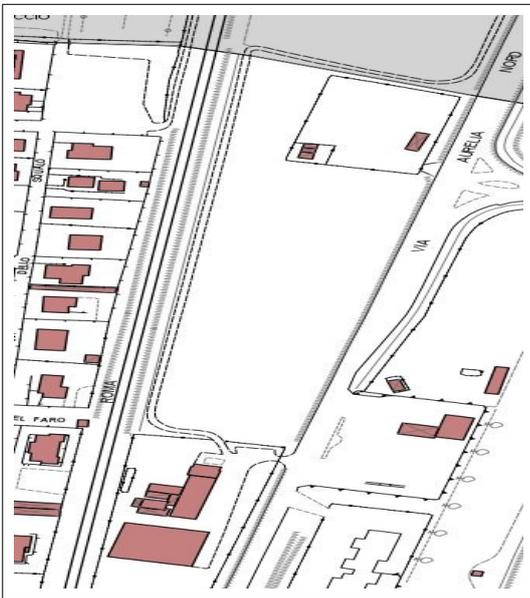


**Scheda Norma – PA07**

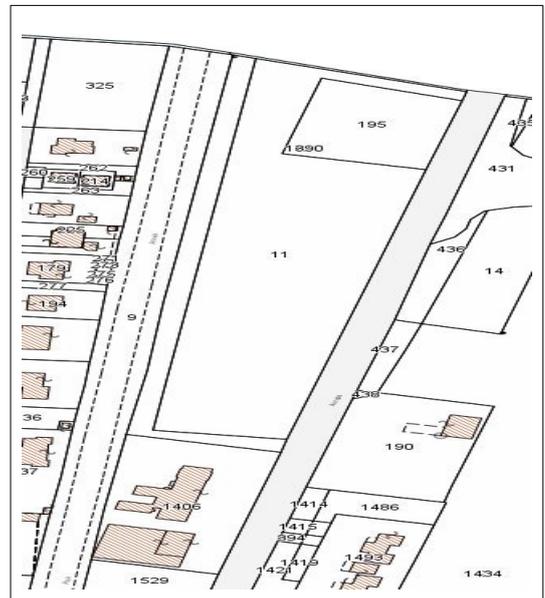
Sistema P.S.	UTOE P.S.	Territorio agricolo/urbanizzato del P.O.	Descrizione Intervento P.O.
Icm	1.1	U3.1	Intervento soggetto a PUC in via Aurelia nord, via dello Squalo a San Vincenzo

**Inquadramento territoriale**

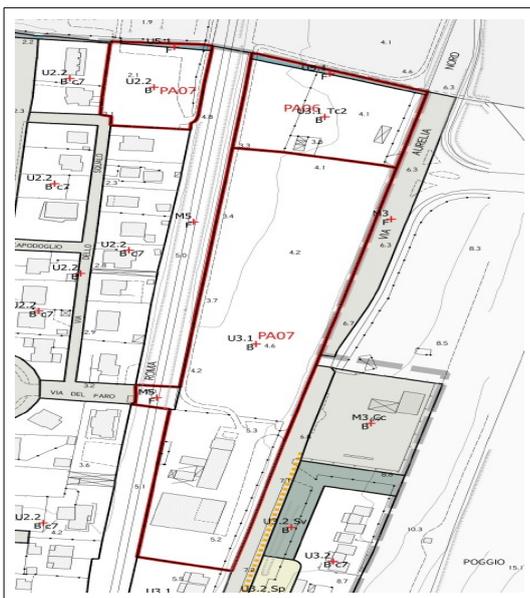
*Estratto cartografica tecnica regionale*



*Estratto catastrale  
Foglio n. 1 particelle n. 1406, 238, 11,325*



*Estratto cartografia Piano Operativo*

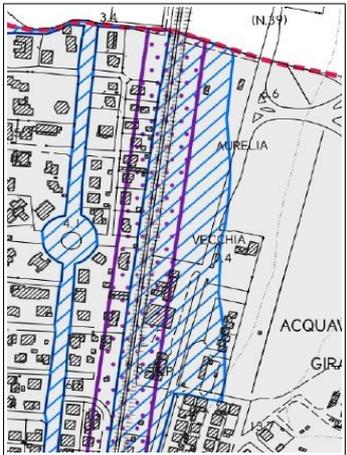


*Inquadramento aerofotogrammetria*



<b>1. Descrizione dell'intervento</b>	<p>Il progetto di trasformazione riguarda l'area dell'ex Conservificio già oggetto di previsioni insediative, solo in parte attuate, nel previgente Regolamento Urbanistico e oggetto di una specifica variante al Regolamento Urbanistico, approvata con delibera C.C. n 25 dell'8.4.2019. Pubblicato sul B.U.R.T n° 19 del 08/05/2019</p>
<b>2. Norma</b>	<p>Il Piano Operativo a seguito delle osservazioni della 1° conferenza paesaggistica e a seguito di confronto con la proprietà modifica la disciplina della variante semplificata al R.U. Ex Conservificio, così come approvata.</p> <p>Gli obiettivi del progetto sono il completamento urbano delle aree poste all'estremità nord del sistema insediativo, il potenziamento delle dotazioni pubbliche e dei servizi attraverso la realizzazione di spazi da destinare a parcheggi ed il collegamento del mare e delle aree urbane poste a valle della ferrovia con quelle poste a monte e, in particolare, con il quartiere dell'Acquaviva.</p> <p>L'area di intervento (ST): 22.251 mq. (sub-UTOE 1.1, San Vincenzo). La Superficie edificabile (o edificata) (SE) massima: - 1.700 mq. con destinazione residenziale nel lotto posto a monte del tracciato ferroviario sulla via Aurelia Nord ; - 1.250 mq. con le destinazioni d'uso di cui all'art. 9 <u>ad esclusione della residenza</u> attraverso il recupero o la sostituzione edilizia dei fabbricati esistenti dell'ex conservificio (mq 550 ) e dell'edificio a nord dello stesso compreso il portico ( mq 700 ) ;</p> <p>numero alloggi massimo: 38</p> <p>numero piani massimo: 2;</p> <p>Indice di Copertura massimo: 30%</p> <p>L'intervento è subordinato alla realizzazione delle seguenti opere ed attrezzature pubbliche:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- opere di attraversamento ciclopedonale della ferrovia;</li><li>- parcheggi pubblici da localizzare con Piano Attuativo nell'area a monte della linea ferroviaria e nell'area dell'ex capannone carnevale;</li><li>- cessione delle aree destinate alla viabilità ed ai parcheggi pubblici</li></ul>
<b>3. Disposizioni specifiche</b>	<p>Il progetto è attuabile per stralci funzionali, da definire in sede di approvazione del PA con le seguenti prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- l'intervento residenziale deve essere realizzato contestualmente alla realizzazione del sottopasso e del parcheggio pubblico in via dello Squalo, il rilascio dei certificati di abitabilità degli edifici residenziali è subordinato alla consegna delle suddette opere pubbliche da cedere al Comune collaudate.</li><li>- l'intervento nell'area dell'ex capannone carnevale potrà essere realizzato solo previo intervento di messa in sicurezza idraulica dell'area ;</li><li>- gli interventi di ristrutturazione dell'ex Conservificio e del fabbricato adiacente possono essere realizzati in qualsiasi momento successivo alla stipula della convenzione.</li></ul> <p>La progettazione ed il PA dovranno assicurare che i nuovi insediamenti siano coerenti e opportunamente inseriti nel contesto paesaggistico senza alterare la qualità morfologica e percettiva dei tipi edilizi, dei materiali, dei colori e delle altezze. Gli edifici dovranno mantenere il valore storico-identitario e dovrà essere presentato un progetto del verde e delle schermature affinché costituiscano un</p>

	<p>adeguato filtro lungo le infrastrutture. Dovranno essere adottate le misure di mitigazione ambientale e di monitoraggio di cui al Rapporto Ambientale di VAS.</p>
<p><b>4. Prescrizioni integrative per gli aspetti ambientali</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>– La progettazione dovrà assicurare che le nuove espansioni siano coerenti e opportunamente inserite nel contesto paesaggistico senza alterare la qualità morfologica e percettiva dei tipi edilizi, dei materiali, dei colori e delle altezze.</li><li>– Gli edifici dovranno mantenere il valore storico - identitario e dovrà essere presentato un progetto del verde e delle schermature affinché costituiscano un adeguato filtro lungo le infrastrutture presenti che circoscrivono l'intervento.</li></ul> <p>Lo studio idraulico dovrà essere sottoposto all'esame del Settore Genio Civile prima dell'approvazione del PA secondo le condizioni stabilite con parere e di seguito riportate:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– lo studio finalizzato a definire le condizioni di gestione del rischio ed il non aumento dello stesso dovrà essere rivalutato tenendo presente le carenze di analisi evidenziate in allegato alla presente nota. Sulla base degli esiti dei suddetti approfondimenti dovrà essere verificata l'efficacia delle opere necessarie per l'attuazione delle trasformazioni nel rispetto della L.R. 41/2018 o la necessità di progettare ulteriori opere di cui all'art 8 della L.R. 41/2018;</li><li>– lo studio dovrà inoltre valutare la compatibilità dell'intervento in relazione alla conseguente riorganizzazione della rete di smaltimento delle acque meteoriche nelle aree limitrofe e derivanti dalla nuova urbanizzazione garantendo il non aumento del rischio;</li><li>– La quota di imposta del piano di calpestio dei fabbricati non potrà essere inferiore alla quota di 6,30 m slm (pari alla quota di sommità del rilevato ferroviario più franco idraulico) al fine di risultare in sicurezza anche nell'ipotesi di eventuali allagamenti dovuti ad ostruzioni degli attraversamenti ferroviari e nei confronti di possibile sormonto del rilevato stradale della Vecchia Aurelia;</li><li>– il bilancio dei volumi tra riporti e scavi di materiale da utilizzare per la realizzazione del terrapieno e la realizzazione dell'invaso previsto non dovrà risultare positivo, così da non diminuire in alcun modo l'attuale volume di vaso a tergo del rilevato ferroviario posto a quota inferiore a + 6,0 m slm;</li><li>– poiché il rilevato ferroviario dalla documentazione prodotta risulta svolgere un ruolo di opera di ritenuta a bocca tarata parte integrante della stessa opera idraulica, per risolvere tale interferenza dovrà essere realizzato un nuovo argine parallelo alla infrastruttura ferroviaria ad est della stessa, al quale demandare la funzione di opera idraulica di ritenuta con bocca tarata.</li><li>– Nella realizzazione del terrapieno dovrà essere garantita la continuità del deflusso delle acque di esondazione del Fosso delle Rozze, ai fini del non aggravio del rischio.</li><li>– L'intervento è subordinato alla preventiva realizzazione dell'opera idraulica</li></ul>

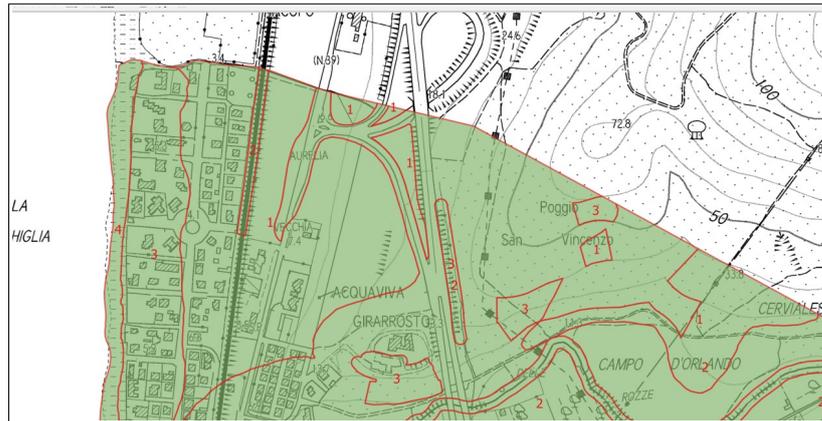
	<p>da realizzarsi preventivamente e l'efficacia del titolo abilitativo è subordinata al collaudo dell'opera.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Sottopasso</li> <li>– Le condizioni di sicurezza degli accessi devono essere rivalutati a seguito degli esiti degli approfondimenti dello studio sopra enunciati;</li> <li>– gli accessi non dovranno comunque essere disposti perpendicolarmente al flusso principale della corrente di esondazione e non dovranno avere quota inferiore alla sopra prescritta quota di sicurezza di imposta dei fabbricati;</li> <li>– resta in capo al Comune l'adozione di misure preventive atte a regolarne l'uso in caso di eventi alluvionali.</li> </ul> <p>La realizzazione del parcheggio è subordinata alla realizzazione delle "opere di tipo c" come indicate nella relazione idraulica della Variante al RU approvata e si propone di valutare la realizzazione di uno scannafosso laterale opportunamente dimensionato e orientato rispetto al flusso di esondazione ed allontanare le acque verso il Fosso dei Cipressetti, senza aggravio del rischio.</p> <p>Con riferimento all'area di variante si richiama la necessità di acquisire le necessarie autorizzazioni ai fini della previsioni in argomento previste dal DPR 753/1980 per le porzioni ricomprese nella fascia di rispetto ferroviario, nonché l'autorizzazione e l'omologazione ai sensi del R.D. 523/1904.</p>	
<p><b>5. Vincoli e tutele:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- DM 1953 – DM 1967</li> <li>- Vincolo Paesaggistico art. 142 c. 1 lett. a) D.lgs. n. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio".</li> <li>-Fascia di rispetto ferroviario D.P.R. n. 753/1980.</li> <li>- Fascia di rispetto stradale codice strada</li> </ul>	 <p>Tavola QC.1 vincoli</p>
<p><b>6. Condizioni alla trasformazione</b></p>	<p><u>Geologia/idraulica/sismica:</u></p> <p>Si rimanda agli studi di cui alla D. C.C. n. 25 dell'08.04.2019 così come aggiornati con gli studi allegati al presente P.O.</p> <p><b>GEOLOGIA E LITOLOGIA</b> 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</p>	

con elementi lapidei compresi tra 60 e 2 mm. Stessa caratterizzazione geologica e litologica è riconducibile all'areale posto su via dello Squalo.

**GEOMORFOLOGIA:** Non sono presenti elementi geomorfologici di alcun tipo.

**PENDENZE:** le aree risultano sub-pianeggianti con una leggera pendenza verso ovest. L'acclività risulta pertanto inferiore al 15%

**PERICOLOSITA' GEOLOGICA:** Le aree ricadono in classe di Pericolosità bassa P.G.1

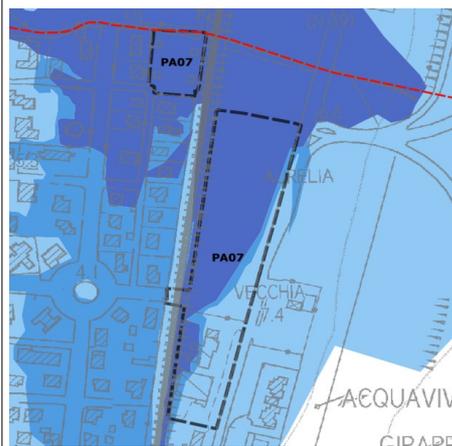


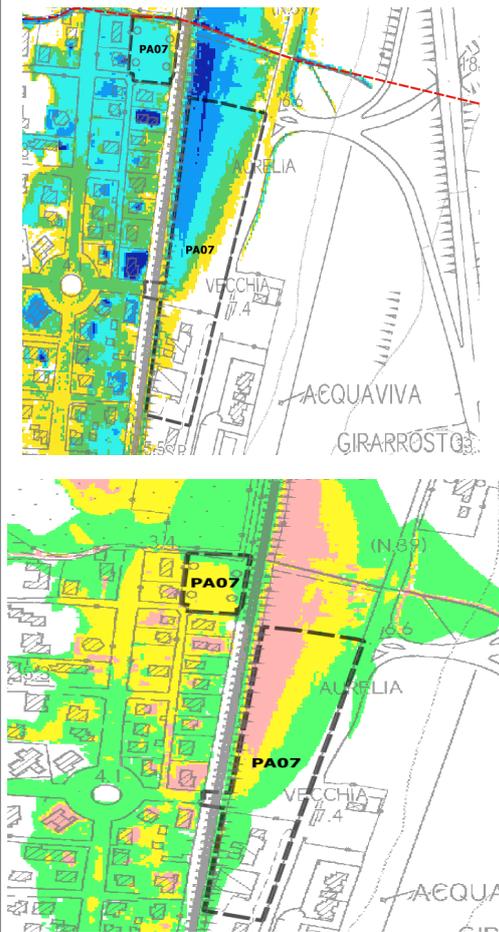
Pericolosità Geologica PG1

**FATTIBILITA' GEOLOGICA:** F.G.2

**FATTIBILITA' IDRAULICA :**

Da un punto di vista idraulico l'area a monte della ferrovia è in parte interessata da P2/P3 ma anche da P1 nella porzione più meridionale in corrispondenza dei fabbricati esistenti. L'area a valle della ferrovia è invece caratterizzata da P3.





I battenti sono graduati fra 0 e 1.0 m nella porzione nord a monte della ferrovia, mentre sono prevalentemente inferiori a 0.25 m nella porzione sud. Nell'area ad ovest della ferrovia i battenti sono invece compresi fra 50 cm e 1.0 m.

La magnitudo è graduata fra moderata e molto severa.

Come riportato nel parere del genio civile l'intervento è fattibile alle seguenti condizioni:

- In fase di PA dovrà essere effettuato l'aggiornamento dello studio idraulico, con recepimento delle modifiche richieste, individuando puntualmente battenti, magnitudo e pericolosità. Sulla base degli esiti dello studio idraulico dovranno conseguentemente aggiornate le quote di messa in sicurezza dei parcheggi, dei piani di calpestio dei fabbricati, dell'accesso al sottopasso e dimensionare le opere strutturali necessari per la riduzione del rischio idraulico;
- Per i parcheggi si dovrà prevedere o un'opera strutturale che riduca il rischio a R2 oppure il rialzamento del piano campagna fino a ottenere un rischio residuo R2. Nel PA si dovrà verificare e dimensionare la migliore soluzione, individuando anche le misure di gestione del rischio
- Per gli interventi sui fabbricati esistenti si dovrà procedere al rialzamento del piano di calpestio al di sopra del battente, ed eventuale compenso dei

	<p>volumi se dovessero essere aumentati gli ingombri in superficie a terra</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Per le nuove costruzioni ricadenti in P3 con magnitudo severa o molto severa realizzazione delle opere di messa in sicurezza idraulica, qualora la magnitudo fosse moderata rialzamento sopra il piano di calpestio e compenso dei volumi</li><li>• Per il sottopasso occorre definire la quota di accesso in sicurezza, da valutarsi sull'aggiornamento dello studio idraulico da effettuare</li><li>• Rispetto delle distanze dal Fosso dei Cipressetti dell'area D-Residenziale</li></ul>
<b>7. Valutazioni delle azioni</b>	<p><b>Scheda modificata, in accordo con il proponente, per la conformazione</b></p> <p>Nel presente capitolo si riportano le misure di mitigazione individuate con la procedura di VAS della variante al RU approvata per l'intervento in esame. Le misure dovranno essere riportate nella disciplina del PA. Gli obiettivi di mitigazione indicati potranno essere conseguiti anche con soluzioni alternative o integrative a queste ultime, che saranno valutate in sede esecutiva, previa dimostrazione della loro efficacia.</p> <p>1 Acqua</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• - Predisporre reti idriche duali all'interno dei fabbricati.</li><li>• - Adottare soluzioni impiantistiche di risparmio idrico coerenti con quanto previsto nei bilanci idrici espressi in sede di valutazione ambientale, quali ad esempio limitatori di flusso, erogatori a clickclak, scarichi a doppio pulsante, rubinetti con fotocellula (escluso residenziale) o altre soluzioni di uguale o migliore efficacia complessiva.</li><li>• - Limitare le aree irrigate dei giardini utilizzando specie macroterme o con fabbisogno idrico simile.</li><li>• - Prevedere il recupero per usi non potabili delle acque piovane provenienti dai tetti.</li><li>• - Realizzare serbatoi nei pressi degli edifici, dimensionati come indicato nel Rapporto Ambientale e riassunto nella tabella seguente, per lo stoccaggio per l'accumulo e il recupero delle acque meteoriche, con volumi delle vasche da dimensionare ai sensi delle norme vigenti (UNI 11455:2012).</li><li>• - Prevedere sistemi di trattamento delle acque di prima pioggia</li></ul> <p>2 Idrogeologia e suolo</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• - Adottare le misure indicate nella Relazione idrologica-idraulica di fattibilità e nella Relazione geologica di fattibilità, in particolare realizzare un'area di laminazione e prevedere la nuova edificazione in quota di sicurezza idraulica per portata duecentennale.</li><li>• - Compensare l'incremento di deflussi dovuti all'impermeabilizzazione o all'occupazione di volumi di allagamento di piena con opportuni sistemi di accumulo dimensionati su pioggia duecentennale e durata 1 ora.</li><li>• - Favorire pavimentazioni ad alta permeabilità che consentano di raggiungere coefficienti di deflusso per l'intera area in linea con quelli definiti nel Rapporto Ambientale, ovvero 0.5-0.6, favorendo l'utilizzo di uso di tappeti erbosi rinforzati con ghiaia o grigliati per gli stalli, pavimentazione in calcestruzzo drenante o con canaletti di smaltimento, vialetti in ghiaia o in altra soluzione permeabile per l'accesso pedonale, ecc.</li><li>• - Alternare zone impermeabili o zone modestamente permeabili ad aree permeabili (e.g. aiuole, alberi, ecc.) con elevata permeabilità verso le quali far defluire l'acqua.</li></ul> <p>3 Aria, traffico e rumore</p>

- - Prevedere prioritariamente sistemi di produzione energetica senza emissioni locali.
- - Attuare misure di razionalizzazione del traffico e incremento della sicurezza quali: limitazione dell'attraversamento della mezzeria per gli accessi su corsia opposta, apposizione di limiti di velocità e dossi rallentatori, apposizione di segnaletica orizzontale e verticale anche luminosa, razionalizzazione degli accessi.
- - Prevedere l'inserimento di una rotatoria con risistemazione dello svincolo della variante Aurelia (SS1), se verificata la fattibilità, la funzionalità e l'efficacia da parte dei soggetti gestori delle viabilità interessate.
- - Prevedere la collocazione di una stazione di bike sharing all'interno del parcheggio pubblico
- - Prevedere una fermata con pensilina per il trasporto pubblico.
- - Realizzare percorsi ciclo-pedonali di collegamento con la viabilità urbana.
- - Installare postazioni di ricarica di mezzi elettrici.
- - Contenere le attività rumorose potenzialmente impattanti nei confronti dei recettori limitrofi.
- - Installare cartellonistica per l'indicazione di percorsi pedo-ciclabili e, lungo la viabilità, di presenza di parcheggio intermodale.
- - Collocare sistemi per l'abbattimento del rumore derivante dalle infrastrutture (ferrovia e Aurelia 4 corsie) e dalla viabilità vecchia Aurelia, previa progettazione sulla base di studio previsionale di clima acustico.
- - Concordare, con le autorità competenti (comune, provincia, Ferrovie dello Stato), l'introduzione di limiti di velocità, asfalti assorbenti antirumore e altre misure nei tratti delle infrastrutture che influenzano la qualità acustica del sito in questione.
- - Attuare in fase di cantiere il contenimento delle polveri tramite misure quali: apposizione di limiti di velocità e dossi rallentatori, limitazione della dimensione dei cumuli di materiale arido vicino al confine di proprietà, eventualmente coprendo con teli quelli di dimensione maggiore, attuazione quando necessario di bagnamenti del fondo stradale, quando necessario.

#### 4 Paesaggio e beni storico culturali

- - Effettuare in fase di progetto uno studio di inserimento paesaggistico complessivo degli interventi.
- - Favorire l'utilizzo di tipologie edilizie, materiali, cromatismi e particolari costruttivi coerenti con la tradizione locale.  
Non ostacolare la visibilità della struttura recuperata dell'ex conservificio.
- - Nel progetto del verde, valutarne la collocazione e le specie anche in funzione degli effetti di schermatura di elementi di disturbo o scarso valore estetico.

#### 5 Natura e biodiversità

- - Utilizzare per le sistemazioni e per le opere idrauliche tecniche di ingegneria naturalistica, comunque evitando l'utilizzo di materiali artificiali quali calcestruzzo, acciaio o materiali plastici, salvo specifiche necessità di sicurezza non risolvibili in altro modo.
- - Destinare la zona di laminazione ad area naturalistica, con specifica progettazione ambientale.
- - Mantenere o potenziare le fasce vegetali riparie lungo i corsi d'acqua.
- - Prevedere la piantagione di essenze vegetali autoctone, non allergeniche e idonee per l'assorbimento di particolato e ozono.

#### 6 Rifiuti

- - Prevedere il riuso delle terre di scavo nell'area, ove compatibile ai sensi di legge.
- - Prevedere la realizzazione di un'area di raccolta rifiuti, con cassonetti indifferenziati e differenziati, raggiungibili dal servizio di raccolta di idonea dimensione e collocazione, concordata con il soggetto gestore.

	<ul style="list-style-type: none"><li>• - Prevedere all'interno e nelle pertinenze degli edifici aree di idonea dimensione per l'installazione di bidoni di raccolta differenziata.</li><li>• - Prevedere aree potenzialmente destinabili alla raccolta porta a porta.</li><li>• - Dotare le strutture non residenziali di pannelli di sensibilizzazione e informazione in merito alla raccolta differenziata.</li></ul> <p>7 Consumo di risorse</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• - Adottare criteri di bioedilizia ed edilizia sostenibile, mediante l'applicazione delle Linee guida per l'edilizia sostenibile della Regione Toscana o applicando un sistema di certificazione (Leed, Breeam,cc.).</li></ul> <p>8 Energia</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• - Studio dell'orientamento degli edifici e del layout interno al fine di favorire il contenimento dei consumi.</li><li>• - Realizzare di involucri edilizi e altre soluzioni passive che consentano di ridurre il fabbisogno, coerentemente con gli obiettivi di risparmio energetico, con particolare attenzione al contenimento</li><li>• - dovranno essere adottate le misure di monitoraggio (ambientale di cui al Rapporto Ambientale di VAS v. punto 9).</li></ul>
<b>8. Coerenza con gli obiettivi del P.S.</b>	Trattasi di recupero di area dismessa, realizzazione di importanti opere pubbliche in totale coerenza con il Piano Strutturale

**- 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.