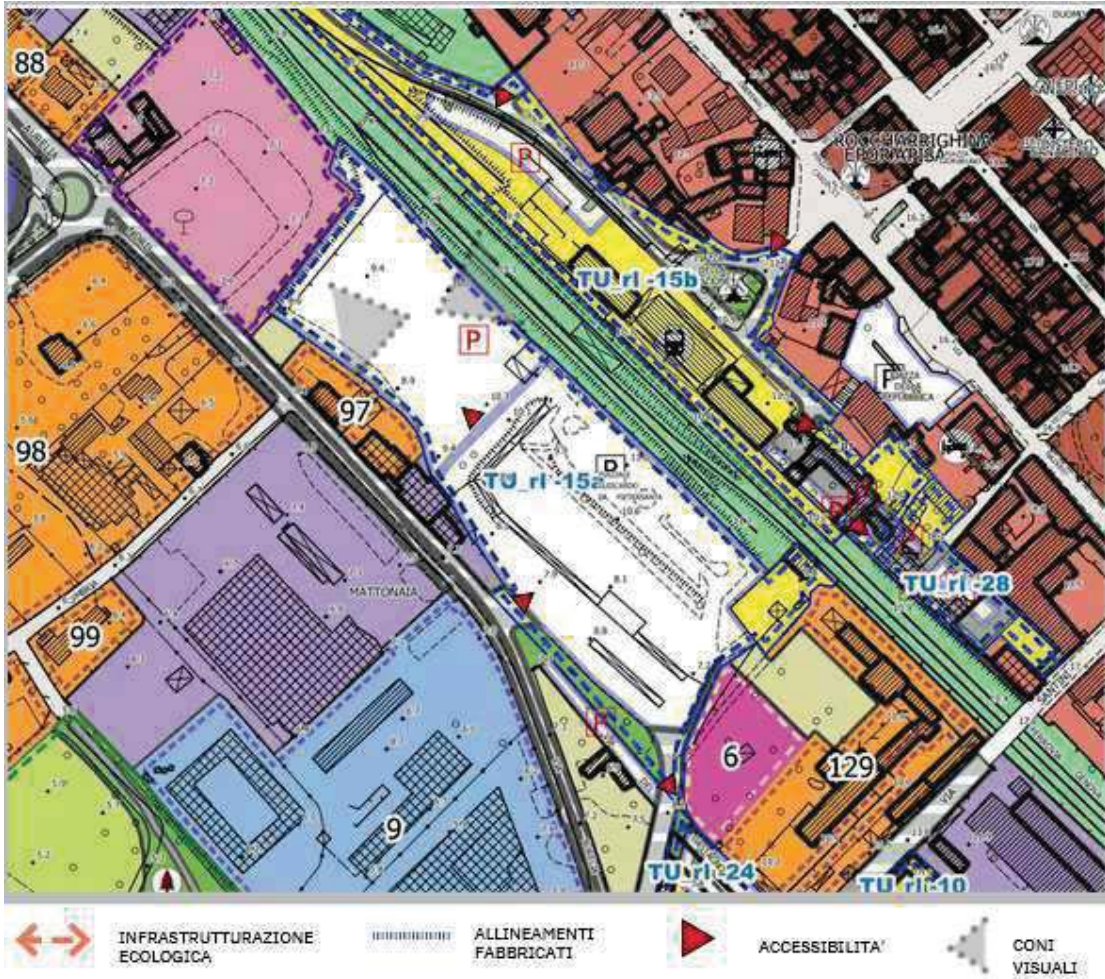




INQUADRAMENTO SU OFC 2019  
REGIONE TOSCANA

INQUADRAMENTO RISPETTO AI VINCOLI PAESAGGISTICI  
Art 136 e/o art 142 dlgs 42/2004



SCHEMA DIRETTORE METAPROGETTUALE DI INTERVENTO SULL'AREA

## DESCRIZIONE E OBIETTIVI

L'area oggetto della presente scheda norma è localizzata all'interno dell'UTOE 2A La città Capoluogo, nell'insediamento urbano di Pietrasanta. L'intervento si configura come riqualificazione di tutta l'area ferroviaria contigua alla stazione ferroviaria. L'intervento rientra nelle strategie del PS e riveste una grande importanza dal punto di vista urbanistico sia come riorganizzazione dell'area sia per il ruolo che la stazione ferroviaria e le aree contermini dovranno assumere come nodo di interscambio nei sistemi della mobilità e della accessibilità al centro storico e alle risorse storiche e culturali ivi presenti. L'ambito è suddiviso in due sottoambiti: il 15a riferito alla parte ad ovest della stazione ferroviaria e il 15b riferito alla parte est della stazione ferroviaria .

## FUNZIONI E DESTINAZIONI D'USO

La destinazione d'uso prevalente ammessa con l'intervento di recupero ai sensi dall'art.15 della disciplina urbanistica è per ambedue i sottoambiti :

e) direzionale e di servizio: sottofunzioni: 1,2,5,10,12,

c) commerciale al dettaglio : sottofunzioni 1,2,3.

È possibile l'insediamento delle funzioni complementari consentite nelle zone ds2 (art. 25.15 dt02b)

## DIMENSIONAMENTO

TU\_t15a

S.T.: mq 23.005

D.T.: mq 20.005 di cui:

Mq. 12.000 per parcheggi pubblici (P) compreso viabilità di servizio;

Mq. 6000 per allestimento e sistemazione di verde pubblico (F1);

S.E.: mq 1.500 di nuova costruzione:

Mq. 1.000 per la funzione e)

Mq. 500 per la funzione c)

I.C.: 35 %

HMAX : 3 NP

TU\_t15b

S.T.: mq 16.449;

D.T.: mq 7.380 di cui:

Mq. 4.200 per parcheggi pubblici (P) compreso viabilità di servizio e verde di arredo (F7);

Mq. 1.180 per sistemazione del verde pubblico (F1);

Mq. 2.000 per adeguamento della viabilità compreso verde di arredo (F7);

S.E.:mq 5.000, compreso la SE esistente della stazione ferroviaria e quella delle superfetazioni da demolire e recuperare per la funzione e)

I.C.: 35 %

HMAX: 2 NP

## STRUMENTI ATTUATIVI

PIANO DI RECUPERO - ai sensi dell'art.11 della disciplina urbanistica per ambedue i sottoambiti. Nel caso in cui il sottoambito TU\_t15a dovesse essere attuato separatamente dal 15b , per quest'ultimo in questo caso si dovrà utilizzare il Piano Attuativo Convenzionato ai sensi dello stesso articolo.

## INDIRIZZI PROGETTUALI E PRESCRIZIONI PAESAGGISTICHE

L'idea progettuale del PO è quella di consentire la riqualificazione dell'area intorno alla stazione liberandola dalle superfetazioni nella parte nord e sud dell'area , dotandola di verde e di parcheggi pubblici accessibili e funzionali per tutta l'area al contorno, consentendo nuovi servizi attraverso l'ampliamento delle le due ali laterali al corpo centrale della stazione con forme architettoniche che

valorizzino l'impostazione razionalista del corpo centrale, con la possibilità di dotare anche queste parti di porticati ad uso pubblico. nella parte ovest dell'area corrispondente al sottoambito tu\_t15a, potrà essere valutata la possibilità di realizzare una struttura sopraelevata caratterizzata da leggerezza e forme architettoniche contemporanee , ricca di verde pensile e tale da poter ospitare esercizi pubblici e una terrazza belvedere atta a creare nuove percezioni di paesaggio verso la città storica e verso la pianura e le colline. La parte a terra dovrà ospitare parcheggi pubblici compreso il collegamento , con il sottopasso ferroviario e rappresentare anche parzialmente un utile spazio coperto complementare ai servizi del terminal bus .

In ogni caso potranno essere gli strumenti attuativi di dettaglio , quand'anche separati nella attuazione, a delineare un progetto di riqualificazione complessiva di questa parte della città finalizzato a perseguire l'obiettivo contenuto nelle strategie del PS e del PO di riqualificazione funzionale dell'area nell'ambito della mobilità urbana e di riqualificazione urbanistica e architettonica fra città antica e città moderna . L'area in oggetto è ricompresa all'interno della scheda d'ambito n°02 "versilia e Costa apuana" ,è ricompresa nei Tessuti insediativi TS TESSUTI URBANI STORICIZZATI A PREVALENTE FUNZIONE RESIDENZIALE E MISTA per la parte ad est della ferrovia ricomprensente le aree della stazione ferroviaria e TR6 TESSUTI URBANI A PREVALENTE FUNZIONE RESIDENZIALE E MISTA -TESSUTI A TIPOLOGIE MISTE , per la parte ad ovest della ferrovia e non è interessata dalla presenza di vincoli a carattere paesaggistico ex artt. 136 e 142 del d.lgs 42/2004 .

Gli interventi di recupero e riqualificazione previsti devono rispettare le Disposizioni Statutarie DT02a:

#### ***Scheda d'Ambito 02, Disciplina d'uso (art.5 DT02a)***

obiettivo 3- recuperare e valorizzare le relazioni territoriali storiche fra montagna, collina, pianura e fascia costiera

direttive correlate

*3.1-l'intervento di riqualificazione dell'area della stazione ferroviaria, oltre a eliminare situazioni di degrado urbanistico presenti, dovrà implementare il ruolo di nodo di interscambio che la stazione ferroviaria e il terminal bus potranno assumere in futuro nel sistema della mobilità e accessibilità alla città storica e alla attività culturali e turistiche che in essa si svolgono . Il ruolo di interscambio deve contribuire a migliorare il sistema di mobilità lenta fra la città storica, i borghi storicizzati collinari e la costa, favorendo modalità di spostamento integrate e sostenibili.*

Obiettivo 4- Riqualificare il sistema insediativo e infrastrutturale diffuso nella pianura e lungo la fascia costiera e tutelare le aree libere residuali direttive correlate

*4.1 - l'intervento di riqualificazione dell'area della stazione ferroviaria deve completare, anche grazie ad altri interventi di recupero contigui (TU\_t34, TU\_rd3, TU\_rl24), un percorso iniziato con la precedente pianificazione , ma rimasto incompiuto: gli interventi assumono una importanza particolare anche in considerazione della presenza nelle vicinanze del museo dedicato allo scultore Mitoraj e di tutte le iniziative che periodicamente si svolgono nel capoluogo nel campo delle attività artistiche .*

*4.3 - l'intervento di riqualificazione dovrà mantenere ampi spazi aperti da riprogettare nella loro composizione planivolumetrica e vegetazionale, assegnando a queste, funzioni ambientali, oltre che occasioni di visuali e di coni ottici privilegiati sia verso la costa sia verso le Apuane.*

***Morfotipi insediativi desunti dall'Abaco della III Invariante Strutturale del P.I.T./P.P.R. (art.9.6 DT02a).***

La zona in oggetto completa un tessuto edilizio identificato secondo i criteri desunti dall'Abaco delle III Invariante strutturale del p.l.t./p.p.r. come morfotipo insediativo TS TESSUTI URBANI STORICIZZATI A

PREVALENTE FUNZIONE RESIDENZIALE E MISTA:, nella parte ad est della ferrovia e

TR6 TESSUTI URBANI A PREVALENTE FUNZIONE RESIDENZIALE E MISTA -TESSUTI A TIPOLOGIE MISTE  
nella parte ad ovest della ferrovia, per cui gli interventi di trasformazione nell'area oggetto della presente scheda norma devono perseguire gli "obiettivi specifici" relativi ai suddetti morfotipi riportati nel DT02a e declinati nella presente scheda secondo le esigenze specifiche:

TS TESSUTI URBANI STORICIZZATI A PREVALENTE FUNZIONE RESIDENZIALE E MISTA:

a) *il recupero / riqualificazione della zona ferroviaria dovrà contribuire notevolmente a tutelare e a valorizzare il centro storico, sia le parti più antiche che le parti più recenti dove peraltro la stazione ferroviaria è inserita. La stazione ferroviaria e le aree contigue dovranno divenire una centralità urbana fra la città storica e la città moderna;*

b) *la centralità urbana di cui sopra dovrà svolgere prevalentemente funzioni di servizio a tutta la città sia in termini di mobilità che anche di servizi culturali, informativi, commerciali;*

c)*nella parte ad est deve essere riqualificata la piazza centrale antistante la stazione, devono essere riqualificati i due corpi laterali con la possibilità di ampliamento degli stessi con architetture che valorizzino l'architettura razionalista del corpo centrale per ospitare servizi e attività commerciali ed esercizi pubblici ; a nord della stazione dovranno essere eliminati tutti i manufatti precari ricostruendo una viabilità di accesso verso il nuovo museo Mitoraj e verso il palazzo comunale e a sud dovranno essere eliminati tutti i manufatti precari liberando le aree prossime alla linea ferroviaria per la creazione di parcheggi pubblici che potranno essere collegati anche agli altri servizi presenti nella zona quali le PPTT; tutta la riorganizzazione della parte est della stazione dovrà ricostituire una fluidità nel sistema di viabilità esistente in modo da rendere la stazione maggiormente fruibile e tale da assolvere alla funzione che il PS le assegna.*

TR6 TESSUTI URBANI A PREVALENTE FUNZIONE RESIDENZIALE E MISTA -TESSUTI A TIPOLOGIE MISTE

a)-c) *nell'area ad ovest della ferrovia, il terminal bus già svolge un ruolo importante nell'ambito del sistema di mobilità comunale. Per le aree destinate a parcheggio pubblico poste nella parte nord potranno essere valutate anche soluzioni progettuali innovative sotto il profilo architettonico e paesaggistico per riqualificare l'area e facilitare una maggiore connessione funzionale e architettonica con la stazione ferroviaria : gli strumenti attuativi potranno individuare soluzioni progettuali elevate da terra non invasive che possano ospitare esercizi pubblici e nel contempo creare nuovi punti di vista inediti per la percezione del paesaggio sulla città storica e verso la costa, salvaguardando l'attuale sottopasso di collegamento con la parte est della stazione e la creazione di nuovi parcheggi pubblici oltre a spazi di verde.*

d)*l'intervento di riqualificazione dovrà far sì che tutta l'area diventi una delle più importanti centralità urbane di Pietrasanta fulcro centrale fra la città storica e la città moderna*

e)*l'intervento di riqualificazione dovrà predisporre assieme alla progettazione architettonica anche un progetto di verde urbano come parte integrante con la progettazione architettonica e urbanistica, in stretta relazione anche con gli interventi TU\_t34, TU\_rl24 e TU\_rd3).*

f) *la riqualificazione dovrà favorire e migliorare la permeabilità dei suoli, in particolare per i parcheggi si dovranno utilizzare per quanto possibile pavimentazioni drenanti.*

## **PRESCRIZIONI DI CARATTERE AMBIENTALE**

Nella realizzazione degli interventi di trasformazione dovranno essere rispettate tutte le prescrizioni ambientali definite nell'elaborato DT02a Disposizioni Statutarie, Parte VI ed in particolare:

## SUOLO

rispetto delle fattibilità di cui al paragrafo successivo e della disciplina di cui all'elaborato dt02c.

## ACQUA

### *Qualità delle acque superficiali:*

nell'ambito degli interventi di recupero/riqualificazione si deve ridefinire il reticolo idraulico minore delle aree esterne, in modo che sia garantito un corretto deflusso delle acque meteoriche e si dovranno prevedere misure per il mantenimento di un buon livello qualitativo delle stesse;

### *Qualità delle acque sotterranee:*

nell'ambito degli interventi di recupero/riqualificazione si devono utilizzare pavimentazioni di tipo drenante per i parcheggi e i percorsi pedonali.

### *Approvvigionamento idrico:*

l'intervento di recupero/riqualificazione dovrà realizzare nuove reti da allacciare alle reti dell'acquedotto pubblico esistenti, adeguando eventuali tratti esistenti in cattivo stato di efficienza o insufficienti, in accordo con l'ente gestore della risorsa.

### *Smaltimento dei reflui urbani e rete fognaria:*

l'intervento di recupero dovrà dotarsi di reti per lo smaltimento dei liquami neri e bianchi. Mentre i primi dovranno essere opportunamente collegati alle reti fognarie esistenti, eventualmente da adeguare, dove necessario, in accordo con l'ente gestore della risorsa, per quanto concerne le acque meteoriche, queste dovranno confluire in cisterne interrato per uso irriguo poste all'interno dell'area d'intervento e successivamente nella fognatura bianca pubblica.

## ARIA

### *Qualità dell'aria:*

nell'intervento di recupero si dovranno rispettare tutte le norme atte a ridurre l'inquinamento atmosferico di origine impiantistica. In particolare anche durante le fasi di cantiere si dovranno prendere le necessarie misure atte a ridurre la produzione e diffusione di polveri.

## CLIMA ACUSTICO

### *Inquinamento acustico:*

nell'intervento di recupero si dovranno rispettare le prescrizioni oltre che delle vigenti disposizioni di legge anche di quelle contenute nel PCCA, opportunamente adeguato a seguito della adozione del PO. Anche in questo caso particolare attenzione si dovrà avere nelle fasi di cantiere al fine di ridurre o mitigare le fonti di rumore.

## RIFIUTI

### *Produzione e smaltimento dei rifiuti urbani:*

nell'intervento di recupero si devono prevedere le opportune misure per favorire la raccolta differenziata dei RSU nel rispetto del decoro urbano; le soluzioni devono essere ben inserite nel contesto paesaggistico sia come materiali che come ubicazione compreso la raccolta dei rifiuti negli spazi pubblici.

## ENERGIA

### *Fabbisogno energetico:*

gli interventi di recupero dovranno prevedere misure atte a ridurre il fabbisogno energetico anche con l'allestimento strutturale di produzione di energia da fonti rinnovabili compatibili con il paesaggio e integrate nella progettazione architettonica.

## AMBIENTE NATURA BIODIVERSITA'

### *Connessioni ecologiche con gli altri spazi verdi:*

tutta l'area dovrà essere arricchita di nuova piantumazione con specie vegetali di tipo autoctono, sulla base

di un progetto integrato con la progettazione architettonica, si da qualificare la progettazione complessiva implementando altresì le relazioni di connettività ecologica con le aree verdi esistenti e di progetto della zona.

ASPETTI GEOLOGICI E SISMICI - PERICOLOSITÀ E FATTIBILITÀ		UTOE 2A - TU_ r115a e r115b
<p>Le pericolosità sono determinate sulla base delle carte della pericolosità del Piano Strutturale:</p> <p>Tavola G.10 - CARTA della PERICOLOSITÀ GEOLOGICA  Tavola G.11 - CARTA della PERICOLOSITÀ SIMICA  Tavola G.12 - CARTA della VULNERABILITÀ DELL'ACQUIFERO</p>		
Classi di pericolosità		
Pericolosità geologica Tavola G.10	Pericolosità sismica Tavola G.11	Vulnerabilità dell'acquifero Tavola G.12
G2	S3	Vulnerabilità alta
Note:		
Classi di fattibilità		
Fattibilità geologica	Fattibilità sismica	
FG2	FS3	
<p>Condizioni e prescrizioni per le realizzazioni</p> <p>L'attuazione dell'intervento è subordinata al rispetto delle NTA geologiche facenti parte dello Studio Geologico di supporto al presente Piano Operativo, in particolare a seconda delle fattibilità sopra individuate, agli articoli:</p> <p>Art. 3 - fattibilità geologica  Art. 4 - fattibilità sismica e liquefazione</p> <p>Inoltre, dovranno essere rispettate le prescrizioni riportate negli articoli:</p> <p>Art. 5 - La fragilità degli acquiferi  Art. 7 - Invarianza idraulica</p>		
Ulteriori prescrizioni:		

ASPETTI IDRAULICI - PERICOLOSITÀ E FATTIBILITÀ		UTOE 2A - TU_ rl15a e rl15b
Carte del Piano Strutturale: <b>Tavola I.1 - CARTA della PERICOLOSITÀ DA ALLUVIONI</b> <b>Tavola I.2- CARTA della MAGNITUDO IDRAULICA</b> <b>Tavola I.3a, I.3b, I.3c - CARTA dei BATTENTI</b> <b>Tavola I.4- CARTA della VELOCITA' DELLA CORRENTE</b>		
<b>Classificazioni e assegnazioni</b>		
Pericolosità da alluvioni Tavola I.1	Magnitudo idraulica Tavola I.2	Battente medio Tavola I.3a (m)
P2	Moderata	0.13 (rl15a) 0.14 (rl15b)
Note: Il battente medio rappresenta un'assegnazione indicativa, ed è valutato rispetto alla porzione effettivamente bagnata dell'area. Per la fattibilità idraulica ai sensi della L.R. 41/2018 e s.m.i. riferirsi al battente locale, ovvero relativo alle porzioni effettivamente oggetto di trasformazione.		
<b>Condizioni e prescrizioni generali per le trasformazioni</b> L'attuazione dell'intervento è subordinata al rispetto delle NTA del Piano Strutturale, laddove applicabili, ed in particolare agli articoli: Art. 21 - Finalità ed ambito di applicazione Art. 23 - Prevenzione del rischio dovuto alle problematiche idrauliche L'attuazione dell'intervento è altresì subordinata al rispetto delle NTA idrauliche del Piano Operativo, laddove applicabili, ed in particolare agli articoli: Art. 7 - Invarianza idraulica Art. 8 - Pericolosità e fattibilità idraulica		
<b>Fattibilità idraulica ai sensi della L.R. 41/2018 e s.m.i.</b> Per gli interventi di nuova costruzione nelle porzioni interessate da pericolosità per alluvioni poco frequenti P2, indipendentemente dalla magnitudo, valgono le condizioni di cui all'art. 11 della L.R. 41/2018 e s.m.i.; in particolare sono realizzate opere di sopraelevazione di cui all'art. 8, c.1, lett. c) per le quali deve essere garantito il non aggravio del rischio in altre aree, secondo quanto previsto dall'art. 8 c.2, da conseguirsi anche attraverso trasferimento o accumulo dei volumi sottratti in altre porzioni del medesimo ambito (aree a verde), o da dimostrarsi attraverso apposite verifiche idrauliche di dettaglio. Per gli interventi sul patrimonio edilizio esistente nelle porzioni interessate da pericolosità per alluvioni poco frequenti P2 valgono le condizioni di cui all'art. 12 della L.R. 41/2018 e s.m.i., con le precisazioni di cui sopra per quanto attiene le opere di sopraelevazione. Per nuove infrastrutture e parcheggi nelle porzioni interessate da pericolosità per alluvioni poco frequenti P2 valgono le condizioni di cui all'art. 13 della L.R. 41/2018; in caso di sopraelevazione di cui all'art. 8, c.1, lett. c) il non aggravio del rischio in altre aree è dimostrato come sopra indicato; in caso di realizzazione a raso, il non superamento del rischio medio R2 è da considerarsi soddisfatto con battente duecentennale residuo inferiore a 30 cm e velocità della corrente inferiore a 1 m/s; per infrastrutture e parcheggi pubblici è prevista installazione di apposita segnaletica e definizione di procedure all'interno del piano comunale di protezione civile atte a regolarne l'utilizzo in caso di evento alluvionale. Per le opere di sopraelevazione senza aggravio del rischio in altre aree (art. 8, c.1, lett. c) è rispettato il franco di sicurezza di cui all'art. 8 delle NTA idrauliche del Piano Operativo. In caso di realizzazione di opere di accumulo dei volumi sottratti dovranno esservi ricondotte e raccolte anche le acque di origine meteorica, ed assicurare una corretta modalità di restituzione al reticolo minore. E' da privilegiarsi la realizzazione degli interventi di cui sopra nelle porzioni dell'ambito non interessate da pericolosità P2, ai quali è comunque applicato un rialzamento pari ad almeno 10 cm del piano di calpestio e/o del piano di parcheggio rispetto alla quota del piano campagna attuale, salvo dimostrati impedimenti tecnici. Gli interventi non riconducibili a quelli sopra indicati, né riconducibili alla definizione di cui all'art. 2, c.1, lett. r della L.R. 41/2018 e s.m.i., né comportanti trasformazioni morfologiche del terreno sono da considerarsi ammissibili senza ulteriori prescrizioni.		