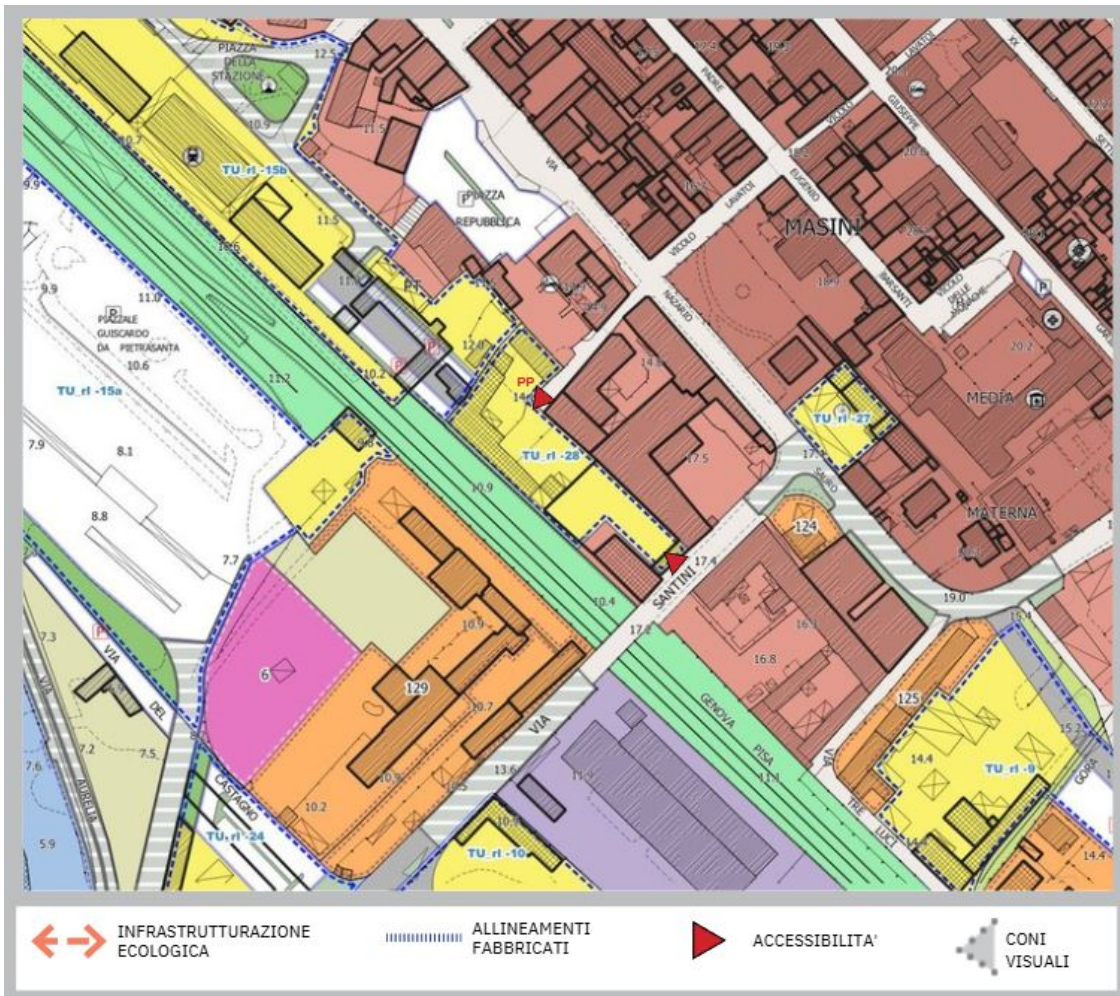


INQUADRAMENTO SU OFC 2019
REGIONE TOSCANA

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'UTOE2A La città Capoluogo, nell'insediamento urbano di Pietrasanta in prossimità della stazione ferroviaria e integra gli interventi di recupero tu_rl15.

FUNZIONI E DESTINAZIONI D'USO

La destinazione d'uso prevalente ammessa con l'intervento di rigenerazione ai sensi dell'art. 15 della disciplina urbanistica è:

- a) residenziale : sottofunzioni 1,3,4.
- e) direzionale e di servizio : sottofunzioni 1,2,4,5,12.

DIMENSIONAMENTO

ST: 2.544 mq

DT: -gli spazi recuperati dalla demolizione dei fabbricati esistenti posti in fregio alla ferrovia dovranno essere utilizzati per parcheggi per la sosta stanziale ubicando il recupero della SE nella parte più lontana dalla linea ferroviaria . La quota spettante per parcheggi pubblici dovranno essere monetizzati.

SE : mq 1.264 , di cui

Mq. 630 per la funzione a)

Mq. 634 per la funzione e)

STRUMENTI ATTUATIVI

PIANO DI RECUPERO- ai sensi dell'art.11 della disciplina urbanistica

INDIRIZZI PROGETTUALI E PRESCRIZIONI PAESAGGISTICHE

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 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 , di cui questo ambito di rigenerazione fa parte, oltre a eliminare situazioni di degrado urbanistico presenti, dovrà implementare il ruolo di nodo di interscambio che la stazione ferroviaria potrà 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 -4.3- *l'intervento di recupero non dovrà riguardare i manufatti esistenti che dovranno essere totalmente demoliti anche perché in fregio alla fascia di rispetto ferroviaria , ma soprattutto perché il recupero delle aree consentirà di rendere più fluida la circolazione del traffico intorno alla stazione ferroviaria , dotare l'area di parcheggi ,e paesaggisticamente più sostenibile nel contesto urbano storizzato.*

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 PIT/PPR come morfotipo insediativo TS TESSUTI URBANI STORICIZZATI A PREVALENTE FUNZIONE RESIDENZIALE E MISTA per cui gli interventi di trasformazione nell'area oggetto della presente Scheda Norma devono perseguire gli "obiettivi specifici" relativi al suddetto morfotipo riportati nel DT02a e declinati nella presente scheda secondo le esigenze specifiche:

a)il recupero / riqualificazione di questa parte deve essere coordinata con il recupero di cui alla scheda norma TU_rl15 rispetto al quale il presente intervento ne completa la funzionalità e incrementando notevolmente il numero dei parcheggi: il recupero 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) c) 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;

PRESCRIZIONI DI CARATTERE AMBIENTALE

ACQUA

Qualità delle acque sotterranee:

nell'ambito dell'intervento di recupero dell'area è fatto obbligo di utilizzare pavimentazioni di tipo drenante per i parcheggi pubblici e i percorsi pedonali.

Smaltimento dei reflui urbani e rete fognaria:

l'intervento di recupero dovrà dotarsi di reti per lo smaltimento delle acque meteoriche .per quanto concerne queste prima della immissione in fognatura dovranno confluire in cisterne interrato per uso irriguo poste all'interno dell'area d'intervento.

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.

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 ed in particolare per quanto concerne la pubblica illuminazione si dovranno prevedere misure atte a ridurre il fabbisogno energetico con corpi illuminanti a basso consumo.

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 , si da mantenere e implementare 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_rl28
Le pericolosità sono determinate sulla base delle carte della pericolosità del Piano Strutturale: Tavola G.10 - CARTA della PERICOLOSITÀ GEOLOGICA Tavola G.11 - CARTA della PERICOLOSITÀ SISMICA Tavola G.12 - CARTA della VULNERABILITÀ DELL'ACQUIFERO		
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	
Condizioni e prescrizioni per le realizzazioni 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: Art. 3 - fattibilità geologica Art. 4 - fattibilità sismica e liquefazione Inoltre, dovranno essere rispettate le prescrizioni riportate negli articoli: Art. 5 - La fragilità degli acquiferi Art. 7 - Invarianza idraulica Ulteriori prescrizioni:		

ASPETTI IDRAULICI - PERICOLOSITÀ E FATTIBILITÀ		UTOE 2A - TU_rl28
Carte del Piano Strutturale: Tavola I.1 - CARTA della PERICOLOSITÀ DA ALLUVIONI Tavola I.2 - CARTA della MAGNITUDO IDRAULICA Tavola I.3a, I.3b, I.3c - CARTA dei BATTENTI Tavola I.4 - CARTA della VELOCITÀ DELLA CORRENTE		
Classificazioni e assegnazioni		
Pericolosità da alluvioni Tavola I.1	Magnitudo idraulica Tavola I.2	Battente medio Tavv.I.3 (m)
-	-	-
Note: Area priva di classificazioni e ulteriori assegnazioni idrauliche.		
Condizioni e prescrizioni generali per le trasformazioni 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

Fattibilità idraulica ai sensi della L.R. 41/2018 e s.m.i.

Interventi fattibili ai sensi della L.R. 41/2018 e s.m.i. senza particolari prescrizioni.

Per la realizzazione di interventi di nuova costruzione e parcheggi 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.