

Comune di Volterra

febbraio 2014

**Piano Complesso d'Intervento  
SD2 - I luoghi della cultura**

**Controdeduzioni**

alle

**Osservazioni al Piano Complesso  
d'Intervento  
Adottato**



# Comune di Volterra

febbraio 2014

Il Sindaco e assessore all'Urbanistica: Marco Buselli  
Il responsabile del procedimento: Marco Occhipinti

Progetto:  
arch. Antonio Mugnai (progettista incaricato)  
arch. Roberta Ciccarelli

Collaboratori:  
Arch. Sara Pattaro  
Arch. Francesco Rocchi



## OSSERVAZIONE 1 – SIS – Parking Service System

numero punti: 1

### SINTESI:

La società ribadisce il proprio potenziale interesse a proporre e sostenere iniziative di finanza di progetto concernenti la sosta dei veicoli nel territorio comunale di Volterra.

Lamenta che la procedura di valutazione delle manifestazioni di interesse all'attuazione degli interventi previsti dallo Schema Direttore SD2 non ha avuto alcun seguito e pertanto richiede di conoscere quali siano le intenzioni dell'Amministrazione in merito. Ribadisce ancora la propria disponibilità ed interesse nel valutare ipotesi di investimento nel campo della gestione della sosta per la realizzazione di strutture destinate a parcheggio.

### CONTRODEDUZIONE:

L'osservazione non si riferisce direttamente ai contenuti del Piano Complesso di Intervento adottato ma piuttosto si sofferma sulla procedura di valutazione delle manifestazioni di interesse attuata dall'Amministrazione Comunale durante il percorso di definizione ed elaborazione del Piano Complesso. Tale procedura è stata attuata con la precisa volontà di sondare sia le disponibilità degli aventi diritto sulle aree interessate dal Piano Complesso, sia per reperire eventuali contributi, anche da altri soggetti, in merito ai temi dei quali il Piano si occupa: parcheggi, recupero e restauro di alcuni complessi edilizi e di alcune piazze e giardini pubblici. Sono pervenute 8 istanze che sono state esaminate dall'Amministrazione Comunale, inoltre sono stati effettuati degli incontri di consultazione con ciascuno dei soggetti che aveva presentato l'istanza.

Tutti i contributi pervenuti hanno costituito materiale di riflessione e di analisi per l'elaborazione del Piano Complesso. Pertanto non appare condivisibile il giudizio espresso dall'osservante sull'esito negativo della procedura che invece ha sortito gli effetti che l'Amministrazione si attendeva e auspicava.

In merito alle intenzioni dell'Amministrazione Comunale è evidente che queste risultano ampiamente esplicitate negli elaborati del Piano Complesso di Intervento che prevede un insieme di interventi riferiti al sistema della sosta, in particolare per l'area di Docciola e per quella della ex. Stazione Ferroviaria.

Può essere quindi positivamente valutato dall'Amministrazione Comunale l'interesse della società osservante a proporre e sostenere iniziative di finanza di progetto concernenti la sosta dei veicoli nel territorio comunale di Volterra.

In merito infine alla disponibilità e all'interesse da parte della società osservante di valutare ipotesi di investimento nel campo della gestione della sosta per la realizzazione di strutture destinate a parcheggio, si ritiene che queste possano trovare terreno fertile nell'ambito degli interventi previsti dal Piano Complesso di Intervento che l'Amministrazione Comunale si appresta ad approvare.

### RESPONSO:

***osservazione non pertinente ai contenuti del Piano Complesso di Intervento***

## **OSSERVAZIONE 2 – FERSERVIZI**

**Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano**

**numero punti: 7**

### **SINTESI PUNTO 1:**

In merito all'intervento 4: nuova area di edificazione residenziale da attuarsi a completamento dell'insediamento già esistente la società ferroviaria rileva che la perimetrazione urbanistica del lotto comprende la proprietà di FS (particelle 120, 119, 638, 641, 15/porzione e 118/porzione) e a est, oltre il muro di confine esistente, anche una piccola porzione di terreno, catastalmente identificata dalla particella 7 del foglio 128 di proprietà terzi.

Viene proposto pertanto di rendere effettivamente autonoma la potenzialità edificatoria dell'intervento 4 rimuovendo possibili ostacoli o vincoli sopra indicati e viene chiesto perciò di far coincidere la perimetrazione del lotto edificabile residenziale R4 con il confine catastale della sola proprietà di FS Spa.

### **CONTRODEDUZIONE:**

Pur comprendendo le ragioni della richiesta questa non risulta ricevibile in quanto il suo accoglimento renderebbe di fatto non realizzabile l'intervento così come individuato e prescritto dal Piano Complesso di Intervento.

La tipologia individuata dal Piano necessita di accessi ai piani superiori degli alloggi, così come ben desumibile dalla lettura del comma 8 dell'art.18 delle norme tecniche di attuazione del Piano Complesso: *“le unità edilizie dovranno essere aggregate in un sistema che preveda l'addossamento al muro esistente dei primi due piani (vedi sezione) mentre ai piani superiori 4 unità avranno ulteriori due piani e saranno alternate da 3 corti pavimentate poste a livello di via Cesare Battisti e con accesso da quest'ultima”*.

Risulta evidente che per consentire l'accesso da Via Cesare Battisti è necessario disporre anche della porzione di terreno (particella 7 foglio 128) citata dall'osservante. Inoltre sempre le norme del Piano dispongono *“la realizzazione di un muro su via Cesare Battisti di altezza minima 2,50 mt. lungo il quale siano ubicati gli accessi agli appartamenti del secondo e terzo livello (vedi sezione)”*.

Pertanto volendo mantenere l'impostazione dell'intervento residenziale così come individuata dal Piano, perché ritenuta compatibile con i caratteri del contesto e allo stesso tempo capace di sfruttare adeguatamente le potenzialità edificatorie concesse dal Piano Strutturale senza interferire con le sottostanti aree nelle quali risultano presenti problematiche di carattere geomorfologico, l'osservazione non può essere accolta.

### **RESPONSO:**

*respinta*

### **SINTESI PUNTO 2:**

Sempre in merito all'intervento 4 viene osservato che il fabbricato adibito a officina per la manutenzione autobus CPT ricade in parte nell'intervento 3 ed in parte nell'intervento 4. Ciò costituisce di fatto un vincolo che potrebbe creare lungaggini e complicazioni alla realizzazione degli interventi.

Viene pertanto richiesto di comprendere tale fabbricato per intero all'interno del solo intervento residenziale.

**CONTRODEDUZIONE:**

Si ritiene di poter accogliere la richiesta inserendo l'intero fabbricato officina all'interno dell'intervento n.4

**RESPONSO:**

*accolta*

**SINTESI PUNTO 3:**

In merito all'intervento 3: realizzazione di parcheggio interrato su due livelli e realizzazione di un parcheggio a raso per autovetture e/o riqualificazione funzionale dell'area per la manutenzione e deposito autobus di linea, trattandosi di lotto confinante con quello residenziale viene chiesto di escludere completamente l'opzione di mantenere l'officina manutenzione autobus.

**CONTRODEDUZIONE:**

In merito a tale richiesta si ritiene che il positivo accoglimento del precedente punto, con l'inserimento di tutto il fabbricato officina all'interno dell'area di intervento n.4 possa porre le condizioni per realizzare, eventualmente, un'ampia barriera acustica e visiva che impedisca all'eventuale nuova officina di interferire con il limitrofo insediamento residenziale.

**RESPONSO:**

*respinta*

**SINTESI PUNTO 4:**

L'osservante ritiene necessario mantenere la strada che si estende a sud del fabbricato Viaggiatori ed il futuro elisoccorso, non solo per l'accesso ai mezzi di soccorso ma per garantire altresì accesso alla restante vasta proprietà di FS SpA oggetto di successivo intervento di riqualificazione urbanistica.

**CONTRODEDUZIONE:**

Si ritiene di poter accogliere tale richiesta inserendo l'intera strada di accesso all'interno dell'area di intervento 2 in modo tale da garantire quanto richiesto dall'osservante.

**PARERE:**

*accolta*

**SINTESI PUNTO 5:**

In merito all'intervento 1: riconversione funzionale dell'edificio ex-Stazione ferroviaria e relativa area di pertinenza, l'osservante chiede di non subordinare la

destinazione d'uso dell'ex Fabbricato Viaggiatori a servizi di uso pubblico e che pertanto le attività commerciali e direzionali non siano direttamente correlate all'uso principale servizi di accoglienza ed informazione turistica.

**CONTRODEDUZIONE:**

Tutta l'area della Ex Stazione Ferroviaria è individuata dal Piano Strutturale come facente parte del Sistema dei luoghi centrali, sottosistema L1: grandi attrezzature (art. 42 delle norme tecniche). Per tale sottosistema il PS dispone la caratterizzazione a "Servizi ed attrezzature di uso pubblico ed in generale ad attività terziarie quali Attività direzionali ed Attività turistico ricettive".

Il Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana dispone inoltre che "le aree ferroviarie che risultino in tutto o in parte non più funzionali all'esercizio ferroviario, sono suscettibili di altra destinazione purché prioritariamente funzionale alla mobilità pubblica".

In relazione a tutto ciò ed alla volontà e necessità per quanto sopra riportato, di mantenere la precisazione funzionale del Piano Complesso di Intervento di cui al comma 5 dell'art.18, si ritiene di poter accogliere la richiesta dell'osservante solo in parte, inserendo nel testo normativo che le attività commerciali e direzionali dovranno essere correlate all'uso principale servizi di accoglienza ed informazione turistica in misura *prevalente*.

**RESPONSO:**

*parzialmente accolta*

**SINTESI PUNTO 6:**

Viene chiesto di valutare, in aggiunta alle destinazioni già previste, che al piano superiore dell'ex Fabbricato Viaggiatori possa essere mantenuta anche la destinazione residenziale.

**CONTRODEDUZIONE:**

Si ritiene, anche per le ragioni addotte al precedente punto 5 in merito alle destinazioni d'uso dell'ex fabbricato viaggiatori, che la richiesta di inserire tra le destinazioni ammesse anche quella residenziale non possa essere accolta in quanto in contrasto sia con le norme del PIT che con quelle del Piano Strutturale.

**RESPONSO:**

*respinta*

**SINTESI PUNTO 7:**

L'osservante ritiene che l'ex Fabbricato Viaggiatori debba essere dotato di un'area scoperta di pertinenza sufficiente per uso parcheggio o giardino utilizzabile anche a fini commerciali. Ritiene comunque necessario sia garantita attorno allo stesso fabbricato una fascia di terreno di almeno 5 mt. necessaria per eventuali lavori di manutenzione, ponteggi, ecc., senza perciò dover interferire con future proprietà di terzi.

**CONTRODEDUZIONE:**

L'intera area della ex Stazione Ferroviaria così come disposto dal PS ed attuato dal Piano Complesso, avrà una vocazione volta al miglioramento complessivo della mobilità e della accessibilità al centro antico. Tali obiettivi, per poter essere centrati, necessitano di interventi che individuino spazi adeguati di manovra e di sosta sia per i mezzi privati che, soprattutto, per quelli pubblici.

La posizione dell'attuale ex fabbricato viaggiatori non rende possibile individuare un'area di pertinenza più ampia di quella già individuata dal Piano Complesso di Intervento. Inoltre la volontà del Piano è quella di mantenere la valenza funzionale originaria, almeno come memoria storica e questa sarebbe invece cancellata se si pervenisse alla sua trasformazione in edificio decontestualizzato all'interno di un resede privato e così non più in relazione diretta con lo spazio soprastante dell'ex piazzale ferroviario.

Si ritiene comunque che lo spazio sul retro dell'edificio a sud, sia ampiamente sufficiente ad ospitare sia un parcheggio che un giardino di pertinenza.

Per le ragioni sopraesposte la richiesta non può essere accolta.

**RESPONSO:**

***respinta***

## **OSSERVAZIONE 3 – REGIONE TOSCANA**

### **Settore pianificazione del Territorio**

**numero punti: 5**

#### **SINTESI PUNTO 1:**

Tutte le aree interessate dal Piano ricadono all'interno del vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 136 del D.lgs 42/2004 di cui al DM 28.02.1963 G.U. 81 del 1963 "Zona circostante la città di Volterra".

In relazione alla fragilità del contesto e complessità delle previsioni, in particolare i numerosi parcheggi interrati previsti nei progetti norma PN2.1 e PN2.2 localizzati in aree prossime al centro storico e di notevole visibilità, si ritiene che debbano essere effettuati approfondimenti e verifiche in merito alla tutela dell'integrità percettiva dei con visivi da e verso il centro storico e delle aree verdi ad esso sottostanti, nonché alla coerenza e compatibilità delle previsioni dei singoli progetti norma rispetto alla Scheda di Paesaggio n.29 Area Volterrana ed in particolare:

- a. Tutela dell'integrità percettiva dei centri storici e delle aree agricole ad essi adiacenti che svolgono un ruolo di integrazione-relazione con il territorio rurale delle colline. (pag.18 sez. 3)
- b. Tutelare i nuclei insediativi storici che sorgono in posizione elevata perché offrono nel loro insieme un quadro naturale di incomparabile bellezza nonché un complesso di cose immobili avente valore estetico e tradizionale e, dominando la vallata offrono inoltre il godimento di uno splendido panorama. (pag.24 sez.3).
- c. Tutela delle visuali panoramiche percepibili sia dai centri sia verso i centri: tutela delle percezioni visive della città di Volterra e del centro storico di Volterra (pag.24 sez.3).
- d. Tutela e valorizzazione del patrimonio insediativo monumentale e archeologico dei centri con particolare riferimento alle necropoli etrusche. Tutela del valore storico e culturale sotto il profilo urbanistico, monumentale e archeologico della città di Volterra (pagg.22 e 23 sez.3).
- e. La tutela dell'integrità percettiva degli scenari paesaggistici percepiti dalle infrastrutture è garantita da politiche che sostengano la riqualificazione delle sistemazioni e degli arredi delle aree ad essi contigue inibendo tutte le forme di occupazione di suolo che possono ostacolare la fruizione visiva del paesaggio. I progetti delle nuove infrastrutture dovranno, altresì, esprimere una elevata qualità sotto il profilo estetico percettivo, funzionale ed ambientale in modo da tutelare e valorizzare i caratteri paesaggistici del contesto in cui si inseriscono. (pag.14 sez.3)
- f. Inoltre in relazione a quanto riportato nella sezione 4 deve essere verificata la compatibilità delle trasformazioni previste con i valori paesaggistici riconosciuti ed oggetto di tutela come risultano dalla declaratoria del vincolo.

#### **CONTRODEDUZIONE:**

L'osservazione fa particolare riferimento alle due aree di Docciola (P.N. 2.1) e della ex Stazione Ferroviaria (P.N. 2.2).

Docciola è un'area che si trova a valle del versante nord. Limitrofa al centro antico, a ridosso delle mura è posta in vicinanza della Porta e della Fonte omonima.

Nell'area in oggetto è oggi ubicato uno dei più grandi ed utilizzati parcheggi a raso di attestazione al centro antico di Volterra, assieme a quello posto in corrispondenza dell'area della ex Stazione Ferroviaria.

L'attuale parcheggio, posto all'interno della grande ansa stradale costituita da via dei Filosofi e via Dannunzio, può ospitare al massimo circa 300 auto prevalentemente di turisti e visitatori che raggiungono il centro antico a piedi tramite la grande scalinata che collega la Fonte di Docciola con piazza XX Settembre. Il parcheggio è scarsamente strutturato, senza alcuna organizzazione e disposizione regolata degli stalli ed è inoltre sistemato interamente in terra battuta.

L'area della ex Stazione ferroviaria, posta a sud del crinale principale di accesso alla città, risulta poco distante dalla Fortezza Medicea ed anch'essa è attualmente destinata a parcheggio di attestazione al centro antico oltreché a terminal e deposito di autobus di linee extraurbane.

Anche in questo caso il parcheggio – parte su asfalto, parte in terra battuta – è mal organizzato e scarsamente dotato di servizi. Nell'area sono presenti molti spazi residui mal organizzati e molti edifici e piccoli magazzini in stato di degrado o di inutilizzo oltre un'area di lavaggio dei pullman. Il lato occidentale dell'area, quello più lontana dall'edificio della ex Stazione, è caratterizzato dalla presenza di un piazzale sterrato occupato da ulteriori edifici in stato di abbandono.

L'obiettivo del Piano Complesso per queste due aree è quello della loro riqualificazione funzionale ed ambientale. Quello che il Piano si prefigge di ottenere è il miglioramento generalizzato e l'incremento del livello attuale dei servizi, oltre al potenziamento dell'attuale livello di accessibilità al centro antico. Gli interventi previsti mirano, nella sostanza, a migliorare l'attuale assetto di luoghi oggi dequalificati, ambientalmente degradati e scarsamente valorizzati nonostante la loro straordinaria posizione rispetto alla città antica.

Il Piano Complesso prevede di confermarne l'attuale destinazione urbanistica delle aree quali principali e strategici parcheggi di attestazione verso il centro antico, in coerenza con gli obiettivi del Piano Strutturale.

Per l'area di Docciola il Piano Complesso prevede la realizzazione di un nuovo parcheggio interrato e di altri interventi ad esso correlati in un disegno organico di riqualificazione urbanistica dell'intera area.

L'intervento relativo al nuovo parcheggio di Docciola (Progetto Norma PN2.1: Docciola - intervento n.1) è previsto completamente interrato e quindi risulta pressoché nullo il conseguente impatto sulla percezione visiva da e verso il centro antico. Tale intervento per la posizione che occupa nel contesto e per le caratteristiche prescrittive indicate dal Piano Complesso non interferisce sulla percezione verso il centro antico che si ha dalle aree dalle quali risulterà visibile il parcheggio stesso; allo stesso tempo non costituisce elemento in grado di modificare negativamente la percezione dell'area di intervento dal centro antico, anche considerando che tale area è visibile solo da via dei Marcoli e cioè da una zona esterna alle mura antiche e quindi esterna al centro antico. Il parcheggio così come previsto dal Piano dovrà essere realizzato: *“per un massimo di tre livelli*

*completamente interrati. In fase di progettazione potrà essere valutata la possibilità di utilizzare il solaio di copertura dell'ultimo piano quale ulteriore superficie di parcheggio, in questo caso a raso, con eventuale modifica delle quote di riferimento dei sottostanti piani interrati; in tal caso dovranno essere adottati adeguati interventi di mitigazione tali da escludere qualsiasi impatto visivo della superficie a parcheggio scoperto sul contesto esistente."*

Il Progetto Norma 2.1 prevede anche la sistemazione dell'area, oggi occupata dal parcheggio a raso, mediante un intervento di riqualificazione ambientale ed urbanistico per trasformarla in un'area eventi e feste - intervento n.2 – con la previsione sia di parti pavimentate che di parti a verde o comunque permeabili e la progettazione del sistema del verde al limite dell'area e di tutti gli elementi di arredo urbano e delle alberature. Tra gli altri interventi è prevista anche la realizzazione di un parcheggio interrato e di alcune sale polifunzionali collegate con il Museo Guarnacci - intervento n.4.

Tale intervento consentirà di riqualificare un'area importante oggi destinata a parcheggio a raso, che potrà divenire invece una piazza ad uso pedonale. Tale realizzazione non potrà che produrre benefici alle visuali da e verso il centro antico trasformando appunto un parcheggio a raso in piazza pedonale.

Per l'area della ex Stazione Ferroviaria il Piano Complesso prevede un intervento di riqualificazione urbanistica di un'area attualmente in stato piuttosto avanzato di degrado sia fisico (degli edifici esistenti e degli spazi aperti) che funzionale (l'area è utilizzata come parcheggio per auto nel periodo estivo e come area manutenzione e deposito autobus sia di linea che turistici). L'intervento prevede la riconversione funzionale dell'edificio ex-stazione; la realizzazione di un nuovo terminal autobus la cui copertura, che avrà la stessa quota della strada soprastante, sarà sistemata come area pavimentata attrezzata, come una sorta di belvedere sul fronte Sud di Volterra verso Saline; un parcheggio interrato per auto e la riqualificazione dell'area per la manutenzione autobus oltre una nuova area residenziale.

Tali interventi non costituiscono alterazione dei punti di vista verso la vallata su Saline e verso il centro antico ma, semmai, rendono più fruibile tale percezione incrementando e riqualificando gli attuali punti di vista.

Sul margine ovest di tale area, in un contesto già urbanizzato e visivamente non in contatto né con il centro antico né con altre importanti visuali, è prevista la realizzazione di un intervento di completamento residenziale, in sostituzione di volumi fatiscenti ormai non più utilizzati, in coerenza con la destinazione urbanistica fissata dal Piano Strutturale (sottosistema della residenza R4).

Dal punto di vista ambientale l'area non presenta particolari elementi di rilievo risultando, come descritto precedentemente, un'area originariamente utilizzata come sito ferroviario.

Anche dal punto di vista paesaggistico non vi sono sostanziali elementi di rilievo da segnalare nonostante la prossimità al centro antico ed alla fortezza medicea. Gli interventi previsti dal Piano Complesso non interferiscono con le attuali visuali e prospettive sulla città, mentre potranno sortire effetti di diffusa valorizzazione.

Entrambe le aree, come l'insieme di quelle facenti parte dello Schema Direttore SD2 risultano interamente comprese all'interno del vincolo paesaggistico, così come rilevato dalla Regione, dagli elaborati del Piano Strutturale (in particolare dalla tavola B5 vincoli e tutele sovraordinate in scala 1:15.000) e da quelli del Piano

Complesso di Intervento (vedi paragrafo 5.2.2 del Rapporto Ambientale dove viene sottolineata ed argomentata la presenza di tale vincolo). La definizione dello Schema Direttore SD2 disposta dal Piano Strutturale tiene perciò conto della presenza di tale vincolo predisponendo la verifica di compatibilità delle trasformazioni previste e/o possibili con i valori paesaggistici riconosciuti ed oggetto di tutela. Il Piano Complesso di Intervento, che prevede l'attuazione dello Schema Direttore SD2 in coerenza e nel rispetto di quanto disposto dal Piano Strutturale, ha attuato a sua volta ulteriori verifiche in merito alla compatibilità paesaggistica, così come desumibile dalle varie fasi del processo di Valutazione Ambientale Strategica ed in particolare come riportato nel Rapporto Ambientale: *“il Piano Complesso non prevede interventi che possano alterare o compromettere la morfologia e i processi morfoevolutivi che hanno portato alla formazione delle peculiarità geologiche esistenti delle balze e non prevede interventi sulla vegetazione ripariale e sugli ecosistemi fluviali e sugli elementi vegetazionali lineari e puntuali. Per le nuove aree di sosta sono previste indicazioni e prescrizioni dal Piano Complesso che indirizzano verso una progettazione integrata con il paesaggio senza compromettere l'integrità della percezione visiva da e verso il centro antico.”* Vi è inoltre da considerare che nel caso di interventi come quelli in oggetto, la presenza del vincolo paesaggistico - che, come già sottolineato, è stata ampiamente valutata durante l'elaborazione del Piano ed ha condizionato la scelta tra le varie soluzioni alternative ipotizzate (vedi Rapporto Ambientale) - fornisce ulteriori elementi di protezione e di garanzia sulla compatibilità degli interventi previsti. Infatti i progetti degli interventi che si intendono realizzare saranno sottoposti a specifica istanza di autorizzazione paesaggistica, ai sensi degli articoli 159, comma 1 e 146, comma 2, del Codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42. Tale procedura comporta la necessità, in sede di progetto, della redazione della relazione paesaggistica, attraverso la quale dovranno essere effettuate ed analizzate le valutazioni previste dall'art. 146, comma 5 del predetto Codice. La Relazione paesaggistica dovrà contenere infatti tutti gli elementi necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento, con riferimento ai contenuti ed alle indicazioni del PIT e del PS, con specifica considerazione dei valori paesaggistici. Dovrà inoltre essere corredata da elaborati tecnici finalizzati a motivare ed evidenziare la qualità dell'intervento anche per ciò che attiene il linguaggio architettonico e formale adottato in relazione al contesto d'intervento.

Dal punto di vista archeologico l'area di Dociola, come riportato nella relazione archeologica allegata al Piano Complesso di Intervento, risulta una zona urbana periferica compresa all'interno della grande cerchia urbana di età ellenistica e l'area interessata dagli interventi del Piano Complesso è compresa tra due cerchie murarie: a valle corre il settore settentrionale delle mura etrusche ellenistiche, mentre a monte si trova la porta con, all'interno, le noti fonti di età medievale. La parte di terreno in pendenza che risale verso le mura della città è coperta da vegetazione spontanea e risulta oggi in larga misura inaccessibile. L'area di Porta Marcoli è posta immediatamente fuori dal circuito dalle mura urbane medievali. L'area secondo un'ipotesi recentemente avanzata, circa la prima cerchia delle mura difensive etrusche, datata intorno alla seconda metà del VI sec. a.C., andrebbe ricondotta all'interno delle prime mura etrusche.

Ancora a nord dell'attuale parcheggio si trova la vallata del Botro di Docciola posta però ad un livello altimetrico molto più basso del piazzale. Si tratta di una vallata aperta, quasi priva di vegetazione arbustiva su cui si trovano molti terreni privati utilizzati come orti. Dal punto di vista ambientale l'intera area non presenta elementi particolari di rilievo. Da segnalare il contesto del botro di Docciola che risulta luogo scarsamente antropizzato.

L'area della ex Stazione interessata dagli interventi si viene a trovare tra due aree necropolari che non hanno probabilmente elementi di continuità (tomba del Guerriero di Poggio alle Croci e necropoli delle Ripaie) e contiguità, ma che appaiono, alle nostre attuali conoscenze, distinte tra loro, secondo una logica di disposizione spaziale dei luoghi di sepoltura che vede una sorta di "presidio" sepolcrale ai diversi assi viari di accesso all'agglomerato protourbano e poi alla vera e propria città antica. Il Piano Complesso recepisce interamente le indicazioni fornite dall'allegata relazione archeologica ponendo prescrizioni in riferimento a tutti gli interventi.

In riferimento al P.N. 2.1, per l'area di Docciola (intervento 1) *"l'intervento dovrà essere preceduto da uno scavo archeologico preventivo in quanto la zona immediatamente a valle rispetto alla fonte di Docciola presenta un rischio archeologico dovuto all'ipotetica presenza di elementi funzionali ad un apprestamento culturale."* La realizzazione del percorso lungo il Botro di Docciola (intervento 3) *"dovrà essere preceduto da uno scavo archeologico preventivo in quanto la zona presenta un rischio archeologico dovuto all'ipotetica presenza di una viabilità di accesso dalle mura verso la città"*. La realizzazione del parcheggio interrato di Porta Marcoli (intervento 4) *"dovrà essere preceduto da uno scavo archeologico preventivo in quanto l'area di Porta Marcoli presenta un rischio archeologico dovuto all'ipotetica localizzazione della stessa all'interno della cerchia muraria arcaica"*.

In riferimento al P.N. 2.2, la riconversione dell'edificio ex Stazione Ferroviaria (intervento 1), la realizzazione del parcheggio interrato e del terminal autobus (interventi 2 e 3), la realizzazione della nuova area residenziale (intervento 4) *"dovrà essere preceduto da indagini archeologiche preventive (survey, carotaggi, saggi di scavo, georadar, prospezioni geofisiche e geochimiche) in quanto la zona interessata dagli interventi si viene a trovare tra due aree necropolari"*.

La riqualificazione di Piazza XX Settembre (intervento 5) *"dovrà essere preceduto da uno scavo archeologico preventivo in quanto sull'area di Piazza XX Settembre sono disponibili dati sulle presenze archeologiche delle immediate vicinanze che potrebbero comportare rischi archeologici"*.

La riqualificazione di piazza degli Avelli (intervento 6) *"dovrà essere preceduto da uno scavo archeologico preventivo in quanto la piazza degli Avelli è uno dei livelli urbani che si trovano tra la cerchia muraria ellenistica e il piano di Piazza San Giovanni"*.

La realizzazione del nuovo parcheggio in località Montebradoni (intervento 7) *"dovrà essere preceduto da uno scavo archeologico preventivo in quanto Montebradoni è località citata nella letteratura archeologica in modo costante per la ricchissima presenza di sepolture che l'ha sempre caratterizzata"*.

In conclusione si ritiene che gli interventi prospettati dal Piano Complesso di Intervento relativi all'attuazione dello Schema Direttore SD2, non comportino alterazioni significative all'integrità percettiva dei cono visivi da e verso il centro

storico e delle aree verdi ad esso sottostanti e che tali trasformazioni, per come sono definite, risultano compatibili con i valori paesaggistici riconosciuti ed oggetto di tutela, non alterando i punti di vista accessibili al pubblico dai quali risultano visibili il centro antico e le sue mura medioevali, le balze e gli avanzi delle mura etrusche.

Si ritiene che gli interventi relativi alla sistemazione dell'area feste a Docciola e delle aree scoperte della ex Stazione Ferroviaria, così come disposte dal Piano Complesso, contribuiscano a migliorare il livello qualitativo dell'arredo urbano e degli spazi verdi, così come auspicato dalla scheda di Paesaggio n.29 del PIT.

Che in particolare gli interventi relativi alla sistemazione degli attuali parcheggi (Docciola, Porta Marcoli ed area Ex Stazione) possano contribuire a migliorare il sistema di accessibilità al centro antico di Volterra e quindi indirettamente contribuire a valorizzare il patrimonio insediativo monumentale ed archeologico della città.

Si ritiene pertanto che su tutti gli interventi previsti dal Piano Complesso siano stati correttamente ed esaustivamente effettuate le valutazioni richieste dalla Regione Toscana con la propria osservazione.

Allo scopo comunque di migliorare il livello prescrittivo di tutela del Piano si propongono le seguenti integrazioni:

- inserimento indicazioni e prescrizioni in merito all'utilizzi di energia alternativa;
- specifico riferimento ai con visivi ed alle visuali;
- ulteriori indicazioni sugli arredi urbani;

**RESPONSO:**

*accolta*

**SINTESI PUNTO 2:**

Negli stralci di progetto n.3 (cittadella della cultura) e n.4 (Chiarugi) le NTA del Piano, in relazione alle modalità di intervento sugli edifici di valore storico architettonico e testimoniale, devono essere specificati, per ciascuno degli edifici e complessi edilizi riconosciuti di valore, gli interventi edilizi e le destinazioni funzionali ammissibili con riferimento alla apposita schedatura del patrimonio edilizio di valore contenuta nel PS e nel RU. In particolare per lo Stralcio n.4 Chiarugi il PCI non fornisce chiarimenti in merito alle destinazioni ammissibili ed alla riqualificazione delle attrezzature sportive esistenti negli spazi aperti antistanti il complesso.

**CONTRODEDUZIONE:**

In merito a tale osservazione si precisa che nelle tavole allegate al Piano Complesso d'Intervento, in scala 1:2.000, per ciascun edificio di valore storico compreso nell'ambito dello Schema Direttore SD2 è indicata una apposita sigla riferita al tipo di intervento consentito (re= restauro; rc= risanamento conservativo) ed altra riferita alla funzione specifica (Sd= servizi culturali, sociali e ricreativi; Sh= servizi per l'assistenza socio – sanitaria; Si=servizi per l'istruzione superiore Sr= servizi religiosi St= servizi tecnici).

Si precisa inoltre che la schedatura del patrimonio edilizio di valore contenuta nel PS e nel RU riguarda esclusivamente i nuclei e le case sparse nel territorio rurale extraurbano.

Per quanto comunque riguarda specificatamente il complesso Chiarugi saranno inseriti nelle Norme Tecniche del Piano art.21 stralcio n.4 il Chiarugi, specifiche indicazioni in merito alle destinazioni ammissibili, nel rispetto delle prescrizioni del Piano Strutturale per il sistema dei luoghi centrali, sottosistema L1: grandi attrezzature, eliminando il ricorso alla sola sigla posta nella tav. "A02". Saranno inoltre fornite ulteriori indicazioni in merito alla riqualificazione delle attrezzature sportive esistenti negli spazi aperti antistanti il complesso. Infine, a maggior chiarimento, verranno inseriti i perimetri degli stralci nelle tavole in scala 1:2000 "A01" e "A02".

**RESPONSO:**

*accolta*

**SINTESI PUNTO 3:**

Per la possibilità di riutilizzare il complesso della Badia a residenza storica si richiama la necessità di raccordarsi con l'art.58 della L.R. 42/2000 (testo unico sul turismo) anche ai fini delle verifiche dimensionali rispetto a quanto stabilito dal PS e RU vigenti all'interno dell'UTOE del capoluogo.

**CONTRODEDUZIONE:**

In merito al dimensionamento delle attività turistico ricettive disposte dal Piano Strutturale, quest'ultimo ha stabilito al comma 2 dell'art.100 il limite massimo di disponibilità in 220 posti letto per gli interventi che prevedono il cambio di destinazione d'uso. Di questi 220 posti letto, 110 sono riservati all'UTOE di Villamagna, mentre i restanti 110 non sono specificatamente assegnati alle singole UTOE ma restano indefiniti e dunque validi per tutte le altre UTOE rimanenti.

Nel Regolamento Urbanistico non sono previsti e computati specifici interventi di cambio di destinazione d'uso verso il turistico ricettivo, ad eccezione dell'intervento su Poggio alle Croci che però attinge dal dimensionamento specifico previsto dal comma 4 dell'art. 105 del PS, UTOE Volterra (dimensionato, tra l'altro, in termini di metri quadrati di SUL ed in numero di alloggi e non in posti letto).

Con la recente variante al Regolamento Urbanistico approvata è stato modificato il dimensionamento con l'utilizzo di 40 posti letto nell'ambito dell'UTOE di Volterra. Si ritiene pertanto che, salvo verifica sull'eventuale concessione di cambi d'uso verso la funzione turistico ricettiva rilasciati prima dell'eventuale riconversione del complesso della Badia, siano oggi disponibili 70 posti letto. Essendo il limite massimo di posti letto stabilito dalla legge Regionale 42/2000 pari a 25, anche dovendosi l'eventuale intervento attestare su tale dimensione, risulta compatibile e coerente con il dimensionamento del PS.

**RESPONSO:**

*accolta*

**SINTESI PUNTO 4:**

In considerazione della particolare complessità degli interventi che interessano aree di pregio paesaggistico, aree di alto rischio archeologico e beni di riconosciuto valore storico ed architettonico si rileva l'opportunità di prevedere il ricorso allo strumento del piano di recupero al fine di garantire un maggior controllo sulla sostenibilità paesaggistica ambientale degli interventi previsti e sul rispetto degli elementi di valore e dei beni soggetti a tutela. In particolare per gli interventi degli stralci 3 e 4 che interessano complessi di interesse storico.

#### **CONTRODEDUZIONE:**

Si ritiene che in relazione a quanto rilevato dalla Regione possa essere introdotta nel Piano Complesso d'Intervento la modalità attuativa del Piano di Recupero per gli interventi degli stralci 3 e 4 ed in particolare: per la Badia e per l'ex Conservatorio di San Pietro; per il complesso del Chiarugi.

#### **RESPONSO:**

*accolta*

#### **SINTESI PUNTO 5:**

Con riferimento all'obiettivo di riqualificazione e recupero dell'area della Ex-Stazione ferroviaria di Volterra si ricorda che ai sensi dell'art.9 c.5 del PIT le aree ferroviarie dismesse di interesse regionale possono essere destinate prioritariamente alla realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie, salvo procedere a definire altre destinazioni a seguito di specifico studio di fattibilità, mediante accordi di Pianificazione ai sensi dell'art. 27 della LR 01/05.

#### **CONTRODEDUZIONE:**

In merito a tale osservazione si rileva che il comma 5 dell'art.9 del PIT citato riguarda esclusivamente i tracciati ferroviari e non genericamente le aree ferroviarie. Il tracciato ferroviario dismesso tra Volterra e Saline è compreso all'interno dello schema direttore SD7: Il nuovo centro di Saline e non è pertanto oggetto del presente Piano Complesso di Intervento.

Si ritiene semmai più corretto il riferimento al comma 6 sempre dell'art. 9, il quale prevede che "le aree ferroviarie che risultino in tutto o in parte non più funzionali all'esercizio ferroviario, sono suscettibili di altra destinazione purché prioritariamente funzionale alla mobilità pubblica e comunque mediante accordo di pianificazione ex articolo 21 della l.r.1/2005.

Per l'area della ex-Stazione Ferroviaria il Piano Strutturale vigente prevede al comma 3 dell'art. 62 che "saranno localizzati un parcheggio di attestamento, un'area di scambio bus-auto e servizi per l'informazione sugli eventi culturali, collegata pedonalmente alla città antica". Pertanto tali destinazioni, riprese ed articolate dal Piano Complesso di intervento appaiono coerenti con quanto richiesto dal PIT e cioè che tali aree siano prioritariamente destinate "alla mobilità pubblica".

Per quanto attiene alla necessità dell'accordo di pianificazione di cui all'art.22 si ricorda che il Piano Strutturale, che prevede appunto gli interventi dettagliati dal Piano Complesso, è stato approvato tramite Accordo di Pianificazione di cui agli artt. 21 e 22 della Legge Regionale 1/05 con conferenza di servizi finale del 3.5.2007.

Si ritiene pertanto che, effettuata la verifica richiesta dalla Regione con la presente osservazione, le previsioni del Piano Complesso di Intervento relativamente all'area della ex Stazione ferroviaria di Volterra siano coerenti con le citate norme del PIT.

**RESPONSO:**

*accolta*

#### **OSSERVAZIONE 4 - FREDIANI FRANCO ED ALTRI – GRUPPO DI CITTADINI**

**numero punti: 3**

##### **SINTESI PUNTO 1:**

Mancanza di fattibilità economico-finanziaria delle trasformazioni.

In particolare per il Parcheggio di Docciola per il quale non si rileva l'esistenza di un accordo con alcun soggetto privato che intenda realizzare le opere e di conseguenza non c'è neppure la relativa copertura finanziaria. Il Piano mancherebbe quindi della componente essenziale e cioè la fattibilità economico finanziaria delle trasformazioni in esso previste con particolare riferimento alla programmazione delle risorse finanziarie del Comune.

##### **CONTRODEDUZIONE:**

Nel corso della definizione dell'intervento per il parcheggio di Docciola sono state valutate più soluzioni, come desumibile dal Rapporto Ambientale allegato al Piano Complesso. Tra le motivazioni riportate per la scelta della soluzione prescelta vi è stata anche e soprattutto la considerazione che l'area sulla quale il Piano dispone la realizzazione del parcheggio interrato risulta interamente di proprietà privata e che i relativi proprietari (Galletti Autotrasportatori S.a.s. per mezzo del legale rappresentante Giulio Galletti) hanno espresso con lettera del 12.03.2013 interesse a partecipare all'attuazione degli interventi e opere previste dallo schema direttore SD2 ed in particolare per il primo stralcio, cioè quello relativo, appunto, al parcheggio interrato di Docciola. Tale ipotesi, come confermato dal fatto che il Comune non ha inserito l'area in oggetto tra quelle da espropriare, non comporta alcuna risorsa finanziaria da parte del Comune. Dovrà invece prevedersi, come specificato dalle norme del Piano Complesso, una convenzione che dovrà redigere il Comune. Infatti la realizzazione del parcheggio, che sarà interamente a carico dei proprietari dell'area o degli aventi titolo, è condizionata alla realizzazione da parte degli stessi di un'area per eventi e feste in ambito di proprietà comunale e di un sentiero lungo il botro di Docciola. Pertanto non può sostenersi che il Piano non disponga della componente economico e finanziaria relativa all'intervento di Docciola. Tra l'altro si segnala come nel rapporto ambientale sia presente il paragrafo 5.3 "Gli effetti sulla dimensione economica" dove vengono analizzati anche gli altri progetti non citati dall'osservante.

##### **RESPONSO:**

*respinta*

##### **SINTESI PUNTO 2:**

Riqualificazione Piazza XX Settembre.

L'intervento dovrebbe essere l'occasione per realizzare finalmente un collegamento diretto tra il Parco Fiumi e la piazza, attraverso vicolo Ormanni, che invece non si rileva dagli elaborati del Piano.

Detto collegamento oltre a consentire l'accesso al parco, dovrebbe quindi rendere il parco stesso visibile direttamente dalla piazza e costituire un elemento di attrazione alla visita da parte dei turisti anche in previsione della futura apertura al pubblico di una parte della Fortezza Medicea.

**CONTRODEDUZIONE:**

Il percorso di collegamento suggerito dall'osservante non risulta direttamente attuabile attraverso lo schema Direttore SD2 in quanto esterno all'area dello stesso così come individuata dal PS e riportata dal RU. L'inserimento di tale percorso avrebbe comportato pertanto una doppia variante contestuale sia al PS che al RU che avrebbe prodotto un notevole aggravio dei tempi di approvazione del Piano Complesso.

Condividendo comunque la necessità nonché l'opportunità di realizzare un collegamento tra la piazza e il parco Fiumi, si ritiene possa essere inserito nelle norme tecniche del Piano Complesso un richiamo diretto alla necessità di tenere conto di tale possibilità nell'ambito della progettazione dell'intervento di riqualificazione di piazza XX Settembre. Questa integrazione alle Norme Tecniche di Attuazione potrà facilitare il raccordo ed il coordinamento tra i due interventi nonostante debbano essere gestiti, dal punto di vista urbanistico, con atti diversi.

**RESPONSO:**

*accolta*

**SINTESI PUNTO 3:**

Ex Stazione. Nuovi edifici residenziali

Questa area è sempre stata individuata come idonea e strategica per contribuire a risolvere il problema parcheggi e sosta autobus appare quindi sbagliato destinarne una parte ad attività residenziale.

**CONTRODEDUZIONE:**

La destinazione residenziale dell'area oggetto dell'osservazione è stata fissata dal Piano Strutturale ed il Piano Complesso di Intervento, in questo caso, si limita a recepire e confermare una disposizione del PS.

Si ritiene comunque che la destinazione residenziale non ostacoli in alcun modo l'attuazione degli interventi volti alla risoluzione del problema della sosta dei mezzi privati e pubblici, che il Piano prevede ma, anzi, ne facilita in un certo modo l'attuazione in quanto è stato individuato dal Piano Complesso quale intervento di compensazione nell'ambito di una operazione che vede coinvolte le società che gestiscono le proprietà delle Ferrovie dello Stato sulle quali dovrebbero trovare attuazione proprio gli interventi sulla sosta.

**RESPONSO:**

*respinta*

**OSSERVAZIONE 5 – MINISTERO BENI E ATTIVITA' CULTURALI e del TURISMO  
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA DI FIRENZE  
numero punti: 7**

**Premessa:**

Il Piano Complesso di Interventi per l'attuazione dello Schema Direttore SD2 ha tra i suoi allegati una relazione archeologica a firma del dott. Fabrizio Burchianti.

Tale relazione prende in esame tutti gli interventi del suddetto Piano e per ciascuno di essi ha predisposto una scheda che contiene:

- Identificazione e localizzazione dell'area interessata;
- Descrizione degli interventi;
- Analisi bibliografica e delle fonti disponibili;
- Descrizione delle interazioni di potenziale archeologico;
- Definizione del rischio (rischio/probabilità di intaccare siti archeologici in relazione al progetto che sottende la viarch)

L'osservazione della Soprintendenza archeologica è riferita e basata a queste schede ma sembra non fare riferimento agli altri documenti del Piano che hanno tenuto conto di quanto riportato e indicato in tale relazione, in particolare le Norme Tecniche di Attuazione che hanno recepito tali indicazioni.

Nelle conclusioni della relazione archeologica sono riportati i risultati numerici ottenuti che individuano 4 diversi gruppi di azioni possibili, differenziati in base al punteggio corrispondente al rischio totale ottenuto per ciascun sito. Per ogni livello di rischio totale cumulativo, sono poi state definite le azioni che devono essere attivate in campo archeologico, così come riportate nella seguente tabella:

Tabella riassuntiva del rischio archeologico totale complessivo per interventi

SCHEDA	PROGETTO NORMA	LOCALIZZAZIONI INTERVENTI	RTC	VALUTAZIONI
1	PN 2.1	Docciola e Botro di Docciola	27	rischio alto
2	PN 2.1	Area fuori Porta Marcoli	27	rischio alto
3	PN 2.2	Area ex Stazione	19	rischio medio
4	PN 2.2	Piazza XX Settembre	28	rischio alto
5	PN 2.2	Piazza degli Aveli	28	rischio alto
6	PN 2.2	Località Montebadoni	28	rischio alto
7	Progetto Stralcio	Charugi	28	rischio alto

In tale tabella sono riportati i riferimenti alle norme di Piano ed in particolare ai cosiddetti progetti norma: PN 2.1 e PN 2.2, oltre allo stralcio del complesso del Chiarugi.

In ciascuno dei progetti norma così come individuati dal Piano Complesso sono riportati, nelle norme tecniche di attuazione, le prescrizioni derivanti dalla relazione archeologica desumibili dalla seguente tabella:

	Livello aggregato di rischio totale cumulativo	Indagini archeologiche
23-28	rischio alto	scavo archeologico preventivo
17-22	rischio medio	indagini archeologiche preventive (survey, carotaggi, saggi di scavo, georadar, prospezioni geofisiche e geochimiche)

11-16	rischio basso	assistenza archeologica ai lavori di scavo
6-10	rischio minimo	nessuna attività archeologica

Occorre segnalare che per quanto riguarda invece l'area del Chiarugi, nelle norme non è stato riportato quanto indicato dalla scheda n.7 della Relazione Archeologica e cioè che gli interventi all'interno di tale area dovranno essere preceduti da uno scavo archeologico preventivo. Pertanto in tal caso le norme del Piano Complesso saranno adeguatamente integrate.

**SINTESI PUNTO 1:**

Scheda 1 Docciola e Botro di Docciola. Parcheggio interrato.  
L'Ufficio si riserva, in sede di progettazione preliminare, di richiedere approfondimenti ed indagini apposite.

**CONTRODEDUZIONE:**

L'area di Docciola con il relativo Botro omonimo sono normate dall'art. 17 – Stralcio n. 1 - Progetto Norma PN2.1: Docciola. In tale articolo, al comma 5, in riferimento all'intervento n.1, realizzazione di un'autorimessa interrata su un massimo di tre livelli ed impianto di risalita si precisa che: *“l'intervento dovrà essere preceduto da uno scavo archeologico preventivo in quanto la zona immediatamente a valle rispetto alla fonte di Docciola presenta un rischio archeologico dovuto all'ipotetica presenza di elementi funzionali ad un apprestamento culturale.”*

Sempre nello stesso art. 17, al comma 7, in riferimento all'intervento n. 3, realizzazione di un sentiero lungo la direttrice del Botro di Docciola, si precisa che tale intervento: *“dovrà essere preceduto da uno scavo archeologico preventivo in quanto la zona presenta un rischio archeologico dovuto all'ipotetica presenza di una viabilità di accesso dalle mura verso la città”*.

Si ritiene pertanto di aver disposto già nel corpo normativo del Piano quanto richiesto dalla Soprintendenza.

**RESPONSO:**

*accolta*

**SINTESI PUNTO 2:**

Scheda 2 Area fuori Porta Marcoli. Parcheggio interrato.  
L'Ufficio si riserva, in sede di progettazione preliminare, di richiedere approfondimenti ed indagini apposite.

**CONTRODEDUZIONE:**

L'area di Porta Marcoli è normata dall'art. 17 – Stralcio n. 1 - Progetto Norma PN2.1: Docciola. In tale articolo, al comma 8, in riferimento all'intervento per la realizzazione di un parcheggio interrato ad uso residenti nell'area tra via Porta Marcoli e le mura e spazio polivalente in collegamento con il museo Guarnacci si precisa che tale intervento: *“dovrà essere preceduto da uno scavo archeologico preventivo in quanto l'area di Porta Marcoli presenta un rischio archeologico dovuto all'ipotetica localizzazione della stessa all'interno della cerchia muraria arcaica”*.

Si ritiene pertanto di aver disposto già nel corpo normativo del Piano quanto richiesto dalla Soprintendenza.

**RESPONSO:**

*accolta*

**SINTESI PUNTO 3:**

Scheda 3 Area ex Stazione. Riconversione funzionale dell'edificio, realizzazione di due parcheggi interrati e realizzazione di nuova area residenziale.

L'ufficio consiglia l'adozione di tutte le pratiche connesse all'archeologia preventiva.

**CONTRODEDUZIONE:**

L'area della ex Stazione è normata dall'art.18 - Stralcio n. 2A - Progetto Norma PN2.2: Dalla Stazione alla Badia. In tale articolo al comma 5, in riferimento all'intervento n.1 di riconversione funzionale dell'edificio ex-Stazione ferroviaria e relativa area di pertinenza; al comma 6, in riferimento all'intervento n.2 per la realizzazione di un parcheggio interrato su due livelli per autovetture e di un nuovo terminal autobus turistici, in parte coperto; al comma 7, in riferimento all'intervento n.3 per la realizzazione di un parcheggio interrato su due livelli e realizzazione di un parcheggio a raso per autovetture e/o riqualificazione funzionale dell'area per la manutenzione e deposito autobus di linea; al comma 8, in riferimento all'intervento n.4 di edificazione residenziale da attuarsi a completamento dell'insediamento già esistente; viene precisato che tutti gli interventi saranno preceduti: *"da indagini archeologiche preventive (survey, carotaggi, saggi di scavo, georadar, prospezioni geofisiche e geochimiche) in quanto la zona interessata dagli interventi si viene a trovare tra due aree necropolari"*.

Si ritiene pertanto di aver disposto già nel corpo normativo del Piano quanto richiesto dalla Soprintendenza.

**RESPONSO:**

*accolta*

**SINTESI PUNTO 4:**

Scheda 4 Piazza XX Settembre. Riqualificazione della piazza.

L'ufficio consiglia l'adozione di tutte le pratiche connesse all'archeologia preventiva.

**CONTRODEDUZIONE:**

L'area di Piazza XX Settembre è normata dall'art.18 - Stralcio n. 2A - Progetto Norma PN2.2: Dalla Stazione alla Badia. In tale articolo al comma 9, in riferimento all'intervento n.5 di riqualificazione della piazza si precisa che tale intervento: *"dovrà essere preceduto da uno scavo archeologico preventivo in quanto sull'area di Piazza XX Settembre sono disponibili dati sulle presenze archeologiche delle immediate vicinanze che potrebbero comportare rischi archeologici"*.

Si ritiene pertanto di aver disposto già nel corpo normativo del Piano quanto richiesto dalla Soprintendenza.

**RESPONSO:**

*accolta*

**SINTESI PUNTO 5:**

Scheda 5 Piazza degli Aveli. Riqualificazione della piazza.

L'ufficio consiglia l'adozione di tutte le pratiche connesse all'archeologia preventiva.

**CONTRODEDUZIONE:**

L'area di Piazza degli Aveli è normata dall'art.18 - Stralcio n. 2A - Progetto Norma PN2.2: Dalla Stazione alla Badia. In tale articolo al comma 10, in riferimento all'intervento n.6 di riqualificazione della piazza si precisa che tale intervento *"dovrà essere preceduto da uno scavo archeologico preventivo in quanto la piazza degli Aveli è uno dei livelli urbani che si trovano tra la cerchia muraria ellenistica e il piano di Piazza San Giovanni"*.

Si ritiene pertanto di aver disposto già nel corpo normativo del Piano quanto richiesto dalla Soprintendenza.

**RESPONSO:**

*accolta*

**SINTESI PUNTO 6:**

Scheda 6 Località Montebradoni. Realizzazione parcheggio.

L'Ufficio si riserva, in sede di progettazione preliminare, di richiedere approfondimenti ed indagini apposite.

**CONTRODEDUZIONE:**

L'area di Montebradoni è normata dall'art.18 - Stralcio n. 2A - Progetto Norma PN2.2: Dalla Stazione alla Badia. In tale articolo al comma 11, in riferimento all'intervento n.7 di realizzazione di un parcheggio a raso in località Montebradoni, si precisa che questo intervento *dovrà essere preceduto da uno scavo archeologico preventivo in quanto Montebradoni è località citata nella letteratura archeologica in modo costante per la ricchissima presenza di sepolture che l'ha sempre caratterizzata"*.

Si ritiene pertanto di aver disposto già nel corpo normativo del Piano quanto richiesto dalla Soprintendenza.

**RESPONSO:**

*accolta*

**SINTESI PUNTO 7:**

Scheda 7 Area Chiarugi. Creazione di un percorso di collegamento. L'Ufficio si riserva, in sede di progettazione preliminare, di richiedere approfondimenti ed indagini apposite.

**CONTRODEDUZIONE:**

L'area del Chiarugi risulta normata dall'art. 21 - Stralcio n.4 – il Chiarugi. Si ritiene, coerentemente a quanto indicato nella scheda n.7 della relazione archeologica, di inserire un nuovo comma 5 per precisare che: *“gli interventi all'interno di tale area dovranno essere preceduti da uno scavo archeologico preventivo in quanto l'area del complesso Chiarugi rientra nella zona archeologica coincidente con la necropoli di Ulimeto.”*

**RESPONSO:**

*accolta*

## **OSSERVAZIONE 6 – REGIONE TOSCANA**

**Settore strumenti della valutazione, programmazione negoziata, controlli comunitari  
numero punti: 2**

### **SINTESI PUNTO 1:**

Il rapporto ambientale non contiene un'analisi ed una stima esaurienti in merito all'individuazione degli impatti significativi attesi sull'ambiente, sul patrimonio culturale e paesaggistico derivanti dall'attuazione degli interventi, compresi gli impatti secondari, cumulativi, sinergici, a breve, a medio e lungo termine, permanenti o temporanei, positivi o negativi. Questa carenza non permette di valutare in maniera certa se le misure individuate per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti significativi negativi garantiscano l'effettiva sostenibilità ambientale e compatibilità paesaggistica degli interventi e che comunque risulti soddisfatto l'obiettivo del miglioramento e superamento delle criticità presenti.

### **CONTRODEDUZIONE:**

Il Rapporto Ambientale del Piano Complesso di Intervento in attuazione dello Schema Direttore SD2 contiene un capitolo (il numero 5) intitolato "Effetti Attesi e compensazione impatti negativi". In tale capitolo sono riportati ed analizzati gli effetti che gli interventi del Piano comportano sulla dimensione ambientale, con particolare riferimento alle componenti suolo, acqua e aria; sulla dimensione paesaggistica, con particolare riferimento ai Beni materiali e patrimonio culturale e sul paesaggio; sulla dimensione economica e su quella territoriale. In conclusione, per ciascun intervento previsto nell'ambito dei quattro stralci, viene fornito un riepilogo tabellare degli effetti attesi.

Tutti gli interventi previsti dal Piano Complesso sono pertanto stati analizzati incrociandoli e verificandoli con i diversi aspetti sui quali potrebbero produrre un impatto significativo. Gli aspetti valutati sono: la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, il paesaggio.

Ad una prima analisi, in relazione alle caratteristiche precipue dei singoli interventi presi in esame, sono stati esclusi impatti significativi sulle componenti: biodiversità, popolazione, salute umana, flora e fauna, fattori climatici. Pertanto l'analisi si è concentrata sulle componenti: suolo, acqua, aria, per la componente ambientale; beni materiali, patrimonio culturale (anche architettonico e archeologico), paesaggio, per la componente paesaggistica.

Per ciascuna componente sono stati passati in rassegna tutti gli interventi previsti dal Piano e per ciascuno di essi individuati sia i possibili effetti negativi che le soluzioni per impedire, ridurre e compensare gli impatti segnalati. Ad esempio per la componente acqua sono state evidenziate le numerose indicazioni e prescrizioni del Regolamento Urbanistico, valide anche per il Piano Complesso, in merito al contenimento del consumo idrico ed al corretto smaltimento delle acque reflue.

Per la componente suolo il rimando alle norme relative al contenimento dell'impermeabilizzazione del suolo ed alla prevenzione del rischio idraulico.

Si ritiene pertanto che quanto riportato nel Rapporto Ambientale consenta la valutazione corretta dell'efficacia delle azioni di mitigazione e riduzione degli impatti significativi negativi.

Allo scopo comunque di migliorare la lettura degli effetti attesi e delle misure per impedire, ridurre e compensare gli eventuali impatti negativi, il capitolo 5. Effetti Attesi e compensazione impatti negativi verrà integrato con un ulteriore paragrafo conclusivo che riepiloghi gli impatti significativi rilevati nell'ambito di ciascun intervento, anche in riferimento agli impatti secondari, cumulativi, sinergici, a breve, a medio e lungo termine, permanenti o temporanei, positivi o negativi e che riporti la verifica del raggiungimento dell'obiettivo del miglioramento e superamento delle criticità presenti.

**RESPONSO:**

*accolta*

**SINTESI PUNTO 2:**

Il rapporto ambientale non fa alcun riferimento al sistema di monitoraggio VAS richiesto dall'art. 29 e dall'all.2 lett. I della LR 10/2010 e smi. Pertanto si consiglia di approfondire le osservazioni di cui sopra definendo un adeguato e specifico sistema di monitoraggio in relazione agli interventi previsti in attuazione del Piano Complesso di Intervento in oggetto

**CONTRODEDUZIONE:**

Il Rapporto Ambientale del Piano Complesso di Intervento in attuazione dello Schema Direttore SD2 contiene un capitolo (il numero 6) intitolato: *Scelta ed alternative individuate e monitoraggio*. Tale capitolo risulta suddiviso secondo i quattro stralci di attuazione per ciascuno dei quali sono analizzate le ragioni della scelta e delle alternative individuate e sono individuati gli indicatori di efficacia delle azioni previste.

Si ritiene pertanto quantomeno inesatto il rilievo della Regione sulla mancanza del sistema di monitoraggio previsto dalla VAS.

Allo scopo comunque di migliorare la rispondenza del Rapporto Ambientale del Piano Complesso con le disposizioni normative, in particolare quelle dell'art. 29 della LR. 10/10, il capitolo 6 sarà revisionato ed integrato con indicazioni specifiche in merito all'individuazione delle responsabilità, dei ruoli e delle risorse necessarie per la realizzazione e la gestione del monitoraggio previsto.

**RESPONSO:**

*accolta*