



COMUNE DI LONDA

(provincia di Firenze)

PIANO ATTUATIVO “Comparto AT1- Via degli Imberti”

RELAZIONE TECNICA

ARCH. ALESSANDRA BOCCHERINI
Via Brunelleschi n. 5 – 50065 Pontassieve – FI – tel: 0558377003

PREMESSA

La presente relazione tecnica accompagna il piano attuativo inerente il progetto per la realizzazione di un edificio per civile abitazione, da eseguirsi nel Comune di Londa, via degli Imberti, di proprietà della sig.ra Sabrina Leonessi, nata a Firenze il 13/07/1973 e residente in Firenze, Via della Fonderia n. 83 c.f.: LNS SRN 73L53 D612Y.

DESCRIZIONE URBANISTICA E CATASTALE

L'area, oggetto dell'intervento, risulta rappresentata al N.C.T. del comune di Londa foglio 15 dalle particelle:

- _ 457 (qualità: uliveto, classe: 2, superficie: mq 740, reddito dominicale euro 1,91, reddito agrario euro 2,48);*
- _ 219 (qualità: bosco ceduo, classe: 3, superficie: mq 1940, reddito dominicale euro 0,90, reddito agrario euro 0,30);*
- _ 819 (qualità: uliveto, classe: 2, superficie: mq 895, reddito di dominicale euro 2,31, reddito agrario euro 3,00).*

Da un punto di vista urbanistico l'area in oggetto risulta inserita nel Regolamento Urbanistico, approvato dal Comune di Londa ai sensi della L.R. 01/2005, come "Area di trasformazione urbanistica" trattata nella "AT n. 1 - Capoluogo, via Degli Imberti" ed individuata nell'art. 40 comma 5 delle Norme Tecniche di Attuazione approvate. Più precisamente vi è prevista l'edificazione ai fini residenziali di una Volumetria complessiva lorda di mc. 1.500 da realizzare con strumento urbanistico attuativo di iniziativa pubblica o privata.

L'area attualmente risulta non pianificata essendo trascorsi oltre cinque anni dalla data di approvazione del RUC. Si rende pertanto necessario procedere alla riconferma dell'edificabilità di detto comparto.

Il progetto prevede essenzialmente la realizzazione di un edificio, bifamiliare, tipologia a schiera per una volumetria di circa 1200 mc complessivi, su due piani sopra terra.

Il volume totale dell'edificio non andrà ad utilizzare tutta la volumetria edificatoria originariamente presente nel lotto (mc 1500).

DESCRIZIONE DELL'AREA

L'area in oggetto è costituita da un'area collinare di mq 3075, posta a Nord del Lago di Londa, che costeggia la vecchia strada degli Imberti la quale da quota m. 320 s.l.m. discende verso quota m. 293 s.l.m.

Si evidenzia una doppia caratterizzazione dell'area: quella più a monte è costituita da un terrapieno di forma irregolare, delimitata a nord da un basso muretto in pietra, degradante verso sud e prospiciente la vecchia via degli Etruschi, dove il contenimento del terreno è realizzato attraverso la presenza di un vecchio muro in pietra che costeggia il tracciato viario dell'altezza di circa 2 m, mentre più a sud è presente un'area boscata di forma irregolare e allungata caratterizzata da una pendenza fortemente accentuata che raggiunge dislivelli di circa 15 m, risolti con scarpate dalla forte inclinazione sorrette a valle da un basso muretto di contenimento di circa m. 1.

La prima area è occupata per circa la metà da *prato pascolo*, sulla quale si rileva la presenza di qualche arbusto di piccole/medie dimensioni di essenze arboree autoctone, e per l'altra metà, da un'oliveta degradante, posta a quote sfalsate e raccordate con muri a secco in parte crollati, testimonianze quest'ultime di vecchie opere antropomorfe costituite da terrazzamenti un tempo coltivati ed oggi lasciati nel più totale abbandono. Le due aree sono separate da un'opera idraulica costituita da un fossetto di scolo delle acque superficiali molto profondo e realizzato in pietra.

DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

L'immobile in oggetto è costituito da un edificio bifamiliare isolato che si inserisce nell'area, caratterizzata da una pendenza non troppo accentuata, seguendo l'andamento naturale del terreno, limitando il più possibile l'impatto visivo prodotto. Da qui la scelta di sfalsare i due immobili sia da un punto di vista planimetrico che altimetrico, secondo il declivio esistente.

Il fabbricato è diviso in due unità immobiliari di dimensioni planimetriche contenute che si caratterizzano per il leggero sfalsamento altimetrico che segue, per quanto possibile, l'andamento naturale del terreno. La scelta di realizzare una parete contro-terra, permette di inserire in modo più appropriato e meno impattante l'edificio, limitando al minimo i riporti di terreno e quindi la modifica dello sky-line e garantendo, nello stesso tempo, alle singole unità immobiliari gli spazi vita all'aperto, sia nel giardino che circonda l'immobile lungo i tre lati del fabbricato, e sia nel terrazzo posto al piano primo. E' garantita, inoltre, una adeguata esposizione/ventilazione naturale dei locali ad uso abitativo.

La tipologia architettonica che deriva dalle scelte sopra descritte risulta quindi essere compatta ma comunque articolata nella ricerca di affacci soleggiati e sul fondovalle.

Particolare attenzione si è posta nella composizione architettonica dei prospetti dove le volontà progettuali sono state indirizzate verso linguaggi, forme e materiali legati alla tradizione e ai colori del nostro paesaggio agricolo forestale. L'utilizzo della pietra locale come sistema di tamponamento esterno, infatti, permette un dialogo diretto e naturale con il territorio circostante, ricco di terrazzamenti a secco e abitazioni contadine realizzate con questo materiale.

Altrettanta cura è stata posta nello studio dei prospetti, aperti nelle parti soleggiate, con realizzazione di terrazzo, al piano primo, e loggiato al piano terreno, prospicienti il fondovalle; mentre risulta completamente chiuso e privo di aperture il prospetto tergale, posto in aderenza al terrapieno a monte. Sulla base di questo principio si imposta quindi la distribuzione planimetrica caratterizzata dal lato nord destinato ai servizi igienici e ai collegamenti verticali e il lato sud dedicato interamente ai locali abitabili, garantendo così il miglior orientamento solare (esposizione della direttrice dell'edificio lungo l'asse est-ovest).

Le unità immobiliari sono identiche e speculari. Sono dotate di accesso indipendente e di un giardino privato che le circonda su tre lati. Vi si accede dalla strada privata, che lambisce il lotto sul lato est. Un cancello privato immette nella zona parcheggio dalla quale, attraverso una piccola rampa di scale, si accede ad un percorso pedonale pavimentato che conduce all'ingresso posto al piano primo a nord. È comunque possibile raggiungere l'abitazione con l'auto attraverso il vialetto inghiaiato e rampa carrabile posto sul confine del lotto est il quale conduce al garage coperto, collegato con un accesso di servizio nel locale disimpegno all'abitazione.

La distribuzione planimetrica è la seguente:

- dall'ingresso principale, posto al piano primo, lungo il prospetto a monte, si accede, attraverso scala interna al soggiorno ed alla sala da pranzo, affacciati a sud, direttamente collegato con la cucina. La zona a monte è destinata agli ambienti di servizio (disimpegno e servizio igienico) ed i garages.

A piano primo si sviluppa la zona notte, qui si trovano tre camere da letto, due delle quali si affacciano su una terrazza, e di queste, una è dotata di servizio igienico e guardaroba, oltre ad un servizio igienico per le altre due camere.

La copertura è risolta con due tetti a capanna rivestiti con laterizio (coppi e tegole).

VERIFICA STANDARDS URBANISTICI

AREE A PARCHEGGIO PUBBLICO

Le aree di parcheggio, conformemente all'art. 10 comma 4 del Regolamento Urbanistico del comune di Londa, sono state calcolate ed individuate con i seguenti parametri:

Volume complessivo dell'unità immobiliare : mc. 1200,00

1200 : 80 = n. 15,00 abitanti equivalenti

Standard urbanistici:

– parcheggi pubblici mq. 3,5/ab

3,50 x 15,00 = mq. 52,50 totale parcheggi pubblici

CALCOLO AREA PARCHEGGI PUBBLICI			
(verifica art. 10 comma 4 RU)			
N° porzione area	Formula di calcolo	Area (mq)	Totale (mq)
VOLUME COMPLESSIVO : 1080 mc STANDARD PARCHEGGI PUBBLICI: 3,5 mq/ab 1200 mc : 80 ab = 15,00 abitanti equivalenti 15,00 x 3,50 = 52,50 mq			
1	3 *(2,50*5,50)	41,25	
2	(2,50+0,65)*2,80/2	4,41	
3	(2,50+1,05)*2,50/2	4,44	
4	(2,50+1,15)*2,50/2	4,56	
5	(1,00*0,65)/2	0,33	
TOTALE SUPERFICIE A PARCHEGGIO			54,99
verificato			55,00 > 52,50

Quindi riassumendo:

la superficie dei parcheggi previsti è maggiore della superficie richiesta dall'art. 10

comma 4 del Regolamento Urbanistico

$$55,00 \text{ mq} > 52.50 \text{ mq}$$

Inoltre :

- la superficie destinata a parcheggi pubblico sarà realizzata in materiale drenante quale ghiaia come da **comma 7 art. 10 del Ru**;
- Le alberature di progetto rispettano il vincolo del **comma 6 art. 10 del Ru** in quanto:

Totale superficie a parcheggio mq 55

$$55 : 80 = 0.69 \text{ alberi alto fusto}$$

alberatura di progetto n°1 > 0.69 vincolo verificato

La superficie destinata da progetto al parcheggio pubblico è collocata nella parte iniziale del lotto in posizione quanto più possibile centrale rispetto agli edifici limitrofi in modo tale da garantirne l'utilizzo; tuttavia, vista la tipologia edilizia circostante, case sparse, dotate di accesso privato e circondate da recede privato, l'utilità di tale parcheggio appare marginale quindi si rimanda alle valutazioni dell'amministrazione comunale circa l'eventualità di monetizzarli.

Per ulteriori chiarimenti si rimanda alla tavola progettuale relativa ai parcheggi.

AREE A VERDE ATTREZZATO

Le aree a verde attrezzato, conformemente **all'art. 10 comma 4 del Regolamento Urbanistico** del comune di Londa, sono state calcolate ed individuate con i seguenti parametri:

Abitanti equivalenti: 15.00

$$15,00 \times 13.50 \text{ mq (standard verde attrezzato pubblico)} = 202.50 \text{ mq}$$

CALCOLO AREA VERDE PUBBLICO (verifica art. 10 comma 4 RU)			
N° porzione area	Formula di calcolo	Area (mq)	Totale (mq)
VOLUME COMPLESSIVO : 1200 mc STANDARD VERDE PUBBLICO: 13,5 mq/ab 1200 mc : 80 ab = 15,00 abitanti equivalenti 15,00 x 13,50 = 202,50 mq			
1	$(20,20+14,50)*10,00/2$	173,5	
2	$(5,80*7,30)/2$	21,17	
3	$(0,80*8,35)/2$	3,34	
4	$(1,60*6,95)/2$	5,56	
5	$(4,10+4,45)*1,40/2$	5,99	
6	$(1,95+2,30)*1,40/2$	2,98	
TOTALE SUPERFICIE A PARCHEGGIO			212,54
verificato			212,50 > 202,50

Area da progetto a verde pubblico : 212,50 mq

212,50 mq > 202.50 mq

La superficie destinata da progetto al verde pubblico è collocata nella parte iniziale del lotto a confine con i parcheggi, se il parcheggio pubblico in quest'aria appare poco utilizzabile, ancora meno necessaria appare la realizzazione di verde pubblico in quest'aria, risultando solo un costo di manutenzione e gestione da parte dell'amministrazione comunale; anche in questo caso si rimanda alle valutazioni dell'amministrazione comunale sulla possibilità di monetizzarla.

Si rimanda alla tavola introduttiva per individuare la sua collocazione.

VERIFICA LEGGE TOGNOLI

Le aree di parcheggio, conformemente alla **legge n. 122/1989** e successive modifiche ed integrazioni, sono state calcolate ed individuate con i seguenti parametri:

Per quanto riguarda la superficie da adibire ad area parcheggio secondo la **legge n. 122/1989** è stata prevista la realizzazione, nella parte tergale del fabbricato, di garage che verranno legati con vincolo pertinenziale all'appartamento.

Volume complessivo dell'unità immobiliare : mc. 1200,00

1200 : 10 x 1 mq. = mq. 120,00

CALCOLO AREA PARCHEGGI (L. 122/89)			
N° porzione area	Formula di calcolo	Area (mq)	Totale (mq)
VOLUME COMPLESSIVO = 1200 mc (1200 : 10) x 1 mq = mq 120,00			
A	(7,60*6,15)	46,74	
B	(4,40*6,15)	27,06	
C	(0,55 * 6,15)/2	1,69	
D	(4,50 * 4,20)/2	9,45	
E	(4,20*2,10)	8,82	
F	(5,85*2,70)	15,80	
G	(8,95 * 8,70)/2	38,93	
H	(10,20 * 8,70)/2	44,37	
I	(1,20 * 13,35)/2	8,01	
TOTALE SUPERFICIE A PARCHEGGIO			200,87
verificato			200,87 > 120,00

MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITA'

La viabilità di accesso al lotto è costituita da una strada comunale il cui tracciato presenta una larghezza variabile compresa tra i circa 3 m. ed i 4,5 m. caratterizzata da una pendenza abbastanza accentuata in quanto il dislivello presente, di circa 50 m., viene risolto con un tracciato di circa m. 250 e quindi con una pendenza media del 20%. Il tracciato di detta viabilità presenta inoltre un andamento a V, con una curva di raccordo tra le due braccia pressoché a gomito.

Sono presenti, pertanto, due problematiche principali, innanzi tutto la difficoltà di scambio tra due veicoli in molti tratti della carreggiata, vista l'esigua larghezza di quest'ultima, inoltre la ridotta visibilità, in corrispondenza della curva a gomito suddetta, in un tratto dove la carreggiata non risulta sufficientemente ampia da consentire un facile scambio tra due vetture che procedono in senso opposto, può provocare una situazione di rischio soprattutto in presenza di mezzi pesanti.

Inoltre proprio in questo punto (curva a gomito), vista anche la forte pendenza, ed il raggio di curvatura, il transito di certi mezzi di soccorso, ad esempio l'autopompa dei pompieri, non è detto sia garantito; questa situazione determina quindi una condizione di rischio per tutti gli abitanti di questa zona.

Le norme di piano (AT 1) legano il nostro intervento alla possibilità di determinare un miglioramento della viabilità esistente; tutto questo è obbligatoriamente legato alla disponibilità dei frontisti della suddetta strada, di cedere porzioni di terreno per creare un allargamento di tale carreggiata; ebbene, dopo innumerevoli tentativi fatti dai proprietari per sensibilizzare gli abitanti della zona circa questa problematica, è emersa la completa mancanza di disponibilità a concedere porzioni di terreno per realizzare, sebbene non un allargamento costante di tutta la carreggiata ma almeno qualche piazzola per lo scambio dei veicoli. Allora ci siamo impegnati sull'altra questione, è cioè nella modifica della pericolosa curva a gomito. Qui, grazie all'accordo con i proprietari del terreno posto sulla destra, per chi sale, della carreggiata, sarà possibile, non solo allargare la carreggiata, ma anche ampliare il raggio di curvatura e conseguentemente ridurre l'attuale eccessiva pendenza.

La suddetta curva è delimitata verso sinistra da un muro di confine che delimita il resede di pertinenza di una civile abitazione, mentre verso destra è presente una recinzione metallica che delimita un'area a bosco con alberi d'alto fusto presenti anche lungo il margine della carreggiata.

Il nostro intervento consisterà nell'ampliamento della carreggiata verso destra,

cioè verso l'esterno della curva per ampliare il raggio di curvatura ed anche il tracciato della curva, conseguentemente avremo una riduzione della pendenza, e quindi non solo verrà ridotto il rischio di incidenti dovuti all'attuale assenza di visibilità in quel tratto, ma si faciliterà la percorrenza su tale curva non solo alle autovetture ma anche ai mezzi pesanti e ai mezzi di soccorso.

L'ampliamento della carreggiata avverrà, verso sinistra, dove si trova una scarpata caratterizzata da una forte pendenza, superiore in alcuni punti a 50°, qui si interverrà attraverso la realizzazione di un rilevato sorretto, in testa, da terre armate, che si svilupperà per circa 18 m fino al raccordo con la porzione della strada comunale di Vicorati, attualmente in disuso, che si immette nella strada provinciale per Croce a Mori, più a monte rispetto alla diramazione che adduce al nostro lotto.

La realizzazione di tale rilevato, la cui altezza massima sarà di circa 3,60 metri (di cui m 2,10 in terra rinforzata), consentirà l'allargamento della carreggiata fino ad un massimo di m. 3, nel punto centrale della curva. Il tappeto di usura di tutta la carreggiata è costituito da battuto di cemento, che verrà realizzato anche nella nuova porzione di carreggiata che andremo a realizzare, avendo cura di non creare soluzioni di continuità con il tappeto di usura esistente. Per maggiori dettagli si rinvia alla tavola grafica allegata; si precisa inoltre che la realizzazione di tale scarpata comporta l'abbattimento di sei alberi d'alto fusto posti lungo la carreggiata e dei vari alberelli di dimensioni più esigue poste nell'area in oggetto.

Circa lo stato manutentivo di tutta la carreggiata si rileva che il tappeto di usura presenta, in numerosi punti, una forte situazione degrado, dovuta in parte al cedimento del terreno sottostante, creando fratture, in parte ad interventi per al passaggio di sottoservizi, i cui ripristini hanno determinato un disallinamento con la formazione di fessure e avalli.

Probabilmente il passaggio dei mezzi pesanti necessari per la realizzazione degli interventi di progetto, potrà causare, in alcuni punti, un incremento dei dissesti presenti lungo la carreggiata; sarà cura dei lottizzanti, qualora ciò avvenisse intervenire con opportuni ripristini di quanto danneggiato.

Pontassieve lì, maggio 2017

Arch. Alessandra Boccherini