



Comune di Pietrasanta  
Città d'Arte - Città Nobile dal 1841

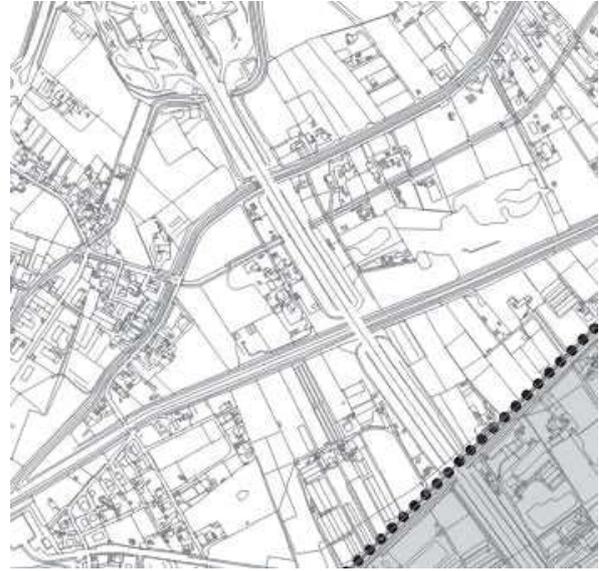
COMUNE DI PIETRASANTA

UTOE 2B

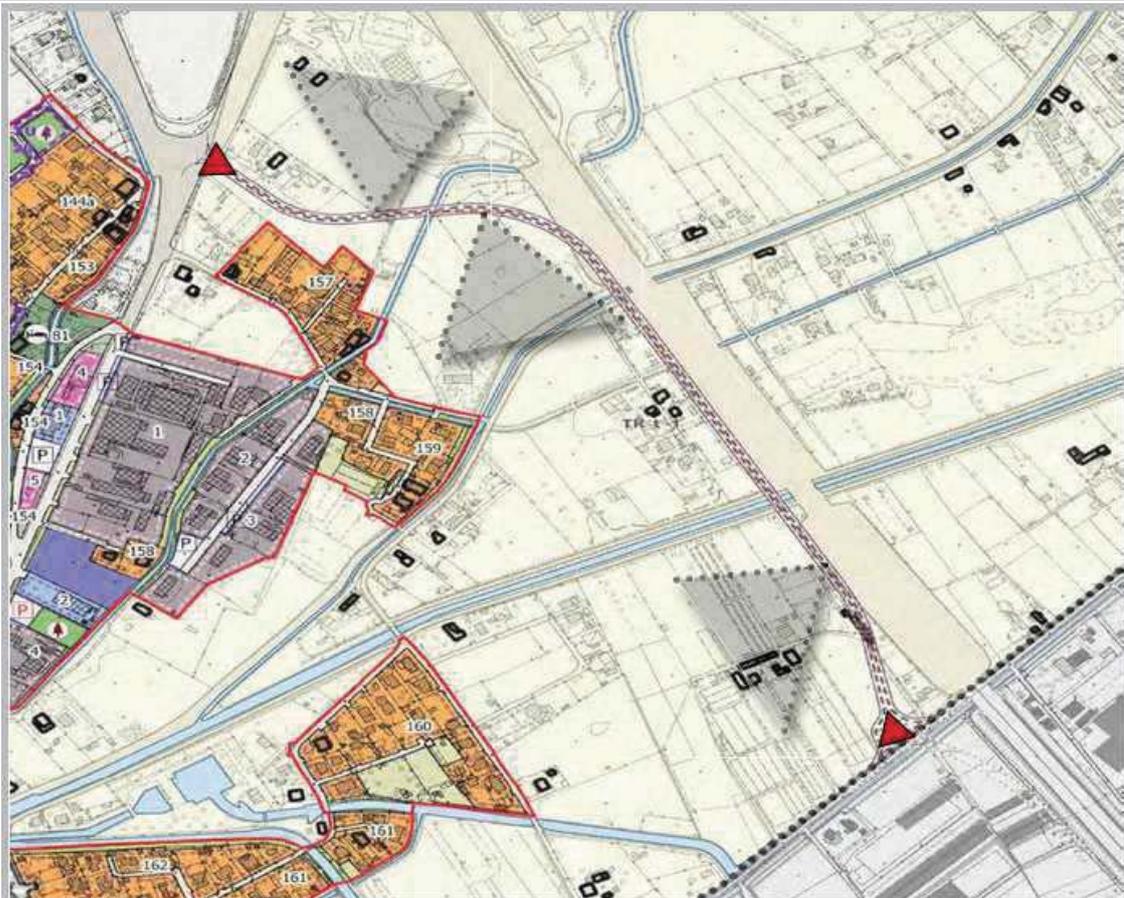
TR\_t1



INQUADRAMENTO SU OFC 2019  
REGIONE TOSCANA



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



INFRASTRUTTURAZIO  
E ECOLOGICA



ALLINEAMEN  
TI  
FABBRICATI



ACCESSIBILITA'



CONI VISUALI

SCHEMA DIRETTORE METAPROGETTUALE DI INTERVENTO SULL'AREA

## **DESCRIZIONE E OBIETTIVI**

L'area oggetto della presente scheda norma è localizzata all'interno dell'UTOE 2B La città della costa dell'”u.t.o.e. 2-la pianura di Pietrasanta. L'intervento consiste nel completamento del tratto comunale dell'asse Intermedio di Scorrimento della Versilia, infrastruttura di rango sovracomunale già prevista dal PTC elaborato alla fine degli anni '90 per riorganizzare il sistema stradale della costa versiliese e migliorare il collegamento a funzioni di interesse territoriale come l'ospedale. gli strumenti urbanistici comunali vigenti hanno recepito da tempo questa previsione, attribuendo il ruolo di asse Intermedio al viale unità di Italia che scorre a ovest dell'Autostrada A12 e attraversa il territorio fino all'incrocio con la SS1 Aurelia a sud. la previsione di trasformazione, già contenuta nel ru vigente, prevede un prolungamento del Viale Unità d'Italia dall'Aurelia verso sud fino al confine con il Comune di Camaiore, percorrendo per quanto possibile le aree contermini all'autostrada, in modo da non creare territori interclusi tra le due infrastrutture. Tale previsione è stata esaminata ed approvata dalla conferenza di copianificazione ex art. 25 della l.r. 65/2014 svoltasi in data 25.06.2020, sia come previsione di ps che di po, e la presente scheda norma recepisce le indicazioni scaturite nell'ambito della stessa conferenza.

## **FUNZIONI E DESTINAZIONI D'USO**

La destinazione d'uso è: infrastruttura per la mobilità di interesse sovracomunale così come definita all' art. 16.1 della disciplina urbanistica dt02b.

## **DIMENSIONAMENTO**

S.T.: 14.150 mq: le dimensioni sono quelle definite per le strade di questa tipologia e comunque devono tenere di conto di quanto già realizzato.

## **STRUMENTI ATTUATIVI**

Progetto di opera pubblica ai sensi dell'art. 9.1 della disciplina urbanistica

## **INDIRIZZI PROGETTUALI E PRESCRIZIONI PAESAGGISTICHE**

L'idea progettuale che il Po recepisce dalle strategie del Ps è quella di dare compiutezza sul territorio comunale all'asse intermedio/viale unità d'Italia, che già svolge un ruolo importante nell'ambito dei sistemi di mobilità in relazione con il territorio sovracomunale: in questo caso il completamento di tale infrastruttura consentirà di rendere più agevole l'accessibilità alla struttura ospedaliera della versilia ubicata nel Comune di Camaiore poco distante dal Comune di Pietrasanta e di alleggerire il traffico nord- sud sui viali a mare. Il tracciato di tale infrastruttura è coerente con il tracciato presente nel ps di Camaiore.

L'area in oggetto è ricompresa all'interno della scheda d'ambito n°02 “Versilia e Costa apuana” ed non è interessata dalla presenza di vincoli a carattere paesaggistico ex artt. 136 e 142 del D.Lgs 42/2004. gli interventi di trasformazione previsti sono coerenti con gli obiettivi di qualità della disciplina d'uso della scheda d'ambito 02 e dovranno rispettare le direttive correlate contenute all'interno della suddetta scheda d'ambito 2, con riferimento alla sezione 6, disciplina d'uso e le indicazioni scaturite dalla conferenza di copianificazione ex art. 25 della L.R. 65/2014.

## **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 -la realizzazione del completamento dell'asse intermedio/Viale Unità d'Italia sino al confine con il Comune di Camaiore dovrà, nell'ambito della riorganizzazione della mobilità comunale, favorire le relazioni con i Comuni limitrofi in un'ottica di area vasta, consentire ai cittadini di poter usufruire al meglio delle strutture sanitarie dell'Ospedale della Versilia, facilitare, in coordinamento con l'Aurelia e con la nuova Pisanica, i collegamenti est-ovest, costa-pianura-collina, riqualificando e valorizzando i collegamenti trasversali (pendoli interno-costa) che collegano le marine con il sistema dei borghi collinari e montani favorendo le modalità di spostamento integrate, sostenibili e multimodali .*

*3.2 - la realizzazione/completamento dell'asse intermedio verso Camaiore dovrà favorire anche il miglioramento della fruizione del sistema idrografico del torrente Baccatoio, da questo attraversato, che nelle strategie del PS dovrà divenire, come il fiume Versilia, un parco fluviale, quale struttura ambientale integrata con i collegamenti trasversali.*

### **Indicazioni scaturite in sede di conferenza di copianificazione svoltasi in data 25.06.20**

In fase progettuale dovranno essere adottate misure preventive per minimizzare l'impatto paesaggistico e ambientale del prolungamento viario, prevedendo mitigazioni dell'effetto barriera, verificando le interferenze con il reticolo pubblico dei corsi d'acqua e con le fasce di rispetto autostradale, oltre che con le aree da bonificare del torrente Baccatoio:

*-dal punto di vista della percezione paesaggistica, in relazione alla rilevante visibilità della infrastruttura in oggetto dall'autostrada, si dovranno prevedere in sede di progettazione definitiva fasce alberate e barriere verdi ai bordi della nuova strada, da localizzarsi in modo selettivo, anche in relazione alla protezione e al mascheramento degli insediamenti intercettati dal tracciato .*

*-dal punto di vista delle mitigazioni sulle risorse fisico-ambientali, la fase progettuale dell'infrastruttura dovrà approfondire il regime idrico delle aree intercettate (garantendone l'invarianza idraulica) e definire il trattamento delle intersezioni tra la nuova piattaforma stradale, la rete idrica e le quinte alberate presenti ( vedasi Linee guida ISPRA:Indirizzi e buone pratiche per la mitigazione degli impatti 76.1.2011 e Ambiente, paesaggio e infrastrutture Vol. IV 126/2015 tese a contenere la frammentazione ambientale derivante dall'inserimento di infrastrutture lineari).*

*-per quanto riguarda le fasce di rispetto autostradale in sede di progettazione definitiva è necessario verificare con SALT la coerenza con la fascia di rispetto autostradale per il tratto di affiancamento, con ANAS la sostenibilità del nuovo traffico indotto sulla strada statale e le verifiche tecniche del nuovo innesto sulla rotonda esistente.*

*-si deve preservare il ruolo di viabilità sovracomunale a tutto il viale Unità d' Italia evitando nuovi accessi se non strettamente necessari e da risolversi con intersezioni a rotonda*

- *l'intervento deve rispettare la fattibilità derivante dagli esiti degli studi idrologico idraulici di supporto alla pianificazione e citati nel paragrafo successivo.*

## **PRESCRIZIONI DI CARATTERE AMBIENTALE**

nella realizzazione degli interventi di realizzazione della nuova infrastruttura dovranno essere rispettate oltre a quanto sopra 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 dell'intervento di realizzazione della nuova infrastruttura si deve ridefinire il reticolo idraulico minore all'esterno della nuova infrastruttura in modo che questo sia idoneo anche a raccogliere le acque meteoriche provenienti dalla nuova strada, che sia garantito il livello qualitativo delle stesse; a tale scopo è necessario che sia prescritta la periodica manutenzione.

#### *Qualità delle acque sotterranee:*

nell'ambito degli interventi di realizzazione della nuova infrastruttura è fatto obbligo di utilizzare pavimentazioni di tipo drenante per il fondo stradale.

### **ARIA**

#### *Qualità dell'aria:*

negli interventi di realizzazione della nuova infrastruttura si dovranno rispettare tutte le norme atte a ridurre l'inquinamento atmosferico durante le fasi di cantiere atte a ridurre la produzione e diffusione inquinanti aerei.

### **CLIMA ACUSTICO**

#### *Inquinamento acustico:*

negli interventi 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, in particolare nelle fasi di cantiere.

### **AMBIENTE NATURA BIODIVERSITA'**

#### *Connessioni ecologiche con il territorio aperto e con i corsi d'acqua:*

la nuova infrastruttura dovrà essere dotata ai bordi di idonee barriere verdi alberate secondo le indicazioni della conferenza di pianificazione. La realizzazione della nuova infrastruttura dovrà essere l'occasione per riunificare dal punto di vista paesaggistico e ambientale tutto l'asse stradale di viale unità d'Italia compreso i tratti esistenti in modo da dare una immagine unitaria dal punto di vista paesaggistico a tutta la infrastruttura.

ASPETTI GEOLOGICI E SISMICI - PERICOLOSITÀ E FATTIBILITÀ		UTOE 2B - TR_t1
<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
G3lt, G2lt	S3	Vulnerabilità alta
<p>Note: pericolosità geolitotecnica 2 e 3. Corrisponde a situazioni geologico-tecniche apparentemente stabili, sulle quali permangono dubbi sulle capacità portanti e valutazioni dei cedimenti che potranno essere chiariti a livello d'indagine geognostica di supporto alla progettazione edilizia.</p>		
Classi di fattibilità		
Fattibilità geologica	Fattibilità sismica	
FG3 e FG2	FS3	
<p>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</p> <p>Inoltre, dovranno essere rispettate le prescrizioni riportate negli articoli:  Art. 5 - La fragilità degli acquiferi  Art. 6 - Vulnerabilità dell'acquifero a fenomeni di intrusione salina  Art. 7 - Invarianza idraulica</p>		
<p>Ulteriori prescrizioni:  verificare i cedimenti a breve e lungo termine sulla base di idonee indagini in sito. Per il tratto di viabilità che ricade in pericolosità G2lt si applica fattibilità FG2, per il tratto di strada che ricade in pericolosità G3lt si applica fattibilità FG3. Nel caso di emungimenti della falda verificare la conducibilità delle acque emunte. Se si riscontrano valori maggiori di 1000 microsiemens andranno predisposti accorgimenti atti a limitare le portate emunte di cui all'art. 6 delle NTA geologiche.</p>		

ASPETTI IDRAULICI - PERICOLOSITÀ E FATTIBILITÀ		UTOE 2B - TR_t1
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 VELOCITÀ DELLA CORRENTE</b>		
<b>Classificazioni e assegnazioni</b>		
Pericolosità da alluvioni Tavola I.1	Magnitudo idraulica Tavola I.2	Battente medio Tavolel.3a e I.3b (m)
P2 - P3 P2	Moderata - severa - molto severa -	0.57 (da I.3a) 0.00 - 0.70 (da I.3b)
<p>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.</p> <p>Per la parte interessata dalla Tav. I.3b, il battente assegnato è variabile, come da intervalli cromatici delle celle ricadenti sull'area. Per la fattibilità idraulica ai sensi della L.R. 41/2018 e s.m.i. riferirsi al battente medio, salvo effettuazione di verifiche idrologico-idrauliche di maggior dettaglio redatte secondo i criteri di cui all'art. 8 delle NTA Geologiche, Sismiche e Idrauliche.</p>		
<p><b>Condizioni e prescrizioni generali per le trasformazioni</b></p> <p>L'attuazione dell'intervento è subordinata al rispetto delle NTA del Piano Strutturale, laddove applicabili, ed in particolare agli articoli:</p> <p>Art. 21 - Finalità ed ambito di applicazione</p> <p>Art. 23 - Prevenzione del rischio dovuto alle problematiche idrauliche</p> <p>L'attuazione dell'intervento è altresì subordinata al rispetto delle NTA idrauliche del Piano Operativo, laddove applicabili, ed in particolare agli articoli:</p> <p>Art. 7 - Invarianza idraulica</p> <p>Art. 8 - Pericolosità e fattibilità idraulica</p>		
<p><b>Fattibilità idraulica ai sensi della L.R. 41/2018 e s.m.i.</b></p> <p>Per nuove infrastrutture e parcheggi nelle porzioni interessate da pericolosità per alluvioni frequenti P3 o 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 garantito secondo quanto previsto dall'art. 8, c.2, anche attraverso trasferimento o accumulo dei volumi sottratti in altre porzioni del medesimo ambito o in aree limitrofe a destinazione agricola, ovvero dimostrato attraverso apposite verifiche idrauliche di dettaglio; in caso di realizzazione a raso, il non superamento del rischio medio R2 è da considerarsi soddisfatto con battente duecentennale residuo inferiore a 10 cm e velocità della corrente inferiore a 0.5 m/s; 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.</p> <p>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.</p> <p>Per la realizzazione degli interventi è rispettato il vincolo di tutela di cui all'art. 3 della L.R. 41/2018 relativo alla fascia di 10 mt dal ciglio di sponda dei corsi d'acqua interferenti.</p> <p>Per gli attraversi stradali sono rispettate le condizioni di compatibilità idraulica di cui al D.M. 17/01/2018 e s.m.i. e relative Circolari.</p>		