



**Progettista**

Arch. Marco Vannocci

**Gruppo di progettazione**

Arch. Marco Vannocci  
Geol. Lucia Buracchini  
Arch. Nunzia Morelli  
Arch. Lorenza Contaldi

**Sistema Informativo Territoriale**

Geom. Gabriele Comacchio  
Geom. Francesca Vallerani

**Il Garante della Comunicazione**

Dott. Guido Collodel

**Il Responsabile del Procedimento**

Ing. Paolo Giuliani

**Variante al Piano Operativo** ai sensi degli artt.30 e 32 della LRT 65/2014

**Art. 140 – Piano Attuativo / intervento diretto in Viale Sclavo” (PA06.01)**

**DOCUMENTO DI VARIANTE PER L'AVVIO DELLA PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

ARTT. 30 E 32 L.R.T. 65/2014



## Premessa

Con nota inoltrata il 02/01/2023, prot. N. 00039, il Sig. Paolo Gotti, in qualità di Amministratore Unico della soc. Immobiliare viale Sclavo srl, ha presentato richiesta di approvazione del Piano attuativo Viale Achille Sclavo (PA06.01)

In data 03/03/2023 con prot. N. 18280 l'ufficio Direzione Urbanistica ha avviato il procedimento con le modalità di cui all'art. 111 della LRT 65/2014.

Con medesimo prot. N. 18280 l'ufficio Direzione Urbanistica ha richiesto integrazioni in merito al Piano attuativo in oggetto.

Considerato che, secondo l'art. 140 Piano Attuativo in Viale A. Sclavo (PA06.01) delle NTA del Piano Operativo, l'approvazione del progetto *“è subordinata alla realizzazione dell'intervento di recupero e di adeguamento strutturale, in particolare dal punto di vista antisismico, del Palasport”*, in merito a tale adeguamento strutturale sono necessari studi e valutazioni più approfonditi.

Inoltre lo stesso art. 140 prevede la *“realizzazione e cessione di parcheggio pubblico con funzione di parcheggio scambiatore, potenziando l'area di sosta tra il tracciato ferroviario attuale e l'ex sedime ferroviario, con adeguamento dei tracciati viari di accesso sia dalla rotatoria su Via Giovanni Paolo II sia da Viale Sclavo; il parcheggio dovrà essere organizzato come struttura multipiano, sfruttando il dislivello esistente tra l'attuale piazzale e l'ex sedime ferroviario, anche di tipo Fast-Park purché dotata di soluzioni con elementi verdi di ambientazione per le strutture verticali e orizzontali e di ombreggiamento”*; considerato che l'area di previsione di tale parcheggio è di proprietà della Rete Ferroviaria Italiana Spa, con la quale l'Amministrazione Comunale sta trattando con Sistemi Urbani e Ferrovie dello Stato per la cessione di alcune aree poste lungo l'asse viario fra viale Achille Sclavo e viale Sardegna.

Per tali motivi ad oggi non è possibile dare attuazione alla scheda, pertanto si ritiene necessaria la variante all'art.140 - Piano Attuativo in Viale A. Sclavo (PA06.01) delle NTA del Piano Operativo.

L'area oggetto di variante è ricompresa all'interno del perimetro del territorio urbanizzato, così come individuato ai sensi dell'art.4 della L.R.T. 65/2014, pertanto è possibile dare corso ad una variante semplificata al PO, approvato con deliberazione n.216 del 25.11.2021, ai sensi dell'art. 30 e con le modalità dell'art. 32 della L.R.T.65/2014.



**NORMATIVA URBANISTICA**

**Legge regionale 10 novembre 2014, n. 65**

Norme per il governo del territorio.

*Art. 30*

*Varianti semplificate al piano strutturale. Varianti semplificate al piano operativo e relativo termine di efficacia*

1. Sono definite varianti semplificate al piano strutturale le varianti che non comportano incremento al suo dimensionamento complessivo per singole destinazioni d'uso e che non comportano diminuzione degli standard. Sono altresì varianti semplificate al piano strutturale quelle che trasferiscono dimensionamenti, anche tra UTOE diverse, all'interno del perimetro del territorio urbanizzato e quelle che trasferiscono dimensionamenti dall'esterno del territorio urbanizzato all'interno dello stesso.
2. Sono definite varianti semplificate al piano operativo le varianti che hanno per oggetto previsioni interne al perimetro del territorio urbanizzato.
3. Sono escluse dal procedimento semplificato del presente articolo le varianti che introducono nel territorio urbanizzato le previsioni di cui all'articolo 26, comma 1.
4. Le previsioni incidenti sul dimensionamento del piano operativo introdotte mediante variante semplificata ai sensi del presente articolo perdono efficacia alla scadenza quinquennale dall'approvazione del piano operativo di riferimento.
5. Le varianti di cui al presente articolo sono oggetto del monitoraggio di cui all'articolo 15.

*Art. 32*

*Procedimento per l'adozione e l'approvazione delle varianti semplificate al piano strutturale e al piano operativo*

1. Il comune adotta la variante semplificata al piano strutturale o al piano operativo e pubblica sul BURT il relativo avviso, dandone contestuale comunicazione alla Regione, alla provincia o alla città metropolitana. Gli atti sono resi accessibili sul sito istituzionale del comune. Il responsabile del procedimento allega agli atti da adottare una relazione che dà motivatamente atto della riconducibilità della variante alle fattispecie di cui all'articolo 30 e 31, comma 3.
2. Gli interessati possono presentare osservazioni nei trenta giorni successivi alla pubblicazione sul BURT. Le forme e le modalità di informazione e partecipazione dei cittadini sono individuate dal comune in ragione dell'entità e dei potenziali effetti delle previsioni oggetto della variante semplificata.
3. Decorso il termine di cui al comma 2, la variante è approvata dal comune che controdiede in ordine alle osservazioni pervenute e pubblica il relativo avviso sul BURT. Qualora non siano pervenute osservazioni, la variante diventa efficace a seguito della pubblicazione sul BURT dell'avviso che ne dà atto.
4. Il comune invia alla Regione la comunicazione dell'approvazione delle varianti semplificate di cui al comma 1.

**Legge regionale 12 febbraio 2010, n. 10**

Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA), di autorizzazione integrata ambientale (AIA) e di autorizzazione unica ambientale (AUA).

**TITOLO II**

La valutazione ambientale strategica

*Art. 5*

*Ambito di applicazione*

1. Le disposizioni del presente titolo II, si applicano ai piani e programmi la cui approvazione è di competenza della Regione, degli enti locali e degli enti parco regionali.
2. Sono obbligatoriamente soggetti a VAS:
  - a) i piani e i programmi elaborati per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o, comunque, la realizzazione di progetti sottoposti a VIA o a verifica di assoggettabilità a VIA, di cui agli allegati II, II bis, III e IV del d.lgs. 152/2006;
  - b) i piani e i programmi per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e di quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali, della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione di incidenza ai sensi dell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357 (Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche).
  - b bis) le modifiche ai piani e programmi di cui alle lettere a) e b), salvo le modifiche minori di cui ai commi 3 e 3 ter.
3. L'effettuazione della VAS è subordinata alla preventiva valutazione, effettuata dall'autorità competente secondo le disposizioni di cui all'articolo 22, della significatività degli effetti ambientali, nei seguenti casi:
  - a) per i piani e programmi di cui al comma 2, che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e le relative modifiche che definiscano o modifichino il quadro di riferimento per la realizzazione dei progetti;
  - b) per le modifiche minori di piani e programmi di cui al comma 2;
  - c) per i piani e programmi, diversi da quelli di cui al comma 2, e per le loro modifiche, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti.
- 3 bis. La preventiva valutazione delle lettere a) e b) del comma 3 è effettuata secondo le modalità di cui al comma 3 dell'articolo 6 del d.lgs. 152/2006.
- 3 ter. Nei casi di varianti formali, di carattere redazionale o che comunque non comportino modifiche alla disciplina di piano già sottoposto a VAS, l'autorità procedente può chiedere all'autorità competente una procedura di verifica di assoggettabilità semplificata al fine di verificare che tali varianti non comportino impatti sull'ambiente. A tal fine l'autorità procedente presenta una relazione motivata all'autorità competente, la quale si esprime con provvedimento motivato di esclusione o di assoggettabilità a VAS entro trenta giorni dal ricevimento della relazione stessa.
4. Abrogato.
- 4 bis. Per la verifica di assoggettabilità a VAS ovvero per la VAS relative a modifiche a piani e programmi ovvero a strumenti attuativi di piani o programmi si applicano le disposizioni dell'articolo 12, comma 6 del d.lgs.152/2006.
- 4 ter. Per la valutazione ambientale dei piani regolatori portuali e dei piani di sviluppo aeroportuale, delle loro modifiche e dei progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito degli stessi piani, si applicano le disposizioni previste dall'articolo 6, comma 3-ter del d.lgs.152/2006.

Art. 5 bis

*Atti di governo del territorio soggetti a VAS*

1. La Regione, la città metropolitana, le province, le unioni di comuni e i comuni, nell'ambito della rispettiva competenza, provvedono all'effettuazione della VAS sugli atti di cui agli articoli 10 e 11 della legge regionale 10 novembre 2014, n. 65 (Norme per il governo del territorio) .
2. Non sono sottoposti a VAS né a verifica di assoggettabilità i piani attuativi, comunque denominati, che non comportino variante, quando lo strumento sovraordinato sia stato sottoposto a VAS e lo stesso strumento definisca l'assetto localizzativo delle nuove previsioni e delle dotazioni territoriali, gli indici di edificabilità, gli usi ammessi e i contenuti plano-volumetrici, tipologici e costruttivi degli interventi, dettando i limiti e le condizioni di sostenibilità ambientale delle trasformazioni previste.
3. Le varianti agli atti di cui al comma 1 sono soggette a VAS ai sensi dell'articolo 5, comma 2, lettera b bis).

Art. 22

*Procedura di verifica di assoggettabilità*

1. Nel caso di piani e programmi per i quali, ai sensi dell'articolo 5, comma 3, è necessario accertare preliminarmente l'assoggettabilità dei medesimi a valutazione ambientale *strategica*, l'*autorità procedente* o il proponente, nella fase iniziale di elaborazione del piano o programma, predispone un documento preliminare che illustra il piano o programma e che contiene le informazioni e i dati necessari all'accertamento degli impatti significativi sull'ambiente, secondo i criteri individuati nell'allegato 1 alla presente legge.
2. *Il documento viene trasmesso in via telematica o su supporto informatico, anche tramite l'infrastruttura della rete telematica regionale e secondo gli standard definiti in base alla l.r. 1/2004 e alla legge regionale 5 ottobre 2009, n. 54 (Istituzione del sistema informativo e del sistema statistico regionale. Misure per il coordinamento delle infrastrutture e dei servizi per lo sviluppo della società dell'informazione e della conoscenza) e, nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, all'autorità competente per la decisione circa l'assoggettabilità del piano o programma a VAS.*
3. L'autorità competente, entro dieci giorni dal ricevimento del documento preliminare, inizia le consultazioni, trasmettendolo ai soggetti competenti in materia ambientale al fine di acquisirne il parere entro trenta giorni dall'invio.
4. L'autorità competente, sulla base degli elementi di cui all'allegato 1 alla presente legge, *sentita l'autorità procedente o il proponente* e tenuto conto dei contributi pervenuti, verifica se il piano o programma possa avere impatti significativi sull'ambiente, ed emette il provvedimento di verifica, assoggettando o escludendo il piano o programma dalla VAS e definendo, ove occorra, le necessarie prescrizioni, entro novanta giorni dalla trasmissione di cui al comma 2. E' fatto salvo il termine inferiore eventualmente concordato fra l'autorità competente e il proponente. Entro lo stesso termine sono acquisiti dall'autorità competente i chiarimenti e le integrazioni eventualmente necessari.
- 4 bis. *Per gli atti di governo del territorio di cui all'articolo 5 bis, il provvedimento di verifica di cui al comma 4 è emesso prima dell'adozione del piano stesso da parte dell'organo competente.*
5. Le conclusioni del provvedimento di verifica di assoggettabilità, comprese le motivazioni dell'eventuale esclusioni dalla VAS e le prescrizioni di cui al comma 4, sono rese pubbliche attraverso la pubblicazione sui siti web *dell'autorità procedente* o del proponente e dell'autorità competente.

**Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152**

*Norme in materia ambientale*

**12. Verifica di assoggettabilità**

1. Nel caso di piani e programmi di cui all'articolo 6, commi 3 e 3-bis, l'autorità procedente trasmette all'autorità competente, su supporto informatico un rapporto preliminare di assoggettabilità a VAS comprendente una descrizione del piano o programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o programma, facendo riferimento ai criteri dell'allegato I del presente decreto.
2. L'autorità competente in collaborazione con l'autorità procedente, individua i soggetti competenti in materia ambientale da consultare e trasmette loro il rapporto preliminare di assoggettabilità a VAS per acquisirne il parere. Il parere è inviato entro trenta giorni all'autorità competente ed all'autorità procedente.
3. Salvo quanto diversamente concordato dall'autorità competente con l'autorità procedente, l'autorità competente, sulla base degli elementi di cui all'allegato I del presente decreto e tenuto conto delle osservazioni pervenute, verifica se il piano o programma possa avere impatti significativi sull'ambiente.
- 3-bis. Qualora l'autorità competente stabilisca di non assoggettare il piano o programma al procedimento di VAS, specifica i motivi principali di tale decisione in relazione ai criteri pertinenti elencati nell'allegato I alla presente parte e, tenendo conto delle eventuali osservazioni dei soggetti competenti in materia ambientale pervenute ai sensi dei commi 2 e 3, specifica le eventuali raccomandazioni per evitare o prevenire effetti significativi e negativi sull'ambiente.
4. L'autorità competente, sentita l'autorità procedente, tenuto conto dei contributi pervenuti, entro novanta giorni dalla trasmissione di cui al comma 1, emette il provvedimento di verifica assoggettando o escludendo il piano o il programma dalla valutazione di cui agli articoli da 13 a 18.
5. Il risultato della verifica di assoggettabilità, comprese le motivazioni, è pubblicato integralmente nel sito web dell'autorità competente.
6. La verifica di assoggettabilità a VAS ovvero la VAS relative a modifiche a piani e programmi ovvero a strumenti attuativi di piani o programmi già sottoposti positivamente alla verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 12 o alla VAS di cui agli articoli da 12 a 17, si limita ai soli effetti significativi sull'ambiente che non siano stati precedentemente considerati dagli strumenti normativamente sovraordinati.



Fonte dati: Regione Toscana - Base Informativa Territoriale Regionale, art. 55 della L.P.

Fonte dati: Regione Toscana - Base Informativa Territoriale Regionale, art. 55 della L.P.







## Motivazioni della proposta di variante

Attualmente l'area è identificata dal Piano Operativo nel sottosistema funzionale delle Aree Miste (AM), come area soggetta a Piano attuativo, identificata dalla sigla PA06.01, la cui disciplina è rubricata all'art. 140 delle N.T.A.

### Piano Operativo vigente

#### Norme tecniche di attuazione di riferimento

#### Art. 77 Discipline generali delle Aree Miste (AM)

1. Il sottosistema funzionale delle Aree Miste comprende tessuti caratterizzati da un edificato prevalentemente con tipologia a capannone per attività commerciali, artigianali o industriali. La loro distribuzione nel territorio, in aree di fondovalle, segna lo sviluppo che la città ha avuto nel tempo, evidenziando le fasi del progressivo trasferimento delle piccole attività produttive e commerciali presenti nel centro storico verso siti più adatti alle moderne esigenze di gestione.
2. Nel sottosistema delle Aree Miste (AM), l'intervento di frazionamento di unità immobiliari residenziali esistenti e degli edifici per cui il P.O. prevede la categoria funzionale residenziale a) è sempre ammesso.
3. Per le funzioni ammesse nel sottosistema, in caso di mutamento della destinazione d'uso e/o di frazionamento degli edifici esistenti, la dotazione minima dei parcheggi privati, di cui all'art. 18, può essere monetizzata, mentre i parcheggi di relazione per le attività commerciali, di cui all'art. 19, devono essere sempre reperiti.
4. Nel sottosistema delle Aree Miste (AM) non è consentito l'accorpamento di strutture di vendita che dia luogo a superfici di vendita superiori a 1.500 mq.

#### Art. 119 Disposizioni comuni per le trasformazioni previste dal P.O.

1. Gli interventi di trasformazione consistono nella realizzazione di complessi edilizi in aree libere oppure nella riconfigurazione funzionale e morfologica di aree urbane o extraurbane e nella realizzazione di nuovi tracciati di viabilità e infrastrutture.
2. Gli Interventi Diretti sono identificati dalla sigla ID e da un numero progressivo per ciascuna UTOE. I Piani Attuativi sono identificati dalla sigla PA con un numero progressivo per ciascuna UTOE. Tali interventi sono perimetrati ed indicati con tale sigla nelle Tavole di progetto del P.O.
3. La disciplina specifica di ciascuna area, riportata al successivo Titolo XI, definisce:
  - destinazioni d'uso;
  - quantità massime edificabili, attraverso interventi di nuova edificazione o di sostituzione edilizia, e relativi parametri (Superficie edificabile o edificata, numero di alloggi, numero di piani fuori terra ed eventuale Altezza massima, Indice di Copertura);
  - opere, aree e/o attrezzature da realizzare e/o cedere al Comune;
  - vincoli e tutele;
  - specifici indirizzi e prescrizioni in relazione ai singoli contesti, anche per quanto attiene eventuali interventi di recupero compresi nel progetto, condizionamenti per l'attuazione, requisiti e prestazioni richiesti per garantire in particolare la qualità e compatibilità paesaggistica e la sostenibilità ambientale, espressi anche attraverso schemi grafici di riferimento, per i quali vale quanto precisato al

successivo art. 122, e in adempimento delle indicazioni espresse nell'ambito della VAS nelle Schede analitico-prescrittive di Valutazione delle trasformazioni (elaborato QV.2c).

Nel caso di trasformazioni comprendenti la realizzazione di opere individuate come aree soggette a vincolo espropriativo (identificate con la sigla AE) oppure opere pubbliche (identificate con la sigla OP), qualora fosse necessario per garantire l'interesse pubblico entro tempi stabiliti, l'Amministrazione Comunale potrà comunque procedere con intervento diretto all'attuazione anticipata di tali opere e provvederà a definire opere equivalenti a carico dell'intervento privato.

Per l'altezza dei piani si fa riferimento all'altezza virtuale, così come definita dal Regolamento di attuazione dell'art. 216 della L.R. 65/2014 e s.m.i. in materia di unificazione dei parametri urbanistici e edilizi; nel caso di terreni in pendenza o con quote differenti il numero massimo di piani fuori terra si intende relativo al fronte a valle.

Per gli edifici destinati ad attività industriali ed artigianali oppure ad attività commerciali, sia al dettaglio che all'ingrosso e depositi ad un solo livello è consentita un'Altezza (HMax) massima di 9 ml. nel caso in cui il numero di piani massimo sia pari a 2; in caso di comprovata necessità per la messa in opera di carri-ponte od altre attrezzature strettamente legate alla produzione oppure per i mezzi impiegati nell'attività e solo per quelle parti dell'edificio che ospitano l'attrezzatura oppure i mezzi impiegati nell'attività, l'Altezza (HMax) massima è elevata a 11 ml., fatto salvo quanto diversamente stabilito per specifici interventi.

Le quantità richieste per opere ed attrezzature da realizzare e/o cedere al Comune nel caso dei parcheggi pubblici sono indicate con il numero minimo di posti auto, calcolato con un parametro di 25 mq. a stallo, comprensivo anche degli spazi di manovra.

4. In sede di elaborazione dei progetti qualora le indicazioni grafiche riguardanti il perimetro cadano in prossimità ma non coincidano con elementi reali di suddivisione del territorio rilevabili sul posto o su mappe a scala di maggiore dettaglio, dette linee grafiche di perimetrazione possono essere portate a combaciare con i corrispondenti elementi di suddivisione reale del territorio; in tali casi la corrispondente rettifica non comporta variante al Piano Operativo.
5. Le Tavole di progetto del P.O. forniscono una rappresentazione sintetica delle regole per l'attuazione dei progetti, definite dalle presenti Norme, attraverso indicazioni grafiche che riguardano prioritariamente la definizione degli spazi pubblici e la loro disposizione reciproca ed orientano l'impianto insediativo ed i caratteri dell'edificazione.

Tali indicazioni grafiche hanno carattere di indirizzo per la definizione progettuale e - fermo restando l'obbligo di rispetto del dimensionamento, degli obiettivi, delle prescrizioni, dei condizionamenti, dei requisiti e delle prestazioni richiesti dal Piano Operativo - possono essere oggetto di rettifiche e parziali modifiche in sede di progettazione al fine di meglio coordinarsi con i luoghi e con le aree contermini. In particolare:

- per la viabilità sono da considerarsi prescrittivi i recapiti, mentre sono indicativi il dimensionamento in sezione, il percorso e le modalità di intersezione;
- per i percorsi pedonali e/o ciclopedonali sono da considerarsi prescrittivi i recapiti, mentre è indicativo il tracciato;
- per gli spazi pedonali, per i parcheggi (aree di sosta a raso dei veicoli, pubblici e/ privati), per il verde (giardini, spazi di gioco, verde di ambientazione e di mitigazione, anche di proprietà privata ma comunque sistemate a verde, libere da edifici e manufatti) e per i servizi la precisa localizzazione e l'estensione delle aree sono indicative delle regole definite nella disciplina specifica delle presenti Norme.

6. *Fino all'attuazione degli interventi previsti dal Piano Operativo su edifici, complessi edilizi e spazi aperti sono consentiti solo interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria; non sono ammessi il cambio di destinazione d'uso e la suddivisione delle unità immobiliari.*
7. *Ad avvenuta realizzazione e ultimazione degli interventi previsti dal Piano Operativo agli edifici ed alle aree di pertinenza si attribuisce la disciplina di intervento di tipo 4 (t4), fatto salvo quanto eventualmente disciplinato per edifici di particolare pregio. Non è ammesso il frazionamento ed il cambio di destinazione d'uso delle unità immobiliari realizzate in attuazione degli interventi previsti dal presente Piano Operativo.*
8. *Per gli interventi ricadenti in ambiti soggetti a provvedimento di tutela si dovrà prestare particolare attenzione alle prescrizioni contenute nella Scheda di Vincolo, di cui alla Sez. 4 del P.I.T./P.P.R.*

#### **Art. 140 Piano Attuativo in Viale A. Sclavo (PA06.01)**

1. *Il progetto prevede la riqualificazione e il potenziamento degli impianti sportivi, insieme alla realizzazione di uno studentato e attività direzionali e di servizio connesse.*

2. *Dimensionamento:*

*area di intervento (ST): 77.105 mq.*

*Superficie edificabile (SE) massima: 8.000 mq. a destinazione direzionale e di servizio (studentato e4), 1.000 mq. a destinazione direzionale e di servizio (palestre e centri per il fitness e per la pratica sportiva e3) e 2.100 mq. destinati alla realizzazione di una nuova palestra (e3) a completamento delle attrezzature sportive esistenti.*

*numero posti alloggio massimo: 300*

*numero piani fuori terra massimo: 5*

*Indice di Copertura massimo: -*

*opere ed attrezzature pubbliche:*

- *realizzazione e cessione di parcheggio pubblico con funzione di parcheggio scambiatore, potenziando l'area di sosta tra il tracciato ferroviario attuale e l'ex sedime ferroviario, con adeguamento dei tracciati viari di accesso sia dalla rotatoria su Via Giovanni Paolo II sia da Viale Sclavo; il parcheggio dovrà essere organizzato come struttura multipiano, sfruttando il dislivello esistente tra l'attuale piazzale e l'ex sedime ferroviario, anche di tipo Fast-Park purché dotata di soluzioni con elementi verdi di ambientazione per le strutture verticali e orizzontali e di ombreggiamento;*
- *adeguamento del tratto di viabilità (strada del Tiro a segno) dal parcheggio scambiatore (lato strada fiume) all'accesso al nuovo complesso e agli impianti;*
- *riqualificazione del tracciato esistente tra l'attuale area di sosta e Viale Sclavo (con sottopasso dell'ex sedime ferroviario) come percorso pedonale e/o ciclopedonale;*
- *cessione dell'area tra Viale Sclavo, il parcheggio scambiatore e il tracciato citato al punto precedente, comprendente l'ex sedime ferroviario, come verde pubblico per una superficie minima di 11.800 mq.*

3. *Vincoli e tutele:*

- *vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. n. 42/2004.*

4. *Disposizioni specifiche:*

*L'attivazione del progetto è subordinata alla realizzazione dell'intervento di recupero e di adeguamento strutturale, in particolare dal punto di vista antisismico, del Palasport (con disciplina di intervento di tipo 4), per il quale dovrà inoltre essere sottoscritta apposita convenzione finalizzata a disciplinare l'utilizzo pubblico della struttura e degli spazi verdi.*

*Al secondo palazzetto esistente (Dodecaedro) è attribuita la disciplina di intervento di tipo 4 (t4).*

*All'altra struttura coperta esistente è attribuita la disciplina di intervento di tipo 5 (t5).*

*La nuova palestra avrà accesso carrabile da viale Sclavo, utilizzando l'accesso esistente a monte del Dodecaedro; gli spazi aperti saranno mantenuti prevalentemente a verde, conservando e potenziando la fascia alberata di filtro e di ambientazione lungo il viale e prevedendo analoghe piantumazioni sul margine nord e verso lo studentato. Per la realizzazione del nuovo volume si dovranno limitare i movimenti di terra, anche con soluzioni in parte seminterrate.*

*L'edificazione a destinazione direzionale e di servizio sarà localizzata nell'area a nord-ovest del Palasport, nella parte più a valle, prospettante la strada fiume, in modo da limitare al massimo l'impatto visivo rispetto al contesto paesaggistico. Saranno da limitare i rimodellamenti del suolo, privilegiando soluzioni interrate e seminterrate - valorizzando il pendio e le differenze di quota esistenti - per i parcheggi privati e per i locali di servizio, riservando i volumi fuori terra agli alloggi. L'accesso carrabile al nuovo complesso e al Palasport - ad esclusione del pubblico - sarà dalla strada del Tiro a segno, riorganizzando la fascia tra gli edifici e il sedime dell'ex tracciato della ferrovia come parcheggio a raso alberato. Dovranno essere previste piantumazioni di filtro e di ambientazione al margine nord e nord-ovest e dovranno essere mantenute e integrate le sistemazioni a verde lungo il sedime dell'ex tracciato della ferrovia.*

*Dovranno in generale essere per quanto possibile mantenute ed integrate le alberature esistenti, rimuovendo specie arboree e arbustive non idonee al contesto e degradate.*

*Nella definizione degli spazi si dovrà tenere conto delle componenti pedonale e ciclabile, anche in relazione alla definizione complessiva della rete ciclabile.*

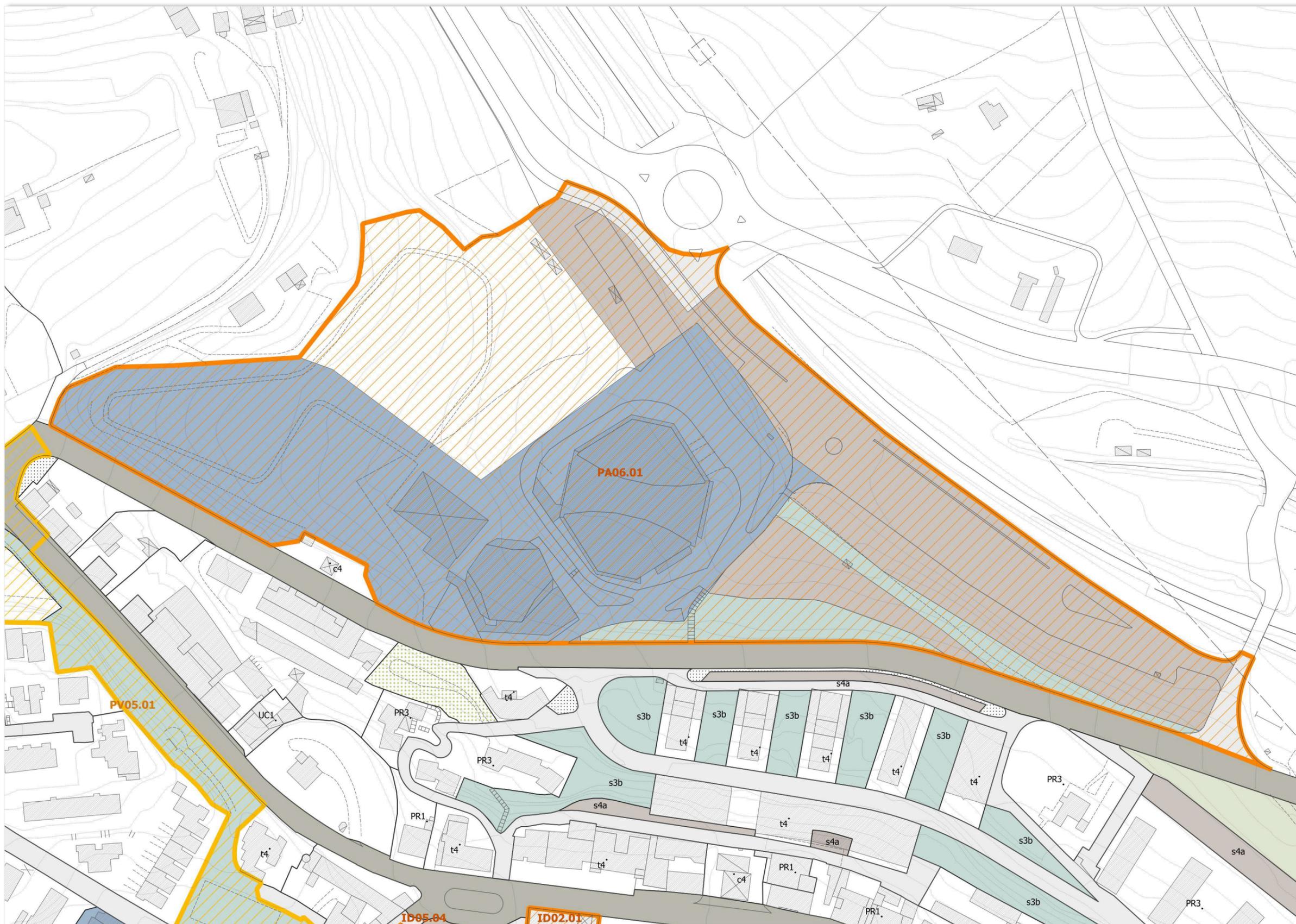
Per le motivazioni di cui alla premessa del presente documento e per rendere quindi attuabile la scheda PA06.01, la proposta di variante prevede la suddivisione della scheda in tre comparti, da attuare anche separatamente.

L'area individuata dai comparti:

- A - Impianti sportivi esistenti sarà soggetta a Piano attuativo perché ad oggi non è certo il costo e quindi la convenienza tecnica di adeguare il palazzetto principale dal punto di vista sismico o se in alternativa risultati più economico ed efficiente demolirlo e ricostruirlo anche in altra zona del comparto;
- B – Parcheggio pubblico o di uso pubblico sarà soggetta a Intervento diretto;
- C - Direzionale e di servizio sarà soggetta a Intervento diretto convenzionato.

Per quanto riguarda le opere di interesse pubblico, la variante permette una importante possibilità di ampliamento delle aree a parcheggio, nonché la possibilità di individuare un'area attrezzata per la sosta temporanea dei camper.





**Art. 140 Piano Attuativo in Viale A. Sclavo (PA06.01)**

1. Il progetto prevede la riqualificazione e il potenziamento degli impianti sportivi, insieme alla realizzazione di uno studentato e attività direzionali e di servizio connesse.

2. Dimensionamento:

area di intervento (ST): 77.105 mq.

Superficie edificabile (SE) massima: 8.000 mq. a destinazione direzionale e di servizio (studentato e4), 1.000 mq. a destinazione direzionale e di servizio (palestre e centri per il fitness e per la pratica sportiva e3) e 2.100 mq. destinati alla realizzazione di una nuova palestra a completamento delle attrezzature sportive esistenti.

numero posti alloggio massimo: 300

numero piani fuori terra massimo: 5

Indice di Copertura massimo: -

Opere ed attrezzature pubbliche:

- realizzazione e cessione di parcheggio pubblico con funzione di parcheggio scambiatore, potenziando l'area di sosta tra il tracciato ferroviario attuale e l'ex sedime ferroviario, con adeguamento dei tracciati viari di accesso sia dalla rotatoria su Via Giovanni Paolo II sia da Viale Sclavo; il parcheggio dovrà essere organizzato come struttura multipiano sfruttando il dislivello esistente tra l'attuale piazzale e l'ex sedime ferroviario, anche di tipo Fast-Park purché dotata di soluzioni con elementi verdi di ambientazione per le strutture verticali e orizzontali e di ombreggiamento.
- adeguamento del tratto di viabilità (strada del Tiro a segno) dal parcheggio scambiatore (lato strada fiume) all'accesso al nuovo complesso e agli impianti;
- riqualificazione del tracciato esistente tra l'attuale area di sosta e Viale Sclavo (con sottopasso dell'ex sedime ferroviario) come percorso pedonale e/o ciclopedonale;
- cessione dell'area tra Viale Sclavo, il parcheggio scambiatore e il tracciato citato al punto precedente, comprendente l'ex sedime ferroviario, come verde pubblico per una superficie minima di 11.800 mq.

3. Vincoli e tutele:

vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. n. 42/2004.

4. Disposizioni specifiche:

L'attivazione del progetto è subordinata alla realizzazione dell'intervento di recupero e di adeguamento strutturale, in particolare dal punto di vista antisismico, del Palasport (con disciplina di intervento di tipo 4), per il quale dovrà inoltre essere sottoscritta apposita convenzione finalizzata a disciplinare l'utilizzo pubblico della struttura e degli spazi verdi.

Al secondo palazzetto esistente (Dodecaedro) è attribuita la disciplina di intervento di tipo 4 (t4).

All'altra struttura coperta esistente è attribuita la disciplina di intervento di tipo 5 (t5).

La nuova palestra avrà accesso carrabile da viale Sclavo, utilizzando l'accesso esistente a monte del Dodecaedro; gli spazi aperti saranno mantenuti prevalentemente a verde, conservando e potenziando la fascia alberata di filtro e di ambientazione lungo il viale e prevedendo analoghe piantumazioni sul margine nord e verso lo studentato. Per la realizzazione del nuovo volume si dovranno limitare i movimenti di terra, anche con soluzioni in parte seminterrate.

L'edificazione a destinazione direzionale e di servizio sarà localizzata nell'area a nord-ovest del Palasport, nella parte più a valle, prospettante la strada fiume, in modo da limitare al massimo l'impatto visivo rispetto al contesto paesaggistico. Saranno da limitare i rimodellamenti del suolo, privilegiando soluzioni interrato e seminterrate - valorizzando il pendio e le differenze di quota esistenti - per i parcheggi privati e per i locali di servizio, riservando i volumi fuori terra agli alloggi. L'accesso carrabile al nuovo complesso e al Palasport - ad esclusione del pubblico - sarà dalla strada del Tiro a segno, riorganizzando la fascia tra gli edifici e il sedime dell'ex tracciato della ferrovia come parcheggio a raso alberato. Dovranno essere previste piantumazioni di filtro e di ambientazione al margine nord e nord-ovest e dovranno essere mantenute e integrate le sistemazioni a verde lungo il sedime dell'ex tracciato della ferrovia.

Dovranno in generale essere per quanto possibile mantenute ed integrate le alberature esistenti, rimuovendo specie arboree e arbustive non idonee al contesto e degradate.

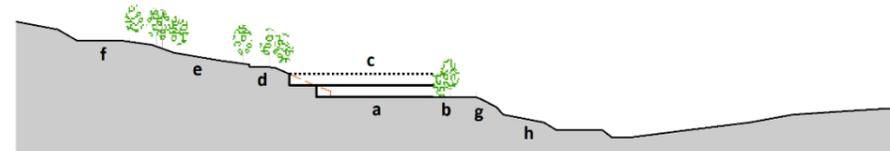
Nella definizione degli spazi si dovrà tenere conto delle componenti pedonale e ciclabile, anche in relazione alla definizione complessiva della rete ciclabile.



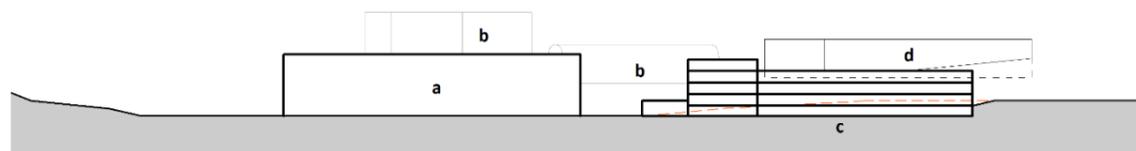
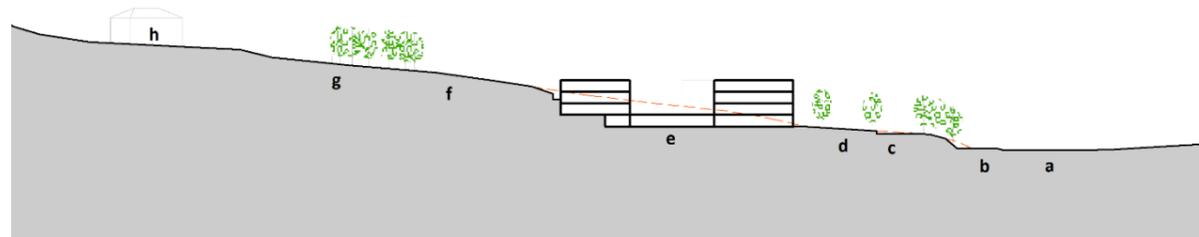
Schema di riferimento:

1 - Palasport e altre strutture sportive esistenti

- 2 - area destinata alla nuova palestra con sedime indicativo del nuovo volume
- 3 - verde di uso pubblico per attività sportiva informale e relax;
- 4 - area destinata alla nuova edificazione con sedime indicativo dei nuovi volumi (studentato: 5 basamento a un livello per locali di servizio e parcheggi pertinenziali, 6 blocchi con altezza massima di 3 piani, oltre il basamento, per alloggi e spazi comuni; palestre e spazi fitness complementari alle strutture esistenti: 7 blocco a un livello)
- 8 - verde privato di pertinenza dello studentato con mantenimento delle alberature esistenti
- 9 - viabilità interna a servizio dello studentato e degli impianti sportivi
- 10 - parcheggio a raso alberato
- 11 - primo tratto della strada del Tiro a segno da adeguare per l'accesso alle strutture
- 12 - parcheggio scambiatore
- 13 - viabilità di collegamento a Via Giovanni Paolo II
- 14 - viabilità di collegamento a Viale Sclavo
- 15 - tracciato da riqualificare come percorso pedonale
- 16 - verde pubblico



- Sezione ambientale di riferimento (parcheggio scambiatore):
- a - struttura multipiano
  - b - elementi vegetazionali di ambientazione e ombreggiamento
  - c - struttura leggera di copertura per l'ombreggiamento
  - d - ipotesi di recupero come percorso pedonale dell'ex tracciato ferroviario
  - e - verde pubblico
  - f - Viale Sclavo



- Sezioni ambientali di riferimento (studentato e altri spazi per attività direzionali e di servizio):
- in alto (indicativamente est-ovest)
- a - viabilità di collegamento a Via Giovanni Paolo II
  - b - strada del Tiro a segno
  - c - viabilità interna
  - d - parcheggio a raso alberato
  - e - area destinata alla nuova edificazione
  - f - area verde privata
  - g - limite dell'intervento
  - h - complesso esistente (Sant'Eurosia e Sant'Isidoro);
- in basso (indicativamente nord-sud)
- a - Palasport
  - b - altre strutture sportive esistenti
  - c - area destinata alla nuova edificazione
  - d - nuova palestra

**Art. 140 Piano Attuativo / intervento diretto in Viale A. Sclavo (PA06.01)**

1. Il progetto prevede la riqualificazione e il potenziamento degli impianti sportivi e delle aree a parcheggio, insieme alla realizzazione di uno studentato e attività direzionali e di servizio ~~connesse~~.

2. Dimensionamento:

area di intervento (ST): 77.105 mq.

Superficie edificabile (SE) massima: 8.000 mq. a destinazione direzionale e di servizio (studentato e4), 1.000 mq. a destinazione direzionale e di servizio (e1, palestre e centri per il fitness e per la pratica sportiva e3) e ~~2.100 mq.~~ 5.000 mq. destinati alla realizzazione di ~~una nuova palestra un nuovo impianto sportivo coperto (s2d) a completamento delle attrezzature sportive esistenti.~~

numero posti alloggio massimo: 300

numero piani fuori terra massimo: 5

Indice di Copertura massimo: -

Opere ed attrezzature pubbliche o di uso pubblico:

- realizzazione ~~e cessione~~ di parcheggio pubblico o di uso pubblico ~~con funzione di parcheggio scambiatore~~, potenziando l'area di sosta tra il tracciato ferroviario attuale e l'ex sedime ferroviario, con adeguamento dei tracciati viari di accesso sia dalla rotatoria su Via Giovanni Paolo II sia da Viale Sclavo; il parcheggio ~~dovrà potrà~~ essere organizzato come struttura multipiano sfruttando il dislivello esistente tra l'attuale piazzale e ~~l'ex sedime ferroviario~~ il pendio soprastante, anche di tipo Fast-Park purché dotata di soluzioni con elementi verdi di ambientazione per le strutture verticali e orizzontali e di ombreggiamento. Il parcheggio esistente potrà essere inoltre ampliato nel pendio soprastante, con struttura a raso terrazzata e alberata;
- ~~adeguamento del tratto di viabilità (strada del Tiro a segno) dal parcheggio scambiatore (lato strada fiume) all'accesso al nuovo complesso e agli impianti;~~
- riqualificazione del tracciato esistente tra l'attuale area di sosta e Viale Sclavo ~~(con sottopasso dell'ex sedime ferroviario)~~ come percorso pedonale e/o ciclopedonale;
- Realizzazione ~~cessione~~ dell'area tra Viale Sclavo e il parcheggio ~~scambiatore e il tracciato citato al punto precedente, comprendente l'ex sedime ferroviario~~, come parcheggio alberato e verde pubblico attrezzato per una superficie minima di 5.700 mq ~~11.800 mq.~~

3. Vincoli e tutele:

- vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. n. 42/2004

4. Disposizioni specifiche:

La scheda è suddivisa in comparti, come indicato dalle lettere A, B e C nella planimetria, da attuare anche separatamente come segue:

**A - Impianti sportivi esistenti: Piano attuativo.**

L'area comprende l'attuale ~~L'attivazione del progetto è subordinata alla realizzazione dell'intervento di recupero e di adeguamento strutturale, in particolare dal punto di vista antisismico, del~~ Palasport (con disciplina di intervento di tipo 4 tipo 5 - t5), 4), ~~per il quale dovrà inoltre essere sottoscritta apposita convenzione finalizzata a disciplinare l'utilizzo pubblico della struttura e degli spazi verdi. Al~~, il secondo palazzetto esistente (Dodecaedro) ~~è attribuita la~~ (con disciplina di intervento di tipo 4 - t4), e ~~All'altra~~ struttura coperta, in tensostruttura, esistente ~~è attribuita la~~ (con disciplina di intervento di tipo 5 - t5).

~~La nuova palestra~~ La realizzazione del nuovo impianto sportivo coperto è subordinata alla demolizione della struttura coperta esistente, in tensostruttura, e alla realizzazione di un nuovo accesso carrabile da viale Sclavo; ~~utilizzando l'accesso esistente a monte del Dodecaedro;~~ gli spazi aperti saranno mantenuti prevalentemente a verde, conservando e potenziando la fascia alberata di filtro e di ambientazione lungo il viale e prevedendo analoghe piantumazioni sul margine nord e verso lo studentato. Per la realizzazione del nuovo volume si dovranno limitare i movimenti di terra, anche con soluzioni in parte seminterrate.

**B – Parcheggio pubblico o di uso pubblico e area a verde attrezzato: Intervento diretto.**

Per l'area, già destinata a parcheggio, è prevista la riqualificazione e la possibilità di ampliamento anche con struttura di tipo fast-park e, nel pendio soprastante, con struttura seminterrata o su terrazzamenti alberati.

Nel comparto potrà essere individuata un'area attrezzata per la sosta camper e potranno essere ospitati temporanei spettacoli viaggianti;

**C - Direzionale e di servizio: Intervento diretto convenzionato**

L'edificazione a destinazione direzionale e di servizio sarà localizzata nell'area a nord-ovest del Palasport, nella parte più a valle, prospettante la strada fiume, in modo da limitare al massimo l'impatto visivo rispetto al contesto paesaggistico. Saranno da limitare i rimodellamenti del suolo, privilegiando soluzioni interrate e seminterrate - valorizzando il pendio e le differenze di quota esistenti - per i parcheggi privati e per i locali di servizio, riservando i volumi fuori terra agli alloggi. L'accesso carrabile al nuovo complesso e al Palasport - ad esclusione del pubblico - sarà dalla strada del Tiro a segno, riorganizzando la fascia tra gli edifici e il sedime dell'ex tracciato della ferrovia come parcheggio a raso alberato. Dovranno essere previste piantumazioni di filtro e di ambientazione al margine nord e nord-ovest e dovranno essere mantenute e integrate le sistemazioni a verde lungo il sedime dell'ex tracciato della ferrovia.

Dovranno in generale essere per quanto possibile mantenute ed integrate le alberature esistenti, rimuovendo specie arboree e arbustive non idonee al contesto e degradate.

Nella definizione degli spazi si dovrà tenere conto delle componenti pedonale e ciclabile, anche in relazione alla definizione complessiva della rete ciclabile.

L'intervento è subordinato alla realizzazione di un parcheggio di uso pubblico previsto in prossimità del palazzetto principale, fra il parcheggio esistente e viale A. Sclavo e alla realizzazione di un'area destinata verde pubblico o di uso pubblico attrezzato prevista a monte di detto parcheggio, lungo viale A. Sclavo.

Schema **ATTUALE**

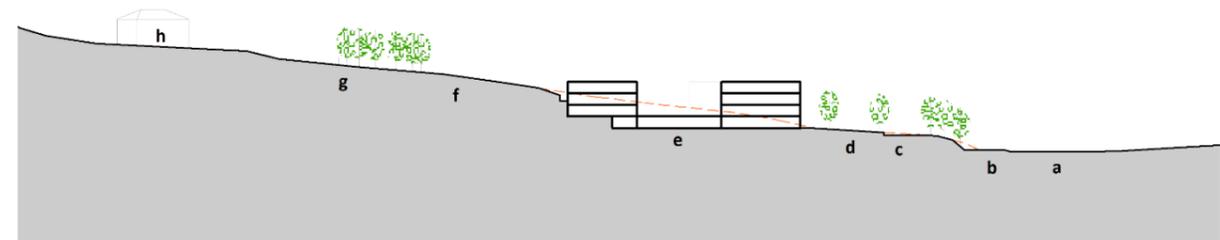


Schema di **VARIANTE**



Schema di riferimento:

- 1 - Palasport e altre strutture sportive esistenti
- 2 - area destinata al nuovo impianto sportivo coperto alla nuova palestra con sedime indicativo del nuovo volume
- 3 - verde pubblico di uso pubblico per attività sportiva informale e relax;
- 4 - area destinata alla nuova edificazione con sedime indicativo dei nuovi volumi (studentato: 5 basamento a un livello per locali di servizio e parcheggi pertinenziali, 6 blocchi con altezza massima di 3 piani, oltre il basamento, per alloggi e spazi comuni; palestre e spazi fitness complementari alle strutture esistenti: 7 blocco a un livello)
- 8 - verde privato di pertinenza dello studentato con mantenimento delle alberature esistenti
- 9 - viabilità interna a servizio dello studentato e degli impianti sportivi
- 10 - parcheggio a raso alberato
- 11 - primo tratto della strada del Tiro a segno da adeguare per l'accesso alle strutture
- 12 - parcheggio pubblico o di uso pubblico scambiatore
- 13 - viabilità di collegamento a Via Giovanni Paolo II
- 14 - viabilità di collegamento a Viale Sclavo
- 15 - tracciato da riqualificare come percorso pedonale
- 16 - verde pubblico-parcheggio pubblico o di uso pubblico terrazzato e/o seminterrato



Sezioni ambientali di riferimento (studentato e altri spazi per attività direzionali e di servizio):

in alto (indicativamente est-ovest)

a - viabilità di collegamento a Via Giovanni Paolo II

b - strada del Tiro a segno

c - viabilità interna

d - parcheggio a raso alberato

e - area destinata alla nuova edificazione

f - area verde privata

g - limite dell'intervento

h - complesso esistente (Sant'Eurosia e Sant'Isidoro);

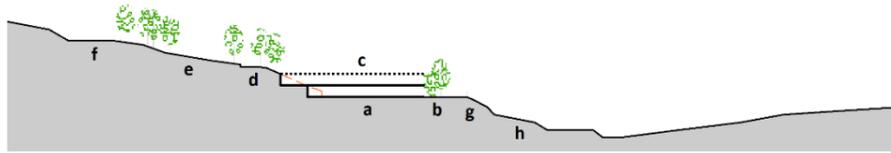
in basso (indicativamente nord-sud)

a - Palasport

b - altre strutture sportive esistenti

c - area destinata alla nuova edificazione

d - nuova palestra nuovo impianto sportivo coperto



Sezione ambientale di riferimento (parcheggio **scambiatore**):

a - struttura multipiano

b - elementi vegetazionali di ambientazione e ombreggiamento

c - struttura leggera di copertura per l'ombreggiamento

d - ipotesi di recupero come percorso pedonale dell'ex tracciato ferroviario

e - **parcheggio di uso pubblico e verde di uso pubblico**

f - Viale Sclavo

**Art. 140 Piano Attuativo / intervento diretto in Viale A. Sclavo (PA06.01)**

1. Il progetto prevede la riqualificazione e il potenziamento degli impianti sportivi e delle aree a parcheggio, insieme alla realizzazione di uno studentato e attività direzionali e di servizio.

2. Dimensionamento:

area di intervento (ST): 77.105 mq.

Superficie edificabile (SE) massima: 8.000 mq. a destinazione direzionale e di servizio (studentato e4), 1.000 mq. a destinazione direzionale e di servizio (e1, palestre e centri per il fitness e per la pratica sportiva e3) e 5.000 mq. destinati alla realizzazione di un nuovo impianto sportivo coperto (s2d).

numero posti alloggio massimo: 300

numero piani fuori terra massimo: 5

Indice di Copertura massimo: -

Opere ed attrezzature pubbliche o di uso pubblico:

- realizzazione di parcheggio pubblico o di uso pubblico, potenziando l'area di sosta tra il tracciato ferroviario attuale e l'ex sedime ferroviario, con adeguamento dei tracciati viari di accesso sia dalla rotatoria su Via Giovanni Paolo II sia da Viale Sclavo; il parcheggio potrà essere organizzato come struttura multipiano sfruttando il dislivello esistente tra l'attuale piazzale e il pendio soprastante, anche di tipo Fast-Park purché dotata di soluzioni con elementi verdi di ambientazione per le strutture verticali e orizzontali e di ombreggiamento. Il parcheggio esistente potrà essere inoltre ampliato nel pendio soprastante, con struttura a raso terrazzata e alberata;
- riqualificazione del tracciato esistente tra l'attuale area di sosta e Viale Sclavo come percorso pedonale e/o ciclopedonale;
- Realizzazione dell'area tra Viale Sclavo e il parcheggio, come parcheggio alberato e verde pubblico attrezzato per una superficie minima di 5.700 mq.

3. Vincoli e tutele:

- vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. n. 42/2004

4. Disposizioni specifiche:

La scheda è suddivisa in comparti, come indicato dalle lettere A, B e C nella planimetria, da attuare anche separatamente come segue:

**A - Impianti sportivi esistenti: Piano attuativo.**

L'area comprende l'attuale Palasport (con disciplina di intervento di tipo 5 - t5), il secondo palazzetto esistente (Dodecaedro, con disciplina di intervento di tipo 4 - t4) e l'altra struttura coperta, in tensostruttura, esistente (con disciplina di intervento di tipo 5 - t5).

La realizzazione del nuovo impianto sportivo coperto è subordinata alla demolizione della struttura coperta esistente, in tensostruttura, e alla realizzazione di un nuovo accesso carrabile da viale Sclavo; gli spazi aperti saranno mantenuti prevalentemente a verde, conservando e potenziando la fascia alberata di filtro

e di ambientazione lungo il viale e prevedendo analoghe piantumazioni sul margine nord e verso lo studentato. Per la realizzazione del nuovo volume si dovranno limitare i movimenti di terra, anche con soluzioni in parte seminterrate.

**B – Parcheggio pubblico o di uso pubblico: Intervento diretto.**

Per l'area, già destinata a parcheggio, è prevista la riqualificazione e la possibilità di ampliamento anche con struttura di tipo fast-park e, nel pendio soprastante, con struttura seminterrata o su terrazzamenti alberati.

Nel comparto potrà essere individuata un'area attrezzata per la sosta camper e potranno essere ospitati temporanei spettacoli viaggianti;

**C - Direzionale e di servizio: Intervento diretto convenzionato**

L'edificazione a destinazione direzionale e di servizio sarà localizzata nell'area a nord-ovest del Palasport, nella parte più a valle, prospettante la strada fiume, in modo da limitare al massimo l'impatto visivo rispetto al contesto paesaggistico. Saranno da limitare i rimodellamenti del suolo, privilegiando soluzioni interrate e seminterrate - valorizzando il pendio e le differenze di quota esistenti - per i parcheggi privati e per i locali di servizio, riservando i volumi fuori terra agli alloggi. L'accesso carrabile al nuovo complesso e al Palasport - ad esclusione del pubblico - sarà dalla strada del Tiro a segno, riorganizzando la fascia tra gli edifici e il sedime dell'ex tracciato della ferrovia come parcheggio a raso alberato. Dovranno essere previste piantumazioni di filtro e di ambientazione al margine nord e nord-ovest e dovranno essere mantenute e integrate le sistemazioni a verde lungo il sedime dell'ex tracciato della ferrovia.

Dovranno in generale essere per quanto possibile mantenute ed integrate le alberature esistenti, rimuovendo specie arboree e arbustive non idonee al contesto e degradate.

Nella definizione degli spazi si dovrà tenere conto delle componenti pedonale e ciclabile, anche in relazione alla definizione complessiva della rete ciclabile.

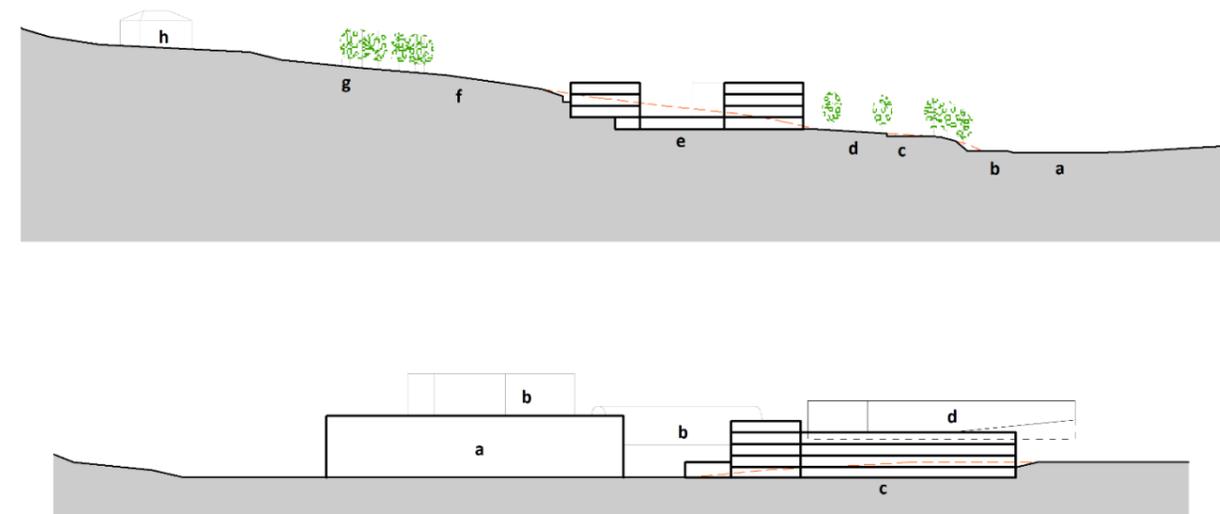
L'intervento è subordinato alla realizzazione di un parcheggio di uso pubblico previsto in prossimità del palazzetto principale, fra il parcheggio esistente e viale A. Sclavo e alla realizzazione di un'area destinata verde pubblico o di uso pubblico attrezzato prevista a monte di detto parcheggio, lungo viale A. Sclavo.

Schema di **VARIANTE**



Schema di riferimento:

- 1 - Palasport e altre strutture sportive esistenti
- 2 - area destinata **al nuovo impianto sportivo coperto**
- 3 - verde **pubblico o di uso pubblico**
- 4 - area destinata alla nuova edificazione con sedime indicativo dei nuovi volumi (studentato: 5 basamento a un livello per locali di servizio e parcheggi pertinenziali, 6 blocchi con altezza massima di 3 piani, oltre il basamento, per alloggi e spazi comuni; palestre e spazi fitness complementari alle strutture esistenti: 7 blocco a un livello)
- 8 - verde privato di pertinenza dello studentato con mantenimento delle alberature esistenti
- 9 - viabilità interna a servizio dello studentato e degli impianti sportivi
- 10 - parcheggio a raso alberato
- 11 - primo tratto della strada del Tiro a segno da adeguare per l'accesso alle strutture
- 12 - parcheggio **pubblico o di uso pubblico**
- 13 - viabilità di collegamento a Via Giovanni Paolo II
- 14 - viabilità di collegamento a Viale Sclavo
- 15 - tracciato da riqualificare come percorso pedonale
- 16 - **parcheggio pubblico o di uso pubblico terrazzato e/o seminterrato**



Sezioni ambientali di riferimento (studentato e altri spazi per attività direzionali e di servizio):

in alto (indicativamente est-ovest)

a - viabilità di collegamento a Via Giovanni Paolo II

b - strada del Tiro a segno

c - viabilità interna

d - parcheggio a raso alberato

e - area destinata alla nuova edificazione

f - area verde privata

g - limite dell'intervento

h - complesso esistente (Sant'Eurosia e Sant'Isidoro);

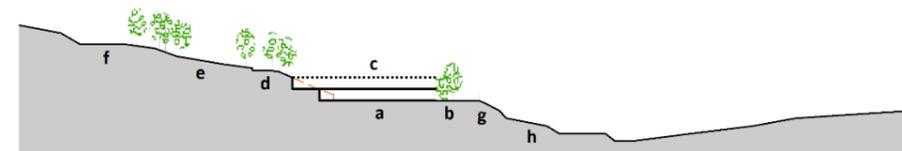
in basso (indicativamente nord-sud)

a - Palasport

b - altre strutture sportive esistenti

c - area destinata alla nuova edificazione

d - **nuovo impianto sportivo coperto**



Sezione ambientale di riferimento (parcheggio):

a - struttura multipiano

b - elementi vegetazionali di ambientazione e ombreggiamento

c - struttura leggera di copertura per l'ombreggiamento

d - ipotesi di recupero come percorso pedonale dell'ex tracciato ferroviario

e - **parcheggio di uso pubblico e verde di uso pubblico**

f - Viale Sclavo