

Scheda Norma – PA06

Sistema P.S.	UTOE P.S.	Territorio agricolo/urbanizzato del PO	Descrizione Intervento P.O.
lcn	1.1	U3.1	Intervento in via Aurelia nord a San Vincenzo

Inquadramento territoriale

Estratto cartografica tecnica regionale

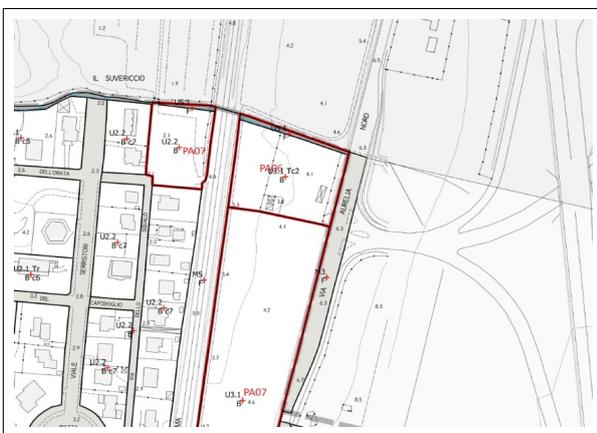


Estratto catastale

Foglio n. 1 particelle n. 195, parte di n. 11

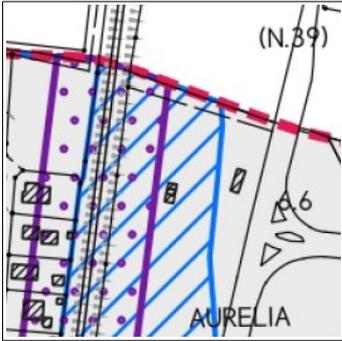


Estratto cartografia Piano Operativo



Inquadramento aerofotogrammetria



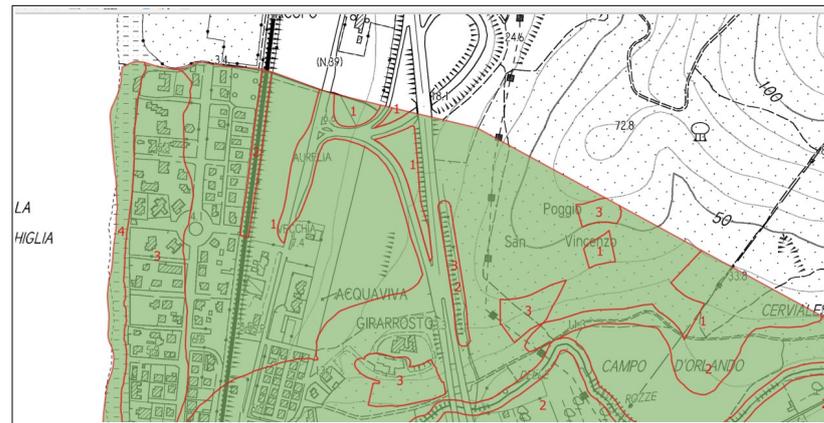
<p>1. Descrizione dell'intervento</p>	<p>L'intervento prevede la realizzazione di un'area sosta camper (Tc2) in prossimità dello svincolo nord di uscita dalla Variante Aurelia con la realizzazione di un solo manufatto a servizio dell'attività.</p>	
<p>2. Norma</p>	<p>Gli obiettivi del progetto sono la qualificazione dell'offerta turistica e il miglioramento della viabilità urbana con l'allontanamento dal centro cittadino dei camper. L'Area di intervento (ST) è di 5.255 mq. (sub-UTOE 1.1, San Vincenzo).</p> <p>È consentita la realizzazione di un manufatto a servizio dell'attività per una Superficie Coperta massima di 40 mq con un solo livello (Altezza HMax non superiore a 2,70 ml.). Tale struttura dovrà essere realizzata in legno o altro materiale leggero, con assenza di opere di fondazione, escluse solo quelle di ancoraggio.</p> <p>L'intervento è subordinato alla realizzazione delle seguenti opere ed attrezzature pubbliche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tracciato ciclopedonale di raccordo a quello previsto dall'intervento IC02; - Adeguamento dell'incrocio a raso dallo svincolo San Vincenzo nord sulla via Aurelia. - Adeguamento delle opere di urbanizzazione <p>Il PA definirà, ai sensi della LRT 86/2016 , le piazzole insediabili.</p>	
<p>3. Disposizioni specifiche</p>		
<p>4. Prescrizioni integrative per gli aspetti ambientali</p>	<p>Il margine verso il tracciato ferroviario dovrà essere sistemato con alberature con funzione di mitigazione paesaggistica e acustica; dovranno essere adottate soluzioni progettuali per limitare l'impermeabilizzazione e non impedire la capacità filtrante dei suoli.</p> <p>Gli interventi potranno avere inizio solo dopo la realizzazione delle opere di messa in sicurezza idraulica del tratto terminale del fosso dei Cipressetti.</p> <p>Dovranno inoltre essere posti in opera interventi per il deflusso e la regimazione delle acque meteoriche provenienti dalla scarpata ferroviaria.</p>	
<p>5. Vincoli e tutele:</p>	<ul style="list-style-type: none"> - D.M. 1953 – D.M. 1967 - Vincolo Paesaggistico art. 142 c. 1 lett. a) .lgs. n. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" . - Fascia di rispetto ferroviario D.P.R. n. 753/1980. - Fascia di rispetto stradale codice strada 	 <p>Tavola QC.1 Vincoli</p>
<p>6. Condizioni alla trasformazione</p>	<p><u>Geologia/idraulica/sismica:</u></p> <p>SINTESI QUADRO GEOLOGICO</p> <p>GEOLOGIA E LITOLOGIA: L'area posta tra la vecchia Aurelia e la linea ferroviaria è caratterizzata dai depositi delle Sabbie Val di Gori e Sabbie Rosse di Donoratico [QMCa]. Da un punto di vista litotecnico in superficie sono presenti corpi detritici con elementi lapidei compresi tra 60 e 2 mm.</p> <p>GEOMORFOLOGIA: Non sono presenti elementi geomorfologici di alcun tipo.</p>	

PENDENZE: le aree risultano sub-pianeggianti con una leggera pendenza verso ovest. L'acclività risulta pertanto inferiore al 15%. L'intero comparto risulta circoscritto da un piccolo argine.

IDROGEOLOGIA : permeabilità primaria medio – bassa, area non rilevante o non classificabile (via Aurelia nord).

CLASSIFICA DI PERICOLOSITA'

PERICOLOSITA' GEOLOGICA: bassa P.G.1



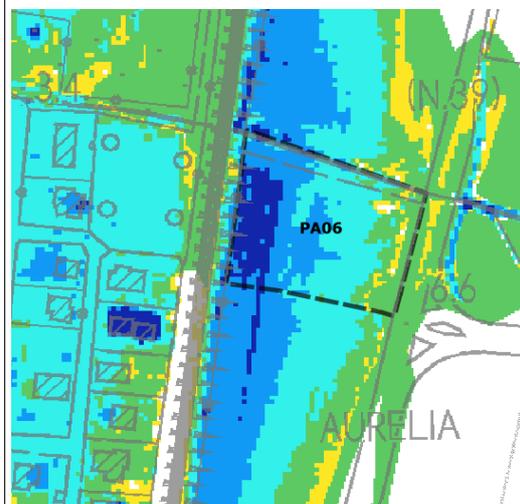
Pericolosità Geologica PG1

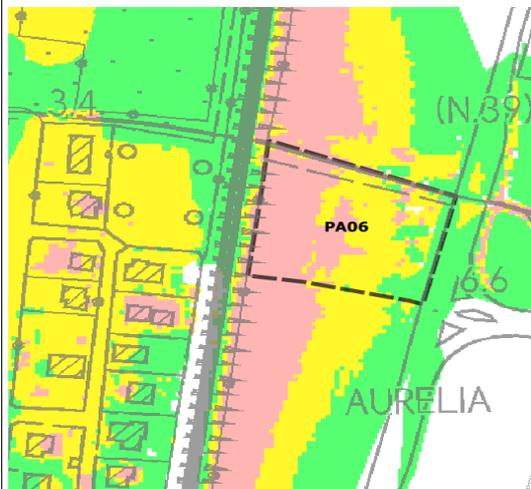
PERICOLOSITA' IDRAULICA : PGRA: P3

Magnitudo: Molto severa, in parte severa, in piccola parte moderata
Battenti Tr 200: compresi fra 50 e 160 cm

Quota sicurezza idraulica ai fini R2: 4.80 m slm

Quota sicurezza idraulica Tr200 anni: 5.10 m slm





FATTIBILITA'

FATTIBILITA' GEOLOGICA: F.G. 2 con normali vincoli

FATTIBILITA' IDRAULICA :

Area sosta camper

Trattandosi di una zona sosta camper si applica l'articolo 13 comma 4 della L.R. 41/2018: "Nelle aree a pericolosità per alluvioni frequenti o poco frequenti, indipendentemente dalla magnitudo idraulica possono essere realizzati parcheggi in superficie, a condizione che sia assicurato il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree, che non sia superato il rischio medio R2 e che siano previste le misure preventive atte a regolarne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali".

Si individua come elemento di attuazione la realizzazione dell'opera di messa in sicurezza idraulica prevista sul Fosso dei Cipressetti nell'ambito della variante ex-conservificio, a seguito della quale residuano nell'area battenti inferiori a 40 cm e pertanto in condizioni di rischio R2. Questa tipologia di opera è da intendersi opera di tipo b) di cui all'articolo 8 comma 1 della L.R. 41/2018, quale condizione di attuazione.

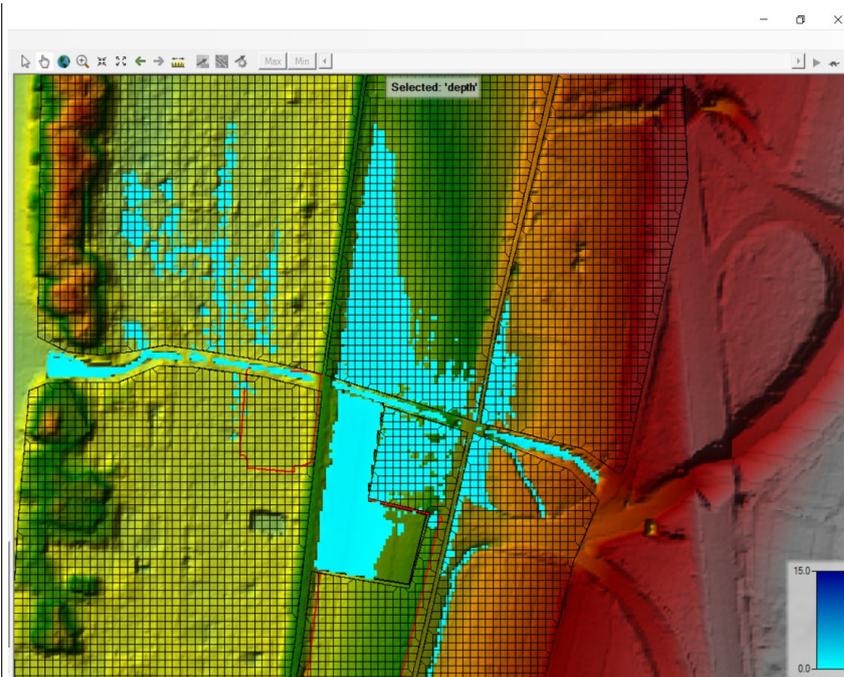


Figura 1 – Risultati modello idraulico opera Fosso Cipressetti



Battenti Tr 200 in scenario di progetto con inserimento delle opere idrauliche di contenimento dei volumi esondati dal Fosso Cipressetti.

Si rimanda alla variante dell'area dell'ex-conservificio per un maggior dettaglio delle caratteristiche dell'opera idraulica sul Fosso dei Cipressetti.

Infatti in caso di attuazione dell'opera idraulica sul Fosso dei Cipressetti nell'area di trasformazione PA06 residuano battenti inferiori a 40 cm e pertanto, trattandosi di area sosta camper, il battente residuo è tale da ritenersi accettabili come limite di galleggiabilità degli autoveicoli. Inoltre il parcheggio potrà essere gestito ed attrezzato con apposita segnaletica con indicazione di allerta meteo e necessità di sgombero dello stesso. Con l'attuazione dell'opera sul Fosso Cipressetti non è necessario prevedere ulteriori opere finalizzate al non aggravio in altre aree ma dovrà comunque essere rispettato il drenaggio dell'acque verso il corpo idrico ricevente limitrofo (fosso Cipressetti), garantendo il buon regime delle acque. Per tutto quanto sopra si ritiene la sussistenza della condizione di non superamento del

livello di rischio medio R2.

Inoltre trattandosi di aree di sosta assimilabili a parcheggi pubblici:

- Non dovranno avere manufatti o strutture fisse che possano costituire ostacolo alla propagazione dei deflussi e dovranno essere dotati di elementi pesanti perimetrali, trasparenti da un punto di vista idraulico, che possano evitare il trascinarsi degli automezzi in caso di piena, tipo "panettoni", dissuasori in cls o metallici, barriere metalliche o simili. L'ingresso e l'uscita dal parcheggio dovrà essere orientata in modo che la lama d'acqua non possa trascinare fuori dal perimetro del parcheggio eventuali autovetture movimentate per galleggiamento;
- Dovranno essere dotati di dispositivi permanenti di informazione del rischio di alluvione (cartellonistica) e dispositivi di allarme (display luminosi, sirene) da attivare all'occorrenza in caso di possibilità del verificarsi di eventi alluvionali. I display dovranno indicare il grado di allerta meteo (giallo, arancio o rosso), con indicazione dell'eventuale inaccessibilità ai parcheggi. La gestione della messagistica e delle procedure di sgombero rimane in capo al Comune con la filiera della Protezione Civile. In caso di allerta meteo rosso, almeno tre ore prima del verificarsi dell'evento, si dovrà procedere con la chiusura dei parcheggi;
- L'ubicazione dei nuovi parcheggi in deve essere riportata nel Piano di Protezione Civile Comunale.

Manufatto in legno

Relativamente al manufatto in legno appoggiato al suolo, con l'attuazione dell'intervento sul Fosso dei Cipressetti si otterrà una magnitudo moderata e pertanto basterà la sopraelevazione del piano di calpestio al di sopra del battente, senza aggravio di rischio in altre aree. Si individua nella quota di 5.10 m slm la quota di sicurezza del manufatto. Qualora l'ubicazione del manufatto sia già allo stato attuale in magnitudo moderata lo stesso potrà essere realizzato anche in assenza di intervento sul fosso dei Cipressetti, salvo rialzare il piano di calpestio sopra la quota di battente Tr 200 anni, individuata in 5.10 m slm.

In ogni caso si prevede la realizzazione del manufatto in trasparenza idraulica, ovvero rialzato dal piano campagna alla quota di sicurezza e vuoto sotto, in modo da non alterare i deflussi ed occupare battenti e pertanto tale da non aggravare il rischio in altre aree.

Tracciato ciclopedonale

Relativamente al previsto tracciato ciclopedonale si applica l'articolo 13 comma 4 lettera a) della L.R. 41/2018: "*Nelle aree a pericolosità per alluvioni frequenti o poco frequenti, indipendentemente dalla magnitudo idraulica possono essere realizzati itinerari ciclopedonali, a condizione che sia assicurato il non aggravio delle condizioni di rischio e che siano previste le misure preventive atte a regolarne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali*". Rimandando alla fase di progettazione attuativa per maggior dettaglio si prevede che il tracciato ciclopedonale sia dotato di idonea fossetta perimetrale, con sezione e sviluppo tale da garantire la volumetria necessaria al compenso dei battenti ingombrati, in modo da non aggravare le condizioni di rischio nelle aree limitrofe. Il tracciato ciclopedonale dovrà essere inserito nel piano di protezione civile comunale e dotato di apposita cartellonistica informativa.

Adeguamento viabilità

Relativamente all'adeguamento della viabilità con incrocio a raso dello svincolo San Vincenzo Nord sulla Via Aurelia si applica l'articolo 13 comma 3 della L.R. 41/2018: "*L'adeguamento e l'ampliamento di infrastrutture a sviluppo lineare esistenti e delle relative pertinenze può essere realizzato nelle aree a pericolosità per alluvioni*".

	<p><i>frequenti o poco frequenti, indipendentemente dalla magnitudo idraulica, a condizione che sia assicurato il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree, che non sia superato il rischio medio R2 e che siano previste le misure preventive atte a regolarne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali".</i> Come visibile dalle mappe l'area dell'incrocio della Via Aurelia con lo svincolo San Vincenzo nord presenta battenti di 30 cm e pertanto in magnitudo moderata e già in condizioni di rischio R2. L'intervento pertanto è attuabile senza particolari condizionamenti salvo eventualmente recuperare il volume ingombro dai battenti qualora si effettuassero dei rialzamenti. Rimandando alla fase di progettazione attuativa per maggior dettaglio si prevede che l'opera sia dotata di idonea fossetta perimetrale, con sezione e sviluppo tale da garantire la volumetria necessaria al compenso dei battenti ingombri, in modo da non aggravare le condizioni di rischio nelle aree limitrofe. La viabilità dovrà essere inserita nel piano di protezione civile comunale e dotato di apposita cartellonistica informativa.</p>
7. Valutazioni delle azioni	<p>L'intervento porta al recupero di un'area dismessa e/o sottoutilizzata di dimensione molto limitata (circa 5.200 mq.) dove il RU prevedeva la possibilità di realizzare nuove edificazioni per attività ricettive fino ad un massimo di 250 mq.di s.l.p., oltre alla dotazione di servizi (reception e servizi igienici) utilizzabili anche d'inverno. La nuova, unica, struttura ammessa deve essere realizzata con materiale leggero, senza opere di fondazione. Le superfici impermeabilizzate dovranno essere limitate a quanto strettamente indispensabile alla funzionalità. La proposta attribuisce un ruolo compatibile, per le caratteristiche dei luoghi e per il buon livello di accessibilità, all'area residuale benchè sia chiusa tra la viabilità principale, la ferrovia, il fosso e, a sud, il nuovo insediamento previsto nell'ambito della riconversione dell'ex-conservificio. L'intervento è sostenibile per quanto concerne la disponibilità delle risorse e la dotazione delle infrastrutture per le quali dovranno essere realizzate opere di piantumazione e barriere contro il rumore.</p>
8. Coerenza con gli obiettivi del P.S.	<p>L'intervento promuove l'attività turistica con la realizzazione di una sosta temporanea dei camper attrezzata in una zona un tempo utilizzata per attività amatoriali. Lo stesso è quindi coerente con gli obiettivi del PS.</p>

- VERIFICA PAESAGGISTICA DELLA TRASFORMAZIONE

Per la verifica di conformazione al PIT/PPR si rimanda alle procedure di cui all'art. 23 della disciplina del PIT