

Comune di Crespina Lorenzana
(Prov. di Pisa)

PROGETTO UNITARIO CONVENZIONATO (PUC)

Codice Univoco P.O. “Uc.1.4”

Proprietà:

Bieffe Società Semplice

Progettista:

Arch. Filippo Bacci

RELAZIONE TECNICA (testo integrato)

PREMESSA

L'area in oggetto è ubicata in adiacenza alla più vasta area a carattere produttivo del territorio comunale di Crespina Lorenzana in Località Lavoria e rappresenta uno degli ultimi spazi edificabili a completamento della suddetta macroarea di cui fa parte anche la zona P.I.P., dalla quale è divisa dalla viabilità denominata Via G. Galilei.

Tale area, che ad oggi si configura come un lotto libero inedificato ed in parte intercluso, posto al margine settentrionale della suddetta macroarea a carattere produttivo di Lavoria, è stata oggetto di richiesta di trasformazione in area a destinazione turistico-ricettiva da parte della Committenza Bieffe immobiliare, in qualità di proprietaria, richiesta che è stata accolta da parte dell'A.C. che, nel contesto delle previsioni del Piano Operativo attualmente vigente, ha inserito tale area fra le 'Aree inedificate di valorizzazione e ridefinizione dei margini urbani (Uc), classificata col Codice Univoco "Uc.1.4 - Aree e spazi di Via Galileo Galilei (nord) a Lavoria", il cui sviluppo è disciplinato da una specifica scheda norma dedicata.

A tale proposito, si premette altresì come da una verifica della consistenza catastale indicata nella suddetta scheda norma, nello specifico dell'elencazione delle particelle catastali costituenti il comparto urbanistico, risultino quattro particelle catastali che, per motivi diversi, si ritiene non possano essere comprese nel Comparto urbanistico in oggetto, mentre si registra al tempo stesso come vi siano tre particelle catastali di proprietà della Committenza (che – come detto - ha chiesto la specifica destinazione d'uso turistico-ricettiva), inserite nella perimetrazione grafica del comparto in questione dallo strumento urbanistico vigente, che si ritiene ne facciano parte di diritto.

Pertanto, alla luce di quanto sopra, in questa sede di richiesta di autorizzazione del Progetto Unitario, ai sensi dell'art. 4 - comma 4 delle NTA del vigente P.O., e senza che ciò costituisca Variante al P.O. medesimo, si chiede di poter procedere con una riperimetrazione del Comparto urbanistico in questione ed una conseguente ridefinizione della consistenza territoriale e dei parametri urbanistici ad essa collegati, come meglio evidenziato più avanti.

1- UBICAZIONE AREA

L'area di intervento, sulla quale sono previste da realizzarsi le opere di attuazione del Progetto Unitario Convenzionato (PUC) denominato "Uc.1.4", di cui la presente relazione tecnica costituisce parte integrante e sostanziale, è ubicata in località Lavoria, in Via G. Galilei snc [Figg. 1 e 2].

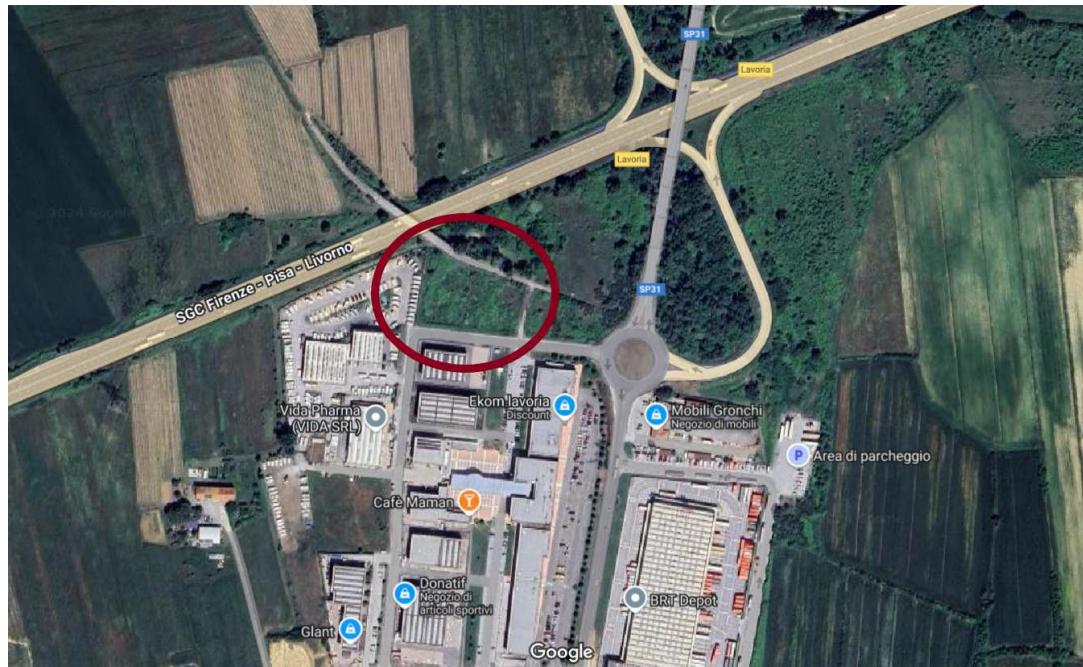


Fig. 1 – Foto aerea di localizzazione area di intervento alla grande scala



Fig. 2 – Foto aerea di localizzazione area di intervento alla piccola scala

2- INQUADRAMENTO CATASTALE ED URBANISTICO DELL'AREA NEL VIGENTE P.O.

La superficie territoriale del comparto urbanistico in questione, nella scheda norma urbanistica nel nuovo P.O. ad essa corrispondente (PUC “Uc.1.4”), è catastalmente indicata in due modi diversi fra la rappresentazione grafica della cartografia e l’elenco descrittivo dei riferimenti catastali.

Più in particolare, per come è rappresentata graficamente nella scheda, tale superficie territoriale sembrerebbe essere formata dalla seguente consistenza catastale: Catasto Terreni del comune di Crespina Lorenzana – Sez. Crespina, al Foglio 1, dai mappali 286, 299, 322, 323, 379, 436, 464, 491 [Fig. 3], salvo se comprendente altre o diverse particelle e se diversamente interpretata dall'estensore del Piano.

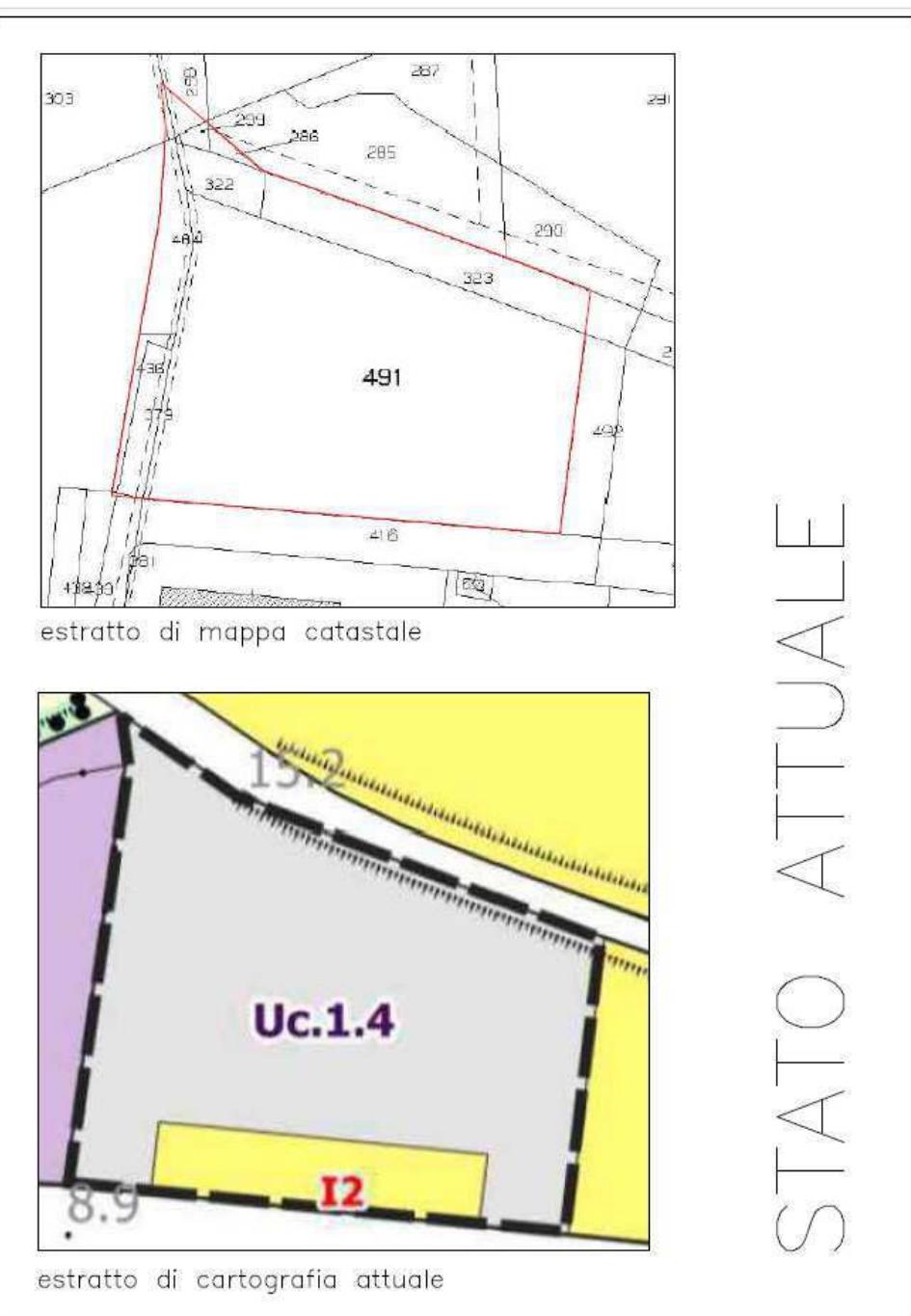


Fig. 3 - Estratto di mappa catastale con evidenziazione della superficie territoriale indicata nel P.O. ed estratto di P.O. con evidenziazione della superficie del comparto urbanistico.

Se l'interpretazione della consistenza catastale che deriva dalla sovrapposizione della perimetrazione del comparto sulla mappa catastale è corretta, risulta il seguente regime giuridico dei suoli [Fig. 4], salvo se altri:

Regime giuridico dei suoli - SCHEDA NORMA DI P.O.			
Foglio	Particella	Proprietà	Superficie (mq)
1	286	Tirabasso	30
1	299	Tirabasso	20
1	322	Tirabasso	175
1	323	Demanio dello Stato - Ramo Strade	595
1	379	Bieffe soc. semplice	150
1	436	Bieffe soc. semplice	61
1	464	Bieffe soc. semplice	455
1	491	Bieffe soc. semplice	4.155
SUPERFICIE TOTALE			5.641

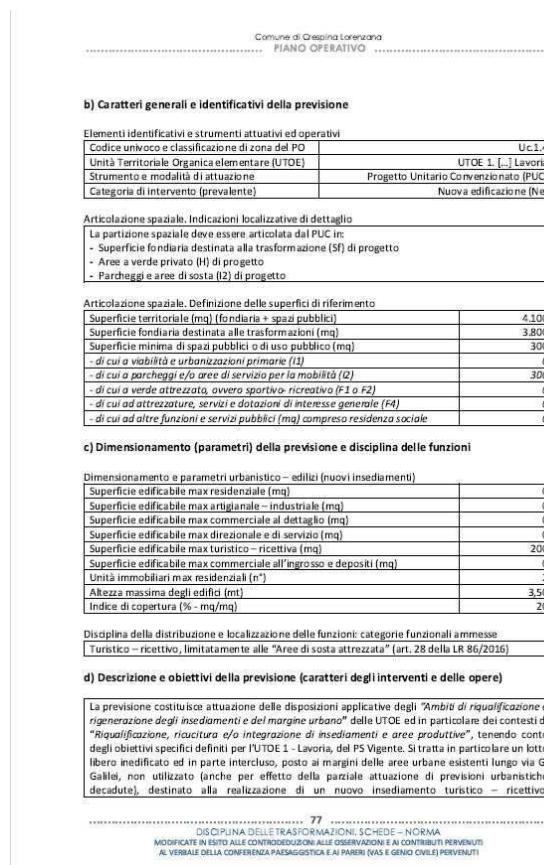
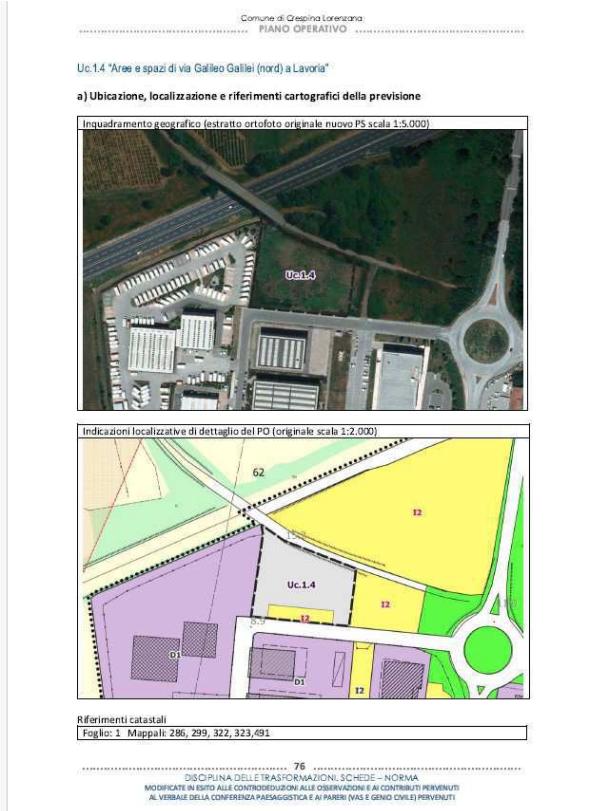
Fig. 4 – Regime giuridico dei suoli della superficie territoriale del PUC “Uc.1.4” da P.O. ipotizzata dalla sovrapposizione della perimetrazione indicata graficamente sulla mappa catastale.

Di contro, nell'elenco descrittivo dei riferimenti catastali tale area risulta essere della seguente consistenza catastale: Catasto Terreni del comune di Crespina Lorenzana – Sez. Crespina, al Foglio 1, dai soli mappali 286, 299, 322, 323, 491. Assumendo ora l'elenco descrittivo della consistenza catastale come prevalente rispetto alla rappresentazione grafica, si ricava il seguente regime giuridico dei suoli [Fig. 5]:

Regime giuridico dei suoli - SCHEDA NORMA DI P.O.			
Foglio	Particella	Proprietà	Superficie (mq)
1	286	Tirabasso	30
1	299	Tirabasso	20
1	322	Tirabasso	175
1	323	Demanio dello Stato - Ramo Strade	595
1	491	Bieffe soc. semplice	4.155
SUPERFICIE TOTALE			4.975

Fig. 5 – Regime giuridico dei suoli della superficie territoriale del PUC “Uc.1.4” da P.O.

Dal punto di vista urbanistico, lo strumento di governo del territorio del comune di Crespina Lorenzana attualmente vigente identifica l'area in questione con perimetrazione tratteggiata di colore nero e con la sigla **Uc.1.4**, intendendo con tale sigla un “Area di valorizzazione e ridefinizione dei margini urbani [Uc]”, di cui disciplina lo sviluppo urbanistico-edilizio attraverso la specifica scheda norma, che si riporta qui di seguito:



Comune di Crespina Lorenzana
PIANO OPERATIVO

specificatamente destinato alla formazione di un'Area di sosta attrezzata" (di cui all'art. 28 della LR 86/2016) funzionali all'incremento dell'offerta di spazi turistico – ricettiva e alla contestuale riqualificazione del margine urbano. A tal fine il PO prevede interventi di "nuova qualificazione" (NQ) per funzioni prevalentemente all'aperto (parcheggi e aree di sosta, edifici, edifici complementari, area dei servizi e delle attivazioni legate all'ortico e servizi, servizi igienici, lanchester, uffici, ecc.), condizionati ad complementare realizzazione di spazi pubblici (parcheggi e aree di sosta) lungo strada, anche ad integrazione e qualificazione di standard esistenti, funzionali al miglioramento delle prestazioni ambientali, infrastrutturali e logistiche del polo produttivo di Lavoria.

e) Prescrizioni e misure per l'attuazione della previsione

Urbanizzazioni primarie
L'attuazione della previsione è subordinata a:
- Cessione gratuita delle aree e realizzazione degli interventi di adeguamento delle dotazioni infrastrutturali e di rete di servizio ai nuovi insediamenti, con particolare riferimento a via G. Galilei.

Standard urbanistici e spazi pubblici
L'attuazione della previsione è subordinata a:
- Realizzazione e cessione gratuita di parcheggi e aree di sosta aree da dislocarsi lungo via G. Galilei.

Mitigazione degli effetti ambientali e paesaggistici
L'attuazione della previsione e la progettazione degli interventi sono subordinati a:
- Realizzazione (all'interno della superficie fondiaria destinata alle trasformazioni) di fasce a verde costituite da filari alberati e siepi lineari di qualificazione del margine esterno ai nuovi insediamenti e di corretto inserimento paesaggistico il rapporto al contorno territorio rurale (Verde privato – H).

Eventuali "beni paesaggistici" interessati (rinvio al rispetto delle relative prescrizioni)
- Diretto (vincolo per decreto) ex art. 136 del codice NO
- Indiretto (vincolo ex Galasso) ex art. 142 del codice NO

Eventuali ulteriori misure di compatibilità definite nell'ambito del processo di VAS
- Nessuna.

Eventuali ulteriori misure definite nell'ambito della Conferenza di Copianificazione e/o Paesaggistica
- Nessuna.

f) Prescrizioni e condizioni di fattibilità geologico - tecnica

Classi di "Pericolosità" in relazione alle indagini del nuovo PS (ai sensi della DPGSR/2020)

Pericolosità geologica	G.2 – pericolosità media
Pericolosità idraulica	P1 – pericolosità per alluvioni rare o di estrema intensità
Pericolosità sismica	S.2 – pericolosità media

Interferenze con il "Reticolo sistema idraulico regionale"
- Nessuna

Condizioni di fattibilità
Gli interventi di trasformazione previsti dovranno essere realizzati secondo i criteri generali di

78

DISCIPLINA DELLE TRASFORMAZIONI, SCHEDE – NORMA
MODIFICATE IN SINTO ALLE CONTRIBUZIONI ALLE OSSERVAZIONI E AI CONTRIBUTI PERVENUTI
AL VERBALE DELLA CONFERENZA PAESAGGISTICA E AI PARERI (VAS E GENIO CIVILE) PERVENUTI

Comune di Crespina Lorenzana
PIANO OPERATIVO

fattibilità definiti nella "relazione geologico – tecnica" e nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

Per gli aspetti geologici	A supporto delle nuove edificazioni dovranno essere condotte indagini geognostiche in riferimento al DM 17/01/2018 (NTC per le costruzioni in zona sismica) ed al DPGR 19/01/2022 n.1/R
Per gli aspetti idraulici	Nessuna limitazione
Per gli aspetti sismici	A supporto delle nuove edificazioni dovranno essere condotte indagini geognostiche in riferimento al DM 17/01/2018 (NTC per le costruzioni in zona sismica) ed al DPGR 19/01/2022 n.1/R

79

DISCIPLINA DELLE TRASFORMAZIONI, SCHEDE – NORMA
MODIFICATE IN SINTO ALLE CONTRIBUZIONI ALLE OSSERVAZIONI E AI CONTRIBUTI PERVENUTI
AL VERBALE DELLA CONFERENZA PAESAGGISTICA E AI PARERI (VAS E GENIO CIVILE) PERVENUTI

3- RETTIFICA INQUADRAMENTO URBANISTICO E CATASTALE

Verificando i dati di inquadramento catastale e di consistenza urbanistica e territoriale indicati nella scheda norma dedicata al Comparto “Uc.1.4” emergono alcuni fattori di criticità e di rispondenza in entrambi i due ambiti suddetti, sia rispetto alla realtà consolidata dei terreni indicati nella scheda norma medesima sia alla luce dei soggetti richiedenti la destinazione d’uso di turistico-ricettivo (Bieffe immobiliare).

Più in particolare:

- Si rileva nella scheda norma una discrepanza fra la consistenza catastale della superficie territoriale rappresentata graficamente nella cartografia con quella indicata verbalmente nei ‘riferimenti catastali’, e più in particolare:
 - o La superficie territoriale rappresentata graficamente nella cartografia sembra potersi identificare con i seguenti riferimenti catastali: Foglio 1, mappali 286, 299, 322, 323, 379, 436, 464, 491, salvo se altri, per una superficie catastale complessiva di 5.641 mq;
 - o La superficie territoriale indicata verbalmente nei ‘riferimenti catastali’ è invece: Foglio 1, mappali 286, 299, 322, 323, 491, per una superficie catastale complessiva di 4.975 mq;
- Riferendoci alla consistenza catastale del comparto indicata verbalmente nei ‘riferimenti catastali’ come preminente rispetto a quella rappresentata graficamente nella cartografia, si registra come siano considerate facenti parte di tale Comparto urbanistico quattro particelle catastali che in realtà, per motivi diversi, non dovrebbero – a nostro avviso - farne parte, e più precisamente:
 - le particelle 286, 299 e 322, della superficie complessiva di 225 mq, in quanto di proprietà di un privato che non ha fatto alcuna domanda di trasformazione delle medesime in turistico-ricettivo, né ha partecipato alla richiesta fatta invece dalla Bieffe immobiliare;
 - la particella 323, della superficie di 595 mq, in quanto di proprietà del Demanio dello Stato – Ramo Strade;
- Riferendoci ancora alla consistenza catastale del comparto indicata verbalmente nei ‘riferimenti catastali’ come preminente, e quindi di riferimento nella valutazione della superficie territoriale del medesimo, si rileva come la superficie territoriale di 4.100 mq indicata nella scheda norma non corrisponda alla superficie catastale complessiva delle particelle elencate nei suddetti ‘riferimenti catastali’, che è invece di 4.975 mq [Fig. 5]; considerato altresì che nell’elencazione delle particelle catastali (né nella narrativa) della scheda norma non si fa cenno a porzione di particella indicata, si ritiene corretto identificare quest’ultimo dato dimensionale come rappresentante l’effettiva superficie territoriale (e catastale) del comparto urbanistico secondo lo strumento attualmente vigente, anziché quella indicata di 4.100 mq.
- Riferendoci, infine, alla consistenza catastale rappresentata graficamente, si registra la legittima inclusione delle tre particelle catastali di proprietà della Committenza Bieffe immobiliare (che – essa sì - ha chiesto la specifica destinazione d’uso turistico-ricettiva), vale a dire le particelle 379, 436 e 464, della superficie complessiva di 666 mq, che non trovano indicazione (a nostro avviso erroneamente) nella sezione dei ‘riferimenti catastali’, laddove invece dovrebbero essere a pieno titolo.

Alla luce di quanto sopra, pertanto, si ritiene di poter rideterminare l'effettiva superficie territoriale del Comparto urbanistico sulla base di una ridefinizione delle particelle catastali che – a nostro avviso – lo compongono legittimamente e con l'esclusione di quelle che - ancora a nostro avviso - non hanno motivo di farne parte, secondo un nuovo inquadramento catastale evidenziato come segue [Fig. 6]:

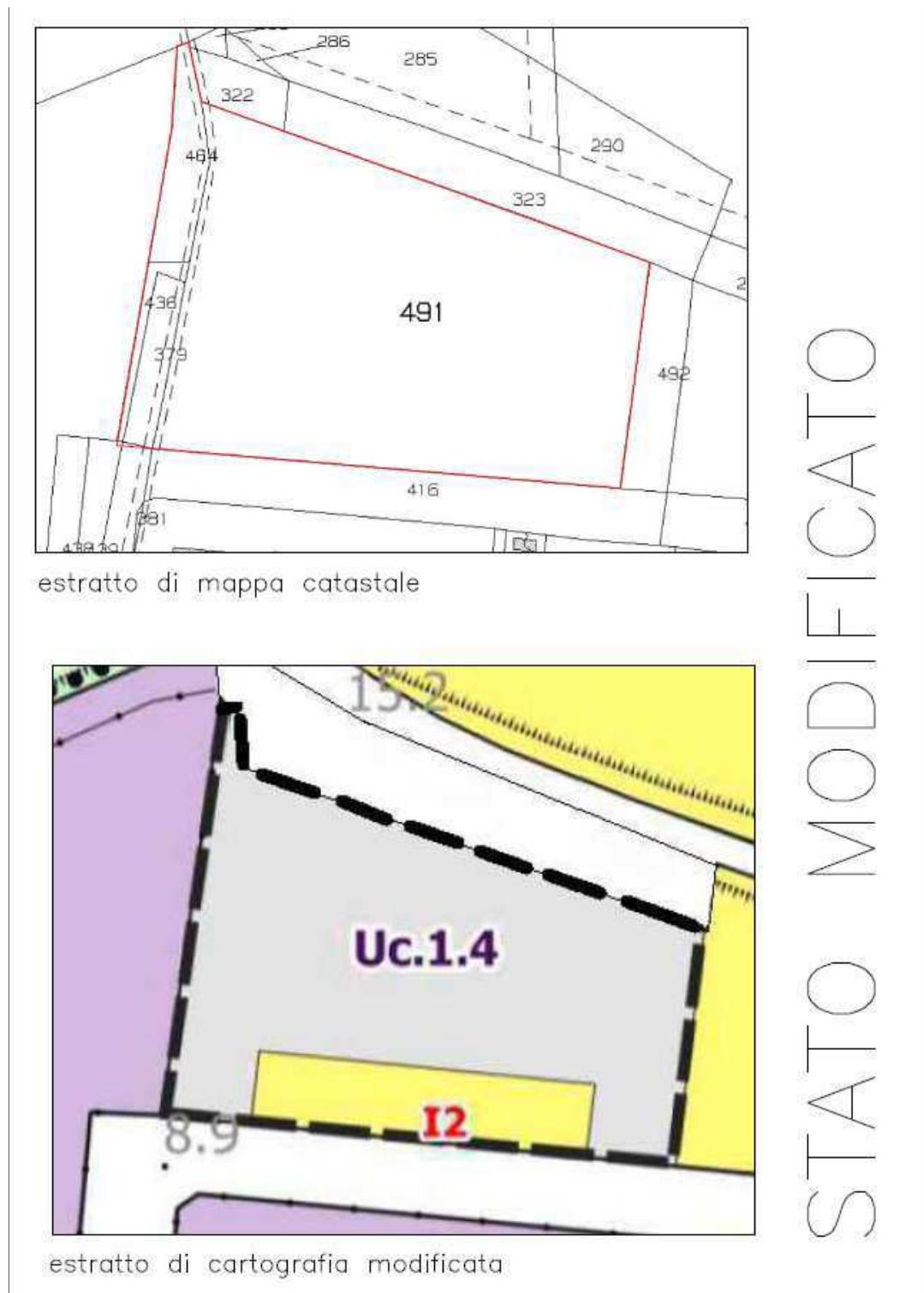


Fig. 6 - Estratto di mappa catastale ed urbanistico con evidenziazione della superficie territoriale (rettificato).

Con il conseguente regime giuridico dei suoli [Fig. 7]:

Regime giuridico dei suoli - SCHEDA NORMA DI P.O.				
Foglio	Particella	Proprietà	Superficie (mq)	
1	379	Bieffe soc. semplice	150	
1	436	Bieffe soc. semplice	61	
1	464	Bieffe soc. semplice	455	
1	491	Bieffe soc. semplice	4.155	
SUPERFICIE TOTALE				4.821

Fig. 7 – Regime giuridico dei suoli della superficie territoriale del PUC “Uc.1.4” (rettificato).

Da questo nuovo regime giuridico dei suoli, rettificato secondo le motivazioni appena espresse, risulta una nuova superficie territoriale del Comparto (rettificata anch’essa) di 4.821 mq.

Tale nuova superficie territoriale, che rappresenta – a nostro avviso – la corretta consistenza catastale effettivamente costituente il suddetto Comparto, ai sensi dell’art. 4, comma 4, delle NTA del P.O. vigente, si ritiene al tempo stesso conforme allo strumento urbanistico generale di governo del territorio, ed attuabile senza che ciò costituisca una variante al medesimo, in quanto determina una variazione della superficie territoriale (in questo caso in diminuzione) inferiore del 10% di quella indicata nella scheda norma del Comparto in questione.

Più precisamente:

- Sup. territoriale da scheda norma (corretta): 4.975 mq
- Sup. territoriale revisionata: 4.821 mq

Da cui risulta che la superficie territoriale rettificata è **minore del 3,10% (minore del 10%)** della corretta superficie territoriale della scheda norma.

Dopodiché, avendo fissato l'effettiva consistenza del Comparto urbanistico in questione in termini di superficie territoriale, si ritiene di dover precisare i parametri urbanistico-edilizi di disciplina della trasformazione per l'area in esame, a partire da quanto indicato nell'attuale scheda norma ad essa dedicata ed in conformità con le indicazioni dello strumento urbanistico generale attualmente vigente.

Più in particolare, data la modestissima differenza risultante dalla rettifica della superficie territoriale fra quella (corretta) indicata nella scheda norma e quella determinata in questa sede (rettificata), si ritiene corretto mantenere inalterati tutti i parametri di sviluppo edilizio indicati nella scheda norma medesima, ed in particolare quelli relativi alla superficie edificabile max. turistico-ricettiva (200 mq), all'altezza max. degli edifici (3,50 mt.) e all'indice di copertura (20% mq/mq), unitamente a tutte le linee generali di previsione e di disciplina di sviluppo dell'area; mentre si ritiene altresì corretto adeguare il dimensionamento della superficie da destinare a standard urbanistici (nello specifico ad aree a parcheggio pubblico) in relazione alla nuova consistenza della superficie territoriale (rettificata) dell'intero Comparto, su base proporzionale, come segue:

St originaria : area a parcheggi orig. = St rettificata : area a parcheggi modificata

vale a dire:

4.100 mq : 300 mq = 4.821 mq : area a parcheggi modificata

da cui area a parcheggi modificata **352,75 mq**

Alla luce di quanto sopra, fissati cioè definitivamente i nuovi parametri di disciplina di sviluppo del Comparto “Uc.1.4”, vediamo ora le linee guida del progetto di attuazione del medesimo, di cui la presente relazione tecnica costituisce parte integrante, descrittiva e sostanziale.

4- ANALISI DELL'AREA E DEL CONTESTO URBANO

Come detto in premessa, l'area in oggetto è ubicata nell'ambito della più vasta area a carattere produttivo posta a nord del territorio comunale di Crespina Lorenzana in località Lavoria e rappresenta uno degli ultimi spazi edificabili a completamento della suddetta macroarea di cui fa parte anche la zona P.I.P., da cui è separata dalla via G. Galilei – tratto nord e rispetto alla quale si trova ad una quota del terreno più bassa mediamente di oltre un metro.

Tale area, che ad oggi si configura come un lotto libero inedificato ed in parte intercluso, posto al margine settentrionale appunto della suddetta macroarea a carattere produttivo di Lavoria, si trova in una posizione di confine fra l'ambito edificato urbano e la campagna, a ridosso del terrapieno del cavalcavia della S.G.C. FI-PI-LI presente in quella zona e a brevissima distanza dall'uscita “Lavoria” della suddetta arteria infrastrutturale di grande comunicazione.

Il contesto paesaggistico e territoriale nel quale tale area è inserita è conseguentemente quello tipico delle zone rurali di campagna a nord e quello, decisamente più caratterizzante, di un'area ad esclusiva connotazione produttiva, con tipologie di insediamento, sia urbanistico-infrastrutturali che architettoniche in linea con la destinazione d'uso prevalente.

Gli edifici presenti nel più ampio contesto di macroarea sono tutti edifici che presentano, in versione più o meno originaria, le caratteristiche tipiche dell'architettura industriale/artigianale, che si possono riassumere come segue:

- Tipologia: volumi semplici ed essenziali, a base rettangolare, isolati o accorpati gli uni agli altri in maniera corrispondente o sfalsata, generalmente di un piano fuori terra di altezza utile interna superiore ai 6,00 mt.
- Strutture e sistemi costruttivi: il sistema costruttivo preponderante è quello della struttura prefabbricata realizzata con telaio (travi e pilastri) in c.a.p., tamponato con blocchi cassero o con pannellature anch'esse prefabbricate.
- Coperture: quasi esclusivamente piane, formate da una componente strutturale rappresentata perlopiù da tegoloni prefabbricati in c.a.p., ed una componente di tamponamento, rappresentata da coppelle prefabbricate (praticabili) sia cieche che traslucide, e circondata perimetralmente dalla prosecuzione delle murature di tamponamento delle facciate con il duplice scopo di garantire al fabbricato un'estetica di purezza alla vista e di costituire un parapetto perimetrale per il transito e lo stazionamento in copertura in condizioni di sicurezza.
- Facciate: le superfici cieche tamponate le facciate sono trattate per lo più ad effetto pietra o lastra a spacco, in alcuni casi anche a lastra liscia o pietra levigata, raramente ad intonaco civile; e sono caratterizzate da una gamma di colori che spaziano dal rosa al giallo al grigio. Le superfici a vetri, i cui telai risultano essere prevalentemente in alluminio ed in misura minore in PVC, sono generalmente molto ampie per le zone adibite a laboratorio e di dimensioni più piccole, con un numero maggiore di infissi, per i locali accessori e di servizio dei fabbricati.
- Elementi architettonici: trattandosi di un'area e di un'architettura a carattere produttivo, si rilevano edifici molto asciutti dal punto di vista degli elementi architettonici di connotazione stilistica; la pressoché totalità dei fabbricati è improntata, infatti, alla semplicità volumetrica ed alla linearità di facciate e coperture; tuttavia, specie in alcuni fabbricati per lo più facenti parte dell'area P.I.P., emergono alcuni piccoli dettagli di rifinitura quali, ed esempio, l'evidenziazione dei cornicioni di copertura con elementi prefabbricati sagomati, l'evidenziazione della maglia strutturale verticale con l'applicazione di paraste in facciata, lattonerie di finitura dei volumi superiori dei fabbricati e di incorniciatura degli infissi minori nelle facciate principali, l'effetto muratura a bozze lasciato a vista così come l'effetto disegnato di alcune pannellature di tamponamento in cemento.
- Colori: i colori prevalenti sono il giallo, il color mattone, il grigio.

5- DESCRIZIONE DELLA PREVISIONE

La previsione urbanistica dello strumento generale di governo del territorio per l'area in questione costituisce attuazione delle disposizioni applicative degli “Ambiti di riqualificazione e rigenerazione degli insediamenti e del margine urbano” delle UTOE, ed in particolare dei contesti di “Riqualificazione, ricucitura e/o integrazione di insediamenti e aree produttive”.

Nel contesto della suddetta previsione, il Piano Operativo attualmente vigente ha inserito tale area fra le ‘Aree inedificate di valorizzazione e ridefinizione dei margini urbani (Uc)’, classificata col Codice Univoco “Uc.1.4 - Aree e spazi di Via Galileo Galilei (nord) a Lavoria”, il cui sviluppo è disciplinato dalla specifica scheda norma dedicata precedentemente evidenziata.

Nel caso in specie, si tratta di un lotto destinato alla realizzazione di un nuovo insediamento turistico-ricettivo, specificatamente destinato alla formazione di un’area di sosta attrezzata funzionale all’incremento dell’offerta di spazi turistico-ricettivi e alla contestuale riqualificazione del margine urbano. A tal fine, il P.O. prevede la possibilità di effettuare interventi di nuova edificazione per funzioni prevalentemente all’aperto (sosta camper e autocaravan), debitamente corredata dei servizi e delle dotazioni essenziali (carico e scarico, servizi igienici, lavanderia, uffici, ecc.), condizionati alla contestuale realizzazione di spazi pubblici (parcheggi e aree di sosta), anche ad integrazione e qualificazione di standard esistenti, funzionali al miglioramento delle prestazioni ambientali, infrastrutturali e logistiche del polo produttivo di Lavoria.

6- ANALISI DEL PROGETTO

6.0 Parametri urbanistico-edilizi

Superficie territoriale:	4.821,00 mq
Superficie fondiaria:	4.468,25 mq
Superficie da destinare a parcheggi pubblici:	352,75 mq
Superficie edificabile (SE) max.:	200,00 mq
Altezza max. edifici:	3,50 m
Indice di copertura max.:	20%
Destinazione d’uso ammessa:	turistico-ricettivo

6.1 Modalità di attuazione

In conformità con la normativa vigente in materia, con lo strumento urbanistico generale di governo del territorio di Crespina Lorenzana e con le NTA del presente Progetto Unitario Convenzionato, le modalità di attuazione di quest’ultimo prevedono la suddivisione del Comparto urbanistico in due Unità Minime di Intervento (UMI 1 e UMI 2), le quali determinano due distinte aree di intervento attivabili indipendentemente l’una dall’altra ed in tempi differiti.

Più in particolare, si specifica che la progettualità del PUC vede coincidere la UMI 1 esattamente con la superficie ~~fondiaria del Piano urbanistico al netto della superficie destinata a parcheggio ai fini della legge 122/89 prevista da destinarsi a standard urbanistici (area a parcheggio pubblico)~~, e la UMI 2 con la superficie ~~di quest’ultima e di quella prevista da destinarsi a standard urbanistici (area a parcheggio pubblico)~~ fondiaria del Piano urbanistico in oggetto.

6.2 Descrizione del progetto

Essendo l'intervento complessivo previsto da attuarsi attraverso l'identificazione di due UMI (come detto al precedente punto 6.1), l'analisi del progetto verrà condotta per ciascuna di esse, e più in particolare:

UMI 1

La UMI 1 coincide come detto con la superficie fondiaria con l'esclusione della superficie destinata a parcheggio ai sensi della legge 122/89, per una superficie complessiva di circa 4.046 mq.

Tale area prevede la realizzazione di uno spazio interamente a verde, dotato di viabilità interna che distribuisce ad un numero complessivo di 79 stalli per camper, direttamente collegato alla viabilità pubblica di Via Galilei attraverso un sistema di due accessi diretti, uno di entrata, con cancello arretrato di circa 5 metri rispetto alla suddetta viabilità, ed uno di uscita con cancello a filo strada, che sarà in parte destinato a rimessaggio camper ed in parte destinato alla destinazione d'uso turistico ricettiva di "Area di sosta attrezzata", ai sensi dell'art. 28 della legge regionale 86/2016, la cui esatta ubicazione e consistenza nella UMI 1 sarà determinata in un momento successivo (in sede di presentazione della richiesta di permesso di costruire o della documentazione per l'inizio dell'attività).

La UMI 1 è anche la superficie sulla quale è potenzialmente possibile edificare uno o più manufatti o fabbricati funzionali alla gestione dell'attività turistico ricettiva, consentiti dalla scheda norma secondo i parametri indicati, che la presente progettualità non prevede sia/siano realizzati nell'immediato, ma eventualmente in un secondo momento, ma per cui è stata comunque condotta la verifica in merito alla dotazione di parcheggi ai sensi della legge 122/89 e garantita una dotazione dei medesimi superiore ai minimi di legge all'interno dell'adiacente UMI 2.

Ancora nella UMI 1, sul fronte strada, utilizzabile sia dalla zona rimessaggio e turistico ricettiva sia da quella dei parcheggi pubblici, sia dalla viabilità pubblica Via G. Galilei, è prevista la realizzazione di una zona di scarico dei camper. A tale proposito, premettendo che i reflui di scarico dei camper sono assimilabili ai reflui domestici, si precisa che il progetto prevede un sistema di trattamento primario dei suddetti reflui (tramite degrassatore e fossa Imhoff) ed una successiva immissione dei medesimi in pubblica fognatura, salvo una diversa destinazione dei medesimi (ai sensi della normativa vigente) nel caso in cui non fosse in esercizio la pubblica fognatura di Via Galilei al momento della realizzazione delle opere in questione. Tale zona di scarico è poi fornita di un punto acqua corrente per la pulizia della superficie di scarico e transito dei mezzi.

Ancora nella UMI 1, in corrispondenza degli stalli ubicati nella fascia più settentrionale, è prevista la realizzazione di un sistema modulare di pensiline deputate all'installazione di pannelli fotovoltaici per la produzione di energia elettrica; tale accorgimento progettuale si rende indispensabile per l'alimentazione delle torrette di servizio per gli stalli dei camper, mentre la produzione dell'energia da fonti rinnovabili si allinea perfettamente con l'impatto "green" dell'intero intervento in questione.

La sistemazione del terreno di tutto il comparto risente del dislivello (in depressione) di circa 1 metro esistente rispetto alla viabilità pubblica Via Galilei e di tutta la zona produttiva di Lavoria, e, per l'area della UMI 1, prevede un riempimento con terreno vegetale fino al di sotto del pacchetto di sostegno e di finitura superficiale, il quale è previsto formato da una massicciata di circa 40 cm prevista da realizzarsi con materiale riciclato certificato, debitamente spianato e rullato, ed uno strato superiore

~~di finitura di circa 30 cm formato da lapilli vulcanici di granulometria molto fine misto a terreno vegetale seminato con particolari tipologie erbose, in modo da ottenere una superficie a verde uniforme su tutta l'area.~~

~~La zona di scarico per camper in prossimità della strada Via Galilei e l'adiacente zona antistante il cancello di ingresso alla zona rimessaggio e turistico ricettivo, per una superficie complessiva di progetto di 134,71 mq, saranno invece finite superficialmente con cemento (o asfalto).~~

La UMI 1 coincide – come detto – con l'area a standard urbanistici del PUC, nello specifico di un'area a parcheggio pubblico, con diretto accesso da Via Galilei, della superficie complessiva di circa 355 mq (in misura quindi maggiore del minimo rideterminato dalla presente proposta di PUC di 352,75 mq) ed è prevista dotata di n. 5 stalli dimensionati per camper, come espressamente indicato nella richiesta di integrazioni da parte di Codesto Ufficio. La dotazione di quest'area destinata a parcheggio aperto al pubblico di stalli di grandi dimensioni (per camper appunto) si ritiene quanto mai opportuna alla luce della particolare destinazione d'uso del comparto, atta cioè ad assorbire l'eventuale stazionamento (con eventuale pernottamento) di camper nei casi in cui i viaggiatori in questione trovino temporaneamente chiusa la struttura ricettiva, o abbiano semplicemente bisogno di una sosta trovandosi in transito nel territorio.

In ottemperanza alle indicazioni della scheda norma, la suddetta area a parcheggio è dislocata lungo Via G.Galilei, ma è pensata dalla progettualità posizionata in senso perpendicolare ad essa, in modo da non interferire con l'uniformità estetica e funzionale dell'area di sosta, ma soprattutto perché la richiesta di prevedere stalli da camper per un'area a parcheggi pubblici favorisce – come detto – lo stazionamento dei camper non solo a breve ma anche a medio termine, con la possibilità eventuale del pernottamento (cosa molto gradita dai camperisti), ed a tal fine si ritiene molto più corretto ubicare gli stalli in una posizione che garantisca le migliori condizioni di privacy possibili, lontani cioè dalla viabilità pubblica piuttosto che a diretto contatto con essa.

La sistemazione del terreno di tutto il comparto risente del dislivello (in depressione) di circa 1 metro esistente rispetto alla quota di scorrimento della viabilità pubblica Via Galilei (e di tutta la zona produttiva di Lavoria), e pertanto, per l'area della UMI 1, si prevede un riempimento con terreno vegetale fino al di sotto del pacchetto di sostegno e di finitura superficiale, il quale è previsto formato da una massicciata di pezzatura 4/7 di circa 30 cm prevista da realizzarsi con materiale riciclato certificato, debitamente spianato e rullato, da uno strato ulteriormente superiore di circa 20 cm di stabilizzato di pezzatura inferiore alla massicciata, anch'esso spianato e rullato, e da un doppio strato di asfalto bituminoso, nello specifico di uno strato di binder di circa 7 cm ed un tappeto d'usura superficiale di circa 3 cm.

Il parcheggio sarà poi corredato di apposita segnaletica verticale ed orizzontale.

UMI 2

La UMI 2 coincide – come detto – con l'area a standard urbanistici del PUC e con l'area a parcheggio relativa alla dotazione del comparto ai sensi della 122/89, in virtù della capacità edificatoria prevista dalla scheda norma, per una superficie complessiva di circa 775 mq, previste in diretto contatto fra loro in modo da costituire una zona a parcheggio più ampia ed organica dotata di rispettivamente 14 stalli per auto nell'area a parcheggio ai sensi della legge 122/89 e 8 stalli per camper nell'area a standard urbanistici, come espressamente indicato nella richiesta di

integrazioni da parte di Codesto Ufficio. La dotazione di quest'area destinata a parcheggio aperto al pubblico di stalli di grandi dimensioni (per camper) di si ritiene quanto mai opportuna alla luce della particolare destinazione d'uso del comparto nel suo insieme (rimessaggio camper e turistico ricettiva), atta cioè ad assorbire l'eventuale stazionamento (con eventuale pernottamento) di camper nei casi in cui i viaggiatori in questione trovino temporaneamente chiusa l'area rimessaggio o la struttura ricettiva, o abbiano semplicemente bisogno di una sosta trovandosi in transito nel territorio.

In ottemperanza alle indicazioni della scheda norma, la suddetta area a parcheggio è dislocata lungo Via G.Galilei, ma è pensata dalla progettualità posizionata in senso perpendicolare ad essa, in modo da non pregiudicare l'uniformità estetica e funzionale delle due UMI, ma soprattutto perché la richiesta di prevedere stalli da camper per un'area a parcheggi pubblici favorisce come detto lo stazionamento dei camper non solo a breve ma anche a medio termine, con la possibilità eventuale del pernottamento (cosa molto gradita dai camperisti), ed a tal fine si ritiene molto più corretto ubicare gli stalli in una posizione che garantisca le migliori condizioni di privacy possibili, lontani cioè dalla viabilità pubblica piuttosto che a diretto contatto con essa.

Anche tale area a parcheggi, ubicata sull'intero lato orientale del comparto, prevede un sistema di doppio accesso direttamente da Via Galilei, con entrambi i tratti perpendicolari ad essa: uno previsto all'interno della UMI 2 e l'altro costituito dalla viabilità già esistente di proprietà comunale che indirizza al cavaleavia della S.G.C. FIPLI.

Anche nella UMI 2 la sistemazione del terreno risente ovviamente del dislivello (in depressione) esistente rispetto alla viabilità pubblica Via Galilei e di tutta la zona produttiva di Lavoria, e, come per la UMI 1, prevede un riempimento con terreno vegetale fino al di sotto del pacchetto di sostegno e finitura superficiale, che è previsto formato da una massicciata di circa 30 cm prevista da realizzarsi con materiale riciclato certificato, debitamente spianato e rullato e da uno strato ulteriormente superiore di circa 30 cm di finitura in materiale arido di cava di tipo "Colle Montanino". In questo caso, la scelta progettuale di un terreno naturale come finitura della zona a parcheggi ha la duplice motivazione di un più corretto rispetto del contesto paesaggistico di inserimento, con particolare riferimento alle adiacenti aree agricole, e di uno spazio più naturale del piazzale in asfalto che sarà certamente maggiormente apprezzato dai potenziali fruitori del medesimo (camperisti).

La UMI 2 coincide – come detto – con la superficie fondiaria del comparto in oggetto, per una superficie complessiva di circa 4.466 mq.

Tale area prevede la realizzazione di un'area di sosta turistica, ai sensi della legge regionale 31/12/2024 n. 61, costituita da uno spazio interamente a verde, dotato di viabilità interna che distribuisce ad un numero complessivo di 50 stalli per camper, direttamente collegato alla viabilità pubblica di Via Galilei attraverso un sistema di due accessi diretti, uno di entrata, con cancello arretrato di circa 8 metri rispetto alla suddetta viabilità, ed uno di uscita con cancello a filo strada.

La UMI 2, in quanto superficie fondiaria, è anche la superficie sulla quale è potenzialmente possibile edificare uno o più manufatti o fabbricati funzionali alla gestione dell'attività turistico-ricettiva, consentiti dalla scheda norma secondo i parametri indicati, che la presente progettualità non prevede sia/siano realizzati nell'immediato, ma eventualmente in un secondo momento, ma per cui è stata comunque indicata l'area di edificazione/installazione e condotta la verifica in merito alla dotazione di parcheggi ai sensi della legge 122/89, che la progettualità garantisce all'interno della stessa UMI 2 in misura superiore ai minimi di legge.

Ancora nella UMI 2, sul fronte strada, utilizzabile sia dalla zona turistico-ricettiva sia da quella dei parcheggi pubblici, sia dalla viabilità pubblica Via G. Galilei, è prevista la realizzazione di una zona di scarico dei camper. A tale proposito, premettendo che i reflui di scarico dei camper sono assimilabili ai reflui domestici, si precisa che il progetto prevede un sistema di trattamento primario dei suddetti reflui (tramite degrassatore e fossa Imhoff) ed una successiva immissione dei medesimi in pubblica fognatura, salvo una diversa destinazione dei medesimi (ai sensi della normativa vigente) nel caso in cui non fosse in esercizio la pubblica fognatura di Via Galilei al momento della realizzazione delle opere in questione. Tale zona di scarico è poi fornita di un punto acqua corrente per la pulizia della superficie di scarico e transito dei mezzi.

Ancora nella UMI 2, in corrispondenza degli stalli ubicati nella fascia più settentrionale, è prevista la realizzazione di un sistema modulare di pensiline deputate all'installazione di pannelli fotovoltaici per la produzione di energia elettrica; tale accorgimento progettuale si rende indispensabile per l'alimentazione delle torrette di servizio per gli stalli dei camper, mentre la produzione dell'energia da fonti rinnovabili si allinea perfettamente con l'impatto "green" dell'intero intervento in questione.

Anche per la UMI 2 la sistemazione del terreno risente del dislivello (in depressione) di circa 1 metro esistente rispetto alla viabilità pubblica Via Galilei e di tutta la zona produttiva di Lavoria, e, per l'area della UMI 2, prevede un riempimento con terreno vegetale fino al di sotto del pacchetto di sostegno e di finitura superficiale, il quale è previsto formato da una massicciata di circa 40 cm prevista da realizzarsi con materiale riciclato certificato, debitamente spianato e rullato, ed uno strato superiore di finitura di circa 30 cm formato da lapilli vulcanici di granulometria molto fine misto a terreno vegetale seminato con particolari tipologie erbose, in modo da ottenere una superficie a verde uniforme su tutta l'area.

La zona di scarico per camper in prossimità della strada Via Galilei e l'adiacente zona antistante il cancello di ingresso alla zona turistico-ricettiva, per una superficie complessiva di progetto di circa 147,80 mq, saranno finite superficialmente con cemento (o asfalto), al fine di garantire una migliore e più facile pulizia delle stesse.

In ottemperanza ai contenuti della scheda norma dedicata al Comparto urbanistico e finalizzata alla mitigazione degli effetti ambientali e paesaggistici, la progettualità complessiva prevede inoltre la realizzazione ~~(all'interno della superficie fondiaria destinata alle trasformazioni)~~ di una fascia a verde costituita da un filare alberato ed una siepe lineare lungo tutto il confine settentrionale del Comparto ~~e costituito da una siepe lineare~~ di qualificazione del margine esterno ai nuovi insediamenti e di corretto inserimento paesaggistico in rapporto al contermine territorio rurale. Ancora funzionale alla mitigazione visiva dell'area di sosta rispetto al parcheggio pubblico, la progettualità prevede la piantumazione di una siepe all'interno della UMI 2 a confine con la UMI 1.

Infine, in risposta alla sollecitata verifica del progetto in chiave eliminazione barriere architettoniche da parte di Codesto Ufficio, si precisa quanto segue:

- La verifica è condotta sulle sole opere del presente progetto e non sulle future eventuali opere edificatorie, ed è riferita quindi a due macroaree a parcheggio (coincidenti con la UMI 1 e la UMI 2);
- Il numero di posti dedicati alle persone diversamente abili ottempera il parametro di legge (che è di 1 posto ogni 50 o frazione), essendone previsti n. 2 su ~~79~~ 50 stalli camper complessivi nella zona ~~del rimessaggio~~ dell'area di sosta della UMI

- 4 **2** e n. 1 stallo camper su 8 **5** complessivi nel parcheggio pubblico quale standard urbanistico della UMI 2 **1**.
- Anche le dimensioni dello stallo dedicato, in questo caso nello specifico della larghezza, sono previste in ottemperanza alla normativa vigente, la quale chiede una misura aggiuntiva di minimo 130 cm sulla misura dello stallo base. Nel nostro caso, **la larghezza dello stallo previsto del camper dedicato, di minor dimensione**, è di cm 450, contro una larghezza del mezzo non superiore ai 250 cm, che consente quindi una differenza in aggiunta alla misura di circa 200 cm;
 - Infine, il terreno è previsto sostanzialmente tutto pianeggiate (la permeabilità del suolo di progetto, infatti, non impone pendenze significative), ed è previsto con una finitura superficiale che consente la facile percorribilità della carrozzina.

Per quanto riguarda ulteriori chiarimenti in merito alla progettualità di cui al Comparto urbanistico in oggetto, si rimanda al materiale grafico allegato alla presente.

Ponsacco, 06/06/2025.

Il Tecnico

Arch. Filippo Bacci