



COMUNE DI PISA

REGOLAMENTO URBANISTICO SCHEDA-NORMA PER LE AREE DI TRASFORMAZIONE SOGGETTE A PIANO ATTUATIVO

Scheda n.38.C	ZONA DI RECUPERO EDILIZIO URBANISTICO COMPLEMENTARE AL PORTO TURISTICO DI MARINA DI PISA
----------------------	--

1. DESCRIZIONE

La presente scheda disciplina le porzioni territoriali esterne al Parco Migliarino, San Rossore, Massaciuccoli connesse funzionalmente alle parti incluse dal Piano Territoriale di Coordinamento del Parco come zona di recupero edilizio urbanistico funzionale con specifica previsione di stazione marittima e già disciplinata dalla scheda 39 del Piano di Gestione delle tenute di Tombolo e Coltano approvato con delibera del Commissario Straordinario del Parco n.89 del 31.12.1994 nella quale il vigente Piano Regionale dei Porti ed Approdi Turistici della Toscana localizza un porto turistico per 500 posti-barca.

Scopo della presente scheda è preconstituire le condizioni urbanistiche perché sia definito ed approvato d'intesa tra le due amministrazioni (comune ed ente-parco), secondo le procedure di legge un piano attuativo di esecuzione unitario dell'intero complesso di trasformazioni dirette alla realizzazione del porto turistico e delle attrezzature ad esso complementari.

2. TIPOLOGIA DELLA TRASFORMAZIONE

Ristrutturazione urbanistica ex art.31 legge 457/78, L.R. 59/80.

3. SUPERFICIE DELL'AREA DI INTERVENTO

Superficie territoriale mq 37.000 circa.

4. ZONA OMOGENEA

La zona oggetto della presente scheda è classificata zona omogenea B ai sensi del Decreto Interministeriale 1444/68.

5. OBIETTIVI QUALITATIVI GENERALI DI PROGETTO

L'intera area di trasformazione dovrà essere fatta oggetto di un piano attuativo collegato alle previsioni delle aree interne al Parco e destinate dal relativo strumento di pianificazione generale a zona di recupero edilizio urbanistico funzionale. Detto piano, da approvarsi con procedura di accordo di pianificazione da parte del Comune di Pisa e dell'Ente-Parco dovrà prevedere:

- il recupero funzionale delle aree;
- la realizzazione di un intervento integrato su più funzioni tra loro compatibili: servizi di interesse pubblico, residenze, funzioni ricettive, commerciali e di servizio., con carattere di complementarietà rispetto alla infrastruttura portuale turistica la cui localizzazione è prevista

nelle aree contermini interne al Parco MRSM in conformità del Piano regionale dei porti ed approdi turistici;

- la permeabilità pubblica dell'intero insediamento; • la sistemazione di spazi attrezzati per il gioco bambini;

Il progetto deve garantire:

- il corretto inserimento dell'intervento nel tessuto urbano di Marina di Pisa, dal punto di vista infrastrutturale, morfologico, architettonico, funzionale;
- la dotazione di standard urbanistici (servizi ed aree pubblici) in misura quanto meno sufficiente ad assolvere i fabbisogni interni (generati dalle funzioni ivi insediate) ed anche, ove ritenuto opportuno, in sede di piano attuativo, anche quota parte dei fabbisogni legati all'infrastruttura portuale e alle funzioni ad essa correlate, localizzate all'interno del parco.
- la conservazione degli assi direttori della struttura urbana di Marina,
- la realizzazione dell'intera dotazione di parcheggi pertinenziali in interrato e seminterrato
- la sistemazione delle aree scoperte pubbliche e private secondo un progetto coordinato di verde e arredo urbano con creazione di una rete diffusa di spazi verdi e pedonali di pubblica fruizione;
- la piena integrazione delle previsioni inerenti le funzioni commerciali con la struttura commerciale di Marina.

6. DESTINAZIONI AMMESSE

La zona è destinata ad accogliere funzioni connesse, integrative e complementari al porto turistico. Pertanto sono ammissibili in via generale le seguenti destinazioni:

- residenza ordinaria e speciale
- ricettività turistica
- commerciali : esercizi di vicinato ed esercizi di media distribuzione, pubblici esercizi, attività di artigianato di servizio alla persona
- servizi pubblici, servizi di interesse pubblico, servizi privati; studi professionali

oltre alle aree pubbliche destinate a:

- parcheggi
- verde pubblico
- viabilità

Il riparto definitivo per destinazioni compete al piano attuativo riferito all'intera zona di trasformazione (inclusiva delle aree interne al Parco), nel rispetto dei seguenti vincoli:

- incidenza massima delle destinazioni residenziali: 70% della SLU complessiva;
- incidenza delle destinazioni artigianali: dal 2% a 5% della SLU complessiva;

7. DIMENSIONAMENTO DELL'INTERVENTO

In considerazione dell'obiettivo della realizzazione della infrastruttura portuale in luogo dell'insediamento industriale dismesso, e della conseguente necessità di distribuire le strutture edilizie atte a contenere le funzioni connesse e complementari al porto turistico in un ambito territoriale più vasto del sito industriale dismesso, si assegnano all'area di recupero esterna al perimetro del parco i seguenti parametri urbanistici generali:

7.1 dotazione di standard urbanistici

L'intervento dovrà determinare la realizzazione di aree pubbliche destinate a verde e parcheggi di relazione in misura non inferiore a:

- 18 mq per ogni abitante insediabile calcolato corrispondente a 27 mq di SLU.
- quanto richiesto all'art.1.7.2 delle Norme generali in corrispondenza alle diverse destinazioni previste.

7.2. indici di edificabilità massima

L'intervento dovrà osservare i seguenti parametri generali:

Rct : 0,25 mq/mq

Its : 0,50 mq/mq

7.3 altezze massime

L'assetto progettuale deve porsi in termini di congruenza dimensionale con i tessuti urbani interfacciati, per cui non possono essere superate le altezze degli edifici prospicienti (separati da viabilità) o circostanti (edificati su lotti confinanti).

L'altezza massima degli edifici di progetto è stabilita in ml 10,00 (tre piani fuori terra e porzione seminterrata per parcheggio). Detto valore può essere superato, fino ad un massimo di ml 13, solo dal 10% della SLU con esclusione dell'edificato eventualmente prospiciente le banchine. L'altezza media dell'edificato eventualmente prospiciente le banchine non può essere superiore a ml 8,20.

8. ELEMENTI PRESCRITTIVI

8.1 Conservazione dell'impianto viario di via Maiorca e di via della Foce

La via Maiorca deve essere mantenuta nella sua attuale configurazione geometrica.

La via della Foce deve essere mantenuta nel suo tracciato, con possibilità di apportare limitate modifiche alla sezione allo scopo di migliorarne la funzionalità.

8.2 Conservazione delle preesistenze edificate

L'edificato di impianto storico individuato in cartografia è soggetto ad interenti di recupero, come di seguito articolati:

A - edifici soggetti a restauro/risanamento:

- "ex Dogana"
- casa Ceccherini
- Villino di via Maiorca (arretrato)

B- edifici soggetti a ristrutturazione edilizia-urbanistica

Si prescrive il mantenimento dell'impianto morfologico del residuo tessuto residenziale d'impianto negli isolati via Maiorca/via della Foce, potendosi effettuare:

- interventi di ristrutturazione di tipologia D3 ovvero interventi sostitutivi se giustificati da obiettivi di incremento prestazionale generale, fermi restando gli allineamenti stradali esistenti;
- per gli edifici ad un solo piano fuori terra, possibilità di ristrutturazione con sopraelevazione fino al raggiungimento dell'allineamento in quota con quelli adiacenti, nel rispetto degli elementi del linguaggio architettonico originale.

8.3 altre prescrizioni

- mantenimento del sedime e tracciato della ex tranvia;
- sistemazione delle aree scoperte pubbliche e private secondo un progetto coordinato di verde e arredo urbano.

9. ELEMENTI INDICATIVI

- realizzazione di un parcheggio a silos multipiano nell'area GEA
- realizzazione di un sistema di parcheggi interrati pertinenziale e relazionali.

10. FATTIBILITA' E CONDIZIONI GEOLOGICO-IDRAULICHE

10.1 descrizione

Il substrato dell'area è costituito da sabbie e sabbie limose che rappresentano quanto rimane del sistema deltizio dell'Arno. Si tratta comunque di sedimenti localizzati in una zona di transizione tra terreni delle aree golenali e di spiaggia. Il tetto della falda acquifera superficiale si trova mediamente intorno alla profondità di -1 ml dal p.c. Lngo la costa a sud della foce dell'Arno sono presenti scogliere costruite per proteggere dall'erosione la costa prospiciente l'abitato di Marina di Pisa. Tali opere sono state costruite a partire dal 1898, all'inizio del verificarsi del fenomeno erosivo. Da quel momento fu arrestato l'ulteriore arretramento della costa, ma non si riuscì ad evitare la scomparsa della spiaggia che venne asportata tra il 1878 ed il 1928. L'intero progetto è sottoposto a valutazione di impatto ambientale ai sensi della L.R. 03.11.'98, n.79. Il piano attuativo definirà il progetto planivolumetrico della trasformazione, individuerà puntualmente gli interventi di recupero, con particolare riferimento all'edificato storico, previa analisi delle condizioni di staticità e di efficienza dei manufatti; individuerà e dimensionerà gli spazi pubblici da destinare a viabilità, a parcheggi pubblici e a verde pubblico; indicando i relativi standard prestazionali di finitura e di arredo;

Le spiagge immediatamente adiacenti al molo destro dell'Arno non sono invece protette da opere di difesa. In questa zona sono attualmente molto attivi i fenomeni erosivi sulla costa.

Un elemento di criticità della foce dell'Arno è il fenomeno della tendenza all'insabbiamento della foce. La corrente del fiume, se si escludono i periodi di piena, non è in grado di contrastare fenomeni di innalzamento dei fondali in prossimità della foce stessa, che arrivano anche a profondità inferiori a 2 ml. Per facilitare il transito delle imbarcazioni nel tratto terminale dell'Arno sono stati effettuati in passato dei dragaggi la cui modesta entità non è riuscita a contrastare l'attuale tendenza evolutiva.

10.2 Classe di pericolosità

Tutta la zona è in classe di pericolosità 3a - pericolosità medio-bassa.

10.3 Classe di fattibilità

La fattibilità geologica si riferisce esclusivamente all'ambito esterno di competenza del Regolamento Urbanistico comunale. Considerata però l'ampiezza dell'intervento generale e le estese trasformazioni (anche a carattere geologico-idraulico) che insisteranno sulla zona contigua a quella in esame (scheda 39 piano di gestione delle Tenute di Tombolo e Coltano) tutti gli interventi edilizi previsti sono classificati a fattibilità condizionata (classe di fattibilità 3).

Inoltre per quanto riguarda le eventuali opere in seminterrato o interrato, dovranno essere predisposte le indagini di dettaglio a livello di area complessiva secondo le prescrizioni contenute nelle Norme del Regolamento Urbanistico (classe di fattibilità 3 - Prescrizioni specifiche per opere sotto piano di campagna).

11. MITIGAZIONI AMBIENTALI

Per le mitigazioni ambientali si fa riferimento a quanto previsto al capo 2 (articoli da 8 a 16) delle Norme di attuazione del Piano strutturale del comune di Pisa, in quanto applicabili.

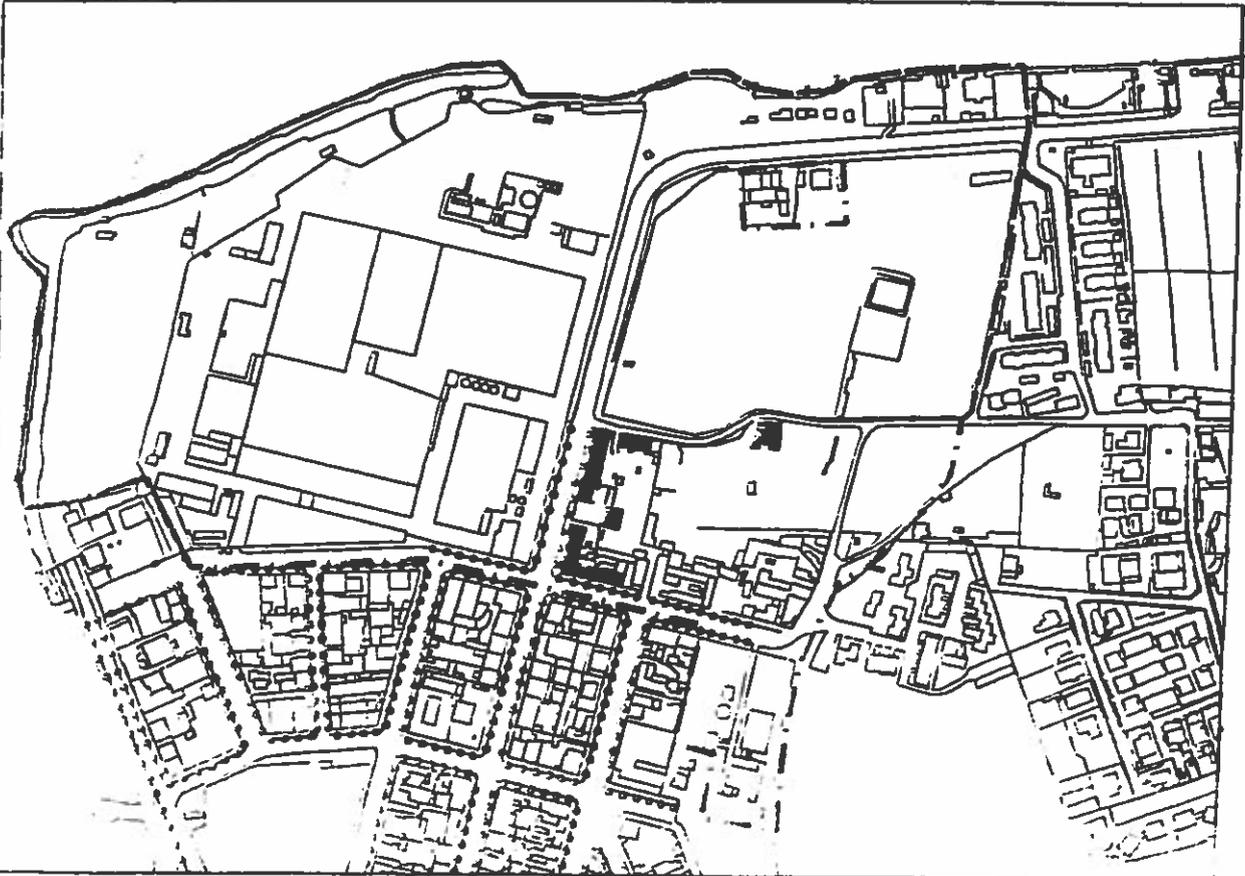
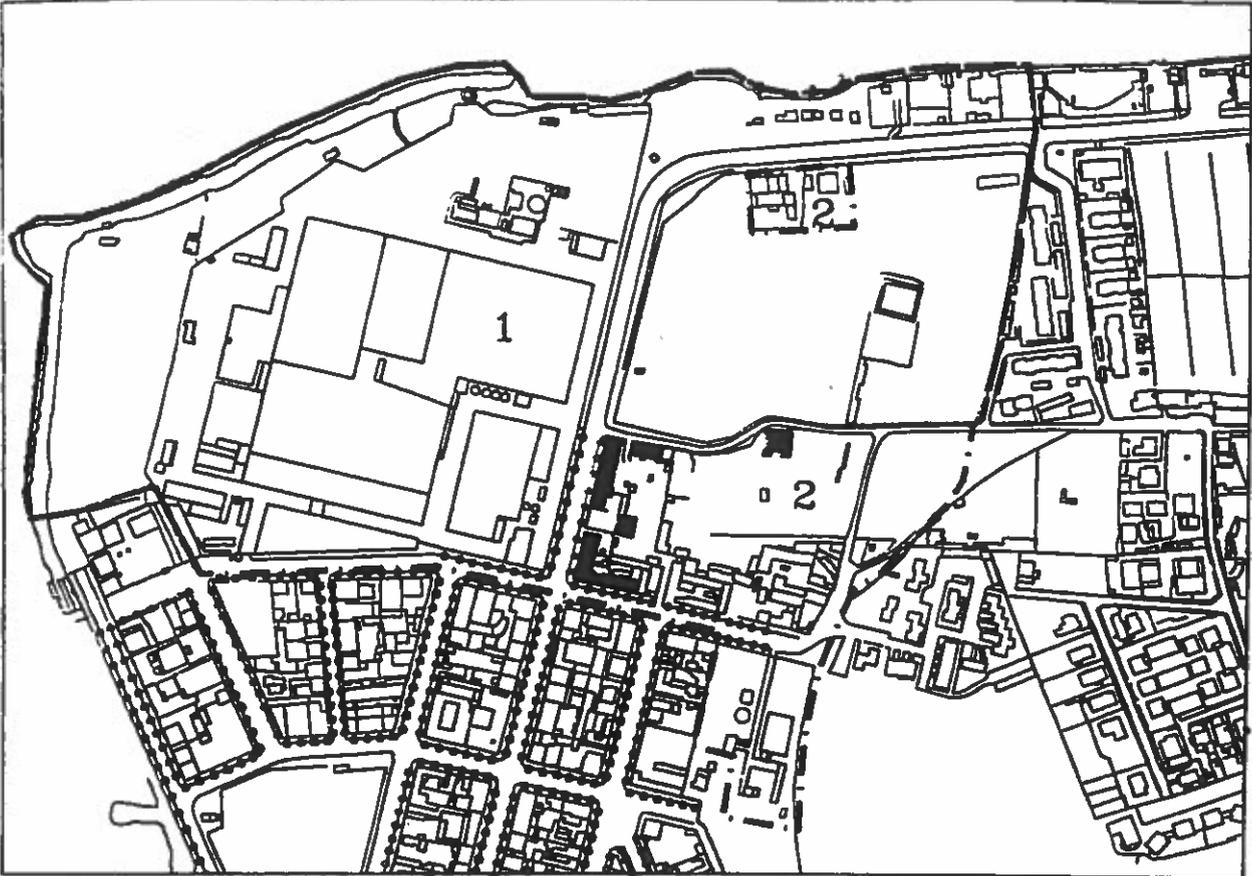
12. MODALITA' ATTUATIVE

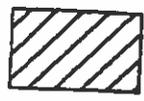
In particolare il piano attuativo definirà la tipologia, le destinazioni d'uso, la giacitura e l'altezza di ogni singolo corpo edilizio, nonché le modalità di gestione dei parcheggi pubblici.

Lo schema di convenzione individuerà gli eventuali manufatti da cedere agli enti pubblici, a scomputo degli oneri di urbanizzazione o degli oneri aggiuntivi del Parco; e conterrà il programma

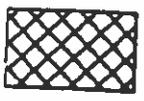
di impegni che la proprietà si assume per la realizzazione e la gestione della infrastruttura portuale, con particolare riferimento all'obbligo del mantenimento dell'agibilità della Foce d'Arno ed agli impegni per il monitoraggio e controllo della qualità delle acque del bacino.

In ogni caso l'attuazione del piano resta subordinata all'avvenuta bonifica dell'area, nel rispetto delle procedure di legge.

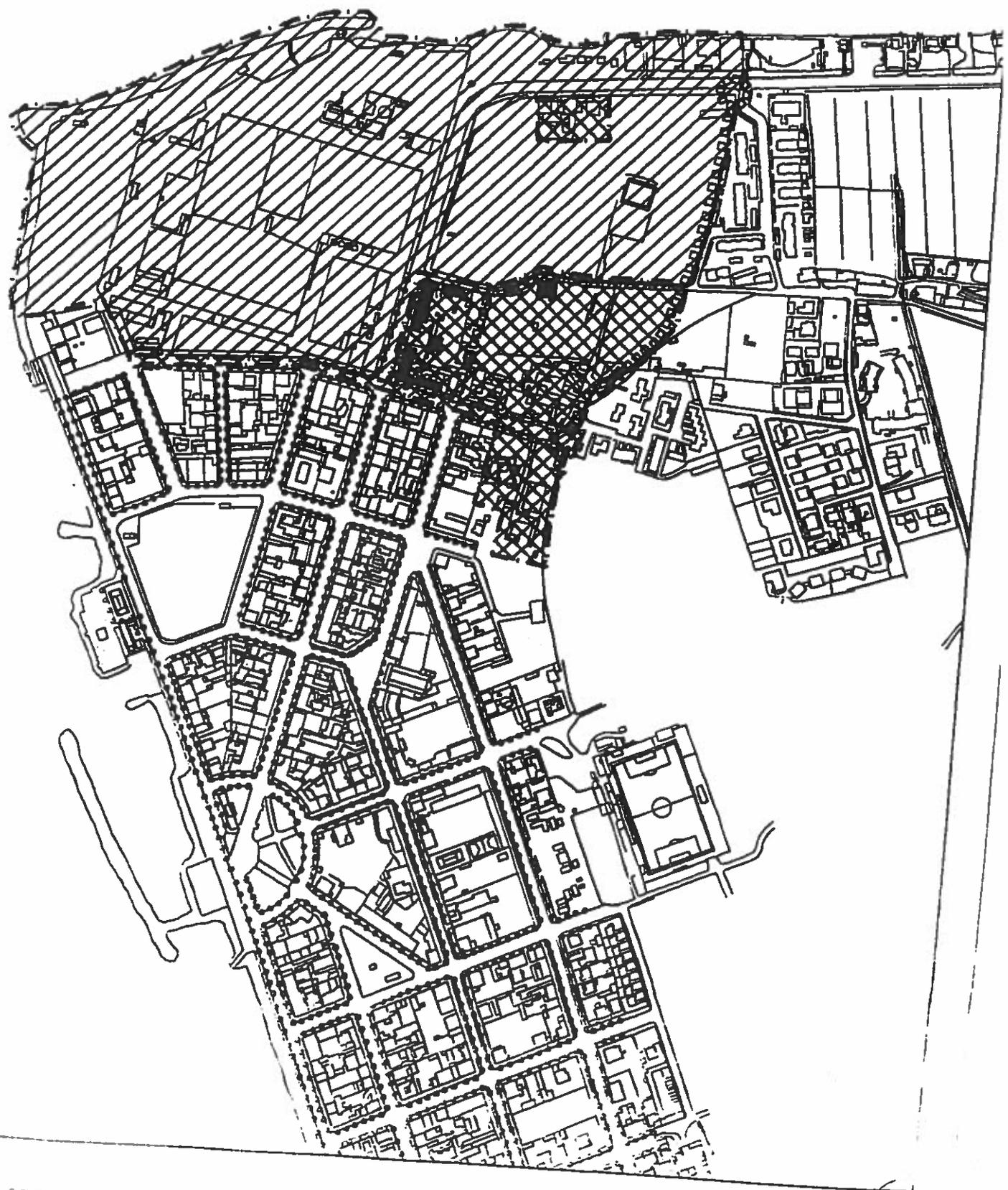


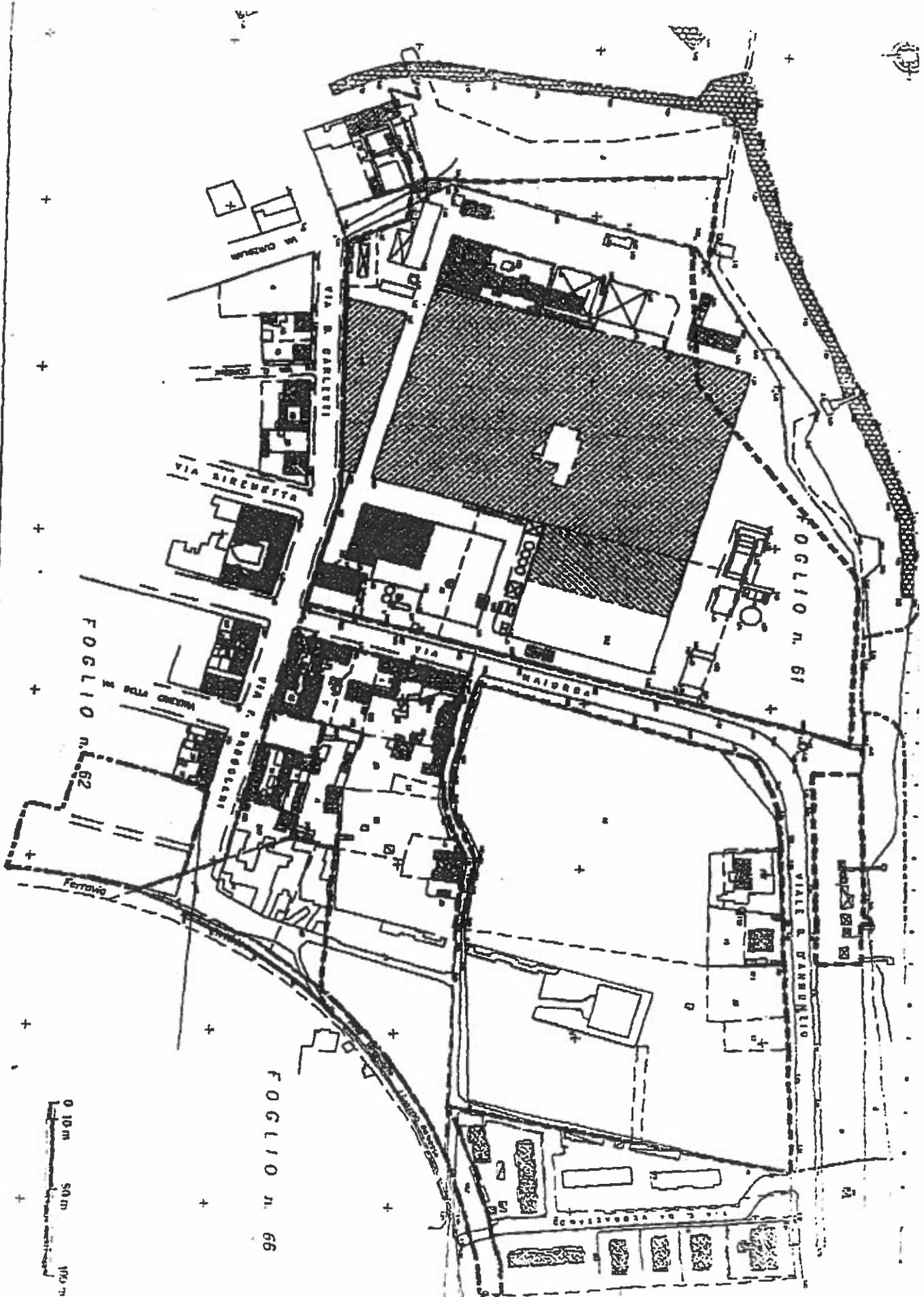


area soggetta al Piano di Gestione del Parco



area soggetta a Regolamento Urbanistico






 Indirizzo proprietà BORELLO S.p.A.

Sc. In: 1:2.200

ALLEGATO Sub. 1
 BORELLO S.p.A. Planimetria della proprietà