





IL SINDACO  
MARZIO SCHEGGI

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO  
PER LA FORMAZIONE DEL P.S. E DEL R.U.  
DIRIGENTE DEL SETTORE EDILIZIA ED  
URBANISTICA  
GEOM. MASSIMO BOVINI

IL GARANTE DELLA PARTECIPAZIONE  
MASSIMO CIPRIANI

FACILITATORE PER LA PARTECIPAZIONE  
ANDREA CALDELLI

CONTRIBUTI DI SETTORE  
IL RESPONSABILE DEL SETTORE OPERE  
PUBBLICHE:  
ING. PAOLO VITI  
GEOM. CRISTINA CATOCCI

CONSULENTE URBANISTA  
COORDINATORE  
PROF. ARCH. GIANFRANCO GORELLI

COLLABORATORE UFFICIO DI PIANO  
ARCH. ELISABETTA BERTI

ASPETTI GEOLOGICI:  
PROF. PAOLO CANUTI  
GEOLOGO PELLEGRINO INNOCENTI  
ENGINEERING GEOLOGY SERVICE SRL

VALUTAZIONE DI INCIDENZA  
DOTT. GIUSEPPE MONACI

VALUTAZIONE INTEGRATA  
ARCH. SILVIA VIVIANI

**ABACO DELLE INDICAZIONI PROGETTUALI PER LA REALIZZAZIONE DELLA RETE DELLA MOBILITA' ALTERNATIVA NEL COMUNE DI CINIGIANO****RETE DEI PERCORSI PEDONALI**

La libera fruizione delle città da parte dell'individuo è la soluzione ideale per renderlo libero e pienamente integrato nella vita civica e sociale. Occorre quindi finalizzare ogni sforzo progettuale all'eliminazione di barriere architettoniche connesse con percorsi e attraversamenti pedonali.

I percorsi pedonali devono prevedere una larghezza minima di cm.150, essere regolari e dotati di pavimentazione antiscivolo. In caso di ostacoli deve essere sempre previsto uno spazio minimo di cm. 85 per il passaggio della sedia a ruote, il dislivello consigliato rispetto alle zone adiacenti è di cm 2,5. Il collegamento con la zona carrabile deve avvenire tramite rampe in cemento, a pendenza non superiore al 15%. Gli attraversamenti pedonali vanno ben evidenziati da strisce bianche (zebre). Sul fondo stradale, rugosità o strisce di differente colore devono segnalare all'automobilista la vicinanza dell'attraversamento pedonale.

Consigliabili sono anche le aiuole salvagente (di larghezza cm.120, poste al centro della carreggiata).

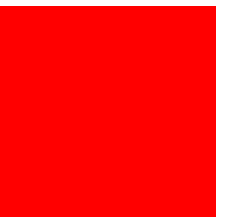
Occorre anche installare (dove necessitano) semafori per l'attraversamento.

**FINALITÀ**

Il repertorio delle sedi stradali, qui rappresentate in forma di abaco, anche se non appartenenti al sistema della mobilità ma agli altri sistemi, lo completano indicando gli elementi costitutivi, la classificazione, i requisiti prestazionali e le caratteristiche geometriche e funzionali rilevanti. In particolare riguardano le strade locali urbane ed extraurbane, non facenti parte degli altri tipi di strade, sottoposte a modifiche e riduzione dei limiti di velocità e ad alcune particolari soluzioni funzionali derivanti dalla volontà di soddisfare forti esigenze di sosta.

La guida termina con una serie di soluzioni funzionali ricorrenti, non esaustive e tantomeno da adottare ad ogni intervento, con lo scopo di suggerire agli operatori degli esempi ispirati a criteri progettuali aggiornati alle recenti esperienze internazionali.

In ogni caso queste esemplificazioni dovranno essere attuate in relazione alla specificità di ogni progetto esecutivo.



## PERCORSI PEDONALI E MARCIAPIEDI: CRITERI GENERALI

Nel caso che il percorso pedonale o il marciapiede abbiano larghezza minima di 80 cm., si devono prevedere, per consentire l'inversione di marcia da parte di persona su sedia a ruote, allargamenti ogni 10 m. di sviluppo lineare. Qualsiasi cambio di direzione rispetto al percorso rettilineo deve avvenire in piano; ove sia indispensabile effettuare svolte ortogonali, la zona interessata, per almeno m. 1.70 su ciascun lato, deve risultare in piano e priva di qualsiasi interruzione.

Di norma i marciapiedi devono essere costituiti anche di fasce realizzate con superficie diversa (di 25 cm. se posizionate all'interno e di 75 cm. se esterne), non destinate al transito e opportunamente segnalate anche per i non vedenti, da utilizzare per alloggiare le varie attrezzature.

Lungo i marciapiedi (ma in generale anche in altri spazi pubblici come piazze e parcheggi) si devono prevedere linee di guida che possano indicare la direzione sfruttando situazioni ed elementi contingenti facilmente percepibili (facciata frontale di edifici, bordi, ringhiere, aiuole ecc.).

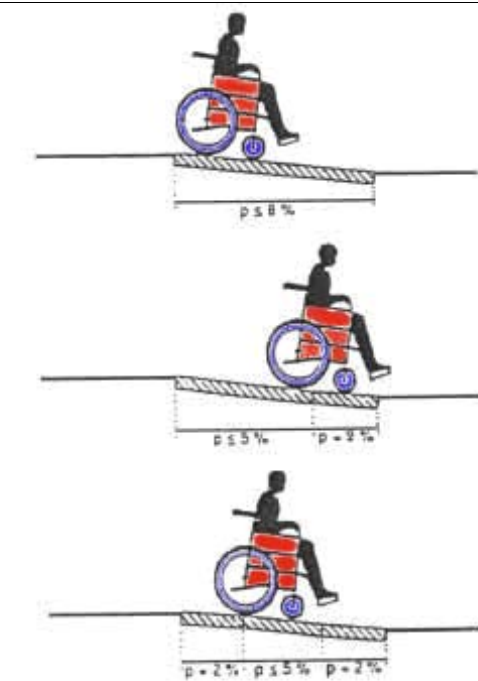
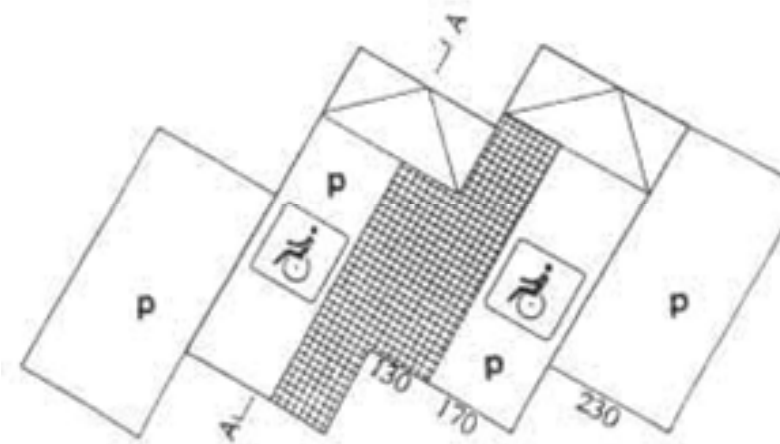
Sul piano di calpestio, non devono esistere ostacoli di nessun genere che possano essere causa di infortunio ad una persona in movimento.  
La pendenza longitudinale non deve superare di norma il 5%.

## SOLUZIONE PREFERENZIALE PER SPAZI DI SOSTA PER DISABILI

Nelle aree di parcheggio devono comunque essere previsti, nella misura minima di 1 ogni 50, posti auto di larghezza non inferiore a m. 3.20, riservati ai veicoli di persone disabili. Gli spazi di sosta devono essere preferibilmente a disposizione ortogonale o con inclinazione di 30° rispetto alla carreggiata, con affiancamento di 2 stalli per disabili e un adeguato spazio interno per la discesa. Devono essere evitati stalli per disabili a disposizione longitudinale nei quali, per la discesa dal mezzo, si deve impegnare la corsia di circolazione della carreggiata con evidente rischio per la sicurezza dell'utente.

spazi di sosta per disabili

Nelle aree di parcheggio devono comunque essere previsti, nella misura minima di 1 ogni 50, posti auto di larghezza non inferiore a m. 3.20, riservati ai veicoli di persone disabili. Gli spazi di sosta devono essere preferibilmente a disposizione ortogonale o con inclinazione di 30° rispetto alla carreggiata, con affiancamento di 2 stalli per disabili e un adeguato spazio interno per la discesa. Devono essere evitati stalli per disabili a disposizione longitudinale nei quali, per la discesa dal mezzo, si deve impegnare la corsia di circolazione della carreggiata con evidente rischio per la sicurezza dell'utente.



<p>SPAZI DI SOSTA: CARATTERISTICHE DIMENSIONALI</p>	
<p>parcheggio longitudinale alla carreggiata</p> <p>a - lunghezza stallo: 5 m.                      b - larghezza stallo: 2 m.                      c - larghezza corsia di manovra: 3 m.</p>	
<p>parcheggio perpendicolare alla carreggiata (a pettine)</p> <p>a - lunghezza stallo: 5 m.</p> <p>b - larghezza stallo: 2,00 m.                      2,20 m.                      2,30 m.                      2,40 m.                      rispettivamente</p> <p>c - larghezza corsia di manovra: 6,00 m.                      5,30 m.                      4,80 m.                      4,30 m.</p> <p>r - raggio di curvatura: 6,00 m.</p>	



SPAZI DI SOSTA: CARATTERISTICHE DIMENSIONALI	
<p>parcheggio inclinato a 45° rispetto alla carreggiata (a lisca di pesce)</p> <p>a - lunghezza stallo: 4,50 m. per 2,20 m.</p> <p>b - larghezza stallo: 2,30 m. 2,40 m. rispettivamente</p> <p>c - larghezza corsia di manovra: 3,00 m. 2,75 m. 2,50 m.</p> <p>d - ingombro proiezione stallo: 4,50/4,80 m.</p> <p>r - raggio di curvatura: 6,00 m.</p>	
<p>parcheggio inclinato a 60° rispetto alla carreggiata (a lisca di pesce)</p> <p>a - lunghezza stallo: 4,5 m. per 2,20 m.</p> <p>b - larghezza stallo: 2,30 m. 2,40 m. rispettivamente</p> <p>c - larghezza corsia di manovra: 4,50 m. 4,15 m. 3,80 m.</p> <p>d - ingombro proiezione stallo: 4,80/5,00 m. 6,00 m.</p> <p>r - raggio di curvatura:</p>	



**Corsie e Piste ciclabili**

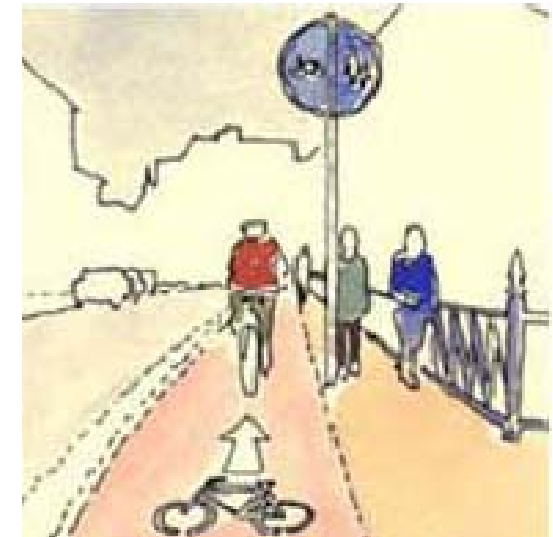
La progettazione di nuova viabilità o di adeguamento di quella esistente deve comprendere la realizzazione di itinerari ciclabili per gli stessi collegamenti. Nella individuazione dei siti destinati a itinerari ciclabili sono da preferire i tratti stradali e le sedi ferroviarie dismesse e le aree adiacenti gli argini dei laghi, dei fiumi e dei torrenti. Lungo gli itinerari devono essere individuate inoltre adeguate aree destinate al parcheggio delle biciclette.

Se le piste attraversano aree verdi o agricole si assume la velocità di progetto di 25 Km./ora (con relativi raggi di curvatura dai 10 ai 15 m.); quando vi siano numerosi accessi ed incroci si assume la velocità di progetto di 15 Km./ora ( con raggi di curvatura dai 4 ai 5 m.). Le pendenze ammissibili non devono superare il 3% e solo per tratti molto brevi arrivare ad un massimo dell'8%.

**Reti di percorsi ciclabili**

Piste ciclabili

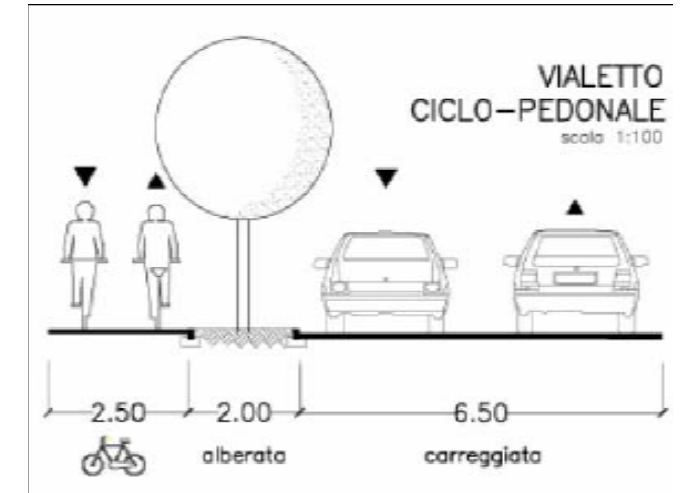
Sono riservate esclusivamente ai ciclisti. Possono essere tracciate con propria sede, parallelamente a strade classificate, oppure lungo le strade con poco traffico. Secondo il Nuovo Codice della Strada le piste ciclabili vengono definite come fasce laterali regolarmente distinte dalla strada, riservate al traffico ciclabile.



**Reti di percorsi ciclabili**

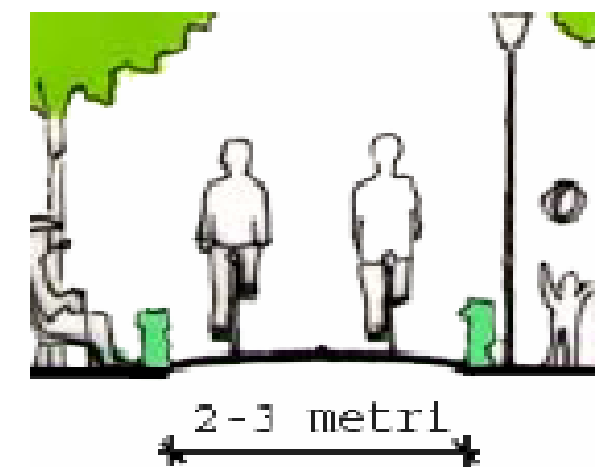
**Piste ciclo-pedonali**

Utilizzo non promiscuo (transito su strisce riservate per ciclisti e pedoni).  
Lungo le strade sono consigliabili soltanto se il traffico non supera i 10.000 veicoli al giorno e la velocità non supera gli 80 km/h nonché dove il numero di ciclisti e pedoni è molto ridotto.



**Piste pedo-ciclabili**

Utilizzo promiscuo (transito sulla stessa area di ciclisti e pedoni). Sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati.



<p>Provvedimenti di sicurezza</p>	<p>Con pochi e semplici interventi si può dare maggiore sicurezza; soprattutto in prossimità delle scuole per aumentare la sicurezza dei bambini.                  Gli attraversamenti pedonali possono essere migliorati attraverso la segnaletica orizzontale e verticale, in funzione del tipo di strada, o con un attraversamento rialzato in bitume o pietra.                  Le intersezioni delle piste ciclabili dovranno avvenire ortogonalmente alla strada e dovranno essere ben visibili e segnalate.                  Si eviterà sempre la presenza di ostacoli fissi contigui ai tracciati. Le barriere laterali verranno adottate solo dove strettamente necessario.                  Dovranno essere assolutamente evitati avvallamenti locali sulla pista ciclabile (pozzanghere, cedimenti, ecc.)</p>	
<p>Tutela ambientale</p>	<p>Nel caso di piste su sede propria il tracciato deve essere scelto in modo tale che l'impatto nel paesaggio venga minimizzato.                  Le barriere laterali saranno possibilmente in legno o verranno sostituite ove possibile da siepi. Le scarpate verranno rinverdite e rimboschite.</p>	
<p>Provvedimenti di sicurezza</p>	<p>Nelle aree di sosta devono essere presenti le rastrelliere per la sosta dei velocipedi e, specialmente sulle piste ad utilizzazione turistica, panchine e zone d'ombra, preferibilmente arboree, fontanelle di acqua potabile ogni 5 km di pista, punti telefonici od in alternativa indicazione dei punti più vicini.                  L'illuminazione della sede ciclabile è un particolare importante per la sicurezza del ciclista. Nei percorsi urbani le chiome degli alberi fanno spesso ombra sui marciapiedi creando situazioni di pericolo.                  Nei percorsi extraurbani è necessario ponderare bene la scelta di realizzare l'illuminazione in relazione alle previsioni di utenza in quanto il costo dell'impianto di illuminazione risulta generalmente pari alla realizzazione del percorso stesso.</p>	



<b>Reti di percorsi ciclabili</b>	
<p><b>Larghezza</b></p> <p>Pista ciclabile ad una corsia: 20+110+20 cm</p> <p>Pista ciclabile a due corsie: 25+200+25 cm</p> <p>Pista ciclabile ad una corsia con ostacoli rigidi da entrambe le parti: 50+110+50 cm</p> <p>Pista ciclabile a due corsie con ostacoli rigidi da entrambe le parti: 50+200+50 cm</p> <p>Pedociclabili 25+350+25 cm</p> <p>Ciclopedonali: la pista ciclabile viene allargata come minimo di 120 cm</p>	<p><b>Pendenza del tracciato</b></p> <p>Di regola la pendenza longitudinale max. sarà del 5 %</p> <p>Pendenza longitudinale max. del 12 % ammessa solo per brevi tratti di 12 m</p> <p>Pendenza longitudinale max. del 6 % ammessa solo per brevi tratti di 100 m</p> <p>Max. pendenza trasversale (per scarico acque) 2,5 %</p> <p>Fascia di separazione dalla strada</p> <p>Fascia di protezione rinverditata , larghezza minima 80 cm</p> <p>Cordonata visiva, larghezza minima (solo nel caso di velocità di traffico ridotte) 30 cm</p>

**Intersezione stradale**

Per assicurare la funzionalità della rete sono ammesse, per ogni tipo di strada, intersezioni viarie esclusivamente tra strade dello stesso tipo o di tipo immediatamente precedente o seguente.

Nelle intersezioni tra strade della rete principale devono essere previste grandi rotonde.

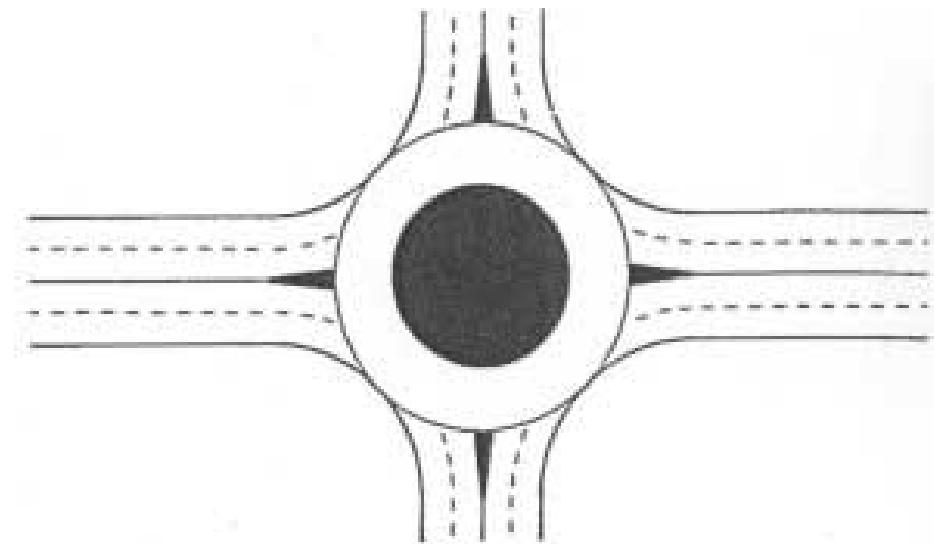
Nelle intersezioni tra strade della rete secondaria devono essere previste rotonde compatte (anche con isola centrale semi - sormontabile) e con spartitraffico ai rami di accesso e uscita.

Nelle intersezioni tra strade della rete secondaria devono essere previste preferibilmente mini-rotonde a una corsie con isola centrale semi-sormontabile o sormontabile.

Le isole centrali semi-sormontabili e sormontabili, o semplicemente il cordolo esterno carrozzabile, devono essere chiaramente distinti dall'anello di scorrimento attraverso un diverso materiale della pavimentazione o per diversa trama e colorazione.

Nel caso in cui la sezione stradale non permetta l'allargamento necessario a ricavare l'isola spartitraffico, l'attraversamento pedonale deve essere comunque evidenziato attraverso apposita segnaletica orizzontale o attraverso variazioni della pavimentazione.

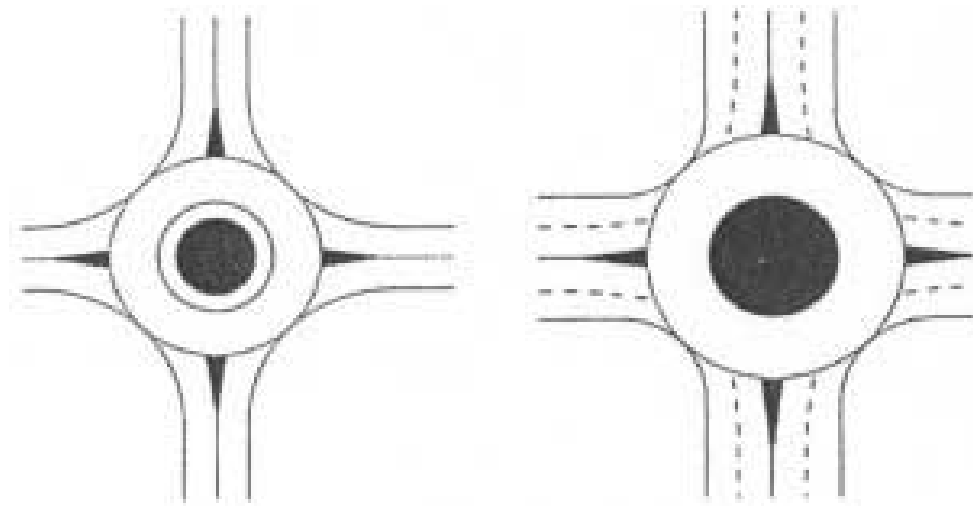
grande rotonda



diametro minimo interno: 40 m.  
 diametro massimo esterno: 100 m.  
 numero corsie ammesse: 2 e 4  
 larghezza singola corsia: da 3,25 a 3,75 m.  
 attraversamenti pedonali: a livelli sfalsati

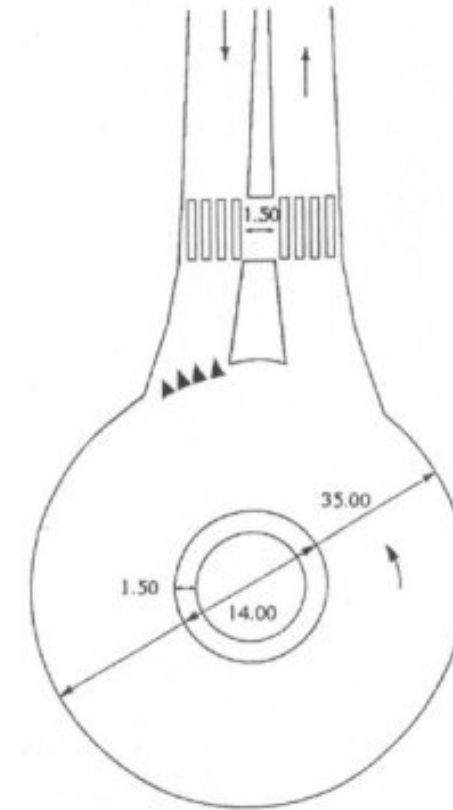
**Intersezione stradale**

rotonda compatta



diametro minimo interno: 15 m.  
 diametro massimo esterno: 50 m.  
 numero corsie ammesse: 2  
 larghezza complessiva corsie: 7,00+1,50 m.  
 attraversamenti pedonali: a raso con isole spartitraffico in carreggiata su tutti i bracci

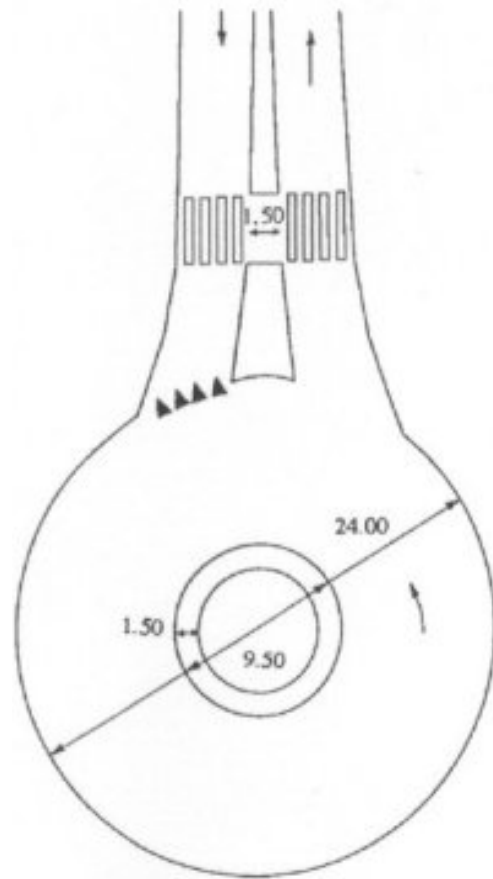
rotonda compatta con isola centrale semisormontabile



diametro minimo interno: 14 m.  
 diametro massimo esterno: 35 m.  
 numero corsie ammesse: 2  
 larghezza complessiva corsie: 7,00+1,50 m.  
 attraversamenti pedonali: a raso con isole spartitraffico in carreggiata su tutti i bracci

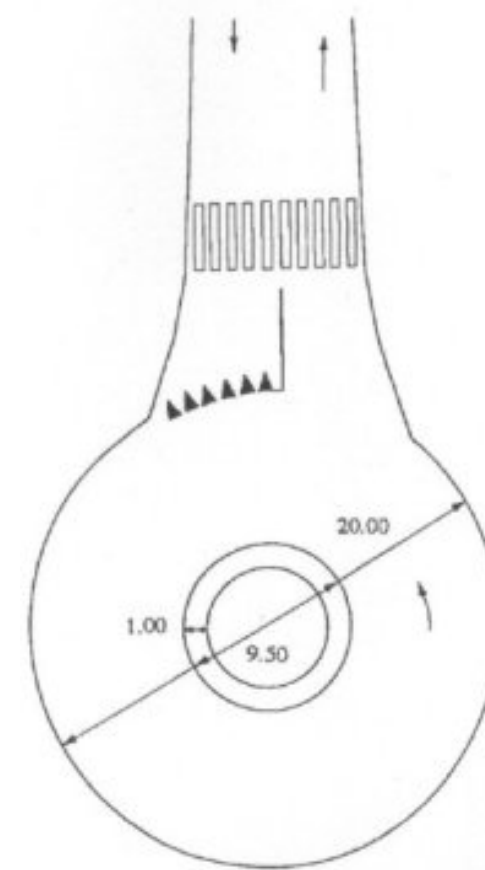
**Intersezione stradale**

mini-rotonda (a due corsie) con isola centrale semisormontabile



diametro minimo interno: 9,50 m.  
 diametro massimo esterno: 24 m.  
 numero corsie ammesse: 1 e 2  
 larghezza complessiva corsie: 7,00+1,50 m.  
 attraversamenti pedonali: a raso con isole spartitraffico in carreggiata su tutti i bracci

mini-rotonda (a una corsia) con isola centrale semisormontabile



diametro minimo interno: 9,50 m.  
 diametro massimo esterno: 20 m.  
 numero corsie ammesse: 1  
 larghezza complessiva corsia: 3,50+1,00 m.  
 attraversamenti pedonali: a raso

**PAVIMENTAZIONI PER MARCIAPIEDI, ISOLE CENTRALI SEMISORMONTABILI.**

Consigliamo l'uso di autobloccanti, come per le strade, ma in pezzature e colori differenti, anche se chiaramente dovranno armonizzare con il materiale scelto per pavimentare i passaggi carrai.

**Quarzo:** pavimentazione in masselli autobloccanti di calcestruzzo vibrocompresso a doppio strato, tipologia in mattoncino prodotti solo con inerti naturali (marchio " N" di Pavitalia) e controllati a norma UNI 9065 da azienda con marchio di qualità Pavitalia e certificazione di prodotto. Lo strato di finitura dei masselli sarà realizzato con inerti selezionati di quarzo a granulometria massima 2 mm. I masselli possiederanno la resistenza all'abrasione classe A (secondo la classificazione Pavitalia).

**Rustica:** pavimentazione in masselli autobloccanti di calcestruzzo vibrocompresso monostrato, tipologia in mattoncino prodotti solo con inerti naturali (marchio " N " di Pavitalia) e controllati a norma UNI 9065 da azienda con marchio di qualità Pavitalia e certificazione di prodotto.

La posa dei masselli sarà eseguita da azienda con sistema di qualità certificato UNI EN ISO 9002 specifico per la posa.

Il massello tipo **TOZZETTO**, con la sua forma semplice creata per soddisfare ogni tipologia architettonica che possa essere richiesta, anche grazie alla compatibilità con il mattone, è particolarmente adatto per aree e percorsi di piccole dimensioni quali marciapiedi e cortili.

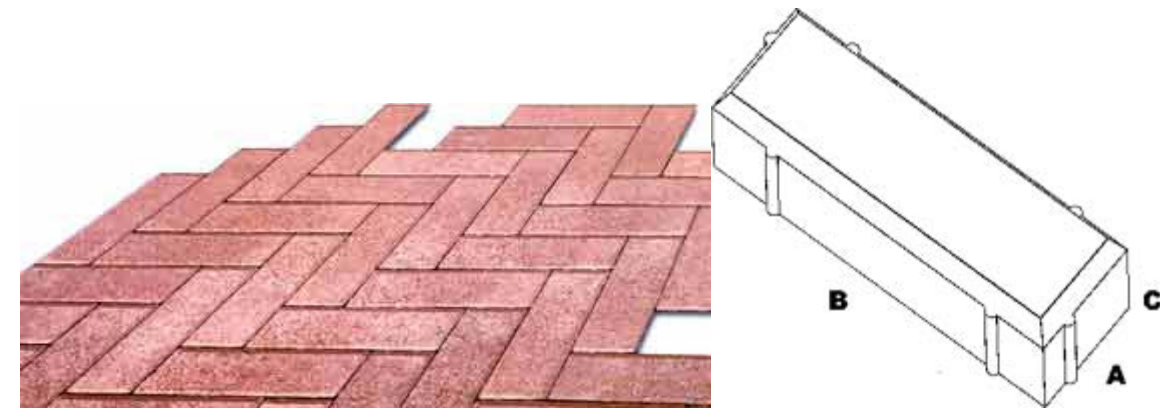


Pezzi/mq.= 68  
 Peso/mq.=kg.120  
 Q.tà/pacco= mq.9,3

Dimensioni:

A = cm.12  
 B = cm.12  
 C = cm. 6

Il massello tipo **Listello**, per la semplicità del disegno ricorda il vecchio sestino toscano, ed è indicato per ristrutturazioni e zone da passeggio per abitazioni, giardini e marciapiedi.

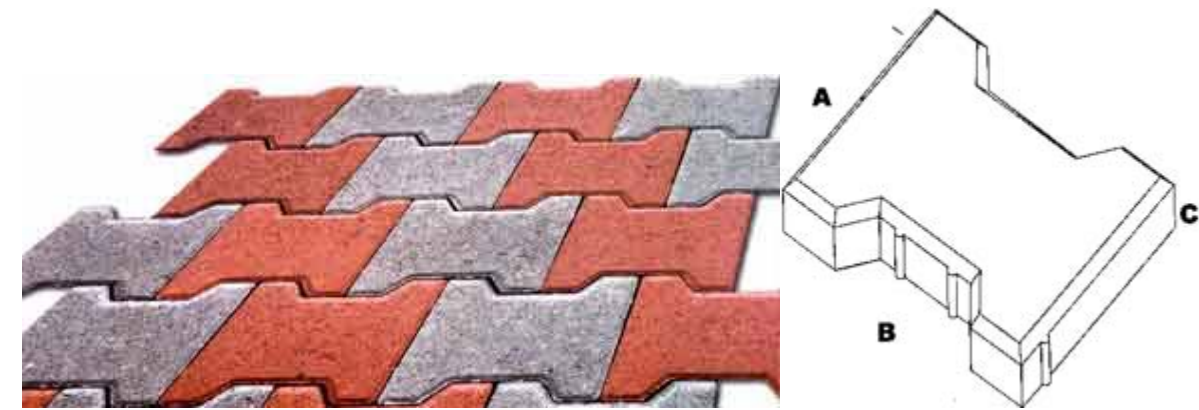


Pezzi/mq. = 54  
Peso/mq. = kg.120  
Q.tà/pacco = mq.8,5

Dimensioni:

A = cm.8  
B = cm.24  
C = cm.6

Da usare in modo particolare nei grandi spazi sia pubblici che privati.



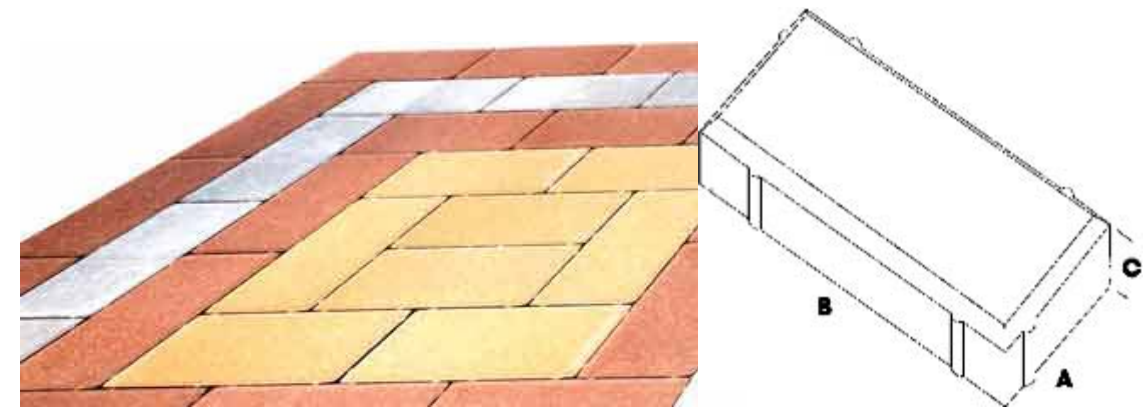
**Doppia T**

Pezzi/mq. = 36  
 Peso/mq. = kg. 120/160  
 Q.tà/pacco = mq. 8,5/6,8

Dimensioni:

A = cm. 16  
 B = cm. 20  
 C = cm. 6/8

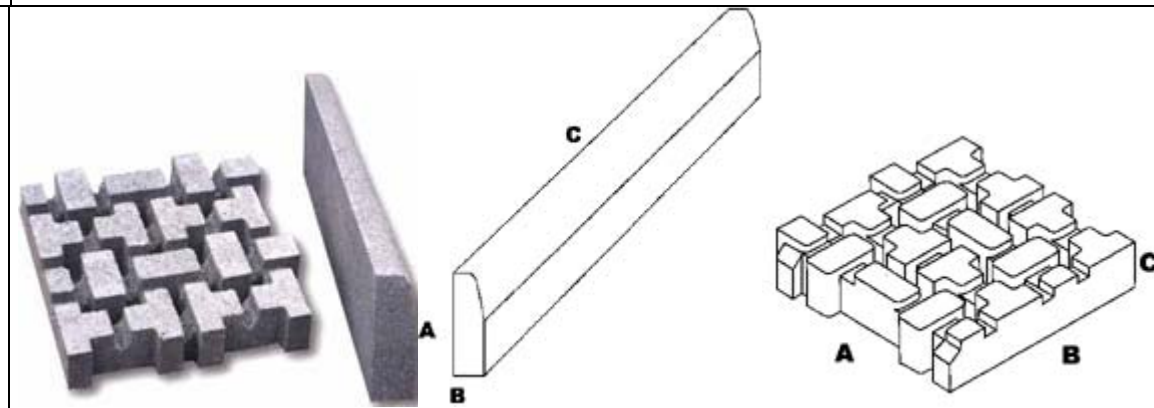
Il massello tipo **Matton**e, con le sue dimensioni modulari consente la realizzazione di superfici con disegni estremamente gradevoli con ottima stabilità al traffico anche relativamente pesante.



Pezzi/mq.= 34  
 Peso/mq.= kg.120  
 Q.tà/pacco= mq.9,3

Dimensioni:  
 A = cm.12  
 B = cm.24  
 C = cm.6

**RB6 Cordoli Blocchi**



Dimensioni:  
 A = cm.25  
 B = cm.8/12  
 C = cm.100

Dimensioni:  
 A = cm.50  
 B = cm.50  
 C = cm.10

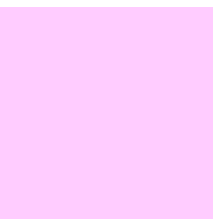
<p>SCHEDA DI INDIRIZZO PROGETTUALE DELLO SPAZIO PUBBLICO  <i>Piazzale Don Sturzo, via Ombrone, via Grosseto e aree limitrofe</i></p>	<p><b>SP01a</b></p>
--	---------------------

<p><b>DESCRIZIONE</b></p>	<p><i>Piazzale Don Sturzo, via Ombrone, via Grosseto e aree limitrofe</i></p> <p>L'area si situa alla confluenza di quattro assi attrattori dell'area urbana: via Grosseto, via Ombrone, via Circonvallazione, via Italia          Costituisce uno snodo importante di collegamento tra la parte più recente del paese e il centro storico. Accoglie alcuni eventi urbani di rilevanza sociale come la scuola, la caserma dei carabinieri, le funzioni religiose e alcune attività commerciali che si manifestano in un mix di funzioni e servizi potenzialmente nodale e influenti nella riorganizzazione dello spazio pubblico e nella progettazione di un sistema della fruizione di qualità.          Al momento l'area presenta alcune problematiche rilevanti relative al carico di traffico e alla conseguente inadeguatezza dello spazio al tipo di utenza; alla mancanza di una coerenza del disegno e nell'organizzazione degli spazi e alla loro promiscuità funzionale connessa alla compresenza di una "piazza", di una viabilità a forte concentrazione di traffico e di alcuni parcheggi non delimitati.</p>
---------------------------	---

<p><b>SISTEMA DELLA FRUIZIONE</b></p>	<p>Il sistema della fruizione si struttura in base alla caratterizzazione attuale dell'area di progetto ed al suo potenziale uso da parte degli abitanti.          In particolare si elencano alcuni nodi della fruizione di qualità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☑ <b>LUOGHI DI SOCIALIZZAZIONE.</b> Piazza Don Luigi Sturzo e area limitrofa alla chiesa della Madonna delle Nevi prevedendone la riprogettazione e l'arredo urbano allo scopo di definire e valorizzare due luoghi di incontro e socializzazione che conferiscano qualità urbana e sociale. Si prevede inoltre l'<i>accoglienza</i> di attività ricreative e culturali da realizzarsi attraverso la predisposizione di attrezzature di arredo urbano (panchine, chioschi, ecc.).</li> <li>☑ <b>PARCHEGGIO.</b> Si prevede il riordino e la parziale realizzazione di un'area destinata a parcheggio di fronte alla scuola elementare lungo via Ombrone orientata al liberare gli spazi circostanti (restituendoli ai pedoni) dalla presenza disordinata di automobili.</li> <li>☑ <b>LUOGHI DI ATTRAVERSAMENTO.</b> Si individuano come luoghi di attraversamento le porzioni di tessuto connettivo incluse nell'ambito di intervento. Si prevede una fruizione di qualità legata alla riqualificazione funzionale e morfologica dell'ambito urbano nel quale si inseriscono. Il raggiungimento di tale obiettivo potrebbe essere realizzato anche attraverso il riequilibrio delle carreggiate stradali e la gestione a traffico limitato, la progettazione di percorsi pedonali, nel tentativo di riportare la vita tra le case facendo diventare la strada, un'estensione delle abitazioni. In particolare si prevede la pedonalizzazione di un tratto di Via Dante Alighieri caratterizzandone maggiormente la dimensione di socializzazione restituita all'interno ambito di intervento.</li> </ul>
---------------------------------------	--

<p><b>FINALITÀ</b></p>	<p>Il progetto deve tendere alla ricostituzione di una centralità dello spazio pubblico come snodo tra la parte più recente del paese e il centro storico in grado di riconnettere e valorizzare il sistema urbano dello spazio pubblico e la rete della mobilità alternativa d'attraversamento e fruizione del paese.          L'intervento di riqualificazione si pone i seguenti obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ ricostituire la continuità nel disegno e nella fruizione degli spazi pubblici che costituiscono l'area d'intervento;</li> <li>✓ avviare un percorso di riqualificazione integrata che riconnetta la Piazza Don Luigi Sturzo con il tessuto consolidato e con il centro storico, restituendo all'area coerenza funzionale, ruolo sociale e qualità urbana e morfologica;</li> <li>✓ integrare la rete della viabilità alternativa (percorsi pedonali) all'interno di un sistema di collegamenti a scala urbana e territoriale;</li> <li>✓ integrare l'uso carrabile con l'uso pedonale riorganizzando la sezione stradale restituendo porzioni di spazio pubblico ad un uso stanziale, avvalendosi di accorgimenti nella progettazione del percorso pedonale legati agli aspetti vegetazionali e a quelli di arredo urbano, segnalando alcuni allineamenti utili alla ricostituzione del tessuto urbano scomposto (cfr. dettaglio nelle indicazioni progettuali dell'area);</li> <li>✓ realizzare un parcheggio di superficie antistante la scuola con accessi lungo Via Ombrone;</li> <li>✓ salvaguardare l'attuale uso di alcune porzioni di questo spazio, legate al ruolo sociale di alcuni luoghi e all'identità locale.</li> </ul>
------------------------	---

<p><b>INVARIANTI STRUTTURALI</b></p>	<p>Le invarianti strutturali individuate dal PS e disciplinate dal RU che hanno rilevanza e incidenza sulla costruzione delle linee progettuali dello spazio pubblico sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Patrimonio edilizio presente al 1940 (art. 59)</li> <li>✓ Elementi ordinatori dello spazio pubblico (art. 63)</li> </ul>
--------------------------------------	---



<b>INDICAZIONI PROGETTUALI</b>	PAVIMENTAZIONE	<p>E' consigliabile differenziare la pavimentazione per distinguere gli ambiti di fruizione dettagliatamente specificati nel punto precedente. .</p> <p>E' necessario porre particolare attenzione alla coerenza degli interventi per gli ambiti di fruizione individuati, adottando soluzioni progettuali che garantiscano una maggiore integrazione fra diversi tipi di pavimentazioni.</p> <p>Per unificare lo spazio e permetterne un uso flessibile si consiglia (dove possibile) inoltre di non utilizzare differenze di quota nella messa a punto del progetto.</p>
	ILLUMINAZIONE	<p>Nella scelta e nel posizionamento degli elementi illuminanti è opportuno privilegiare tipologie adeguate ai tipi di fruizione individuati precedentemente. In particolare è consigliabile orientare la progettazione verso soluzioni compatibili con un l' uso pedonale di questi spazi.</p> <p>(cfr. la voce <i>Attrezzature e illuminazione</i> dell'allegato "Abaco delle indicazioni progettuali per la realizzazione della rete della mobilità alternativa nel comune di Cinigiano").</p>
	VEGETAZIONE	<p>L'area di intervento si sviluppa nella confluenza dei quattro assi principali interessando anche piazza Don Luigi Sturzo nella quale è presente un platano secolare. Si consiglia pertanto un utilizzo degli elementi vegetazionali limitato alla selezione di alberature particolarmente adatte ai margini stradali (come il tiglio il cipresso e il frassino) per sottolineare gli allineamenti, indicati nella scheda grafica. La scelta di elementi arborei deve tenere conto delle tipologia di essenze rilevate in prossimità dell'area, di cui si trova ampia documentazione nei materiali conoscitivi del piano (Schedatura dei caratteri costitutivi dello spazio pubblico o di uso pubblico). Si prevede comunque la possibilità di introdurre piante ornamentali funzionali al progetto o alla caratterizzazione dei luoghi (come il mirabolano e il ligustro).</p>

<b>INDICAZIONI PROGETTUALI</b>	ARREDO URBANO	<p>Tenendo conto delle indicazioni progettuali precedentemente definite, si prevede il ricorso alle seguenti soluzioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> <i>architetture leggere: chioschi, pensiline, ecc.</i> Il sistema della fruizione definito precedentemente richiede la progettazione di architetture leggere per l'allestimento e la caratterizzazione di alcuni luoghi, in particolare lungo Via Ombrone per la fermata dell'autobus di linea.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <i>sedute e attrezzature.</i> Si prevede inoltre l'installazione delle tradizionali attrezzature di arredo urbano di sostegno alla fruizione di questi spazi e allo svolgimento di attività di socializzazione.</li> </ul>
	ALLINEAMENTI	<p>Al fine di rafforzare alcuni orientamenti progettuali volti alla riqualificazione funzionale e morfologica si suggerisce di accogliere le indicazioni relative agli allineamenti individuati dalle schede grafiche di indirizzo progettuale.</p>
	MOBILITA' ALTERNATIVA E SEGNALETICA	<p>La realizzazione di percorsi pedonali costituisce un segmento della rete della mobilità alternativa dell'area urbana nel territorio comunale.</p> <p>Rafforza la caratterizzazione del progetto dello spazio pubblico, costituendo un collegamento fra spazi verdi, attrezzature collettive e centralità urbane.</p> <p>Tende a soddisfare in particolare le esigenze di un'utenza differenziata con particolare riguardo per quelle di bambini e dei ragazzi.</p> <p>Per facilitare lo scambio fra la mobilità ordinaria e mobilità alternativa si suggerisce la predisposizione di una segnaletica che illustri opportunamente i percorsi per la viabilità pedonale. (cfr. le voci <i>Segnaletica, Provvedimenti di sicurezza e Gli attraversamenti</i> dell'allegato "Abaco delle indicazioni progettuali per la realizzazione della rete della mobilità alternativa nel comune di Cinigiano").</p> <p>Si consiglia di utilizzare le seguenti tipologie individuate nell'abaco:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> percorso a quota del marciapiede,</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> striscia in bordo strada.</li> </ul>



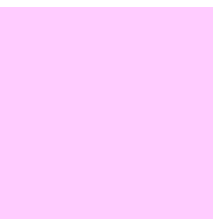
<p><b>SCHEDA DI INDIRIZZO PROGETTUALE DELLO SPAZIO PUBBLICO</b>  <i>Via Martiri della Libertà, via di Circonvallazione e aree limitrofe</i></p>	<p><b>SP01b</b></p>
---	---------------------

<p><b>DESCRIZIONE</b></p>	<p><b><i>Via Martiri della Libertà e aree limitrofe</i></b></p> <p>L'area si sviluppa lungo via Martiri della Libertà articolandosi all' esterno verso est con la diramazione di via di Circonvallazione. Per importanza coincide con il secondo snodo di accesso al paese. Si trova compresa all'interno di " <i>aree prevalentemente non edificate di tutela degli insediamenti</i>" con spazi verdi attrezzati.</p> <p>Rappresenta una traccia forte e identificata, delle connessioni tra il sistema del territorio aperto e la matrice insediativa che caratterizza il patrimonio urbano di Cinigiano. Conserva un ruolo di connessione tra il territorio aperto e il sistema urbano.</p> <p>Al momento l'area presenta alcune problematiche rilevanti relative al carico di traffico e alla conseguente inadeguatezza dello spazio al tipo di utenza; alla mancanza di una coerenza del disegno e nell'organizzazione degli spazi e alla loro promiscuità funzionale connessa alla presenza di un parco pubblico, di una viabilità a forte concentrazione di traffico e di alcuni parcheggi non delimitati.</p>
---------------------------	---

<p><b>FINALITÀ</b></p>	<p>Il progetto deve tendere alla ricostituzione di un'asse della fruizione di qualità che riconnetta e valorizzi il legame tra territorio aperto e paese. L'obiettivo è quello di favorire la riscoperta dei beni patrimoniali del territorio da parte degli abitanti attraverso la riorganizzazione della fruizione di questi luoghi in tal modo restituiti al beneficio della comunità. In particolare le azioni progettuali sono indirizzate verso la ricostituzione di una rete di connessione degli spazi pubblici, attraverso la valorizzazione di un sistema di fruizione integrato.</p> <p>L'intervento di riqualificazione si pone i seguenti obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ ricostituire la continuità nel disegno e nella fruizione degli spazi pubblici che costituiscono l'area di intervento;</li> <li>✓ avviare un percorso di riqualificazione integrata che riconnetta via Martiri della Libertà con P.zza Cap Bruchi, restituendo all'area coerenza funzionale, ruolo sociale e qualità urbana e morfologica;</li> <li>✓ integrare la rete della viabilità alternativa (percorsi pedonali) all'interno di un sistema di collegamenti a scala urbana e territoriale;</li> <li>✓ integrare l'uso carrabile con l'uso pedonale riorganizzando la sezione stradale restituendo porzioni di spazio pubblico ad un uso stanziale, avvalendosi di accorgimenti nella progettazione del percorso pedonale legati agli aspetti vegetazionali e a quelli di arredo urbano, segnalando alcuni allineamenti utili alla ricostituzione del tessuto urbano scomposto (cfr. dettaglio nelle indicazioni progettuali dell'area);</li> <li>✓ salvaguardare l'uso del verde pubblico attrezzato, legato al ruolo sociale e all'identità locale.</li> </ul>
------------------------	---

<p><b>SISTEMA DELLA FRUIZIONE</b></p>	<p>Il sistema della fruizione si struttura in base alla caratterizzazione attuale dell'area di progetto ed al suo potenziale uso da parte degli abitanti.</p> <p>In particolare si elencano alcuni nodi della fruizione di qualità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>LUOGHI DI SOCIALIZZAZIONE.</b> Il verde attrezzato prevede la riprogettazione e riorganizzazione allo scopo di definirlo come luogo di incontro e socializzazione che conferiscano qualità urbana e sociale. Si prevede inoltre l' <i>accoglienza</i> di attività ricreative e culturali da realizzarsi attraverso la predisposizione di attrezzature di arredo urbano (panchine, nuove alberature, ecc.).</li> <li>✓ <b>LUOGHI DI ATTRAVERSAMENTO.</b> Si individuano come luoghi di attraversamento le porzioni di tessuto connettivo incluse nell'ambito di intervento. Si prevede una fruizione di qualità legata alla riqualificazione funzionale e morfologica dell'ambito urbano nel quale si inseriscono. Il raggiungimento di tale obiettivo potrebbe essere realizzato anche attraverso il riequilibrio delle carreggiate stradali e la gestione a traffico limitato, la progettazione di percorsi pedonali, nel tentativo di riportare la vita tra le case facendo diventare la strada, un'estensione delle abitazioni.</li> </ul> <p>In particolare si prevede la pedonalizzazione di un tratto di Via Martiri della Libertà e via Circonvallazione, caratterizzandone maggiormente la dimensione di socializzazione restituita all'interno ambito di intervento.</p>
---------------------------------------	---

<p><b>INVARIANTI STRUTTURALI</b></p>	<p>Le invarianti strutturali individuate dal PS e disciplinate dal RU che hanno rilevanza e incidenza sulla costruzione delle linee progettuali dello spazio pubblico sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Patrimonio edilizio presente al 1940 (art. 59)</li> <li>✓ Elementi ordinatori dello spazio pubblico (art. 63)</li> </ul>
--------------------------------------	---



<b>INDICAZIONI PROGETTUALI</b>	PAVIMENTAZIONE	<p>E' consigliabile differenziare la pavimentazione per distinguere gli ambiti di fruizione dettagliatamente specificati nel punto precedente. .</p> <p>E' necessario porre particolare attenzione alla coerenza degli interventi per gli ambiti di fruizione individuati, adottando soluzioni progettuali che garantiscano una maggiore integrazione fra diversi tipi di pavimentazioni.</p> <p>Per unificare lo spazio e permetterne un uso flessibile si consiglia (dove possibile) inoltre di non utilizzare differenze di quota nella messa a punto del progetto.</p>
	ILLUMINAZIONE	<p>Nella scelta e nel posizionamento degli elementi illuminanti è opportuno privilegiare tipologie adeguate ai tipi di fruizione individuati precedentemente. In particolare è consigliabile orientare la progettazione verso soluzioni compatibili con un l' uso pedonale di questi spazi.</p> <p>(cfr. la voce <i>Attrezzature e illuminazione</i> dell'allegato "Abaco delle indicazioni progettuali per la realizzazione della rete della mobilità alternativa nel comune di Cinigiano").</p>
	VEGETAZIONE	<p>L'area di intervento si sviluppa lungo via Marti della Libertà nella quale è presente un giardino pubblico con piantumazioni di vario tipo. Si consiglia pertanto un utilizzo degli elementi vegetazionali che valorizzino l'intera area con una selezione delle alberature particolarmente adatte ai margini stradali (come il tiglio il cipresso e il frassino) per sottolineare gli allineamenti, indicati nella scheda grafica. La scelta di elementi arborei deve tenere conto delle tipologia di essenze rilevate in prossimità dell'area, di cui si trova ampia documentazione nei materiali conoscitivi del piano (Schedatura dei caratteri costitutivi dello spazio pubblico o di uso pubblico). Si prevede comunque la possibilità di introdurre piante ornamentali funzionali al progetto o alla caratterizzazione dei luoghi (come il mirabolano e il ligustro).</p>

<b>INDICAZIONI PROGETTUALI</b>	ARREDO URBANO	<p>Tenendo conto delle indicazioni progettuali precedentemente definite, si prevede il ricorso alle seguenti soluzioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> <i>architetture leggere: chioschi, pensiline, ecc.</i> Il sistema della fruizione definito precedentemente richiede la progettazione di architetture leggere per l'allestimento e la caratterizzazione di alcuni luoghi, in particolare lungo via Ombrone per la fermata dell'autobus di linea.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> <i>sedute e attrezzature.</i> Si prevede inoltre l'installazione delle tradizionali attrezzature di arredo urbano di sostegno alla fruizione di questi spazi e allo svolgimento di attività di socializzazione.</li> </ul>
	ALLINEAMENTI	<p>Al fine di rafforzare alcuni orientamenti progettuali volti alla riqualificazione funzionale e morfologica si suggerisce di accogliere le indicazioni relative agli allineamenti individuati dalle schede grafiche di indirizzo progettuale.</p>
	MOBILITA' ALTERNATIVA E SEGNALETICA	<p>La realizzazione di percorsi pedonali costituisce un segmento della rete della mobilità alternativa dell'area urbana nel territorio comunale.</p> <p>Rafforza la caratterizzazione del progetto dello spazio pubblico, costituendo un collegamento fra spazi verdi, attrezzature collettive e centralità urbane.</p> <p>Tende a soddisfare in particolare le esigenze di un'utenza differenziata con particolare riguardo per quelle di bambini e dei ragazzi.</p> <p>Per facilitare lo scambio fra la mobilità ordinaria e mobilità alternativa si suggerisce la predisposizione di una segnaletica che illustri opportunamente i percorsi per la viabilità pedonale. (cfr. le voci <i>Segnaletica, Provvedimenti di sicurezza e Gli attraversamenti</i> dell'allegato "Abaco delle indicazioni progettuali per la realizzazione della rete della mobilità alternativa nel comune di Cinigiano").</p> <p>Si consiglia di utilizzare le seguenti tipologie individuate nell'abaco:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> percorso a quota del marciapiede,</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> striscia in bordo strada.</li> </ul>



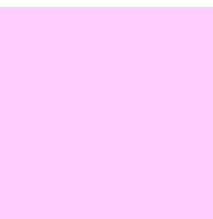
<p>SCHEDA DI INDIRIZZO PROGETTUALE DELLO SPAZIO PUBBLICO <i>Piazza Poggi del Sasso</i></p>	<p><b>SP03a</b></p>
--	---------------------

<p><b>DESCRIZIONE</b></p>	<p style="text-align: center;"><i>Piazza Poggi del Sasso e aree limitrofe</i></p> <p>La Piazza è definita da un fronte perimetrale costituito da un edificio polifunzionale di medie dimensioni, interessato con continuità al piano terreno da attività commerciale e servizi. Di rilievo particolare per le dimensioni, è l'utilizzazione a parcheggio di una parte di superficie a lato di tale edificio.</p>
---------------------------	--

<p><b>SISTEMA DELLA FRUIZIONE</b></p>	<p>Il sistema della fruizione si struttura in base alla caratterizzazione attuale dell'area di progetto ed al suo potenziale uso da parte degli abitanti. In particolare si elencano alcuni nodi della fruizione di qualità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☑ LUOGHI DI SOCIALIZZAZIONE. Il verde attrezzato prevede la riprogettazione e riorganizzazione allo scopo di definirlo come luogo di incontro e socializzazione che conferiscano qualità urbana e sociale. Si prevede inoltre l' <i>accoglienza</i> di attività ricreative e culturali da realizzarsi attraverso la predisposizione di attrezzature di arredo urbano (panchine, nuove alberature, ecc.).</li> <li>☑ PARCHEGGIO. Si prevede il riordino e la parziale realizzazione di un'area destinata a parcheggio con accesso lungo la via di Montecucco orientata a liberare gli spazi di fronte all'esercizio commerciale (restituendoli ai pedoni) dalla presenza disordinata di automobili.</li> <li>☑ LUOGHI DI ATTRAVERSAMENTO. Si individuano come luoghi di attraversamento le porzioni di tessuto connettivo incluse nell'ambito di intervento. Si prevede una fruizione di qualità legata alla riqualificazione funzionale e morfologica dell'ambito urbano nel quale si inseriscono. Il raggiungimento di tale obiettivo potrebbe essere realizzato anche attraverso il riequilibrio delle carreggiate stradali e la gestione a traffico limitato, la progettazione di percorsi pedonali, nel tentativo di riportare la vita tra le case facendo diventare la strada, un'estensione delle abitazioni.</li> <li>☑ UNO SPAZIO DI SOSTA, socializzazione e relax integrato dal boschetto e dalla nuova definizione della piazza;</li> </ul>
---------------------------------------	--

<p><b>FINALITÀ</b></p>	<p>Il progetto di sistemazione della piazza costituisce uno dei più importanti interventi sullo spazio pubblico del territorio comunale in quanto è situato sull'unica via centrale che attraversa tutta la frazione. Costituisce il sistema del connettivo su cui si punta per il potenziamento dell' "effetto paese" assunto nel Piano strutturale come obiettivo centrale della più generale strategia di riqualificazione di Cinigiano.</p> <p>L'azione progettuale dovrà perseguire prioritariamente i seguenti obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ nell'ambito della progettazione, la piazza potrebbe assumere il ruolo di un luogo "quotidiano", individuando conseguentemente attività e sistemazioni;</li> <li>✓ perseguire una riqualificazione morfologica dell'edificazione perimetrale con particolare riferimento al trattamento delle facciate;</li> <li>✓ definire una piazza a carattere più sociale con strutture leggere perimetrali e separata dalla viabilità da un setto arboreo (in parte esistente).</li> </ul>
------------------------	--

<p><b>INVARIANTI STRUTTURALI</b></p>	<p>Le invarianti strutturali individuate dal PS e disciplinate dal RU che hanno rilevanza e incidenza sulla costruzione delle linee progettuali dello spazio pubblico sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Patrimonio edilizio presente al 1940 (art. 59)</li> </ul>
--------------------------------------	--



<b>INDICAZIONI PROGETTUALI</b>	PAVIMENTAZIONE	<p>La scelta delle pavimentazioni dovrà sostenere la duplice esigenza di rendere riconoscibili, da una parte, le aree in cui sarà suddiviso lo spazio, sia pure in modo da poterne ricomporre l'unitarietà rispetto alla scala urbana e, dall'altra, di esprimere l'appartenenza al borgo stesso.</p> <p>E' consigliabile differenziare la pavimentazione per distinguere gli ambiti di fruizione dettagliatamente specificati nel punto precedente. .</p> <p>E' necessario porre particolare attenzione alla coerenza degli interventi per gli ambiti di fruizione individuati, adottando soluzioni progettuali che garantiscano una maggiore integrazione fra diversi tipi di pavimentazioni.</p> <p>Per unificare lo spazio e permetterne un uso flessibile si consiglia (dove possibile) inoltre di non utilizzare differenze di quota nella messa a punto del progetto.</p>
	ILLUMINAZIONE	<p>Nella scelta e nel posizionamento degli elementi illuminanti è opportuno privilegiare tipologie adeguate ai tipi di fruizione individuati precedentemente. In particolare è consigliabile orientare la progettazione verso soluzioni compatibili con un l' uso pedonale di questi spazi.</p> <p>(cfr. la voce <i>Attrezzature e illuminazione</i> dell'allegato "Abaco delle indicazioni progettuali per la realizzazione della rete della mobilità alternativa nel comune di Cinigiano").</p>
	VEGETAZIONE	<p>Il carattere di questa piazza dovrà essere legato marcatamente al suo ruolo di spazio sociale e pertanto caratterizzato soprattutto da elementi artificiali e naturali. La scelta di elementi arborei deve tenere conto delle tipologia di essenze rilevate in prossimità dell'area, di cui si trova ampia documentazione nei materiali conoscitivi del piano (Schedatura dei caratteri costitutivi dello spazio pubblico o di uso pubblico).</p> <p>Si prevede comunque la possibilità di introdurre piante ornamentali o esotiche funzionali al progetto o alla caratterizzazione dei luoghi.</p>

<b>INDICAZIONI PROGETTUALI</b>	ARREDO URBANO	<p>Gli elementi di arredo, più propriamente le architetture della piazza, dovranno svolgere una supplenza del ruolo che nella piazza svolgevano le architetture al contorno, data la modesta caratterizzazione di quelle presenti, nei confronti delle quali il piano attiva strategie di riqualificazione morfologica e estetica dei fronti. Gli inserimenti nello spazio della piazza dovranno denunciare la loro contemporaneità, fungendo anche da paradigmi progettuali rivolte agli interventi derivanti dalla disciplina speciale messa in atto dal Regolamento Urbanistico sui tessuti al contorno.</p> <p>Tenendo conto delle indicazioni progettuali precedentemente definite, si prevede il ricorso alle seguenti soluzioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> <i>sedute e attrezzature</i>. Si prevede inoltre l'installazione delle tradizionali attrezzature di arredo urbano di sostegno alla fruizione di questi spazi e allo svolgimento di attività di socializzazione.</li> </ul>
	ALLINEAMENTI	<p>Gli allineamenti del progetto di riqualificazione della piazza dovranno essere inseriti e coerenti con gli ordinamenti geometrici presenti nel tessuto prossimo e nella piazza stessa.</p> <p>Fra questi, un ruolo ordinatore principale è attribuito alla via di penetrazione al borgo in direzione ovest in quanto asse di relazioni urbane tra il vecchio e il nuovo "centro". L'impianto geometrico complessivo dovrà esprimere una chiara leggibilità di origine e direzioni in rapporto al ruolo di generatore anche morfologico che si intende attribuire allo spazio pubblico.</p>
	MOBILITA' ALTERNATIVA E SEGNALETICA	<p>Lo spazio della piazza dovrà essere pedonale e la mobilità meccanizzata dovrà essere limitata all'accesso per scarico e carico.</p> <p>Per facilitare lo scambio fra la mobilità ordinaria e mobilità alternativa si suggerisce la predisposizione di una segnaletica che illustri opportunamente i percorsi per la viabilità pedonale. (cfr. le voci <i>Segnaletica, Provvedimenti di sicurezza e Gli attraversamenti</i> dell'allegato "Abaco delle indicazioni progettuali per la realizzazione della rete della mobilità alternativa nel comune di Cinigiano").</p> <p>Si consiglia di utilizzare le seguenti tipologie individuate nell'abaco:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> percorso a quota del marciapiede,</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> striscia in bordo stradale</li> </ul>

<p>SCHEDA DI INDIRIZZO PROGETTUALE DELLO SPAZIO PUBBLICO <i>Piazza Borgo Santa Rita e aree limitrofe</i></p>	<p><b>SP04a</b></p>
--	---------------------

<p><b>DESCRIZIONE</b></p>	<p style="text-align: center;"><i>Piazza Borgo Santa Rita e aree limitrofe</i></p> <p>La Piazza di Borgo Santa Rita è definita da un fronte perimetrale costituito da edifici di medie dimensioni, interessati con continuità al piano terreno da attività commerciali e servizi. La superficie accoglie attività differenziate nel tempo e nello spazio, pur non presentando sistemazioni articolate. Di rilievo particolare per le dimensioni, è l'utilizzazione a parcheggio di una parte di superficie antistante il porticato. Rappresenta una traccia forte e identificata, delle connessioni tra il sistema del territorio aperto e la matrice insediativa che caratterizza il patrimonio urbano di Borgo Santa Rita.</p>
---------------------------	--

<p><b>SISTEMA DELLA FRUIZIONE</b></p>	<p>Il sistema della fruizione si struttura in base alla caratterizzazione attuale dell'area di progetto ed al suo potenziale uso da parte degli abitanti. In particolare si elencano alcuni nodi della fruizione di qualità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☑ LUOGHI DI SOCIALIZZAZIONE. Il verde attrezzato prevede la riprogettazione e riorganizzazione allo scopo di definirlo come luogo di incontro e socializzazione che conferiscano qualità urbana e sociale. Si prevede inoltre l'<i>accoglienza</i> di attività ricreative e culturali da realizzarsi attraverso la predisposizione di attrezzature di arredo urbano (panchine, nuove alberature, ecc.).</li> <li>☑ PARCHEGGIO. Si prevede il riordino e la parziale realizzazione di un'area destinata a parcheggio con accesso lungo la S.P. del Cipressino orientata a liberare gli spazi di fronte gli esercizi commerciali (restituendoli ai pedoni) dalla presenza disordinata di automobili.</li> <li>☑ LUOGHI DI ATTRAVERSAMENTO. Si individuano come luoghi di attraversamento le porzioni di tessuto connettivo incluse nell'ambito di intervento. Si prevede una fruizione di qualità legata alla riqualificazione funzionale e morfologica dell'ambito urbano nel quale si inseriscono. Il raggiungimento di tale obiettivo potrebbe essere realizzato anche attraverso il riequilibrio delle carreggiate stradali e la gestione a traffico limitato, la progettazione di percorsi pedonali, nel tentativo di riportare la vita tra le case facendo diventare la strada, un'estensione delle abitazioni.</li> <li>☑ UNO SPAZIO DI SOSTA, socializzazione e relax integrato dal boschetto e dalla nuova definizione della piazza;</li> </ul>
---------------------------------------	--

<p><b>FINALITÀ</b></p>	<p>Il progetto di sistemazione della piazza Borgo Santa Rita costituisce uno dei più importanti interventi sullo spazio pubblico del territorio comunale in quanto è situato in un nodo fondamentale del sistema del connettivo stesso su cui si punta per il potenziamento dell'"effetto paese" assunto nel Piano strutturale come obiettivo centrale della più generale strategia di riqualificazione di Cinigiano.</p> <p>L'azione progettuale dovrà perseguire prioritariamente i seguenti obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ nell'ambito della progettazione, la piazza potrebbe assumere il ruolo di un luogo "quotidiano", individuando conseguentemente attività e sistemazioni;</li> <li>✓ scomporre la dimensione della piazza attuale in più ambiti, senza con questo voler determinare minuziosamente spazi e sistemazioni per ogni atto sociale o attività funzionale previsti;</li> <li>✓ perseguire una riqualificazione morfologica dell'edificazione perimetrale con particolare riferimento al trattamento delle facciate;</li> <li>✓ eliminare il parcheggio stanziale di fronte alle attività e realizzare un parcheggio con accessi lungo la S.P. del Cipressino;</li> <li>✓ definire una piazza a carattere più sociale con strutture leggere perimetrali e separata dalla viabilità da un setto arboreo (in parte esistente).</li> </ul>
------------------------	--

<p><b>INVARIANTI STRUTTURALI</b></p>	<p>Le invarianti strutturali individuate dal PS e disciplinate dal RU che hanno rilevanza e incidenza sulla costruzione delle linee progettuali dello spazio pubblico sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Patrimonio edilizio presente al 1940 (art. 59)</li> <li>✓ Elementi ordinatori dello spazio pubblico (art. 63)</li> </ul>
--------------------------------------	---



<b>INDICAZIONI PROGETTUALI</b>	PAVIMENTAZIONE	<p>La scelta delle pavimentazioni dovrà sostenere la duplice esigenza di rendere riconoscibili, da una parte, le aree in cui sarà suddiviso lo spazio, sia pure in modo da poterne ricomporre l'unitarietà rispetto alla scala urbana e, dall'altra, di esprimere l'appartenenza al borgo stesso.</p> <p>E' consigliabile differenziare la pavimentazione per distinguere gli ambiti di fruizione dettagliatamente specificati nel punto precedente. .</p> <p>E' necessario porre particolare attenzione alla coerenza degli interventi per gli ambiti di fruizione individuati, adottando soluzioni progettuali che garantiscano una maggiore integrazione fra diversi tipi di pavimentazioni.</p> <p>Per unificare lo spazio e permetterne un uso flessibile si consiglia (dove possibile) inoltre di non utilizzare differenze di quota nella messa a punto del progetto.</p>
	ILLUMINAZIONE	<p>Nella scelta e nel posizionamento degli elementi illuminanti è opportuno privilegiare tipologie adeguate ai tipi di fruizione individuati precedentemente. In particolare è consigliabile orientare la progettazione verso soluzioni compatibili con un l' uso pedonale di questi spazi.</p> <p>(cfr. la voce <i>Attrezzature e illuminazione</i> dell'allegato "Abaco delle indicazioni progettuali per la realizzazione della rete della mobilità alternativa nel comune di Cinigiano").</p>
	VEGETAZIONE	<p>Il carattere di questa piazza dovrà essere legato marcatamente al suo ruolo di spazio sociale e pertanto caratterizzato soprattutto da elementi artificiali e naturali. La scelta di elementi arborei deve tenere conto delle tipologia di essenze rilevate in prossimità dell'area, di cui si trova ampia documentazione nei materiali conoscitivi del piano (Schedatura dei caratteri costitutivi dello spazio pubblico o di uso pubblico).</p> <p>Si prevede comunque la possibilità di introdurre piante ornamentali o esotiche funzionali al progetto o alla caratterizzazione dei luoghi.</p>

<b>INDICAZIONI PROGETTUALI</b>	ARREDO URBANO	<p>Gli elementi di arredo, più propriamente le architetture della piazza, dovranno svolgere una supplenza del ruolo che nella piazza svolgevano le architetture al contorno, data la modesta caratterizzazione di quelle presenti, nei confronti delle quali il piano attiva strategie di riqualificazione morfologica e estetica dei fronti. Gli inserimenti nello spazio della piazza dovranno denunciare la loro contemporaneità, fungendo anche da paradigmi progettuali rivolte agli interventi derivanti dalla disciplina speciale messa in atto dal Regolamento Urbanistico sui tessuti al contorno.</p> <p>Tenendo conto delle indicazioni progettuali precedentemente definite, si prevede il ricorso alle seguenti soluzioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> <i>sedute e attrezzature</i>. Si prevede inoltre l'installazione delle tradizionali attrezzature di arredo urbano di sostegno alla fruizione di questi spazi e allo svolgimento di attività di socializzazione.</li> </ul>
	ALLINEAMENTI	<p>Gli allineamenti del progetto di riqualificazione della piazza dovranno essere inseriti e coerenti con gli ordinamenti geometrici presenti nel tessuto prossimo e nella piazza stessa.</p> <p>Fra questi, un ruolo ordinatore principale è attribuito alla via di penetrazione al borgo in direzione ovest in quanto asse di relazioni urbane tra il vecchio e il nuovo "centro". L'impianto geometrico complessivo dovrà esprimere una chiara leggibilità di origine e direzioni in rapporto al ruolo di generatore anche morfologico che si intende attribuire allo spazio pubblico.</p>
	MOBILITA' ALTERNATIVA E SEGNALETICA	<p>Lo spazio della piazza dovrà essere pedonale e la mobilità meccanizzata dovrà essere limitata all'accesso per scarico e carico.</p> <p>Per facilitare lo scambio fra la mobilità ordinaria e mobilità alternativa si suggerisce la predisposizione di una segnaletica che illustri opportunamente i percorsi per la viabilità pedonale. (cfr. le voci <i>Segnaletica, Provvedimenti di sicurezza e Gli attraversamenti</i> dell'allegato "Abaco delle indicazioni progettuali per la realizzazione della rete della mobilità alternativa nel comune diCinigiano").</p> <p>Si consiglia di utilizzare le seguenti tipologie individuate nell' abaco:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> percorso a quota del marciapiede,</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> striscia in bordo stradale</li> </ul>

