



COMUNE DI PISA

REGOLAMENTO URBANISTICO

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

Scheda n.38.C variante marzo 2006	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, 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, come modificata dal II Piano di Gestione, 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.

3. SUPERFICIE DELL'AREA DI INTERVENTO

Superficie territoriale di competenza urbanistica del Comune di Pisa: mq 37.000 circa. A detta superficie si aggiungono, pur non avendo rilevanza ai fini edificatori, le aree individuate nella conferenza dei servizi del 15.02.06 come estensione delle opere di infrastrutturazione ed urbanizzazione poste a carico dell'intervento e senza riduzione delle quantità di standard previsti dal Regolamento Urbanistico all'interno dell'UTOE 38.

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 ai sensi della L.R. n. 1/2005, 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 complementarità rispetto all'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 pubbliche) 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. 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 artigianali e 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 dell'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 parametri generali definiti dal protocollo di intesa Comune di Pisa – Parco Regionale MSRM in data 31.03.2000, in particolare per quanto riguarda l'edificabilità massima stabilita in mq. 55.000 di Slu riferita all'intero comparto edificatorio risultante dalla planimetria allegata alla scheda 38.C come definita dal Regolamento Urbanistico efficace dal 27.12.2001 e al netto delle aree demaniali o soggette a vincoli di sicurezza idraulica (R.D. n. 523/1904).

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 direttrice, potendosene variare solo gli aspetti geometrici e funzionali in relazione al contesto progettuale generale (ampiezza della sezione stradale, pedonalità, ecc.).

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 interventi di recupero, come di seguito articolati:

A - edifici soggetti a restauro/risanamento:

- "ex Dogana"
- casa Ceccherini
- Villino di via Maiorca (cd. Villa Romboli)

B - edifici soggetti a ristrutturazione edilizia-urbanistica:

- interventi di ristrutturazione di tipologia D3 ovvero interventi sostitutivi e di ristrutturazione urbanistica se giustificati da obiettivi di incremento prestazionale generale, fermo restando il limite edificatorio massimo previsto;
- per gli edifici ad un solo piano fuori terra, oltre a quanto indicato al punto precedente, 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;
- previsione di area libera adiacente al tracciato da poter destinare a stazione/fermata;
- 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

Da un punto di vista geologico e geomorfologico, il substrato dell'area è costituito da sabbie e sabbie limose generate dal sistema deltizio dell'Arno, l'area di interesse è localizzata nella zona di transizione tra i terreni tipici delle aree golenali e quelli di spiaggia. L'aspetto idrogeologico è caratterizzato da una falda acquifera superficiale che si trova mediamente intorno alla profondità di -1 ml dal p.c.

Le indagini effettuate hanno evidenziato la presenza di una depressione della falda probabilmente causata dall'attività di aspirazione dell'idrovora presente sul Canale Nuovo Lamone. L'idrovora sembra interagire in modo significativo con l'interfaccia acqua dolce/acqua salata favorendo l'intrusione del cuneo salino e perturbando il delicato equilibrio idrogeologico dell'area. Gli elementi idrografici di rilievo presenti nell'area, sono il fiume Arno e la rete dei canali minori di scolo. L'Arno costituisce un sistema idraulico a se stante essendo completamente arginato, ed i canali minori presenti nell'intorno vanno a costituire i sistemi di bonifica. La scarsa pendenza in queste aree di bonifica provoca una diffusa presenza di acque stagnanti. Il grado di pericolosità idraulica dell'area è determinato dalle indicazioni della normativa approvata con il D.P.C.M. 6 maggio 2005 "Approvazione del piano di bacino del fiume Arno, stralcio assetto idrogeologico" (G.U. n. 230 del 3-10-2005).

Il rapporto e la reciproca interazione tra erosione, trasporto e sedimentazione portano alla caratterizzazione morfologica di una costa sabbiosa. Questa area è stata contrassegnata per molto tempo da un poderoso apporto di materiale solido che però più di 100 anni fa ha subito un'inversione di tendenza, tanto che nella costa a sud della foce dell'Arno, a partire dal 1898, è stato necessario realizzare delle scogliere a protezione della costa prospiciente l'abitato di Marina di Pisa proprio per contrastare il fenomeno erosivo. Con questo intervento fu arrestato l'ulteriore arretramento della costa, ma non si riuscì ad evitare la scomparsa della spiaggia che fu asportata tra il 1878 ed il 1928. Le spiagge immediatamente a Nord dell'Arno fino a pochi anni fa non sono state protette da opere di difesa; ciò ha provocato l'attuale luna di erosione. Per mitigare questo fenomeno sono state oggi realizzate dei pennelli disposti perpendicolarmente alla linea di costa. In questa zona sono comunque molto attivi fenomeni erosivi sulla costa.

Un ulteriore elemento di criticità dell'area è dovuto ai fenomeni di insabbiamento che caratterizzano la foce dell'Arno. 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 in certi periodi dell'anno arrivano anche a profondità inferiori a 2 m. Per facilitare il transito delle imbarcazioni nel tratto terminale dell'Arno sono stati effettuati in passato dei dragaggi contrastando così la naturale tendenza evolutiva.

L'intero progetto di recupero edilizio urbanistico complementare al porto turistico di Marina di Pisa è sottoposto a valutazione di impatto ambientale ai sensi della L.R. 03.11.'98, n. 79.

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

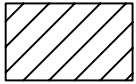
Per le mitigazioni ambientali si fa riferimento a quanto previsto al capo 2 (articoli da 8 a 16) delle Norme di attuazione del Piano strutturale del comune di Pisa, in quanto applicabili, oltre a specifiche prescrizioni ed indicazioni che potranno emergere dalla Valutazione di Impatto Ambientale e dalla Valutazione di Incidenza.

12. MODALITA' ATTUATIVE

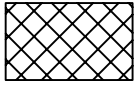
Il piano attuativo definirà l'articolazione degli interventi attraverso l'individuazione di UMI, anche in relazione alle esigenze di modifica della viabilità di accesso a Marina di Pisa.

La 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 dell'infrastruttura portuale e gli impegni ulteriori derivanti da prescrizioni ed indicazioni eventualmente conseguenti dalla conclusione dei procedimenti di Valutazione di Impatto Ambientale e di Valutazione di Incidenza.

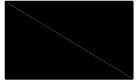
In ogni caso l'attuazione del piano resta subordinata all'avvenuta bonifica dell'area, nel rispetto delle procedure di legge.



area soggetta al Piano di
Gestione del Parco



area soggetta a Regolamento
Urbanistico



edifici da conservare

