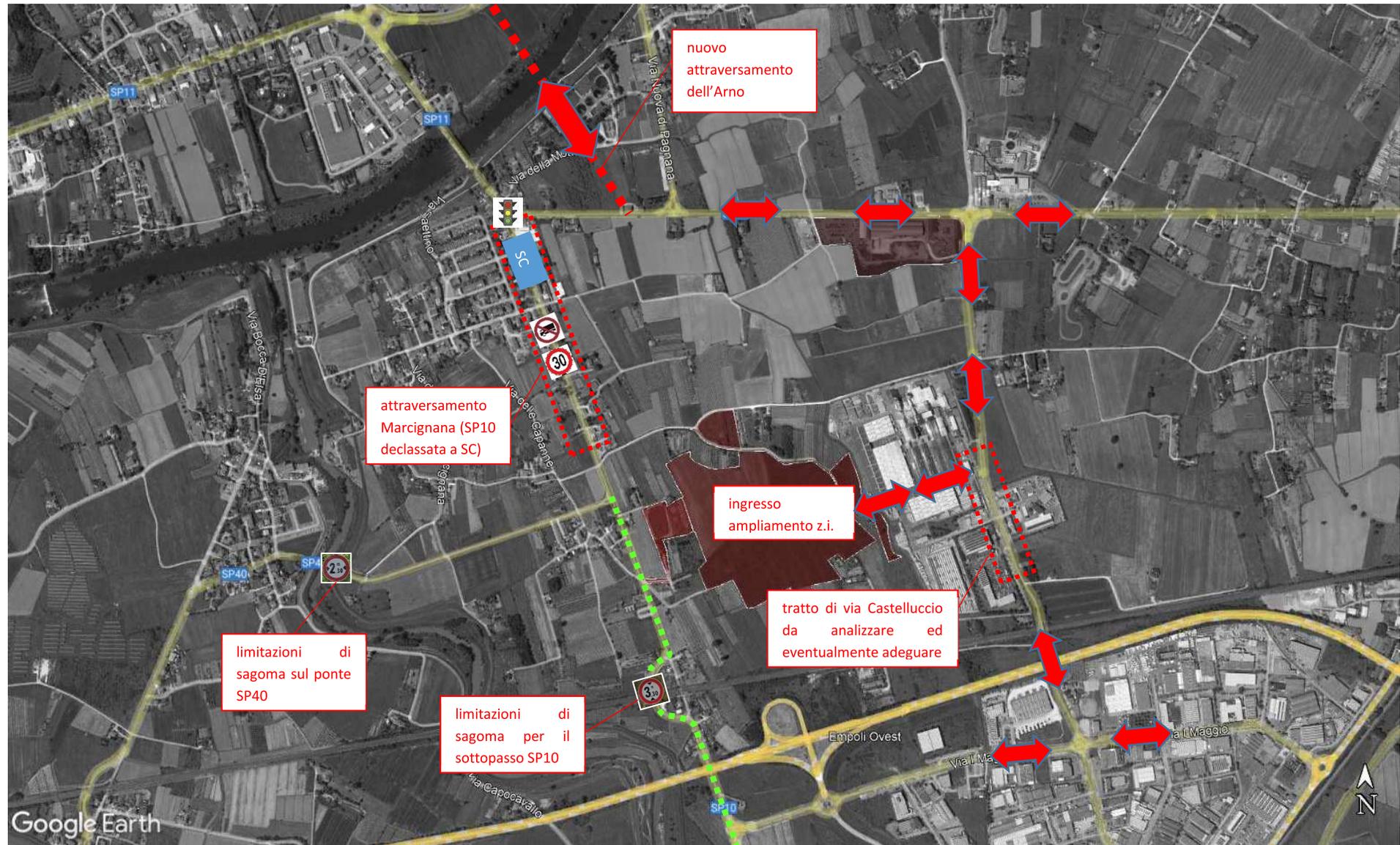
Fase 2 – vedi figura

La fase 2 prevede la realizzazione di un nuovo attraversamento dell'Arno, così come descritto all'interno delle strategie del Piano Strutturale Intercomunale; la nuova opera è stata prevista proprio per consentire ai mezzi pesanti provenienti dalla zona produttiva di bypassare il centro urbano della località Marcignana, rafforzando quanto già previsto in Fase 1.

FASE 1 – schema infrastrutturale previsto ed itinerari mezzi pesanti



FASE 2 – schema infrastrutturale previsto e itinerari mezzi pesanti



Elementi da considerare per favorire la mobilità sostenibile nelle fasi attuative e di progettazione

In fase di progettazione dello stabilimento, potrà essere studiato l'inserimento di infrastrutture per la ciclabilità di collegamento con Empoli, verificando se tale inserimento possa essere sviluppato in accordo tra le parti (pubblica e privata). In particolare si potrebbe verificare la fattibilità e il costo del collegamento tra il punto in cui il percorso ciclabile denominato C3 (previsto dal PUMS lungo la via Lucchese) interseca la via del Castelluccio (circa 700m a nord dello stabilimento), e l'ingresso alla sede sulla via Castelluccio stessa. In alternativa, sempre considerando i tracciati di previsione del PUMS per la mobilità ciclistica, si potrà studiare di connettersi alle ciclovie 3 e 5 (percorsi di collegamento con il centro storico e la stazione FS), realizzando un itinerario ciclopedonale lungo via del Fondaccio e via del Ponterotto; parallelamente, nell'ambito della progettazione, dovrà essere studiata la presenza di dotazioni per favorire la mobilità sostenibile degli addetti: a titolo esplicativo e non esaustivo, si fa riferimento ai parcheggi bici coperti (da posizionare in prossimità degli accessi degli addetti all'interno dei fabbricati), a spogliatoi adeguati per chi effettua spostamenti in bici (con docce ed armadietti) e a percorsi ciclopedonali interni al lotto, di collegamento tra la viabilità pubblica e gli accessi degli addetti all'interno dei fabbricati (valutandone l'eventuale illuminazione/copertura/ombreggiatura).

Sarà poi fondamentale, visto che il quadro infrastrutturale per la mobilità attiva e il TPL non dipendono solo dall'azienda, che sia l'azienda stessa in maniera proattiva e in collaborazione con il Comune, ad impegnarsi, in fase di esercizio, ad aggiornare il proprio PSCL, in modo da individuare le azioni di mobility management praticabili a livello aziendale, al fine di incentivare la mobilità attiva - e la sicurezza - dei propri addetti impiegati. Per esempio per il miglioramento del servizio TPL, potrà essere quantificato in maniera precisa il bacino di utenti potenzialmente interessati al suo utilizzo, verificando se esso possa giustificare un aumento delle corse, in sinergia con incentivi sul prezzo dei titoli di viaggio e un miglioramento dell'infrastruttura (dotare di pensilina la fermata, e realizzare un collegamento pedonale da questa all'ingresso dello stabilimento).

Giudizio Critico Riassuntivo

L'intervento porterà un indotto significativo e sarà dunque fondamentale analizzare gli impatti che esso avrà sulle dinamiche di mobilità attuali; esso si inserirà su uno scenario infrastrutturale di viabilità (così come rappresentato anche negli schemi di Fase 1 e 2 illustrati in precedenza) adeguato in riferimento alla localizzazione con le grandi arterie di collegamento, alla tipologia di traffico indotto dalle nuove funzioni logistiche (ovvero ai mezzi pesanti) e all'opportunità di evitare l'utilizzo di strade non adatte da tale tipologia di traffico (ovvero l'attraversamento di Marcignana da parte dei mezzi pesanti); sarà tuttavia necessario porre l'attenzione su alcune potenziali criticità puntuali, e in particolare, oltre alle verifiche di capacità ai nodi e sulle arterie, bisognerà studiare la disposizione del tratto di via Castelluccio interessata dall'ingresso dell'indotto; dovrà essere verificato che le manovre, in particolare le svolte a sinistra in ingresso o uscita, possano avvenire in sicurezza nella configurazione infrastrutturale odierna, o se invece tale tratto debba essere adeguato; a titolo esplicativo e non esaustivo, l'adeguamento potrà riguardare la materializzazione delle corsie di accumulo per le svolte, l'allargamento della sede stradale, la riorganizzazione degli spazi della piattaforma in sola segnaletica, l'aumento dei dispositivi di segnalamento, ecc...

Dal punto di vista della mobilità sostenibile, ovvero per quanto riguarda gli spostamenti degli addetti, il quadro infrastrutturale e dei servizi attuale si presenta alquanto modesto, tanto che ad oggi si può affermare che l'utilizzo dei mezzi alternativi all'auto è trascurabile, in quanto non vi sono le condizioni per utilizzare altre modalità di trasporto. Per migliorare questo scenario, in fase di progettazione dovranno essere studiati l'inserimento di infrastrutture per la ciclabilità, sia all'interno che all'esterno del lotto, e le azioni di mobility management, così come sommariamente indicate al riquadro precedente.

Previsione 4 - NUOVA PREVISIONE NELL'AREA DELL'EX PUC 3.7 – VUOTO URBANO NELL'AREA INDUSTRIALE DI CARRAIA

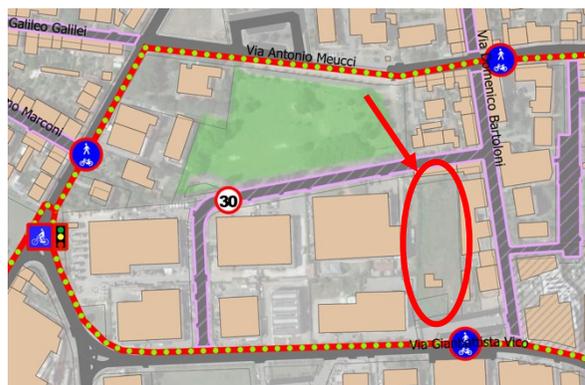
Descrizione e Localizzazione

L'area, delimitata dalle vie Vico a sud e Pacinotti a nord, è un vuoto urbano in località Carraia la quale è caratterizzata da una commistione di attività produttive, commerciali e, per la parte a nord verso la ferrovia, residenziali. L'area in oggetto si trova al margine dell'area produttiva e all'inizio del tessuto residenziale. Il PUC, ora decaduto, ne prevedeva una destinazione residenziale ma, data anche la conformazione del lotto, viene oggi proposta una nuova destinazione industriale e commerciale.

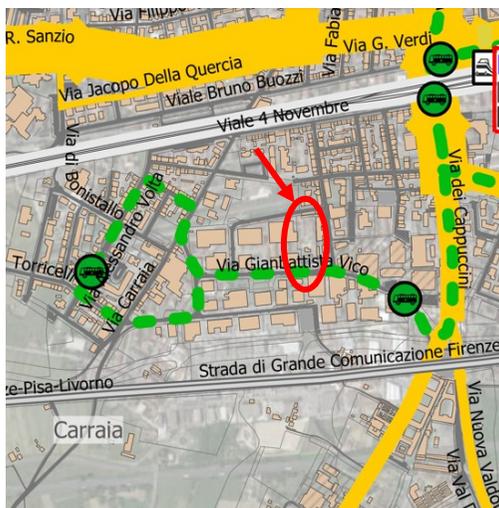
Significatività della variante in relazione al sistema della mobilità

MODERATAMENTE RILEVANTE

Accessibilità allo stato attuale per modalità di trasporto – analisi del PUMS (approvato ad aprile 2022)

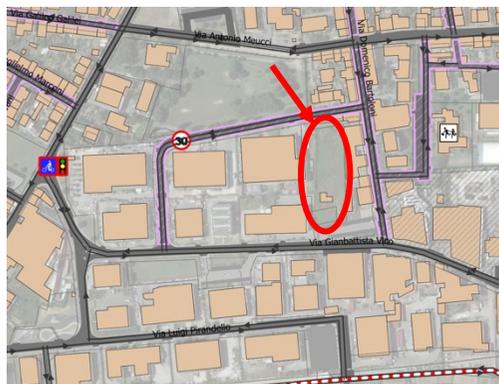
**Mobilità Attiva:**

Sulla via Gianbattista Vico, sul fronte sud dell'area in oggetto, è previsto il passaggio della Ciclovía 0 – Anello, uno dei 3 itinerari riconosciuti dal PUMS di interesse metropolitano. La ciclovía mette a sistema tutte le ciclovie che convergono ad Empoli, consentendo numerosi collegamenti con la rete urbana di progetto. In particolare, il tratto di ciclabile su via Gianbattista Vico si inserisce nell'Anello Ponzano – Carraia su cui si innestano le due antenne (via Carraia, via di Pratignone) di collegamento con la rete principale a nord della ferrovia. L'area in oggetto affaccia, sul lato nord, su via Pacinotti, per la quale il PUMS prevede l'istituzione di una Zona 30, su tutta via Pacinotti e su via Bartolini a est dell'area.



Trasporto Pubblico:

Le fermate di TPL più vicine all'area in oggetto sono quelle su via dei Cappuccini, distanti circa 600 m. Tali fermate, una verso nord ed una verso sud, sono servite da due linee urbane (linea 4 Autostazione – Case Nuove – Pozzale – Martignana; linea 5 Autostrazione – Monterappoli), con un numero di corse/giorno medio-alto, compreso fra 20 e 50. Le fermate sono inoltre servite dalla linea extraurbana 32 Empoli – Montespertoli (meno di 15 corse/giorno) e dalla Linea Suburbana intercomunale Sovigliana – Empoli Centro – Empoli Stazione - Carraia/Ponzano, con autobus urbani elettrici, con cadenzamento ai 15'.



Mobilità Privata:

Via Gianbattista Vico e via Pacinotti sono entrambe strade locali con limite di velocità a 50 km/h. Per la seconda (lato nord dell'area in oggetto) è prevista l'istituzione del limite a 30 km/h.

Sul fronte sud dell'area in oggetto è presente un ampio parcheggio pubblico.

Giudizio qualitativo a seguito del sopralluogo:

L'area presenta una buona accessibilità veicolare, in quanto si caratterizza come area consolidata dalla commistione di usi residenziali, produttivi e commerciali. Dal punto di vista della sicurezza stradale per i pedoni le condizioni sono sufficienti, dal momento che sono presenti marciapiedi; mancano ad oggi infrastrutture per la ciclabilità a servizio dell'area.

Previsioni PUMS

Il PUMS prevede la realizzazione di una pista ciclabile lungo via Gianbattista Vico, sul fronte sud dell'area in oggetto. In particolare è previsto il passaggio della Ciclovia 0 – Anello, uno dei 3 itinerari riconosciuti dal PUMS di interesse metropolitano (e quindi potenzialmente beneficiaria di cofinanziamenti da parte della Città Metropolitana). La ciclovia mette a sistema tutte le ciclovie che convergono ad Empoli, consentendo numerosi collegamenti con la rete urbana di progetto.

L'area in oggetto affaccia, sul lato nord, su via Pacinotti, per la quale il PUMS prevede l'istituzione di una Zona 30, su tutta via Pacinotti e su via Bartolini a est dell'area.

Altre previsioni in essere

Non ci sono ulteriori significative previsioni per l'area in oggetto.

Destinazione urbanistica, superfici, carico urbanistico atteso e potenziali criticità

D2/C (ambiti della produzione promiscua - zone di completamento)

Superficie territoriale = 5.187 mq – Superficie edificabile massima totale di PUC (SE) = 3.200 mq

A seconda della effettiva destinazione – se maggiormente produttiva o commerciale – il carico urbanistico può essere stimato tra le 100 persone/giorno (se solo produttivo/artigianale) e le 500 persone/giorno (se solo commerciale, ipotizzando un'unica media struttura di vendita).

Elementi da considerare per favorire la mobilità sostenibile nelle fasi attuative e di progettazione

Per favorire la mobilità attiva e sicura dei futuri visitatori dell'area (addetti delle attività produttive e clienti delle eventuali strutture di vendita) risulta di fondamentale importanza l'attuazione delle previsioni del PUMS relative alla ciclovia lungo via Gianbattista Vico. A prescindere dalle attività che si andranno ad insediare, sarà opportuno garantire una buona offerta di sosta per le biciclette. Per quanto riguarda l'accesso alle attività lungo via Vico, occorre realizzare un attraversamento pedonale in corrispondenza di tale accesso. Qualora l'area preveda un accesso anche da via Pacinotti, oltre alla istituzione della Zona 30 prevista dal PUMS, è bene valutare la realizzazione di un attraversamento pedonale anche su tale strada, considerando anche la presenza di un grande parco pubblico a nord della stessa, con accesso proprio in corrispondenza del possibile accesso all'area produttiva/commerciale.

Giudizio Critico Riassuntivo

Vista la ridotta superficie edificatoria, si ritiene che la viabilità non abbia bisogno di significativi interventi di miglioramento. Risultano invece importanti alcuni accorgimenti per un accesso sicuro degli addetti/visitatori per le altre modalità di trasporto, quali la realizzazione dei relativi attraversamenti (pedonali e ciclabili). Altri importanti interventi sono previsti dal PUMS (ciclovía ed isituzione della Zona 30), che dovranno essere adeguatamente supportati e colti nella progettualità del comparto, prevedendo l'inserimento di infrastrutture per la mobilità attiva (per es. percorsi di accesso ciclopedonale e parcheggi per le bici) fin dentro il lotto, in continuità con quanto previsto dal PUMS.

Previsione 5 - COMPLETAMENTO DI AREA IN LOCALITÀ TERRAFINO – COMPLETAMENTO AREA PRODUTTIVA

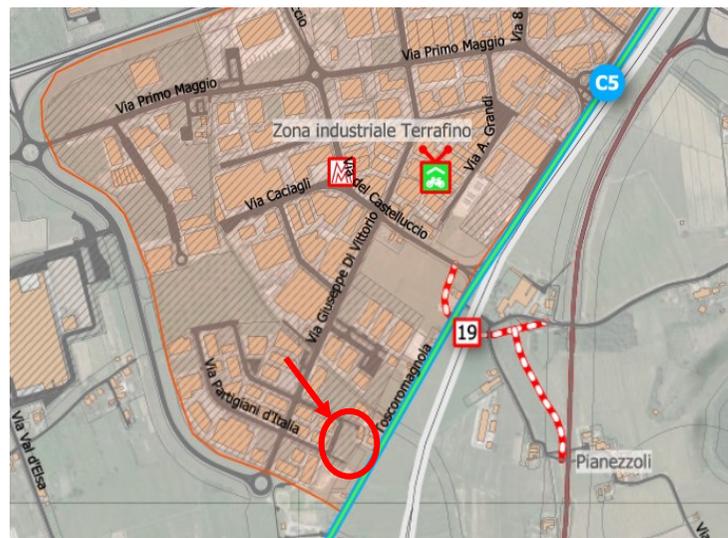
Descrizione e Localizzazione

Nell'area sud dell'insediamento industriale di Terrafino, lungo via Livornese, la proprietà di un lotto libero chiede la possibilità di realizzare un ampliamento delle attività produttive su aree attualmente destinate a verde privato di loro proprietà. La variante consiste pertanto nel cambio di destinazione urbanistica, dal verde privato alla destinazione D2/A Ambiti della produzione promiscua - zona di espansione in corso di attuazione, che prevede possano essere insediate funzioni produttive, commerciali, direzionali e di servizio.

Significatività della variante in relazione al sistema della mobilità

MODERATAMENTE RILEVANTE

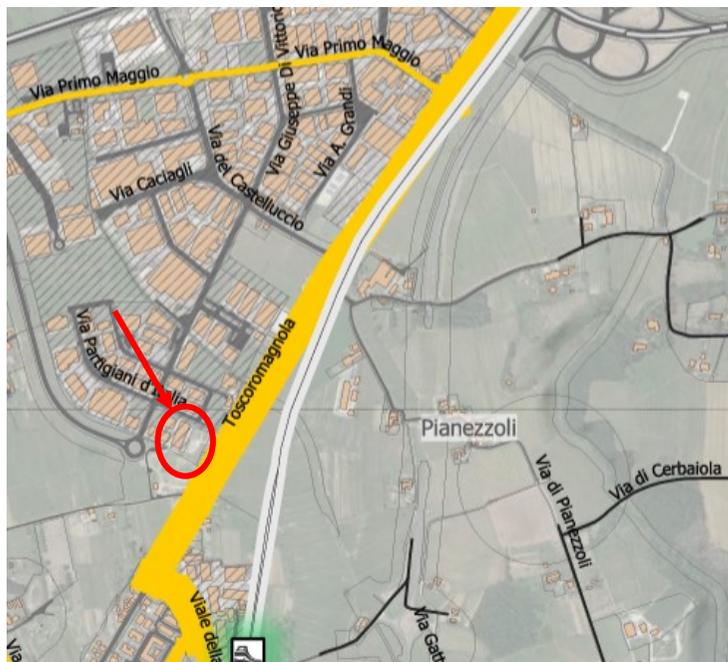
Accessibilità allo stato attuale per modalità di trasporto – analisi del PUMS (approvato ad aprile 2022)



Mobilità Attiva:

L'area in oggetto è un'area produttiva e artigianale consolidata, con numerose attività insediate. Non sono presenti, sulle vie di accesso ai lotti di espansione, infrastrutture per la mobilità attiva (marciapiedi, attraversamenti pedonali, piste ciclabili, aree per la sosta di biciclette, ecc). Il PUMS prevede l'installazione di una velostazione condivisa tra le aziende dell'area industriale del Terrafino, indicando che tale impianto dovrà essere oggetto di studio nell'ambito di un Piano spostamenti casa-lavoro che indichi anche le misure incentivanti a favore degli addetti dell'intera area industriale. Tra le previsioni del PUMS, infatti, c'è quella della redazione per la Zona produttiva Terrafino, con il coordinamento della Città metropolitana di Firenze, ed entro il primo biennio di attuazione del PUMS comunale, di un Piano spostamenti Casa Lavoro (mobility management).

Infine, il PUMS prevede su Via Livornese il passaggio della Ciclovia 5 – Stazione – Polo scolastico – Brusiana, uno dei 3 itinerari riconosciuti dal PUMS di interesse metropolitano. La ciclovia collega le stazioni ferroviarie sulla linea senese, la zona industriale di Terrafino, il polo scolastico di via Sanzio con la stazione ferroviaria di Empoli. Si segnala tuttavia che il Biciplan, che include il tratto di percorso ciclopedonale lungo via Livornese nella rete portante di progetto,



indica per la sua realizzazione un orizzonte di medio-lungo periodo, in quanto i tratti extra-urbani potrebbero risultare più onerosi, visto il passaggio su strade extraurbane a traffico medio-alto.

Trasporto Pubblico:

Sulla via Livornese (SS67), a meno di 50 m a nord dell'area in oggetto, sono presenti 2 fermate del TPL: "Livornese 2" lato est, in direzione Empoli e "Livornese 5" lato ovest, in direzione Ponte a Elsa. Le fermate sono servite dalla linea urbana 1 Ponte a Elsa – Autostazione – Zona Sportiva, con un numero di corse/giorno compreso tra le 20 e le 50. Le fermate sono inoltre servite dalla linea extraurbana 33 Empoli – Certaldo, con un numero corse/giorno compreso tra le 20 e le 50.

Le fermate bus non sono dotate di pensilina e lungo la SS67 non è presente un marciapiede ma solo una banchina.

Mobilità Privata:

L'accesso all'area è possibile sia dalla SS67 Via Livornese (urbana interquartiere), sia da Via Partigiani d'Italia, che è una viabilità interna al comparto produttivo di Terrafino, attualmente senza uscita, che collega l'area oggetto di variante allo svincolo Empoli Ovest della Firenze-Pisa-Livorno.

Giudizio qualitativo a seguito del sopralluogo:

I lotti oggetto di variante sono inseriti in un grande comparto produttivo-artigianale, ben collegato dal punto di vista della viabilità motorizzata, sia rispetto all'abitato di Empoli che rispetto alla viabilità sovracomunale (Firenze-Pisa-Livorno). È presente nelle vicinanze una fermata di TPL ben servita. Non sono presenti, lungo la viabilità interna al comparto produttivo, infrastrutture per la mobilità attiva.

Previsioni PUMS:

Il PUMS prevede per l'intera area industriale di via Terrafino la redazione di un Piano degli spostamenti Casa – Lavoro, che individui le azioni di mobility management praticabili a livello di intero polo, al fine di incentivare la mobilità attiva - e la sicurezza - degli addetti impiegati dalle diverse aziende insediate. Sulla via Livornese (SS67), su cui potrebbe essere previsto un accesso ai nuovi lotti, è previsto il passaggio della Ciclovia 5 – Stazione – Polo scolastico – Brusiana, uno dei 3 itinerari riconosciuti dal PUMS di interesse metropolitano (e quindi potenzialmente beneficiario di cofinanziamenti da parte della Città metropolitana). La ciclovia collega le stazioni ferroviarie sulla linea senese, la zona industriale di Terrafino, il polo scolastico di via Sanzio con la stazione ferroviaria di Empoli. Oltre che della ciclovia di interesse metropolitano, il percorso ciclopedonale fa parte anche dell'itinerario di previsione della rete urbana principale del PUMS e del Biciplan comunale; tuttavia, il Biciplan prevede per la realizzazione dei tratti extra-urbani della rete ciclabile di progetto – quindi per il tratto lungo via Livornese – un orizzonte di medio-lungo periodo (si para di una “seconda fase” di attuazione).

Il PUMS prevede inoltre, nel suo primo biennio di vigenza, la realizzazione di cinque velostazioni, tra cui una condivisa all'interno del polo industriale Terrafino.

Altre previsioni in essere

--

Destinazione urbanistica, superfici, carico urbanistico atteso e potenziali criticità

D2/A (ambiti della produzione promiscua - zone di espansione in corso di attuazione)

La superficie edificabile può essere stimata in circa 6.000 mq.

A seconda della effettiva destinazione – se maggiormente produttiva o artigianale/direzionale di servizio – il carico urbanistico dell'intervento previsto nell'area può essere stimato tra i 100 movimenti/giorno (se solo artigianale/direzionale di servizio) e i 400 movimenti/giorno (se solo produttivo).

Elementi da considerare per favorire la mobilità sostenibile nelle fasi attuative e di progettazione

Per favorire la mobilità attiva e sicura degli addetti alle nuove attività che si insedieranno nel polo industriale, risulta di fondamentale importanza l'attuazione delle previsioni del PUMS relative alla ciclovia lungo la SS67, alla realizzazione di una velostazione e alla redazione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro per il polo industriale, ed alla sua attuazione. In particolare, in aggiunta alle previsioni del PUMS, pare opportuno prevedere un accesso pedonale e ciclabile alle nuove attività che si insedieranno lungo la SS67 e di garantirne l'illuminazione, così da consentire un valido collegamento alla fermata di TPL esistente. Inoltre può risultare utile, in sede di progettazione definitiva dell'assetto dell'area, prevedere all'interno del comparto un collegamento pedonale tra l'accesso sulla SS67 e l'ingresso alle attività, dotando quest'ultimo di rastrelliere per la sosta delle biciclette.

Giudizio Critico Riassuntivo

Il polo industriale di Terrafino risulta ben servito da viabilità e TPL e le nuove attività che si insedieranno nell'area oggetto di variante – cambio d'uso con possibilità di insediare funzioni produttive, commerciali, direzionali o di servizio – non costituiranno un aggravio alle condizioni attuali di viabilità. Per quanto riguarda gli addetti, dal punto di vista delle modalità di accesso e la loro sicurezza, il PUMS prevede già importanti accorgimenti (ciclovía lungo via Livornese, velostazione, azioni di mobility management). In questo senso è auspicabile una decisa azione di coordinamento comunale (o metropolitano) per tali azioni, che necessitano del concorso e del coinvolgimento del maggior numero di attività insediate nel polo industriale. Per ottimizzare la presenza del servizio TPL lungo via Livornese, che presenta già una buona frequenza e un valido collegamento tra il centro urbano e il polo industriale, risulterebbe importante aprire un accesso pedonale e ciclabile alle nuove attività proprio su via Livornese. Tale accesso risulterebbe inoltre un agevole collegamento con la ciclovía che sarà realizzata nello scenario di PUMS.

Previsione 6 - RIQUALIFICAZIONE DI CENTRO IPPICO – ZONA PIOVOLA/VILLANUOVA

Descrizione e Localizzazione

Il Centro Ippico Empolese è una realtà già presente sul territorio di Empoli in zona Piovola-Villanuova, che svolge attività di equitazione ed è affiliata al CONI. Attualmente l'area è classificata dal Regolamento Urbanistico come "Area con esclusiva o prevalente funzione agricola" e tale destinazione d'uso non risulta pienamente conforme all'attività; la variante consente pertanto di assegnare a quest'area la destinazione urbanistica di "Zona a verde sportivo", dando atto di una attività già presente sul territorio. A ciò si aggiunge, per il suo potenziamento, l'espansione dell'area del centro ippico su un'area a sud del centro esistente, anch'essa attualmente classificata dal RU come zona agricola.

Significatività della variante in relazione al sistema della mobilità

POCO RILEVANTE

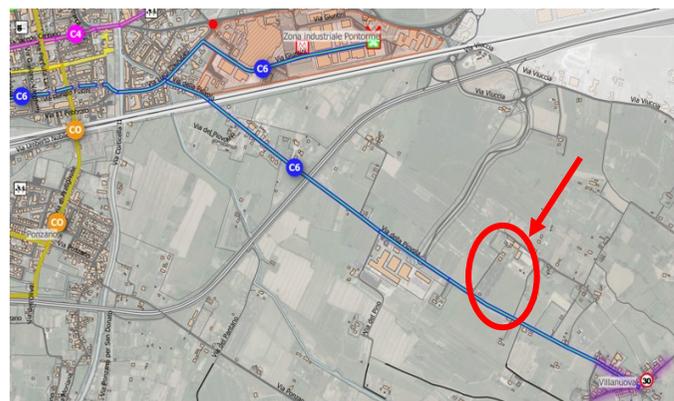
Accessibilità allo stato attuale per modalità di trasporto – analisi del PUMS (approvato ad aprile 2022)



Il centro ippico empolesse è raggiungibile da Empoli mediante TPL. Sono infatti presenti su via della Piovola, in corrispondenza di via della Serpa, 2 fermate ("Piovola 4" in direzione Empoli e "Piovola 9" in direzione Villanuova. Queste fermate sono servite sia dalla linea di servizio urbano n.6 Empoli-Villanuova, con un numero di corse/giorno inferiore a 10. Le fermate non sono dotate di pensilina; la fermata in direzione Empoli è collocata sulla banchina stradale, mentre la fermata sul lato opposto, in direzione Villanuova è collocata sul ciglio della strada. Per accedere al centro ippico è poi possibile camminare circa 5 minuti lungo via della Serpa, una strada di campagna che porta ad alcune residenze e all'accesso del centro ippico. Su via della Piovola, in corrispondenza delle fermate del servizio TPL, non sono presenti i marciapiedi né attraversamenti pedonali.

Dal punto di vista della mobilità ciclabile, non sono presenti percorsi ciclabili nei pressi del centro ippico.

Previsioni PUMS o altre previsioni per la mobilità



Il PUMS prevede la realizzazione di un percorso ciclopedonale lungo via della Piovola, previsto dal Biciplan e dal PUMS come Ciclovía C6, di interesse metropolitano, che consentirà il collegamento tra il centro cittadino, Pontorme e Villanuova. Tale itinerario renderà possibile e sicura l'accessibilità ciclabile del centro ippico. Tuttavia si segnala che il Biciplan, che include il tratto di percorso ciclopedonale lungo via della Piovola nella rete portante di progetto, indica per la sua realizzazione un orizzonte di medio-lungo periodo, in quanto i tratti extra-urbani potrebbero risultare più onerosi, visto il passaggio su strade extraurbane a traffico medio-alto.

Destinazione urbanistica, superfici, carico urbanistico atteso e potenziali criticità

Attrezzature e servizi: verde sportivo con superficie edificabile massima totale di PUC (SE) = 2000 mq

L'ampliamento del centro ippico empolese non avrà impatti significativi sulla mobilità veicolare, che risulta ad oggi caratterizzata da flussi contenuti. La superficie edificatoria dell'ampliamento sarà dedicata a strutture per aumentare attrezzature e servizi. A seguito dell'ampliamento delle attività del centro ippico, è possibile stimare un carico urbanistico inferiore ai 30 accessi/giorno, che si aggiungono a quelli della struttura esistente.

Elementi da considerare per favorire la mobilità sostenibile nelle fasi attuative e di progettazione

In fase di progettazione dell'ampliamento, è necessario approfondire il tema degli accessi, valutando la possibilità di istituire un accesso al centro ippico da via della Piovola, almeno pedonale. È inoltre necessario valutare degli interventi che migliorino le condizioni di sicurezza delle fermate esistenti del TPL, magari cogliendo l'occasione della progettazione del percorso ciclopedonale lungo via della Piovola. Infine, occorrerà installare delle rastrelliere per la sosta delle biciclette presso tutti gli accessi del centro.

Giudizio Critico Riassuntivo

L'ampliamento del centro ippico empolese non avrà impatti significativi sulla mobilità; tuttavia, può rappresentare un'occasione per introdurre, in fase progettuale, alcuni accorgimenti che rendano le attrezzature più accessibili anche mediante TPL e mediante bici, andando a integrare le previsioni già contenute nel PUMS e a migliorare la sicurezza delle utenze deboli.

Previsione 7 - POTENZIAMENTO E AMPLIAMENTO DELL'AREA SPORTIVA DI MONTEBORO

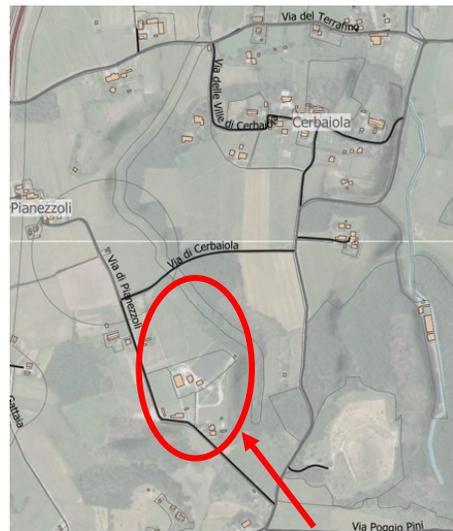
Descrizione e Localizzazione

In località Monteboro, nella zona rurale a sud di Empoli, si trova attualmente un centro sportivo privato gestito dalla società Empoli F.C., che il Regolamento Urbanistico classifica come Ambito di attrezzature e servizi-verde sportivo. La proprietà richiede, per ampliare i servizi offerti, di allargare l'area dedicata a verde sportivo in limitrofe aree di proprietà attualmente a destinazione agricola, per la realizzazione di altri campi da gioco e manufatti di servizio. Parte delle aree di proprietà, ad esempio le aree boscate, non saranno oggetto di intervento edilizio ma vi saranno valutati interventi di manutenzione ambientale. In ogni caso il progetto urbanistico verrà esteso a tutta l'area, per mezzo di un disegno unitario.

Significatività della variante in relazione al sistema della mobilità

POCO RILEVANTE

Accessibilità allo stato attuale per modalità di trasporto – analisi del PUMS (approvato ad aprile 2022)



Il Centro Sportivo è collegato ad Empoli mediante via Monteboro, che consente di raggiungere, attraversando l'abitato di Cerbaiola, l'area a sud di Empoli. Una alternativa per il collegamento tra il Centro Sportivo ed Empoli è l'uso di via di Pianezzoli, che è però una strada bianca dalla sezione estremamente ridotta, tipicamente agricola.

Nelle strade di accesso al Centro Sportivo non sono presenti percorsi ciclopedonali né marciapiedi, trattandosi appunto di un contesto rurale collinare.

L'area non è raggiungibile mediante TPL.

Previsioni PUMS o altre previsioni per la mobilità
Non ci sono previsioni per l'area.
Destinazione urbanistica, superfici, carico urbanistico atteso e potenziali criticità
Attrezzature e servizi: verde sportivo. L'ampliamento dell'area, prevedendo l'uso delle attrezzature sportive solo da parte dell'Empoli F.C., non avrà impatti significativi sulla mobilità. L'accesso veicolare all'area potrebbe causare criticità solo nel caso di manifestazioni sportive/ricreative di grande richiamo, vista l'inadeguatezza della viabilità rurale a flussi veicolari significativi.
Elementi da considerare per favorire la mobilità sostenibile nelle fasi attuative e di progettazione
In fase di progettazione dell'ampliamento, per le aree di sosta veicolari occorre valutare l'installazione di colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici.
Giudizio Critico Riassuntivo
L'ampliamento dell'area, prevedendo l'uso delle attrezzature sportive solo da parte dell'Empoli F.C., non avrà impatti significativi sulla mobilità.

Previsione 8 - NUOVA PREVISIONE NELL'AREA EX MONTEVIVO (EX PUA 3.1) - STUDENTATO E AREE COMMERCIALI IN LOCALITÀ PONZANO

Descrizione e Localizzazione

Il complesso industriale dell'ex "Montevivo" occupa una vasta area a sud della ferrovia, in località Ponzano, ed è caratterizzato dalla presenza di imponenti manufatti abbandonati e diruti, da quando, nei primi anni '80, l'azienda che produceva concimi chimici ha cessato la sua attività. Il Regolamento Urbanistico conteneva una scheda normativa finalizzata al recupero dell'area abbandonata, la quale però nel 2018 è decaduta senza che ne fosse dato corso. Stante la storia industriale dell'area, l'attuazione delle previsioni edilizie deve essere preceduta dalla bonifica ambientale dell'area. Inoltre, il recupero dell'area Montevivo è anche l'occasione per la riprogettazione della viabilità limitrofa di via di Pratignone, che entrerebbe a far parte dell'opera di rigenerazione dell'area. L'Amministrazione ritiene quindi opportuno prevedere una nuova scheda normativa finalizzata al recupero dell'area, prevedendo una destinazione mista, in parte a servizi di interesse pubblico e in parte ad attività commerciali.

Significatività della variante in relazione al sistema della mobilità

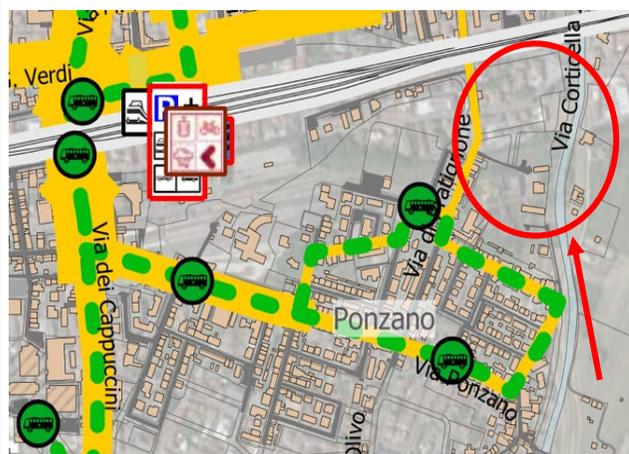
RILEVANTE

Accessibilità allo stato attuale per modalità di trasporto – analisi del PUMS (approvato ad aprile 2022)



Mobilità Attiva:

Sulla via di Pratignone, nel tratto su cui si affaccia l'area, è previsto il passaggio della "Ciclovía O - Anello", uno dei 3 itinerari riconosciuti dal PUMS di interesse metropolitano; la ciclovía mette a sistema tutte le ciclovie che convergono ad Empoli, migliorando i collegamenti con l'Ospedale, con la zona sportiva e con Sovigliana. In particolare, il tratto di ciclabile previsto su via di Pratignone si inserisce nell'Anello Ponzano - Carraia su cui si innestano le due antenne (via Carraia, via di Pratignone) di collegamento con la rete principale a nord della ferrovia. Altro intervento previsto dal PUMS per favorire la sicurezza degli utenti deboli, è l'istituzione di una Zone 30 sulla la viabilità interna al quartiere dell'area di Ponzano. Il PUMS prevede infine, nel suo primo quinquennio di vigenza, la realizzazione di cinque velostazioni, tra cui quella presso la stazione ferroviaria (Hub intermodale metropolitano), molto significativa in relazione all'attuazione dell'area (vedi anche sezioni successive).



Trasporto Pubblico:

In via di Pratignano è presente il servizio TPL, in particolare l'area è interposta tra le fermate Pratignone 1 (lato sud) e Pratignone 3 (lato nord oltre la ferrovia, che però non risulta raggiungibile in sicurezza a piedi dall'area oggetto di variante), dove transita la Linea urbana 3 (Avane – Autostazione – Ponzano); il servizio è modesto, essendo previste meno di 10 corse al giorno. Le fermate non sono dotate di pensilina.

Inoltre in generale il TPL sarà potenziato nel quadrante: il PUMS della Città metropolitana di Firenze prevede un'intensificazione del servizio su ferro per la stazione di Empoli, mentre il PUMS del Comune prevede una Linea Suburbana intercomunale elettrica Sovigliana - Empoli Centro - Empoli Stazione - Carraia/Ponzano, il cui tracciato indicativo passerà nei pressi della fermata Pratignone 1.



Mobilità Privata:

L'accesso all'area è possibile da via di Pratignone (urbana di quartiere). Sul lato est dell'area è presente un corso d'acqua mentre sul lato Nord è presente la linea ferroviaria. Queste importanti cesure causano significative criticità nell'accessibilità veicolare dell'area, in quanto le uniche strade che consentono il superamento della ferrovia e del corso d'acqua non sono adeguate a sopportare flussi significativi (ad oggi il sottopasso ferroviario di via Pratignone è a senso unico alternato regolato da semaforo).

Come già anticipato, per la viabilità interna al quartiere dell'area di Ponzano, è prevista dal PUMS l'istituzione di Zone 30.

L'intensificazione del servizio su ferro per la stazione di Empoli (come detto previsto dal PUMS della Città metropolitana di Firenze) genera l'esigenza di aprire un accesso sud della Stazione e – di conseguenza – realizzare un'adeguata viabilità di servizio al secondo fronte di Stazione. Il PUMS comunale ha pertanto indicato dei corridoi per nuovi collegamenti stradali che interesserebbero l'area di Ponzano, consentendo di collegare il secondo fronte di Stazione agli svincoli di Empoli Est ed Empoli centro nonché dalla SR 429.

Giudizio qualitativo a seguito del sopralluogo:

L'area presenta una accessibilità veicolare tutto sommato adeguata per i non elevati flussi di traffico odierni; tuttavia il funzionamento delle strade intorno all'area non risulterebbe compatibile con le trasformazioni previste nell'area (ovvero l'attuazione del comparto e l'apertura del fronte sud della stazione ferroviaria) e i conseguenti aumenti dei flussi; la criticità principale diventerebbe la strozzatura rappresentata dal sottopasso ferroviario a senso unico alternato, oltre alla rete stradale di servizio per garantire l'accessibilità veicolare alle trasformazioni citate.

Dal punto di vista della sicurezza stradale per le utenze deboli (pedoni e ciclisti) le condizioni sono sufficienti, dal momento che è presente un ampio marciapiede sul lato ovest di via di Pratignone.

Previsioni PUMS:

Per quanto riguarda la mobilità ciclabile, sulla via di Pratignone, nel tratto su cui si affaccia l'area, è previsto il passaggio della "Ciclovía O – Anello", uno dei 3 itinerari riconosciuti dal PUMS di interesse metropolitano; la ciclovía mette a sistema tutte le ciclovie che convergono ad Empoli, migliorando i collegamenti con l'Ospedale, con la zona sportiva e con Sovigliana. In particolare, il tratto di ciclabile previsto su via di Pratignone si inserisce nell'Anello Ponzano – Carraia su cui si innestano le due antenne (via Carraia, via di Pratignone) di collegamento con la rete principale a nord della ferrovia.

Per la viabilità interna al quartiere dell'area di Ponzano, è prevista dal PUMS l'istituzione di Zone 30.

Il PUMS prevede inoltre, nel suo primo quinquennio di vigenza, la realizzazione di cinque velostazioni, tra cui quella presso la stazione ferroviaria (Hub intermodale metropolitano), molto significativa in relazione all'attuazione dell'area (vedi anche sezioni successive).

Il PUMS della Città metropolitana di Firenze prevede un'intensificazione del traffico su ferro per la stazione di Empoli e pertanto il PUMS comunale ha riscontrato l'esigenza di aprire un accesso sud della Stazione e – di conseguenza – realizzare un'adeguata viabilità di servizio al secondo fronte di Stazione. Il PUMS comunale ha pertanto indicato dei corridoi per nuovi collegamenti stradali che interesserebbero l'area di Ponzano, consentendo di collegare il secondo fronte di Stazione agli svincoli di Empoli Est ed Empoli centro nonché dalla SR 429.

Per quanto riguarda il TPL, il PUMS prevede una Linea Suburbana intercomunale elettrica Sovigliana - Empoli Centro - Empoli Stazione - Carraia/Ponzano, il cui tracciato indicativo passerà nei pressi della fermata Pratignone 1.

Altre previsioni in essere

Come già anticipato, l'area della stazione è interessata da una significativa riqualificazione, sia dal lato infrastruttura ferroviaria, riqualificazione finalizzata all'intensificazione del servizio ferroviario (vedi anche progetto "RFI - LINEA EMPOLI - SIENA – CHIUSI - ADEGUAMENTO DEL PRG DELLA STAZIONE DI EMPOLI: Adeguamenti delle radici Est e Ovest ed integrazioni

per i servizi metropolitani da e verso Pisa e Firenze (Febbraio 2021)”, che dal lato infrastruttura di stazione, riqualificazione finalizzata al miglioramento dell’accessibilità e delle dotazioni per i passeggeri; sulla stazione è in corso di redazione il PFTE DI UN CENTRO DI MOBILITA' INTERMODALE NELL'AREA DELLA STAZIONE FERROVIARIA a cura di CITTA' METROPOLITANA DI FIRENZE; elementi progettuali invariati del PFTE sono: l'apertura agli utenti del fronte sud della stazione, con realizzazione, sempre su tale fronte, di nuovi parcheggi auto e di una ciclo-stazione coperta con circa 60 stalli, e poi la realizzazione di un attraversamento ciclopedonale del fascio binari.

Destinazione urbanistica, superfici, carico urbanistico atteso e potenziali criticità

Destinazione commerciale, limitatamente ad esercizi di vicinato e medie strutture di vendita di cui alla funzione F.2.1 - Superficie edificabile massima (SE) = 6.795mq

Attrezzature e servizi a scala territoriale -ST (studentato) - - Superficie edificabile massima (SE) = 6.000mq

Il carico di utenze potenziali, sulla base di un’analisi preliminare delle dimensioni dell’ambito e vista la destinazione mista, può essere stimato in circa 1.400 persone nel giorno medio feriale, tra utenti/studenti/addetti/conferitori; vista la destinazione mista, anche le esigenze di mobilità e la propensione a scegliere le modalità di trasporto, sono altrettanto miste, si va dagli studenti che in buona parte si muove coi mezzi pubblici o in modalità “attive” (bicicletta e piedi), agli addetti ed utenti delle attività commerciali che tendono ad utilizzare il mezzo privato.

Elementi da considerare per favorire la mobilità sostenibile nelle fasi attuative e di progettazione

Si rileva che lo scenario di riferimento e la posizione dell’ambito possiedono elementi propedeutici ad una minimizzazione “alla fonte” dell’utilizzo dell’auto privata da parte dei fruitori del nuovo comparto, in particolare, oltre alla attrattività peculiarmente locale delle attività che si insedieranno, si evidenzia che:

- la posizione dell’ambito è strategica nei confronti della stazione ferroviaria, raggiungibile ad oggi in poco più di 10 minuti a piedi (dista poco meno di 1 Km), ma ancor di più lo sarà in uno scenario di riferimento che vedrà la stazione riqualificata, con apertura di un accesso alle banchine anche dal lato sud, rendendo di fatto ancor più diretto il collegamento comparto-stazione e concorrenziale l’utilizzo del servizio ferroviario rispetto all’utilizzo del mezzo privato;
- nello scenario di riferimento, in corrispondenza dell’asse di stazione, vi è in previsione anche un attraversamento ciclopedonale da realizzare in coordinamento con l’Hub intermodale del progetto di cui al punto precedente, che risolverà la cesura costituita dai binari per gli spostamenti leggeri nord-sud (intervento che potrà favorire la mobilità “attiva” di addetti e studenti).

Queste “mitigazioni alla fonte”, nel progetto dell’ambito e del suo contorno dovranno trovare sostegno, ovvero si dovranno prevedere tutte le dotazioni necessarie a favorire le mobilità attiva; a titolo di esempio si dovrà studiare la possibilità di far diventare la via Nobile il corridoio privilegiato di collegamento diretto ambito-stazione per la mobilità attiva; prevedere la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili all’interno del lotto in continuità con quelli esistenti o pianificati all’esterno del lotto; prevedere ricoveri coperti e sicuri per le bici localizzandoli nei pressi dello studentato e degli accessi degli esercizi commerciali, ecc...

Giudizio Critico Riassuntivo

L'intervento porterà un indotto significativo caratterizzato, vista la commistione di funzioni, da esigenze di mobilità e propensione a scegliere le modalità di trasporto altrettanto miste, si va dagli studenti che in buona parte si muove coi mezzi pubblici o in modalità "attive" (bicicletta e piedi), agli addetti ed utenti delle attività commerciali che tendono ad utilizzare il mezzo privato; sarà dunque fondamentale analizzare, in specifico studio, gli impatti che esso avrà sulle dinamiche di mobilità attuali, individuando la configurazione infrastrutturale ottimale per soddisfare le diverse esigenze degli utenti.

L'intervento si inserirà su uno scenario di riferimento in cui la riqualificazione della stazione diventerà elemento contraddistintivo; per quanto riguarda le infrastrutture per la mobilità attiva, la progettualità del comparto e delle opere al suo contorno, dovranno dunque cogliere l'opportunità e la posizione strategica nei confronti della stazione riqualificata, inserendo tutti gli elementi possibili per valorizzarne un collegamento diretto per ciclisti e pedoni

Per quanto riguarda lo scenario infrastrutturale viabilistico, esso sarà trasformato rispetto all'attuale, sia per permettere l'accesso ai nuovi parcheggi vicini alla stazione sul lato sud, sia per permettere l'accesso al comparto. Elementi invariati già individuati dal Comune e presenti in questo scenario sono l'allargamento del sottopasso ferroviario (a carico dell'attuatore del comparto) per permettere il transito nei due sensi ai veicoli, alle bici e ai pedoni e la realizzazione di una rotatoria per l'accesso al comparto con raggio esterno almeno 20m (a carico del Comune).

Sarà fondamentale il ruolo di coordinamento del Comune, in modo che le diverse progettualità in essere sul quadrante siano portate a coerenza tra di loro, perseguendo l'obiettivo di valorizzare reciprocamente le peculiarità dei diversi oggetti che si andranno a realizzare, in particolare per favorire la mobilità attiva, così come sommariamente illustrato.

Previsione 9 e 9 bis - AMPLIAMENTO DEL POLO SCOLASTICO IN VIA SANZIO PER REALIZZAZIONE DI NUOVO LICEO VIRGILIO E NUOVA VIABILITÀ DI COLLEGAMENTO TRA VIA S. MAMANTE E VIALE BRUNO BUOZZI E NUOVO PARCHEGGIO PUBBLICO

Descrizione e Localizzazione

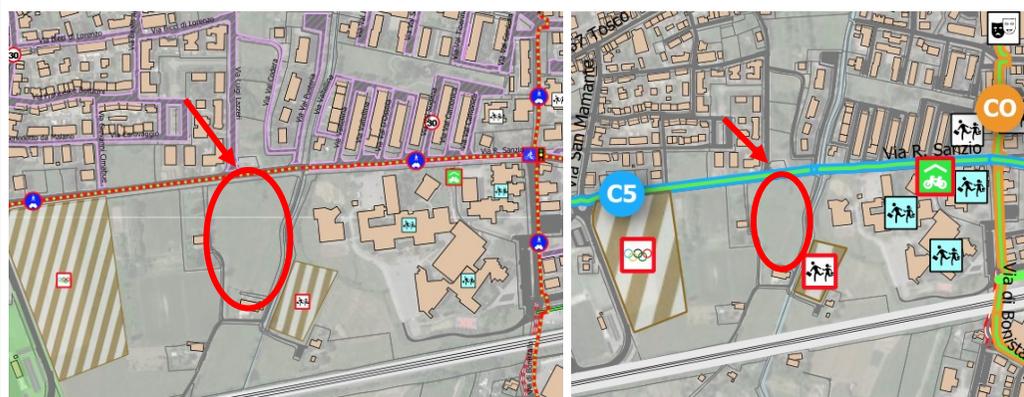
Attualmente in via Sanzio è presente un importante polo scolastico empoiese, che comprende più istituti. La Città Metropolitana di Firenze ha l'esigenza di spostare in questa zona un istituto superiore già esistente in centro a Empoli, il Liceo Virgilio. L'area individuata dalla Città Metropolitana per tale finalità è quella ad ovest del complesso scolastico già esistente, con accesso sulla via Sanzio.

Ad accoglimento di contributi partecipativi relativi alla previsione per lo spostamento del Liceo Virgilio, e ai relativi problemi di traffico su via Sanzio, è stata inserita una nuova previsione di variante, che di fatto integra quella relativa allo spostamento di cui sopra; la previsione consiste nella realizzazione di una nuova viabilità pubblica che colleghi Via San Mamante a Via Bonistallo - Viale BuoZZi, al fine di alleggerire via R. Sanzio da parte del traffico dovuto al complesso scolastico, esistente e di progetto. Si prevede anche un'area a parcheggio pubblico all'incrocio tra viale BuoZZi e via Bonistallo.

Significatività della variante in relazione al sistema della mobilità

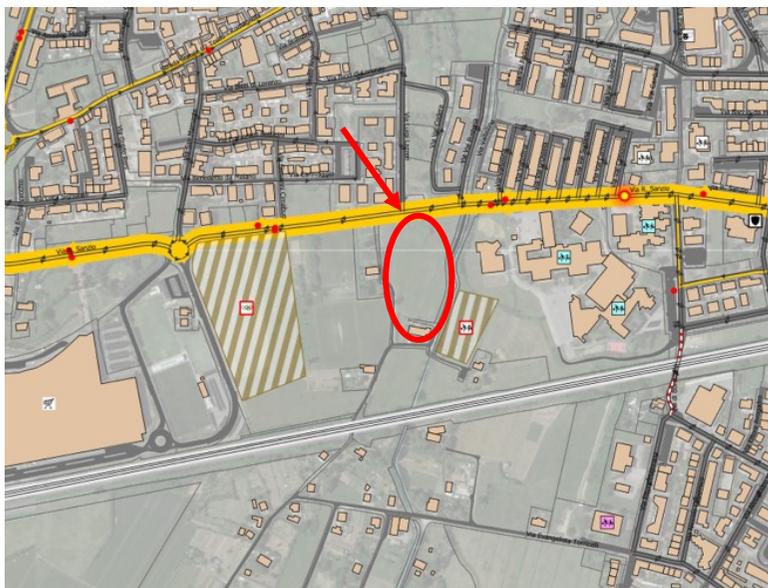
RILEVANTE

Accessibilità allo stato attuale per modalità di trasporto – analisi del PUMS (approvato ad aprile 2022)



Mobilità Attiva:

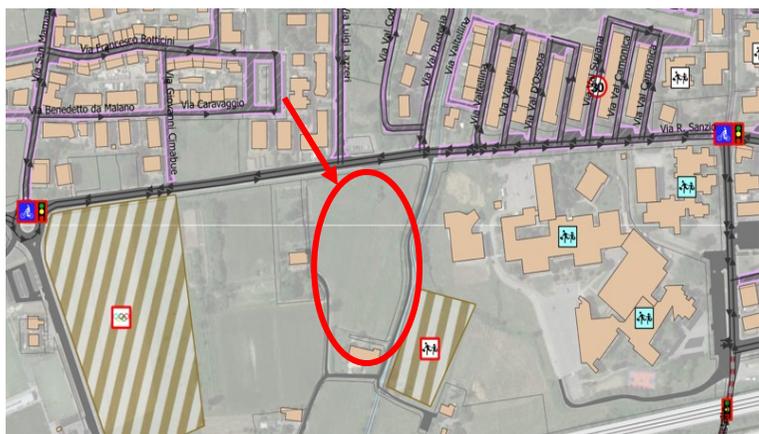
Sulla via Sanzio, su cui è previsto l'accesso al nuovo istituto scolastico, è previsto il passaggio della Ciclovía 5 – Stazione – Polo scolastico – Brusiana, che collega le stazioni ferroviarie sulla linea senese, la zona industriale di Terrafino, il polo scolastico di via Sanzio con la stazione ferroviaria di Empoli. Il PUMS prevede inoltre, nel suo primo quinquennio di vigenza, la realizzazione di cinque velostazioni, tra cui quella presso via Sanzio in corrispondenza dell'accesso al Polo Scolastico esistente, circa 250 m ad Est rispetto all'area in cui sorgerà l'istituto di nuova previsione. Gli attraversamenti pedonali posti in corrispondenza delle fermate TPL, di fronte al polo scolastico, sono rialzati.



Trasporto Pubblico:

In via Sanzio, in corrispondenza del polo scolastico esistente, sono presenti 2 fermate, “Sanzio 42” lato sud e “Sanzio 5” lato nord. Le fermate sono servite da 3 linee urbane (linea 1 Ponte a Elsa – Autostazione – Zona Sportiva; linea 2 Avane – Autostazione – Corte Nuova; linea 3 Avane – Autostazione - Ponzano) – con un numero di corse/giorno superiore a 50. Le fermate sono inoltre servite da 3 linee extraurbane (linea 21 Empoli – Cerreto Guidi – Fucecchio; linea 26 Empoli – Avane – Fucecchio; linea 33 Empoli – Certaldo), con un numero corse/giorno compreso tra le 20 e le 50.

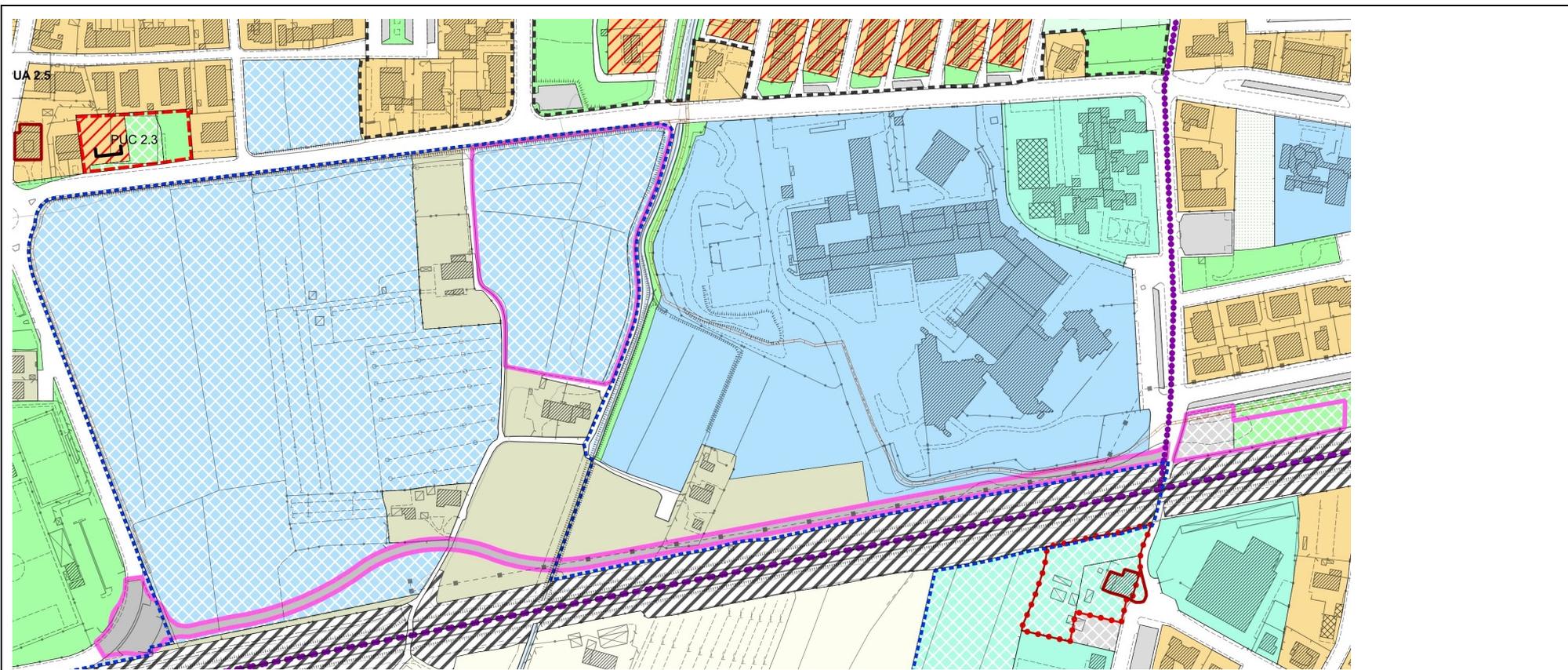
Le fermate bus sono dotate di pensilina.



Mobilità Privata:

Il tratto di via Sanzio (urbana di quartiere) in corrispondenza del polo scolastico esistente presenta attualmente il limite di velocità a 50 km/h.

Via Sanzio ricopre ad oggi un ruolo strategico di collegamento tra il centro città e la periferia ovest di Empoli; con la proposta integrativa di realizzarne una parallela a sud in fregio al fascio binari (vedi figura sotto), si apre l'opportunità di drenare parte del traffico su di essa confluyente, e definirne un nuovo ruolo.



Giudizio qualitativo a seguito del sopralluogo:

Data l'esistenza di un polo scolastico di significativa entità, l'area presenta già una buona accessibilità, sia veicolare che con TPL. Anche dal punto di vista della sicurezza stradale per le utenze deboli (pedoni e ciclisti) le condizioni sono buone, dal momento che sono presenti marciapiedi ed attraversamenti rialzati.

La circolazione presenta comunque alcuni elementi di criticità, dovuti principalmente alla commistione tra le funzioni e la diversa tipologia di traffico che usufruisce della strada (tpl, traffico di attraversamento per raggiungere il centro, traffico dei residenti e degli altri utenti della scuola), e che con l'ampliamento del polo scolastico, dovranno essere governati.

Previsioni PUMS:

Il PUMS prevede per via Sanzio, così come per le strade ad essa afferenti sul lato Nord, l'istituzione della Zona 30. In particolare, la limitazione riguarderà il tratto in corrispondenza del polo scolastico attuale (da via Bonistallo e via Rio di Santa Maria), con infrastrutturazione diffusa.

Sulla via Sanzio, su cui è previsto l'accesso al nuovo istituto scolastico, è previsto il passaggio della Ciclovia 5 – Stazione – Polo scolastico – Brusiana, uno dei 3 itinerari riconosciuti dal PUMS di interesse metropolitano (e quindi potenzialmente beneficiario di cofinanziamenti da parte della Città metropolitana). La ciclovia collega le stazioni ferroviarie sulla linea senese, la zona industriale di Terrafino, il polo scolastico di via Sanzio con la stazione ferroviaria di Empoli. Oltre che della ciclovia di interesse metropolitano, via Sanzio fa parte anche dell'itinerario di previsione delle rete urbana principale del PUMS e del Biciplan comunale, in quanto mette in collegamento il Polo Scolastico già esistente con il centro urbano di Empoli. Il PUMS prevede inoltre, nel suo primo quinquennio di vigenza, la realizzazione di cinque velostazioni, tra cui quella presso via Sanzio in corrispondenza dell'accesso al Polo Scolastico esistente, circa 250 m ad est rispetto all'area in cui sorgerà l'istituto di nuova previsione.

Altre previsioni in essere

Non ci sono ulteriori significative previsioni per l'area in oggetto.

Destinazione urbanistica, superfici, carico urbanistico atteso e potenziali criticità

Ambiti per attrezzature e servizi a scala territoriale - istruzione

Area circa 16.700 mq – Sup.coperta circa 4.300 mq – SE 9.000 mq

Dai dati della Città metropolitana di Firenze, riferiti all'anno scolastico 2015-2016 (ultima annualità di cui si è riusciti ad acquisire i dati), l'IIS Virgilio ha 1.500 alunni iscritti. Il carico urbanistico può essere stimato in circa 1.600 persone, per i soli giorni feriali, tra studenti/insegnanti/addetti.

Tale carico si va ad aggiungere a quello attuale generato dal polo scolastico esistente, evidentemente concentrandosi nell'ora di ingresso scolastico del mattino (8.00 – 9.00) e nell'ora di uscita del pomeriggio (13.00 – 14.00), fasce orarie in cui dunque bisognerà condurre adeguate verifiche di funzionamento della rete.

Elementi da considerare per favorire la mobilità sostenibile nelle fasi attuative e di progettazione

Per favorire la mobilità attiva e sicura di studenti e professori/addetti al nuovo istituto, risulta di fondamentale importanza l'attuazione delle previsioni del PUMS relative alla ciclovia lungo via Sanzio, alla istituzione della Zona 30 e alla realizzazione di una velostazione. In particolare, rispetto alle previsioni del PUMS, pare opportuno prevedere un'estensione della Zona 30 –

attualmente prevista solo per il tratto prospiciente il polo scolastico esistente – per ricomprendere il tratto stradale prospiciente l'istituto di nuova realizzazione. Con riferimento alla velostazione, attualmente prevista in corrispondenza di uno degli accessi al polo esistente, a circa 250 m dal nuovo istituto, è opportuno valutarne una collocazione più centrale, oppure una ulteriore collocazione per aumentare l'offerta di posti bici sicuri. Rimane comunque auspicabile la collocazione in prossimità dell'ingresso del nuovo polo di rastrelliere bici. Relativamente al TPL, le fermate presenti possono servire anche il nuovo istituto; pare opportuno valutare un raddoppio delle pensiline o, eventualmente, un allargamento del marciapiede e dell'area di sosta alle fermate, o ancora utilizzare il lotto interessato dall'intervento, dal lato adiacente alla via Sanzio, per realizzare una nuova fermata fuori carreggiata.

Tutto quanto sopra previsto può essere realizzato cogliendo l'opportunità di poter drenare parte del traffico veicolare sulla nuova parallela a sud della via Sanzio stessa.

Giudizio Critico Riassuntivo

Vista l'attuale vocazione dell'area, che rappresenta già un importante polo scolastico cittadino, importanti accorgimenti per un accesso sicuro degli studenti (fermate TPL, attraversamenti rialzati, marciapiedi) sono già esistenti e altri importanti interventi sono previsti dal PUMS (ciclovias, istituzione della Zona 30, velostazione). Le condizioni di accessibilità sostenibile al nuovo istituto sono buone, e possono diventare ottimali una volta attuate le previsioni del PUMS, avendo cura di aggiornarle, in fase di progettazione, tenendo conto del nuovo accesso all'IIS Virgilio su Via Sanzio.

L'opportunità fornita dalla nuova parallela a via Sanzio potrà essere favorevole alla buona riuscita di questi interventi, in quanto si presume che drena parte del traffico; in tutti i casi dovrà essere studiato in maniera approfondita il ruolo che si vorrà ad essa assegnare (e di conseguenza le caratteristiche tecnico-geometriche della carreggiata e dei nodi) e di conseguenza il nuovo conseguente ruolo di via Sanzio rispetto all'attuale; dovrà essere evitato in sostanza che la nuova strada non riesca a drenare traffico, di qualunque tipo esso sia (di attraversamento, o dei residenti, o ancora degli utenti dei poli scolastici).

Previsione 10 - FONDAZIONE SESA - VIA GIUNTINI - MODIFICA DELLA DESTINAZIONE URBANISTICA DI IMMOBILE IN ZONA INDUSTRIALE DI PONTORME - IMMOBILE ESISTENTE DA DESTINARE AD ATTREZZATURA SANITARIA

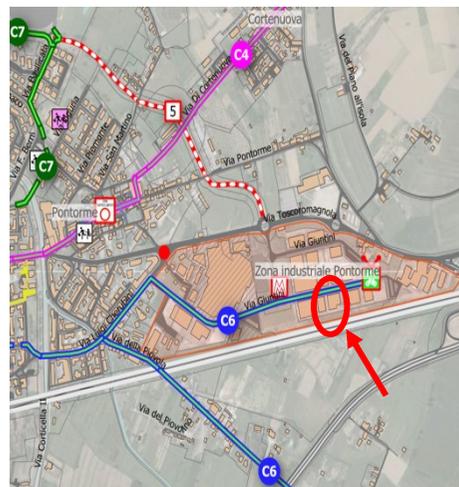
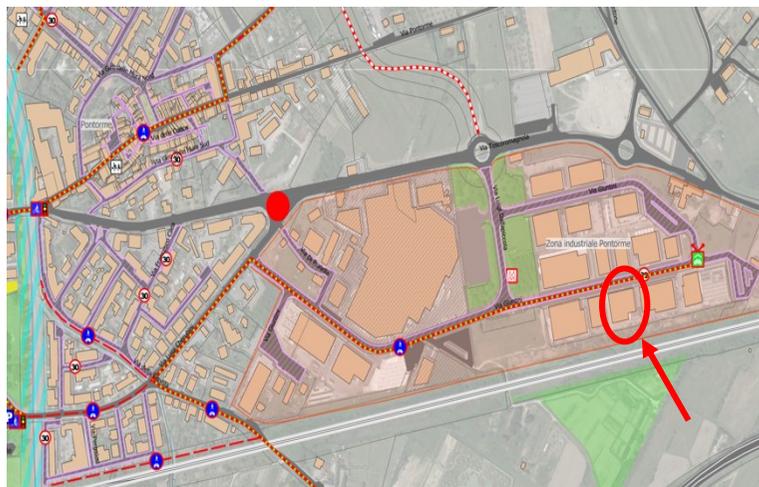
Descrizione e Localizzazione

Attualmente l'area industriale est di Pontorme, delimitata dalla ferrovia a sud e dalla Via Tosco-Romagnola a nord, è classificata dal Regolamento Urbanistico come D2/C - Ambiti della produzione promiscua. In un immobile esistente di quest'area l'azienda ASL ha espresso l'esigenza di reperire spazi da destinare ad attrezzatura sanitaria. Parte dell'immobile di proprietà dell'ASL era già stato utilizzato – con funzione di centro vaccinale – nel periodo di emergenza Covid. L'Amministrazione intende dare seguito alla richiesta dell'ASL per potenziare il servizio sanitario nel territorio, pertanto risulta necessaria una variante alla destinazione urbanistica dell'area corrispondente all'immobile interessato.

Significatività della variante in relazione al sistema della mobilità

MODERATAMENTE RILEVANTE

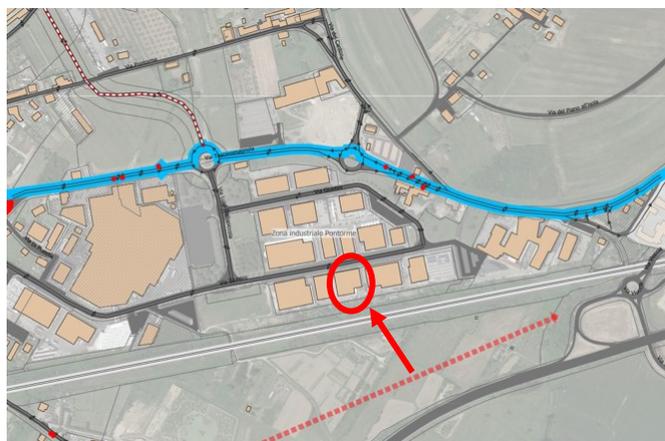
Accessibilità allo stato attuale per modalità di trasporto – analisi del PUMS (approvato ad aprile 2022)



Mobilità Attiva:

Sulla via Giuntini, su cui è localizzato l'accesso all'edificio in oggetto, è previsto il passaggio della Ciclovía 6 – Stazione – Pontorme/Villanuova, che collega il Polo tecnologico, la zona industriale di Pontorme con la stazione ferroviaria di Empoli. Il PUMS prevede inoltre, nel suo primo quinquennio di vigenza, la realizzazione di cinque velostazioni, tra cui quella presso via Giuntini, a circa 250 m rispetto all'edificio ASL.

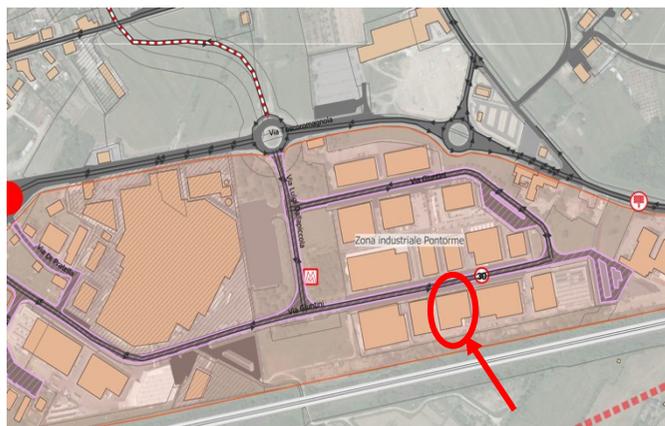
Di fronte all'ingresso dell'edificio è presente un attraversamento pedonale di via Giuntini.



Trasporto Pubblico:

Il polo industriale di Pontorme non è attraversato da linee urbane. Lungo la SS67 (via Tosco-Romagnola) che scorre a nord del comparto, sono presenti 2 fermate, “Via T. Romagnola Sud 56” lato sud e “Via T. Romagnola Sud 66” lato nord. Le fermate sono servite dalla linea extraurbana 48 Empoli – Montelupo Fiorentino, con un numero corse/giorno compreso tra le 20 e le 50. Le fermate distano circa 600 m dall’edificio ASL, e sono raggiungibili mediante un itinerario pedonale di circa 7 minuti lungo via Giuntini – via della Piccola, che però non presenta marciapiedi.

Le fermate bus non sono dotate di pensilina.



Mobilità Privata:

Il polo industriale è collegato ad Empoli tramite la SS67 Via Tosco-Romagnola (urbana di scorrimento). Il tratto di via Giuntini (urbana locale) in corrispondenza dell’accesso all’edificio ASL presenta attualmente il limite di velocità a 50 km/h. Il PUMS ne prevede la limitazione ai 30 km/h, così come per le altre strade interne al comparto industriale.

Giudizio qualitativo a seguito del sopralluogo:

Data l’esistenza di un polo industriale di significativa entità, l’area presenta già una buona accessibilità veicolare. Dal punto di vista della sicurezza stradale per le utenze deboli (pedoni e ciclisti) non sono presenti marciapiedi ma è presente un attraversamento pedonale proprio in corrispondenza dell’accesso all’immobile ASL.

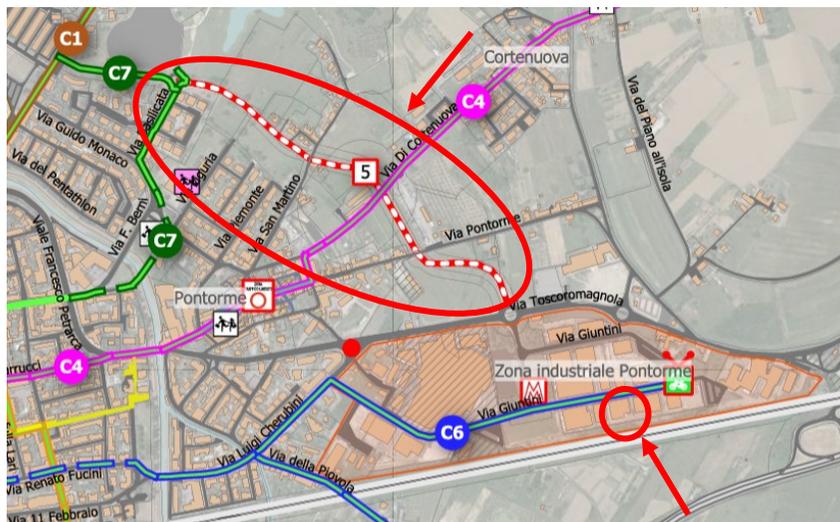
Previsioni PUMS:

Il PUMS prevede per via Giuntini, su cui è localizzato l'accesso all'edificio in oggetto, così come per le strade ad essa afferenti e facenti parte del polo industriale Pontorme, l'istituzione della Zona 30, con infrastrutturazione diffusa.

Sempre su via Giuntini è previsto il passaggio della Ciclovía 6 – Stazione – Pontorme/Villanuova, uno dei 3 itinerari riconosciuti dal PUMS di interesse metropolitano (e quindi potenzialmente beneficiario di cofinanziamenti da parte della Città metropolitana). La ciclovía collega il Polo tecnologico e la zona industriale di Pontorme con la stazione ferroviaria di Empoli. Oltre che della ciclovía di interesse metropolitano, via Giuntini fa parte anche dell'itinerario di previsione delle rete urbana principale del PUMS e del Biciplan comunale, in quanto mette in collegamento il Polo industriale con il centro urbano di Empoli. Il PUMS prevede inoltre, nel suo primo quinquennio di vigenza, la realizzazione di cinque velostazioni, tra cui quella presso il Polo industriale Pontorme in corrispondenza del margine est del Polo (sempre su via Giuntini), a circa 200 m rispetto all'edificio ASL.

Il PUMS prevede per l'intera area industriale di via Terrafino la redazione di un Piano degli spostamenti Casa – Lavoro, che individui le azioni di mobility management praticabili a livello di intero polo, al fine di incentivare la mobilità attiva - e la sicurezza - degli addetti impiegati dalle diverse aziende insediate.

Altre previsioni in essere



Sempre il PUMS individua il nucleo storico di Pontorme, quale Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica. L'area indicata si trova ad ovest del polo industriale, rappresentandone il collegamento con il centro di Empoli; il documento indica la previsione di una progressiva riqualificazione degli spazi aperti del nucleo storico di Pontorme al fine di porre le basi per una sua valorizzazione. La prima fase dell'intervento prenderà le mosse da un processo partecipativo per condividere con cittadini ed operatori economici le modalità di una sperimentazione consistente nella modifica degli schemi di circolazione finalizzata a scoraggiare il traffico di puro attraversamento ma non quello di avventori che intendono accedere all'interno di Pontorme. L'obiettivo è quello di migliorare le condizioni di fruibilità e la sicurezza degli spazi aperti a vantaggio di residenti e avventori che si muovono a piedi e in bicicletta.

Inoltre, tra le infrastrutture recentemente realizzate, è presente il collegamento viario tra la SS67 e Serravalle (vedi figura).

Destinazione urbanistica, superfici, carico urbanistico atteso e potenziali criticità

Ambiti di attrezzature e servizi a scala comunale e di quartiere - sanità

Non è prevista superficie aggiuntiva rispetto all'esistente. L'edificio per cui si propone il cambio d'uso ha una superficie calpestabile stimabile in circa 3.000 mq

Nello scenario – più gravoso – in cui l'edificio destinato ad attrezzatura sanitaria sia utilizzato da ASL per attività di servizio diretto alla cittadinanza, il carico urbanistico può essere stimato in qualche centinaio di accessi/giorno. In tal caso questo carico aggiuntivo andrebbe ad aggiungersi a quello attuale generato dal polo industriale esistente, evidentemente concentrandosi negli orari di apertura al pubblico. Una volta noti tali dettagli, sarà pertanto necessario condurre adeguate verifiche di funzionamento della rete e dell'offerta di sosta. Qualora invece l'edificio fosse utilizzato per attività che non prevedono l'accesso di visitatori (es. laboratori, magazzini..), il carico urbanistico sarebbe limitato ai soli addetti, quindi più contenuto, stimabile in 20-50 accessi/giorno.

Elementi da considerare per favorire la mobilità sostenibile nelle fasi attuative e di progettazione

Per favorire la mobilità attiva e sicura degli addetti all'edificio sanitario, risulta di fondamentale importanza l'attuazione delle previsioni del PUMS relative alla ciclovia lungo la SS67, alla realizzazione di una velostazione e alla redazione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro per il polo industriale, ed alla sua attuazione. In aggiunta a tali previsioni, si può valutare l'installazione di rastrelliere per la sosta delle biciclette in corrispondenza dell'accesso alla struttura, soprattutto in caso di previsioni di erogazione di servizi alla cittadinanza.

Giudizio Critico Riassuntivo

Il polo industriale Pontorme presenta una buona accessibilità veicolare, mentre una minore accessibilità con TPL e in bici. Per quanto riguarda gli spostamenti degli addetti, dal punto di vista delle modalità di accesso e la loro sicurezza, il PUMS prevede già importanti accorgimenti (ciclovia lungo via Giuntini, velostazione, azioni di mobility management). In questo senso è auspicabile una decisa un'azione di coordinamento comunale (o metropolitano) per tali azioni, che necessitano del concorso e del coinvolgimento del maggior numero di attività insediate nel polo industriale.

Previsione 11 - AMPLIAMENTO DEL CAMPO SPORTIVO COMUNALE DI AVANE

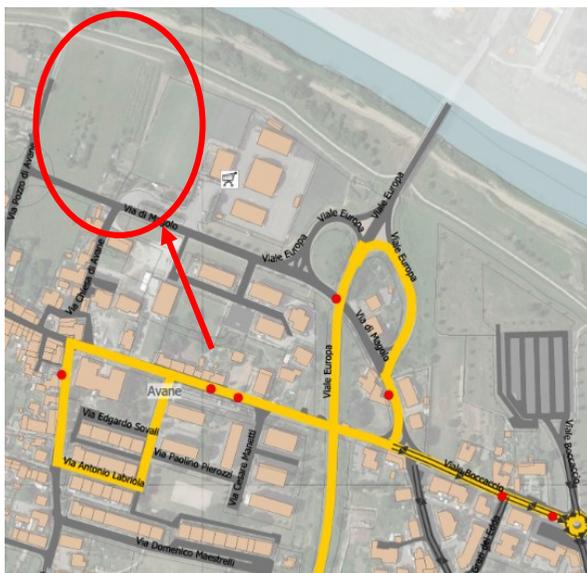
Descrizione e Localizzazione

Il campo sportivo in località Avane, lungo l'Arno, è una attrezzatura comunale che il Regolamento Urbanistico inquadra come "Ambito di attrezzature e servizi-verde sportivo". L'area a ovest di questo è attualmente zona agricola e l'amministrazione ha intenzione di ampliare l'offerta sportiva per questa frazione, estendendo l'ambito dell'attrezzatura ad ovest, fino a via del Pozzo di Avane.

Significatività della variante in relazione al sistema della mobilità

POCO RILEVANTE

Accessibilità allo stato attuale per modalità di trasporto – analisi del PUMS (approvato ad aprile 2022)



Il campo sportivo di Avane è raggiungibile da Empoli mediante TPL. Sono infatti presenti, nei pressi del campo sportivo 5 fermate, tre su via della Motta ("Avane 1", "Avane 2" e "Avane 3") e due su via Magolo ("Magolo 1" e "Magolo 2"). Queste fermate sono servite sia da 2 linee del servizio urbano (Linea 2 Ponte a Elsa – Autostazione – Zona Sportiva; Linea 3 Avane – Autostazione – Ponzano), che da 2 linee di servizio extraurbano (linea 21 Empoli – Cerreto Guidi – Fucecchio; linea 26 Empoli – Avane – Fucecchio), con un numero di corse/giorno tra le 20 e le 50 per entrambi i servizi.

Dal punto di vista della mobilità ciclabile, non ci sono percorsi ciclabili nei pressi del centro sportivo.

Su via Magolo, in corrispondenza dell'accesso all'attuale campo sportivo, sono presenti i marciapiedi ma non sono presenti attraversamenti pedonali.

Previsioni PUMS o altre previsioni per la mobilità



Il PUMS prevede la realizzazione di un tratto di percorso ciclopedonale lungo l'Arno, proprio in corrispondenza del retro del campo sportivo, collegato con quello esistente che attualmente termina in corrispondenza dell'Ospedale San Giuseppe. Tale tratto di percorso ciclopedonale consentirà il collegamento diretto con il centro cittadino di Empoli e sarà parte dell'itinerario previsto dal Biciplan, che collegherà l'intero territorio di Empoli e delle frazioni seguendo il corso del fiume Arno. Come si evince dal Biciplan, tale itinerario è finanziato dalla Regione Toscana.

Il PUMS prevede inoltre l'istituzione della Zona 30 lungo via Motta, per tutto il tratto di attraversamento del centro abitato di Avane.

Destinazione urbanistica, superfici, carico urbanistico atteso e potenziali criticità

L'ampliamento dell'area sportiva non avrà impatti significativi sulla mobilità veicolare, che risulta ad oggi caratterizzata da flussi contenuti. Al momento non è definita la superficie dell'ampliamento, ma si può stimare un carico urbanistico inferiore ai 50 accessi/giorno, che si aggiungono a quelli del campo sportivo già esistente.

Elementi da considerare per favorire la mobilità sostenibile nelle fasi attuative e di progettazione

In fase di progettazione dell'ampliamento, si possono valutare interventi di traffic calming nel tratto di via Magolo su cui è presente l'accesso alle attrezzature (attraversamenti pedonali rialzati, ri-sagomatura della carreggiata con marciapiedi e banchine più ampie). È inoltre da valutare l'istituzione di un accesso al campo sportivo – che serva sia l'area esistente che quella di ampliamento – sul lato nord, lungo il percorso ciclopedonale dell'Arno di futura realizzazione. Infine occorrerà installare delle rastrelliere per la sosta delle biciclette presso tutti gli accessi alle attrezzature sportive.

Giudizio Critico Riassuntivo

L'ampliamento dell'area non avrà impatti significativi sulla mobilità, tuttavia può rappresentare una occasione per introdurre, in fase progettuale, alcuni accorgimenti che rendano il campo sportivo più accessibile anche mediante mobilità ciclistica o pedonale (quindi anche mediante TPL, percorrendo gli ultimi metri a piedi dalle fermate esistenti), andando a integrare le previsioni già contenute nel PUMS e migliorare la sicurezza delle utenze deboli.

Previsione 12 - LAGO ULIVI - RIQUALIFICAZIONE DELL'IMPIANTO DI PESCA SPORTIVA A CASTELLUCCIO

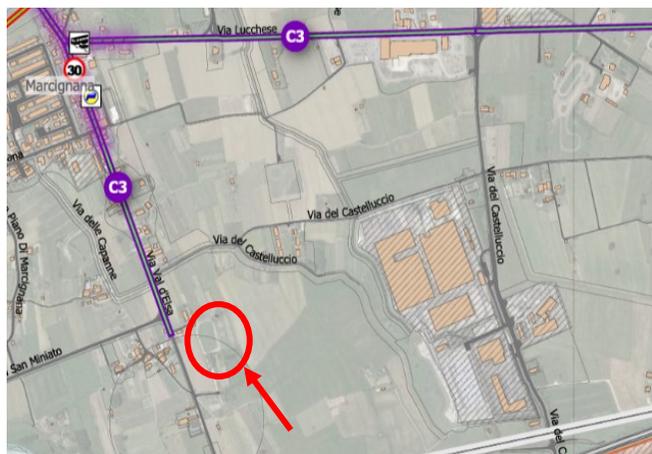
Descrizione e Localizzazione

L'attuale invaso idrico in zona Castelluccio, Lago Ulivi, ospita le gare della Federazione Italiana di Pesca Sportiva affiliata al CONI. Attualmente il lago e l'area circostante sono classificati dal Regolamento Urbanistico come "Area con esclusiva o prevalente funzione agricola" e tale destinazione d'uso non risulta pienamente conforme all'attività; la variante consente pertanto di assegnare a quest'area la destinazione urbanistica di "Zona a verde sportivo", dando atto di una attività già presente sul territorio. La Federazione ha chiesto per mezzo della proprietà di poter realizzare alcune strutture di supporto all'attività di pesca sportiva, al fine di rendere l'impianto più adatto alle gare ufficiali che vi si tengono. Pertanto è previsto un ampliamento dell'area dell'impianto di pesca nell'area adiacente, anch'essa attualmente classificata dal RU come zona agricola.

Significatività della variante in relazione al sistema della mobilità

POCO RILEVANTE

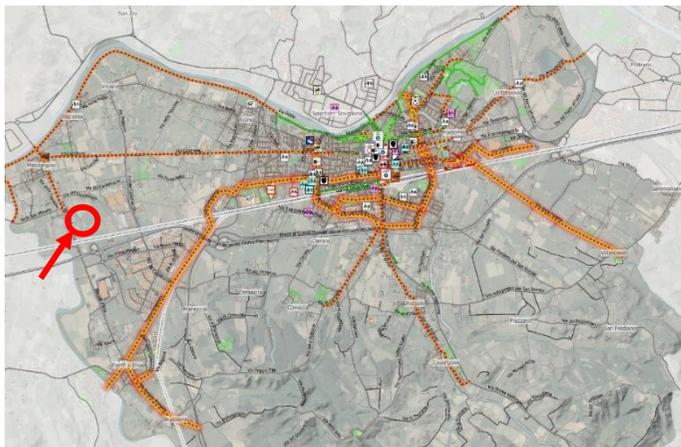
Accessibilità allo stato attuale per modalità di trasporto – analisi del PUMS (approvato ad aprile 2022)



L'impianto di pesca sportiva è attualmente raggiungibile solo con mezzo privato motorizzato, mediante l'accesso sulla SP10 via Val D'Elsa.

Il PUMS prevede la realizzazione di un percorso ciclopedonale, individuato dal Biciplan e dal PUMS come Ciclovía C3, lungo via Lucchese e via Val D'Elsa.

Previsioni PUMS o altre previsioni per la mobilità



Il PUMS prevede la realizzazione di un percorso ciclopedonale lungo via Val D'Elsa, previsto dal Biciplan e dal PUMS come Ciclovía C3, di interesse metropolitano, che consentirà il collegamento tra il centro cittadino e la frazione di Marcignana. Tuttavia, come si evince dal Biciplan, la realizzazione del tratto extra-urbano della ciclovía è prevista nel lungo termine, mediante la semplice segnalazione del percorso (senza quindi la realizzazione di una pista in sede propria o di una corsia ciclabile).

Destinazione urbanistica, superfici, carico urbanistico atteso e potenziali criticità

L'ampliamento dell'impianto di pesca sportiva non avrà impatti significativi sulla mobilità veicolare. La superficie edificatoria dell'ampliamento, pari a 200 mq, sarà dedicata a strutture dedicate alle attività della pesca sportiva. Anche a seguito dell'ampliamento delle attività è possibile stimare che il carico urbanistico non superi i 30 accessi/giorno, ad esclusione di eventuali competizioni di maggior richiamo.

Elementi da considerare per favorire la mobilità sostenibile nelle fasi attuative e di progettazione

In fase di progettazione dell'ampliamento/ristrutturazione dell'impianto sportivo, occorre valutare la possibilità di realizzare un attraversamento ciclopedonale sulla Via val D'Elsa in corrispondenza dell'accesso all'impianto stesso, garantendo così un accesso ciclopedonale sicuro. Occorrerà inoltre installare delle rastrelliere per la sosta delle biciclette presso l'accesso del centro.

Giudizio Critico Riassuntivo

L'ampliamento/ristrutturazione del centro di pesca sportiva presso il Lago Ulivi non avrà impatti significativi sulla mobilità, tuttavia può rappresentare una occasione per introdurre, in fase progettuale, alcuni accorgimenti che rendano le attrezzature più accessibili mediante ciclopedonalità, andando ad integrare le previsioni già contenute nel PUMS e a migliorare la sicurezza delle utenze deboli.

Previsione 13 e 13 bis - AMPLIAMENTO DELL'AREA OSPEDALIERA DEL SAN GIUSEPPE E AMPLIAMENTO PARCHEGGIO

Descrizione e Localizzazione

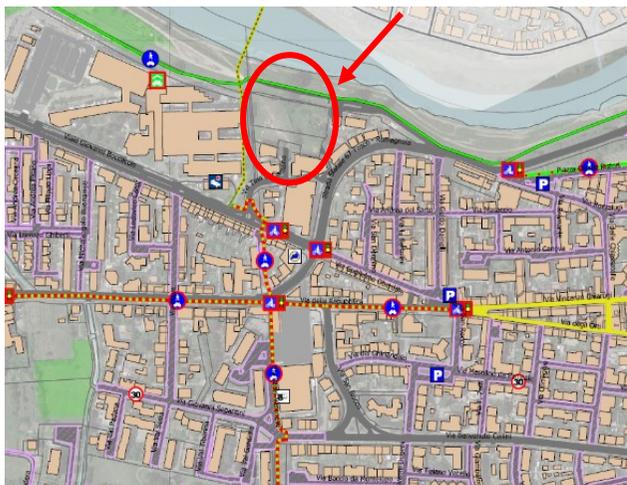
L'ospedale di Empoli è situato ad ovest del centro di Empoli, lungo il fiume Arno, su un'area di circa 7 ettari. L'area dedicata all'ospedale è classificata nel Regolamento Urbanistico come "Attrezzature e servizi a scala territoriale – Sanità" (ST-S). Il polo ospedaliero si è ampliato negli anni fino a saturare gli spazi disponibili; anche in seguito all'emergenza Covid, sono sorte necessità di ampliamento. Sul lato est dell'area ospedaliera esistente si trova un'area non pianificata che fino al 2018 era destinata a parcheggi pubblici e verde attrezzato pubblico, su cui si propone adesso l'espansione della zona ospedaliera. Inoltre con la variante si coglie l'occasione per correggere un errore di rappresentazione dell'attuale RU: la viabilità indicata tra la zona ospedaliera esistente (ambito ST-S) e l'area parcheggio/verde oggetto di variante in realtà è un corso d'acqua. Per quanto riguarda l'area in cui è previsto l'ampliamento della struttura ospedaliera, la viabilità di accesso carrabile – ad oggi - è costituita di fatto solo da via di Camaino, che è collegata direttamente all'ospedale tramite un percorso pedonale.

Ad accoglimento di contributi partecipativi relativi alla previsione per l'ampliamento dell'area ospedaliera, e ai relativi potenziali problemi legati alla disponibilità di sosta, è stata inserita una nuova previsione di variante, che di fatto integra quella relativa all'ampliamento di cui sopra; la previsione consiste nel riconfermare l'ampliamento del parcheggio pubblico esistente ad ovest del complesso ospedaliero, e di inserire tra questo ampliamento e le zone ad ovest un ulteriore allargamento del parcheggio. Per completare il disegno urbanistico, è prevista inoltre la realizzazione di un'area destinata a verde pubblico tra il parcheggio così configurato e il raccordo tra via Magolo e il ponte Calamandrei.

Significatività della variante in relazione al sistema della mobilità

RILEVANTE

Accessibilità allo stato attuale per modalità di trasporto – analisi del PUMS (approvato ad aprile 2022)

**Mobilità Attiva:**

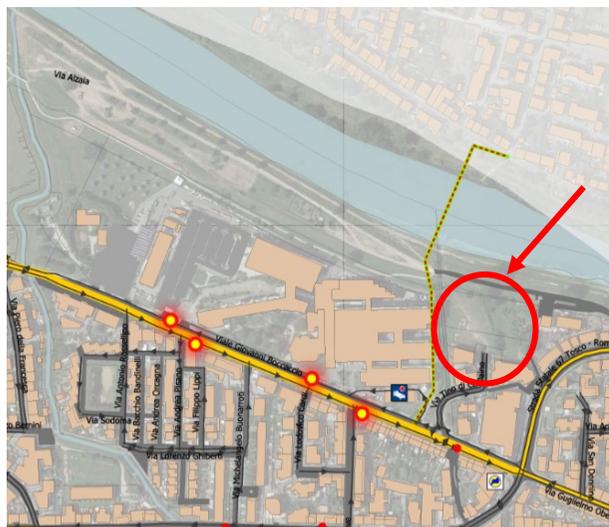
L'accesso ciclo-pedonale della nuova area del polo ospedaliero è possibile da via di Camaino, che è collegata al resto del polo ospedaliero mediante un marciapiede. L'area dove sorgeranno i nuovi edifici non risulta collegata pedonalmente con il resto dell'area ospedaliera (se non appunto uscendo sul marciapiede di via Camaino verso gli accessi esistenti, oppure tramite il percorso lungo l'Arno), in quanto le due aree sono separate fisicamente da un corso d'acqua.

Sulla via Boccaccio, su cui è localizzato l'accesso all'ospedale attuale, è previsto il passaggio della Ciclovía O – Anello, che mette a sistema tutte le ciclovie che convergono ad Empoli, garantendo i collegamenti con l'Ospedale, con la zona sportiva e con Sovigliana. Inoltre, a nord del polo ospedaliero, è già esistente il percorso lungo il fiume, facente parte della Ciclovía C7 (Biciplan); il PUMS prevede l'estensione di tale Ciclovía 7, consentendo il collegamento dell'area dell'Ospedale con il centro cittadino e il Parco di Serravalle. Come si evince dal Biciplan, la ciclovía lungo l'Arno è oggetto di finanziamento da parte della Regione Toscana, che ne gestirà la progettazione e la realizzazione. È inoltre prevista la realizzazione della passerella pedonale Sovigliana-Ospedale.



L'accesso principale dell'Ospedale su via Boccaccio è dotato di rastrelliere per la sosta delle biciclette. Il PUMS prevede inoltre, nel suo primo quinquennio di vigenza, la realizzazione di cinque velostazioni, tra cui quella presso il Polo Ospedaliero, sul lato nord in corrispondenza della Ciclovía C7 e di uno degli ingressi.

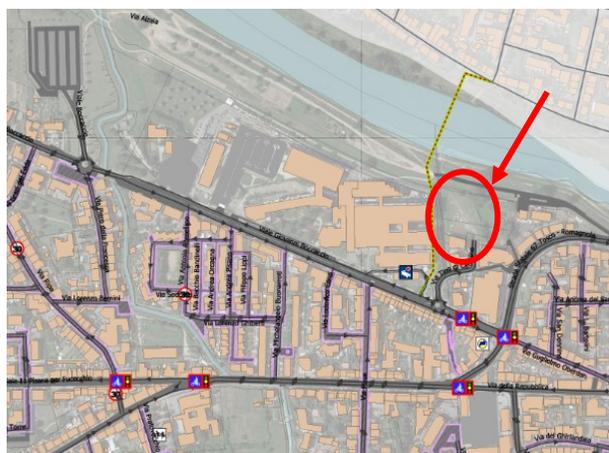
Di fronte all'ingresso del polo ospedaliero, lato sud, sono presenti marciapiedi e 6 attraversamenti pedonali lungo via Boccaccio.



Trasporto Pubblico:

Su via Boccaccio, in corrispondenza dell'accesso pedonale al polo ospedaliero, sono presenti 2 fermate, "Ospedale 1" lato nord e "Ospedale 2" lato sud. Le fermate sono servite da 2 linee urbane (linea 2 Avane – Autostazione – Corte Nuova; linea 3 Avane – Autostazione - Ponzano) – con un numero di corse/giorno inferiore a 20. Le fermate sono inoltre servite da 2 linee extraurbane (linea 21 Empoli – Cerreto Guidi – Fucecchio; linea 26 Empoli – Avane – Fucecchio), con un numero corse/giorno inferiore a 20.

Solo la fermata bus lato nord è dotata di pensilina. Tutte le fermate su via Boccaccio sono indicate dal PUMS come "fermate da adeguare".



Mobilità Privata:

Il polo ospedaliero è collegato, mediante via Boccaccio (urbana di quartiere), alla SS67 Via Tosco-Romagnola (urbana di scorrimento). Il tratto di via Boccaccio in corrispondenza dell'accesso al pronto soccorso, all'Ospedale e al parcheggio, presenta uno spartitraffico e due corsie preferenziali, ed ha attualmente il limite di velocità a 50 km/h.

L'accesso carrabile alla nuova area – ad oggi – avverrebbe invece da via di Camaino (urbana locale), attualmente una strada senza uscita che consente l'accesso ad alcuni edifici residenziali.

Giudizio qualitativo a seguito del sopralluogo:

Data l'esistenza del polo ospedaliero cittadino, l'area presenta già una buona accessibilità veicolare e con trasporto pubblico. Dal punto di vista della sicurezza stradale per le utenze deboli (pedoni e ciclisti) le condizioni sono buone. Tuttavia, le nuove aree da destinare all'Ospedale risutano separate fisicamente dall'area attuale da un corso d'acqua, pertanto potrebbero risultare difficoltosi i collegamenti interni al polo. L'accesso veicolare all'area di espansione avviene tramite via di Camaino, che non presenta però le caratteristiche per sostenere un flusso elevato.

La sosta veicolare è garantita principalmente da un grande parcheggio, di cui si prevede un ampliamento anch'esso oggetto di variante, posto però sul lato ovest del polo ad una distanza di circa 1 km dalla nuova area in trasformazione.

Previsioni PUMS:

Sulla via Boccaccio, su cui è localizzato l'accesso all'ospedale attuale, è previsto il passaggio della Ciclovia O – Anello, uno dei 3 itinerari riconosciuti dal PUMS di interesse metropolitano (e quindi potenzialmente beneficiario di cofinanziamenti da parte della Città metropolitana). La Ciclovia mette a sistema tutte le ciclovie che convergono ad Empoli, garantendo i collegamenti con l'Ospedale, con la zona sportiva e con Sovigliana. Inoltre, a nord del polo ospedaliero, è presente il percorso lungo il fiume, facente parte della Ciclovia C7 individuata dal biciplan; il PUMS ne prevede l'estensione, consentendo il collegamento dell'area dell'Ospedale con il centro cittadino e il Parco di Serravalle. Il PUMS prevede inoltre, nel suo primo quinquennio di vigenza, la realizzazione di cinque velostazioni, tra cui quella presso il Polo Ospedaliero, sul lato nord a circa 200 m dall'area dell'ampliamento oggetto della variante.

Il PUMS prevede infine per l'Ospedale San Giovanni la redazione di un Piano degli spostamenti Casa – Lavoro, che individui le azioni di mobility management praticabili a livello di intero polo, al fine di incentivare la mobilità attiva - e la sicurezza – del personale sanitario.

Altre previsioni in essere

Il PUMS indica tra le infrastrutture programmate dal Piano Strutturale Intercomunale la realizzazione della passerella pedonale sull'Arno Sovigliana-Ospedale.

Destinazione urbanistica, superfici, carico urbanistico atteso e potenziali criticità

Ambiti di attrezzature e servizi a scala comunale e di quartiere - sanità

Considerando che l'area oggetto di variante ha una superficie territoriale di circa 5000 mq (da google), considerando gli indici previsti dall'art. 82 del RU, la superficie coperta è stimabile in circa 2000 mq

Il carico aggiuntivo per gli edifici sanitari di nuova realizzazione può essere stimato a partire dai dati di accessi al Polo ospedaliero esistente, ipotizzando un incremento del 20%. Evidentemente, tale carico aggiuntivo andrebbe ad aggiungersi a quello attuale generato dal polo ospedaliero esistente, concentrandosi negli orari di apertura al pubblico. In fase progettuale, quando saranno disponibili più dettagli su quali attività interesseranno i nuovi edifici (numero di addetti, numero di pazienti, orari di apertura e di visite, ecc..) sarà pertanto necessario condurre adeguate verifiche di funzionamento della rete e dell'offerta di sosta.

Un accesso (veicolare, ma anche pedonale) da via di Camaino può rappresentare un collo di bottiglia per gli accessi veicolari e una potenziale criticità per l'occupazione impropria degli stalli di sosta. Anche l'offerta di sosta attuale, che si concentra sul lato ovest del Polo, a circa 1 km dall'area dove sorgeranno i nuovi edifici, deve essere potenziata a servizio di questi ultimi, così come emerso anche dai contributi partecipativi, tanto che anche un ampliamento del parcheggio è oggetto di variante.

Per quanto riguarda la logistica interna dell'area ospedaliera (trasporto materiali, spostamenti addetti tra reparti, ecc.) la cesura rappresentata dal corso d'acqua presente tra gli edifici esistenti e quelli di nuova realizzazione, potrebbe rappresentare una criticità importante e dunque dovranno essere previsti elementi adeguati per garantire la permeabilità reciproca tra i 2 lotti dell'ospedale (esistente e di progetto).

Elementi da considerare per favorire la mobilità sostenibile nelle fasi attuative e di progettazione

Per favorire la mobilità attiva e sicura di pazienti, visitatori e addetti del Polo sanitario, risulta di fondamentale importanza l'attuazione delle previsioni del PUMS relative ai collegamenti ciclopedonali con il centro cittadino (sia lato sud, su via Boccaccio, che lato nord lungo l'Arno), nonché alla redazione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro che può individuare delle soluzioni innovative per favorire l'accesso sostenibile al personale sanitario. In aggiunta a tali previsioni, è fortemente raccomandata la limitazione delle velocità veicolari a 30 km/h su via di Camaino, e comunque prevedere da quella strada solo accessi di emergenza.

Per favorire l'accesso ciclabile dal lato nord, occorre valutare l'apertura di un ulteriore accesso ai nuovi edifici ospedalieri da quel lato, lungo la futura ciclovia C7; inoltre di grande importanza sarà l'installazione di ulteriori rastrelliere per la sosta delle bici in corrispondenza di tutti i nuovi accessi.

In fase progettuale dei nuovi edifici una grande attenzione deve essere posta verso gli spostamenti interni al Polo, valutando la possibilità di un passaggio pedonale o ciclopedonale o carrabile del Rio che separa le due aree ospedaliere, sia per facilitare le operazioni di logistica interne all'Ospedale che per gli spostamenti pedonali dei visitatori.

Giudizio Critico Riassuntivo

L'area del Polo Ospedaliero San Giovanni presenta già una buona accessibilità veicolare e mediante TPL. Per quanto riguarda gli spostamenti di pazienti, visitatori e addetti, in gran parte provenienti dalla città di Empoli, dal punto di vista della mobilità sostenibile e della sicurezza degli utenti deboli, il PUMS prevede già importanti accorgimenti (ciclovie, velostazione, azioni di mobility management). In questo senso è auspicabile una decisa un'azione di coordinamento comunale (o metropolitano) per tali azioni, che necessitano di specifici approfondimenti e di una progettazione attenta delle nuove aree.

Previsione 14 - PARCHEGGIO PUBBLICO IN LOCALITÀ SERRAVALLE

Descrizione e Localizzazione

Nella zona nord-est di Empoli si trova il Parco di Serravalle, una vasta zona destinata a verde pubblico di scala territoriale che si estende dalla zona sportiva dello Stadio comunale, ad ovest, fin quasi a Cortenuova, ad est. L'area nel Regolamento Urbanistico è classificata come "Ambiti di attrezzature e servizi - verde territoriale pubblico". Data l'estensione del parco (circa 20 ettari), questo ospita più attività al suo interno, tra cui aree attrezzate con giochi o tavoli e un lago artificiale. Al suo interno si trova anche un'area effettivamente usata a parcheggio, da parte degli utenti sia del parco sia delle attività circostanti, soprattutto quelle di maggior richiamo (piscina, stadio). Tale area, non inverdata, è stata realizzata contemporaneamente al resto del parco. Al fine di permetterne la corretta gestione e manutenzione, vista l'utilità di un parcheggio in quest'area, è opportuno modificare la destinazione urbanistica dell'area parcheggio interna al parco da Verde territoriale pubblico a "Parcheggi pubblici".

Significatività della variante in relazione al sistema della mobilità

POCO RILEVANTE

Accessibilità allo stato attuale per modalità di trasporto – analisi del PUMS (approvato ad aprile 2022)

**Mobilità Attiva:**

All'interno del Parco di Serravalle è presente un percorso ciclopedonale. Il PUMS prevede il collegamento di questa – e quindi dell'area del Parco, con il centro cittadino mediante la realizzazione di un tratto di percorso, che andrebbe a completare la Ciclovía 7 individuata dal Biciplan. Vicino all'ingresso del parcheggio del Parco è inoltre previsto il passaggio della Ciclovía 1, individuata dal Biciplan lungo via delle Olimpiadi, che consente di collegare tutto il comparto, sede di numerose attrezzature sportivo-ricreative, al centro cittadino.

Dal parcheggio del Parco è possibile, mediante una rete di percorsi pedonali non asfaltati, raggiungere a piedi le aree del Parco nonché le attrezzature della piscina comunale. Le strade da cui si accede al parcheggio, via Olimpiadi e via Serravalle a San Martino, sono dotate di marciapiedi e di attraversamenti pedonali.



Trasporto Pubblico:

Su via Olimpiadi sono presenti 2 fermate, “Olimpiadi 1” lato sud e “Olimpiadi 4” lato nord. La fermata “Olimpiadi 1” è servita da 2 linee urbane (linea 1 Ponte a Elsa – Autostazione – Zona Sportiva; linea 2 Avane – Autostazione – Corte Nuova) – con un numero di corse/giorno tra le 20 e le 50, mentre la fermata “Olimpiadi 4” è servita dalla sola Linea 1 – con un numero di corse inferiore a 20.

Solo la fermata bus “Olimpiadi 4” lato nord – quella più prossima allo Stadio e da cui passa la sola Linea 1 diretta al centro di Empoli – è dotata di golfo, pensilina e panchine.



Mobilità Privata:

L’area sportiva è collegata, mediante via delle Olimpiadi (urbana di quartiere), alla SS67 Via Tosco-Romagnola (urbana di scorrimento). Al parcheggio del Parco si accede mediante la strada locale via Serravalle a San Martino.

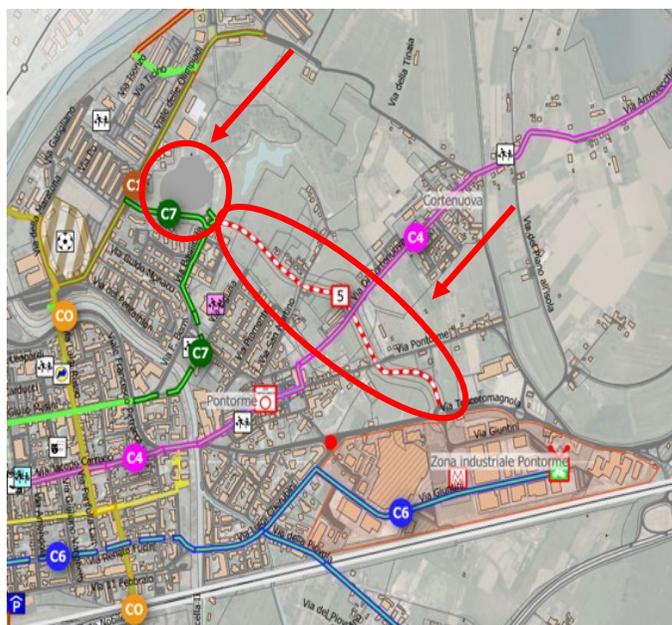
Giudizio qualitativo a seguito del sopralluogo:

L’area presenta una buona accessibilità veicolare ed è caratterizzata da un elevato numero di visitatori, utenti delle attrezzature sportive presenti (Stadio, piscina comunale) e del Parco Serravalle. In occasione di manifestazioni sportivo-ricreative di grande attrattività (ad esempio partite dell’Empoli f.c.), il parcheggio rappresenta una fondamentale dotazione.

Previsioni PUMS:

Il PUMS prevede il collegamento del Parco Serravalle con il centro cittadino mediante la realizzazione di un tratto di percorso che andrebbe a completare la Ciclovía 7 individuata dal Biciplan; la ciclabile su via Serravalle a San martino è parte di tale previsione. Vicino all'ingresso del parcheggio del Parco è inoltre previsto il passaggio della Ciclovía 1, individuata dal Biciplan lungo via delle Olimpiadi, che consente di collegare tutto il comparto, sede di numerose attrezzature sportivo-ricreative, al centro cittadino.

Altre previsioni in essere



Tra le infrastrutture recentemente realizzate è presente il collegamento viario SS67-Serravalle (vedi figura). Tale collegamento consente di liberare via delle Olimpiadi dal traffico in accesso all'area sportiva proveniente dal quadrante ovest della città, con la possibilità di utilizzare la nuova viabilità (collegata con la SS67 Tosco-Romagnola) per raggiungere il parcheggio presso il Parco Serravalle.

Destinazione urbanistica, superfici, carico urbanistico atteso e potenziali criticità

La destinazione dell'area non viene di fatto mutata, in quanto il parcheggio è già esistente. L'accesso veicolare al parcheggio presenta delle criticità legate all'elevata domanda che si concentra in occasione di manifestazioni sportive/ricreative di grande richiamo.

Elementi da considerare per favorire la mobilità sostenibile nelle fasi attuative e di progettazione

Relativamente all'area di parcheggio, tuttora sterrata e priva di segnaletica orizzontale, si sottolinea l'importanza di mantenere permeabile l'area. Sarebbe utile prevedere, nella sistemazione dell'area di sosta, la piantumazione di alberature e/o vegetazione che ne favoriscano l'ombreggiamento, nonché la previsione di colonnine di ricarica per i veicoli elettrici e spazi di sosta attrezzati per le biciclette. Occorre inoltre realizzare un sicuro sistema di attraversamenti pedonali – di via delle Olimpiadi e di via Serravalle a San Martino – per aumentare la sicurezza dei pedoni che utilizzano il parcheggio per accedere allo stadio.

Relativamente all'accessibilità dell'area degli impianti sportivi nel suo complesso, qualora non sia già previsto, sarebbe importante prevedere un'aumento della frequenza del servizio TPL specialmente in occasione di manifestazioni sportive/ricreative di grande richiamo, al fine della diversione modale dall'auto privata al trasporto pubblico. Sarebbe inoltre da prevedere la dotazione di pensilina presso la fermata "Olimpiadi 1".

Giudizio Critico Riassuntivo

La destinazione dell'area non viene di fatto mutata, in quanto il parcheggio è già esistente. Dal punto di vista della mobilità sostenibile e della sicurezza degli utenti deboli, il PUMS prevede la realizzazione di percorsi ciclopedonali di collegamento tra l'area sportiva ed il centro cittadino, consentendo una valida alternativa modale ai fruitori delle attrezzature sportive e del Parco Serravalle. In fase esecutiva di sistemazione del parcheggio, occorre prevedere la realizzazione di un sicuro sistema di attraversamenti pedonali – di via delle Olimpiadi e di via Serravalle a San Martino – per aumentare la sicurezza dei pedoni che utilizzano il parcheggio per accedere allo stadio. La sistemazione del parcheggio potrebbe poi essere completata con la piantumazione di alberature e/o vegetazione che ne favoriscano l'ombreggiamento, nonché la previsione di colonnine di ricarica per i veicoli elettrici e spazi di sosta attrezzati per le biciclette.