

COMUNE DI FOLLONICA

PIANO DI LOTTIZZAZIONE AREA DI TRASFORMAZIONE TR09 VIA ISOLE EOLIE



Relazione Paesaggistica

Richiedente: *Consorzio via Isole Eolie
Via dell'Industria 1070, 58022 Follonica (GR)
P.Iva 01557100532*

Progetto: *Arch. Davide Meiattini*

Data: Settembre 2018

DATI SULLA PROPRIETÀ

Il Piano di lottizzazione è relativo ai terreni ricompresi nel comparto edificatorio TR09, come individuato dal R.U. del Comune di Follonica nella scheda Tr 09

Viene presentato dal Consorzio dei proprietari ricompresi nelle aree indicate, il Consorzio via Isole Eolie+ con sede in Follonica (GR) via dell'Industria 1070, P.Iva 01557100532, rappresentato dal Presidente Geom. Sandro Pellegrinetti, residente a Follonica, via Manzoni 20, c.f. PLLSDR77M02F032R.

DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE DEI LUOGHI

Lo STATO ATTUALE dell'Area di Trasformazione viene descritto negli elaborati di progetto %av. A.1.+ e %av. A.2.%; la superficie effettiva dell'area di intervento è indicata nell'elaborato grafico in una tabella che riportiamo di seguito, suddivisa in due sbcomparti; per il Tr09a i proprietari sono i seguenti:

PROPRIETARIO	F.	P.	% PROPR.	SUP. TERR.	SUP. TERR. Propr.
DE STASIO GIOVANNI	31	426	1,000	2020	2020
RADI MIRELLA					
PANERATI MIRELLA	31	424	1,000	1111	1111
		692	1,000	29	29
CREATINI ROBERTO	31	423	1,000	1390	1390
SAVADORI SILVIA	31	695	1,000	105	105
PELLEGRINETTI SANDRO	31	207	1,000	2370	2370
CARBONI SALVATORE	31	24	1,000	1270	1270
TRONCONI LIVIANA	31	541	1,000	630	630
TRONCONI LIVIANA	31	808	1,000	136	136
TRONCONI LUANA					
GRANDI SERGIO	31	806	1,000	1040	1040
FERRI MARIA TERESA					
DE STASIO GUELFO	31	715	1,000	1850	1850
BARTOLINI ZITA	31	427	1,000	215	215
PARDINI GIGLIOLA	31	428	1,000	5032	5032
PARDINI VASCO	31	690	1,000	13	13
	31	601	1,000	15	15
	31	425	1,000	130	130
BAGNAI FRANCA	31	787	1,000	1480	1480
VERDINI STEFANO					
DELLA DONA GIANCARLO	31	426	1,000	1000	1000
REDI LELIA					
GIOVANNETTI MIRNA	31	419	1,000	1230	1230
GIOVANNETTI OSVALDO					
FIorentino VINCENZO	31	208	1,000	3190	3190
	31	674	1,000	10	10
PARRINI ALBERTO	31	804	1,000	136	136

Per il subcomparto Tr90b invece i proprietari sono:

PROPRIETARIO	FOGLIO	Part.	% PROPR.	SUP. TERR. Propr.
TAGLIAFERRI MAURO	30	354	1,000	7110
	30	584	1,000	170
TAGLIAFERRI LIRIO	30	405	1,000	5975
	30	406	1,000	675
	30	408	1,000	610
	30	311	1,000	1470
	30	582	1,000	170

Le superfici complessive dei sue subcomparti e complessivamente dell'intero Comparto Tr09 sono:

AREA DI TRASFORMAZIONE TR9	
Superficie area di trasformazione	
TR9 a	mq. 24.482,00
TR9 b	mq. 16.180,00
totale	mq. 40.662,00

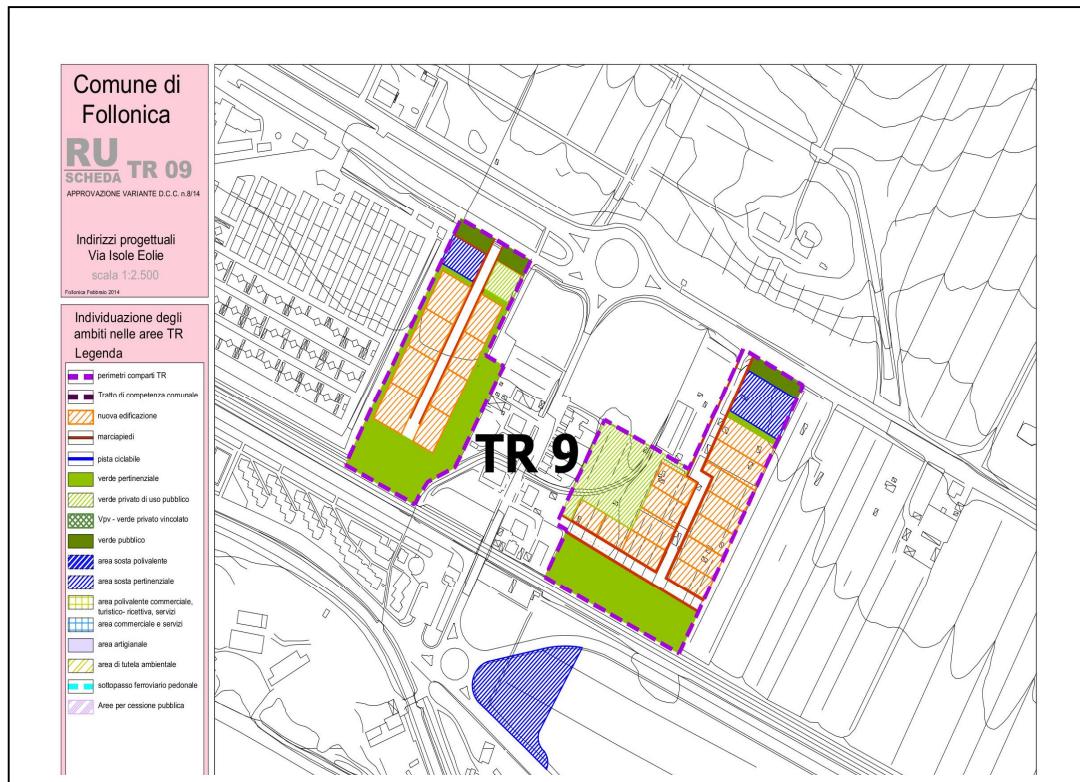
I proprietari sopra indicati aderiscono per la totalità al Consorzio via Isole Eolie che propone al Comune di Follonica il presente Piano Attuativo, ad eccezione dei signori Pardini Gigliola e Pardini Vasco, le cui proprietà sono comprese nel subcomparto Tr09a come evidenziato dal riquadro in tabella ed assommano alla superficie complessiva di mq. 6060, rappresentante una percentuale pari al 14.90% dell'intero comparto.

Le indicazioni progettuali riguardano anche un'area già di proprietà pubblica, esterna al perimetro dei due subcomparti e rappresentata nella scheda di Regolamento Urbanistico; per tale area il presente piano di Lottizzazione prevede la sistemazione superficiale ad area a parchamento, secondo le indicazioni della scheda relativa.

Per una più agevole comprensione delle caratteristiche e dell'ubicazione dell'area in questione, allegiamo:

- Estratto scheda di Regolamento Urbanistico
- Estratto CTR con individuazione dell'area in oggetto
- Documentazione Fotografica

ESTRATTO REGOLAMENTO URBANISTICO SCHEDA TRASFORMAZIONE TR09



Le previsioni del Piano di Lottizzazione riguardano due aree comprese tra la linea ferroviaria a sud e la SP Vecchia Aurelia a Nord, separate da via Isole Eolie, che costituisce ingresso nord a Follonica, e da una prima fila di fabbricati e terreni esistenti che affacciano sulla stessa via.

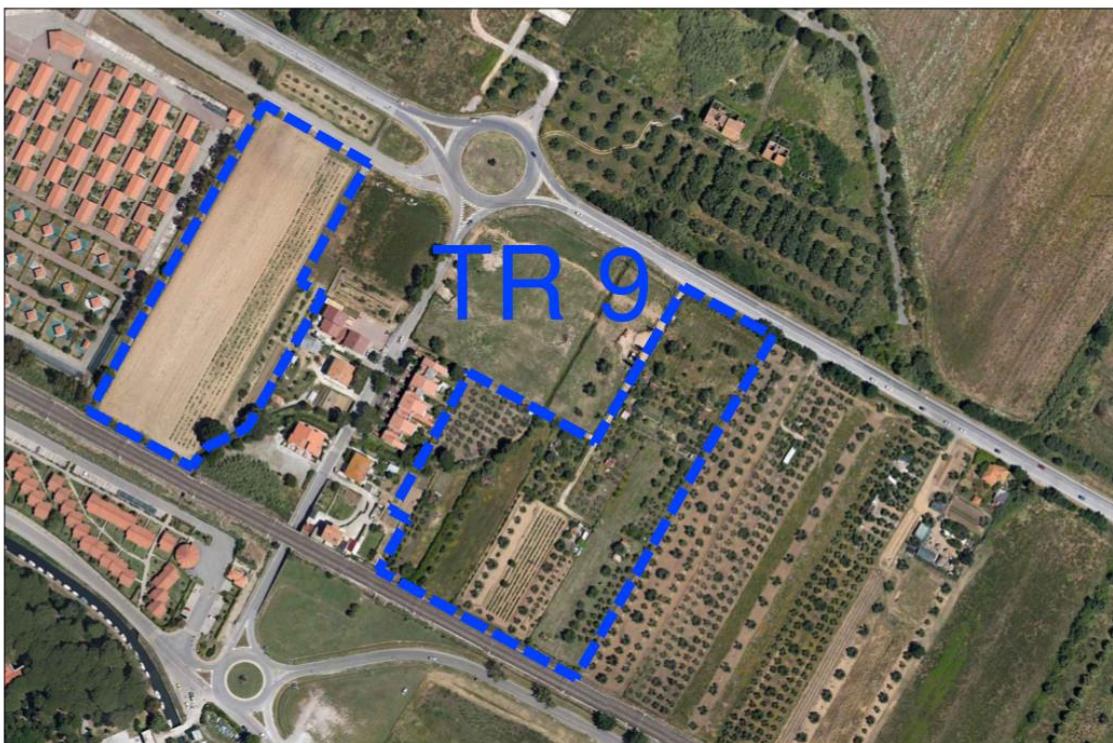
Nell'angolo in prossimità della rotonda è presente un'area libera da fabbricati compresa in adiacente comparto edificatorio a destinazione turistico ricettiva, di altra proprietà. Il comparto edificatorio è al momento oggetto di convenzione con il Comune di Follonica, ma non realizzato. Per meglio configurare l'impianto complessivo edificatorio dell'insieme, è stata graficizzata negli elaborati di progetto la previsione realizzativa relativa, rappresentata dalla planimetria di previsione al piano terreno. La previsione autorizzata prevede la realizzazione di due piani fuori terra; nella parte lungo la ex Statale Aurelia sono previste aree a parcheggio e verde già parzialmente cedute al Comune di Follonica.

FOTO AEREA DELL'AREA IN OGGETTO E DEL CONTESTO



Vista aerea di insieme dell'area (posta al centro) e del contorno; l'area è compresa tra la linea ferroviaria ed il tracciato della ex Aurelia, a nord. In alto il tracciato della nuova Aurelia, a sud il litorale; si vedono anche il villaggio turistico il Girasole (tra la ferrovia e la pineta, sulla sinistra) ed il campeggio Il Veliero, tra la ferrovia e la ex Aurelia a sinistra di via Isole Eolie.

FOTO AEREA DI DETTAGLIO CON INDIVIDUAZIONE DEL COMPARTO EDIFICATORIO



In particolare la porzione ad Est è costituito da un terreno con una leggero declivio costante dalla SP Vecchia Aurelia verso la linea ferroviaria, in direzione Nord/Sud. Attualmente ha accesso dalla statale a mezzo di ingresso posto sul limite ovest di questa porzione, che introduce ad una viabilità interna a servizio delle proprietà esistenti sostanzialmente a destinazione ortiva. Non sono presenti elementi di rilievo nell'area, di fatto caratterizzata da piantumazioni di alberi da frutto, olivi, piccoli filari di viti come detto ad uso ortivo. L'area è attraversata per un piccolo tratto dal Fosso Valle degli Olmi, che dopo aver attraversato l'Aurelia ed il lotto confinante, taglia una porzione dell'area in progetto prima di dirigersi perpendicolarmente a via Isole Eolie , costeggiare l'altra porzione del comparto Tr09, per poi proseguire il suo percorso interrato fino allo sbocco sul Fosso Cervia.

La porzione compresa tra Via Isole Eolie, il comparto Tr09 e la SP Vecchia Aurelia, seppure attualmente non edificata, è oggetto di previsione urbanistica già approvata a destinazione turistico ricettiva, riportata negli elaborati di progetto per rendere omogeneo e funzionale il disegno complessivo dell'area.

La porzione posta ad ovest del comparto edificatorio ha un andamento morfologico simile a quanto precedentemente descritto, anche se la proprietà risulta non parcellizzata e priva di viabilità interna di penetrazione; la vegetazione è limitata a pochi filari di vite ed alcune piante di alto fusto presenti lungo il fosso di Valle degli Olmi e lungo la ferrovia. L'ingresso all'area è già individuato lungo la bretella che parte dalla rotatoria sulla SP Vecchia Aurelia e che serve il vicino Camping Village Il Veliero, dotata su questo lato di marciapiede interrotto proprio in corrispondenza dell'accesso.

I sottoservizi e le pubbliche reti arrivano a servire attualmente le porzioni già edificate immediatamente adiacenti il comparto edificatorio; in particolare le reti esistenti si sviluppano lungo via Isole Eolie ed in parte lungo la pretella a servizio del vicino Campeggio.

**DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DEL CONTESTO AMBIENTALE
CIRCOSTANTE**



Foto 1. Panoramica dalla strada a valle della ferrovia verso ovest. Sulla destra la strada immediatamente adiacente alla ferrovia e la scarpata dei binari; sulla sinistra il tombolo costiero con la pineta su duna e la strada adiacente; tra le due strade lo spazio aperto libero, utilizzato già attualmente come area a parcheggio durante il periodo estivo e di cui si prevede una sistemazione con il presente piano di Lottizzazione. Nella parte centrale si intravede la rotatoria di ingresso a via Isole Eolie. Sulla rotonda vi è anche l'ingresso al Villaggio Turistico Il Girasole.



Foto 2. Vista dalla fine di via Isole Eolie verso il mare. Al centro si vede l'unico edificio storico della zona, il vecchio Casello Idraulico posto sulla foce a mare del fosso Cervia. Dalla foto si vede come la vegetazione esistente di fatto costituisca un filtro tra il litorale e l'area retrostante e

comunque non permetta la vista del mare dall'area retrostante.



Foto 3. Via Isole Eolie vista dalla rotonda lato mare, con il sottopasso di ingresso a Follonica lato ovest. In primo piano il casello ferroviario, la scarpata della ferrovia e sulla destra nella parte retro l'area di intervento. Dalla foto si vede come il rilevato della linea ferroviaria impedisca la percezione dell'area interessata dal comparto edificatorio, di cui si intravedono solamente le fronde più alte della vegetazione presente, costituita principalmente da olivi di impianto negli orti presenti. I fabbricati lungo via Isole Eolie attualmente esistenti sono a due piani

fuori terra.



Foto 4. Immagine verso i fabbricati esistenti lungo via Isole Eolie, presa immediatamente a valle della ferrovia. La foto è stata riportata per mostrare la percezione dei fabbricati esistenti a due piani fuori terra visti da sud, coperti in gran parte dalla massicciata della ferrovia e dalla vegetazione presente lungo la linea, in questo caso solamente di tipo arbustivo.



Foto 5. Via Isole Eolie vista dalla direzione opposta della foto 3, verso il mare; le previsioni edificatorie del comparto in esame verranno localizzate sulle aree a sinistra e destra della via e dei fabbricati esistenti, tutti a due piani fuori terra. A due piani fuori terra sono previsti anche gli edifici del comparto edificatorio convenzionato e non ancora realizzato, previsto immediatamente prima degli edifici in foto, sul alto di sinistra.



Foto 6. Panoramica dalla rotonda sulla ex Aurelia verso ovest. Al centro la ex statale in direzione di Follonica, sulla sinistra le prime colline a monte con un fabbricato recentemente ristrutturato, al centro l'area del comparto contiguo non ancora iniziato e subito dietro l'area di intervento.



Foto 7. Ingresso dalla ex Aurelia al Comparto edificatorio, alla porzione ad ovest di via Isole Eolie.

L'area su questo lato è maggiormente frazionata ed utilizzata attualmente per coltivazioni ortive, con vegetazione spontanea (come le canne visibili in foto) e vegetazione di impianto come gli olivi che si intravedono sul retro.

Foto 8. Le coltivazioni ortive esistenti sullo stesso lato; sullo sfondo si intravedono le chiome di pini del tombolo costiero.





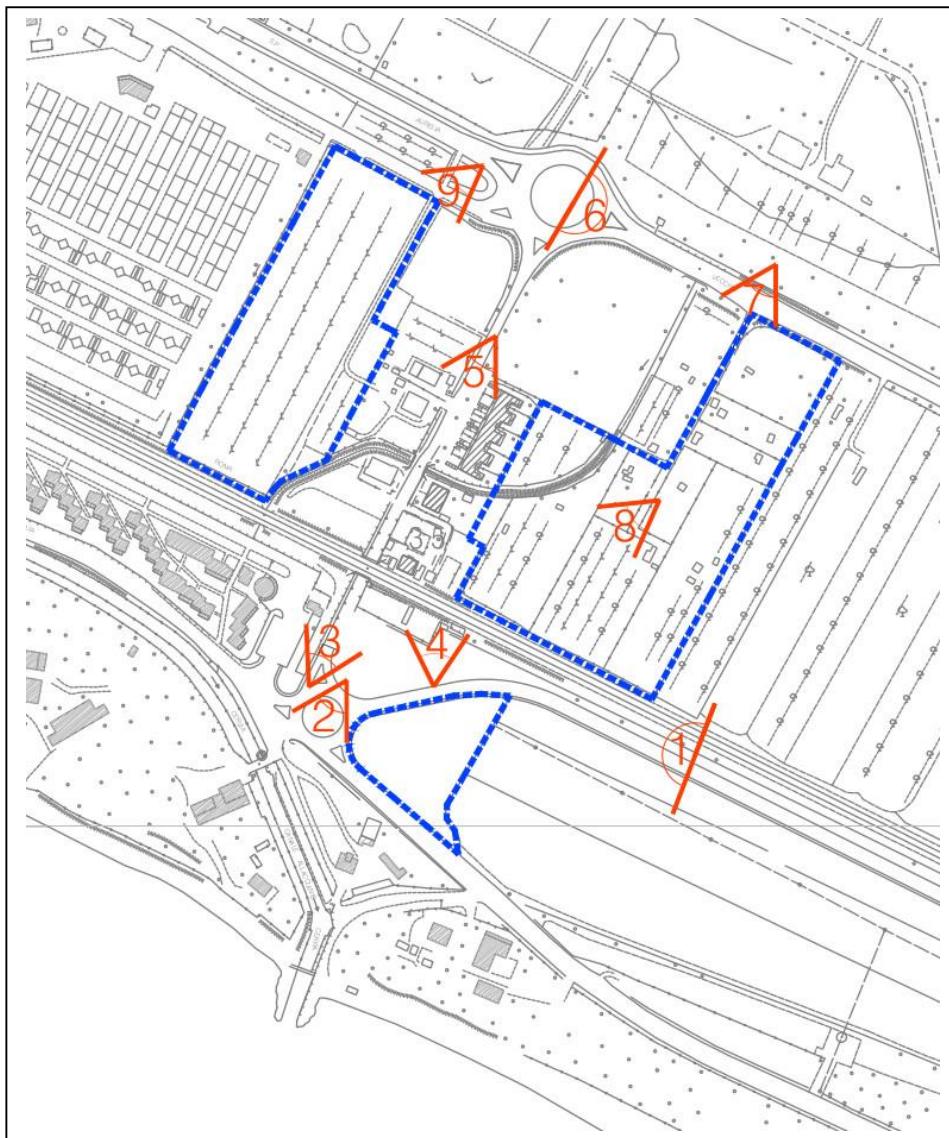
Foto 9. La porzione di intervento posta ad ovest di via Isole Eolie. La strada in primo piano è una complanare alla ex statale Aurelia.

L'ingresso che si vede è quello che diventerà l'accesso al comparto edificatorio. Su questo lato la porzione non è frazionata ed è sistemata a seminativo e vigna. Da questo lato si comprende meglio la morfologia del terreno, sostanzialmente pianeggiante e con una limitata pendenza dal punto di presa della foto verso il mare. Sullo sfondo si vede la vegetazione lungo la scarpata della ferrovia. Ancora dietro si vede il tombolo costiero con la pineta.

La vegetazione e la morfologia del terreno impediscono corridoi visivi e qualsiasi percezione al di là del rilevato ferroviario.

In particolare dalla foto non si vedono in alcun modo le coperture dei fabbricati del villaggio turistico esistente %<Girasole>situato tra la linea ferroviaria e la pineta sullo sfondo.

UBICAZIONE SU CARTA TECNICA REGIONALE



Estratti della Cartografia del PIT Regione Toscana relativa ai provvedimenti di tutela
con individuata l'area oggetto di intervento.

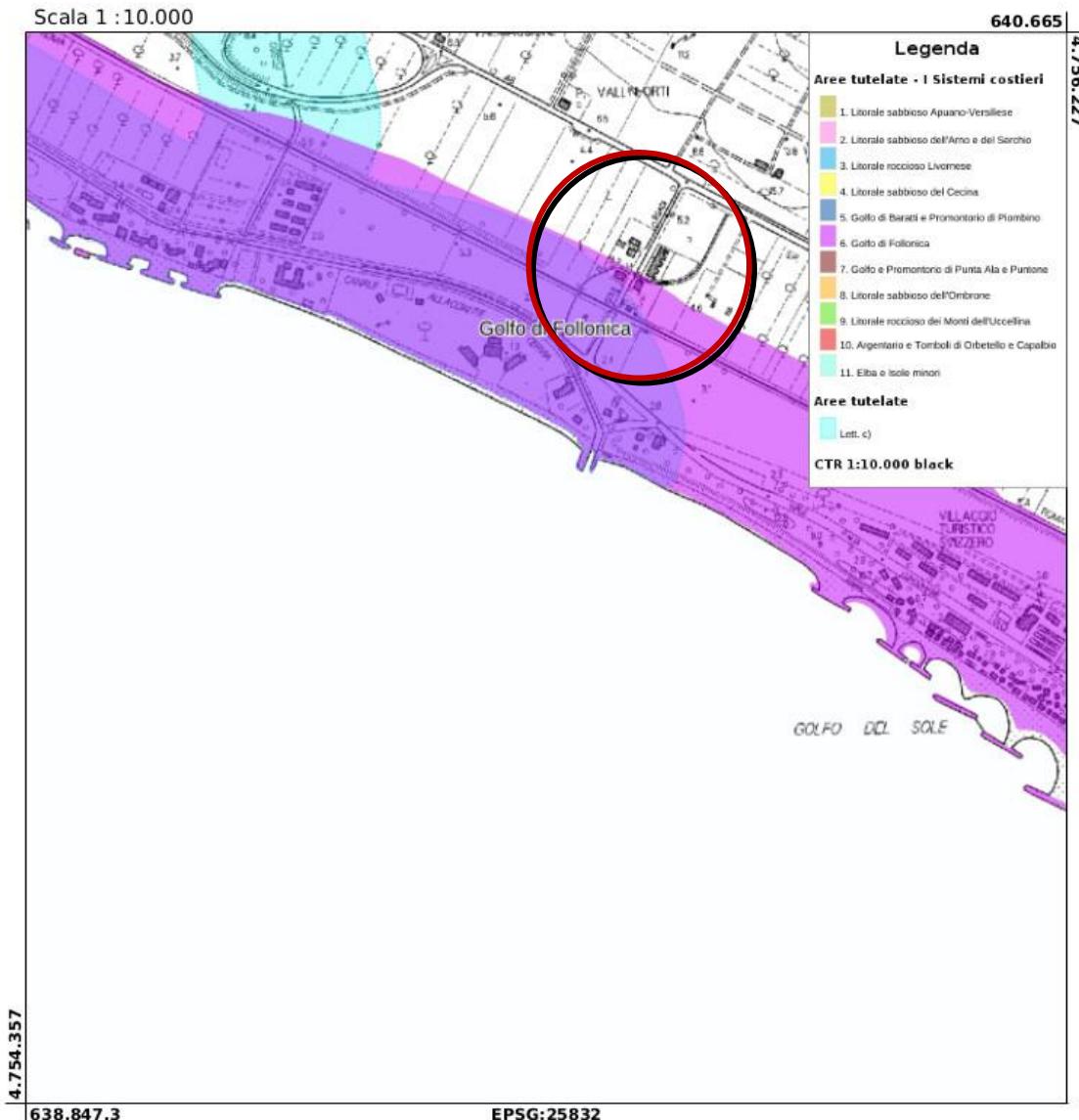


Regione Toscana



MINISTERO
PER I BENI E
LE ATTIVITÀ
CULTURALI

Cartografia del PIT con valenza di Piano Paesaggistico





Regione Toscana



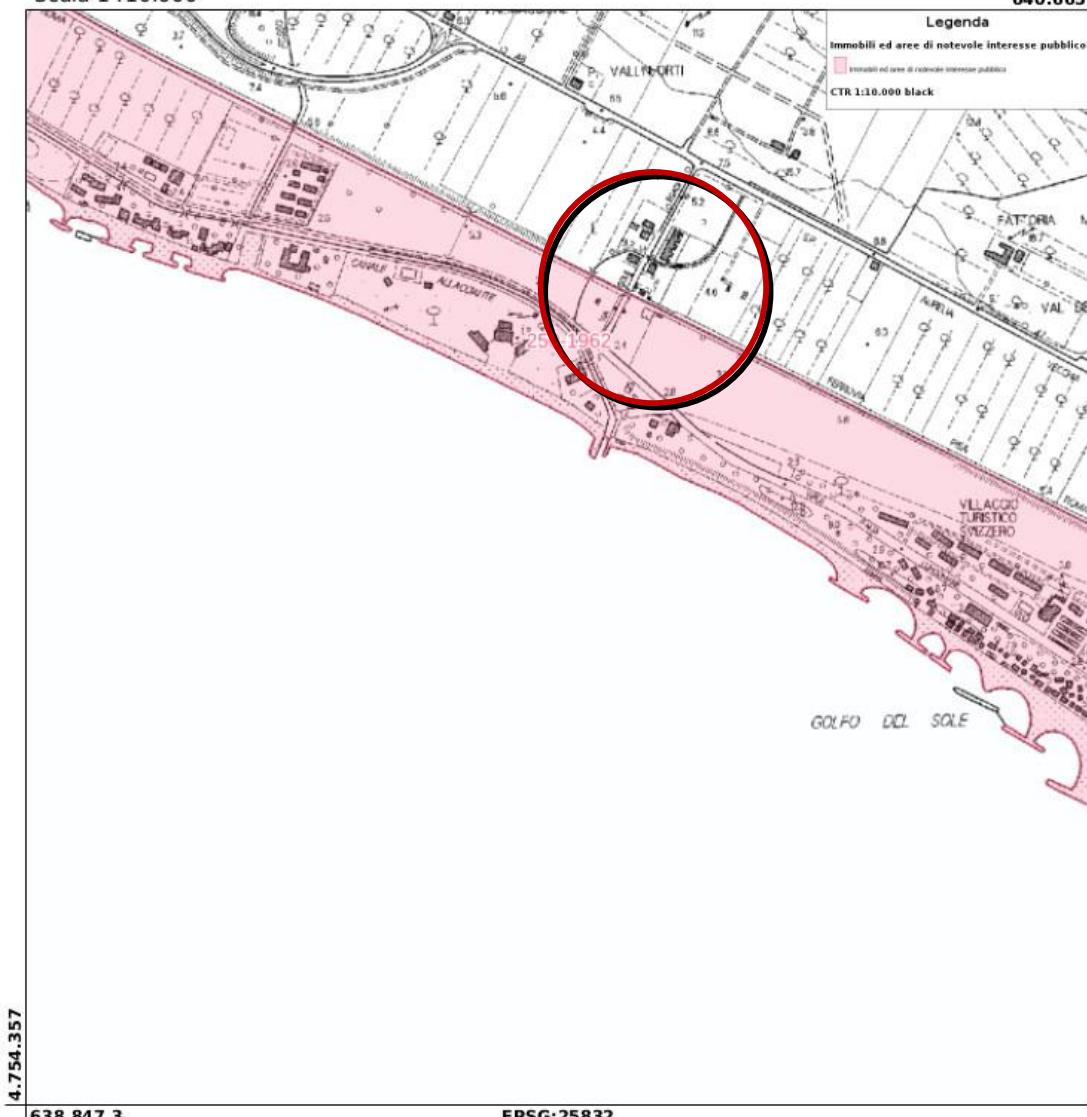
MINISTERO
PER I BENI E
LE ATTIVITÀ
CULTURALI

Cartografia del PIT con valenza di Piano Paesaggistico

Scala 1 :10.000

640.665

4.756.227



Legenda

Immobili ed aree di notevole interesse pubblico

Immobili ed aree di notevole interesse pubblico

CTR 1:10.000 black

ESTREMI DEL PROVVEDIMENTO MINISTERIALE O REGIONALE DEL VINCOLO PER IMMOBILI O AREE DICHIARATE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO

1. Presenza di AREE TUTELATE PER LEGGE (art.142 del D. Lgs. 42/04):

Lettera a): %territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 m dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare.+

2. *Immobili ed aree di notevole interesse pubblico - VINCOLO PAESISTICO ai sensi dell'art.136 del DLgs. 42/04 (EX L.1497/39 È PROTEZIONE DELLE BELLEZZE NATURALI) istituito con :*

- ✓ DECRETO DI VINCOLO D.M. 20/09/1962 pubblicato sulla G.U. n.250 del 1962, di seguito riportato:

« ZONA SITA NEL TERRITORIO DEL COMUNE DI PIOMBINO COMPRESA TRA LA LOCALITA' 'TORRE DEL SALE' ED IL CONFINE COL COMUNE DI FOLLONICA. La zona predetta ha notevole interesse pubblico perché con le sue pendici dai rilievi collinari di varia altezza e le sue piccole rade e le spiagge, dovute alle linee di impianto dei rilievi stessi, presenta una superficie in declivio completamente ricoperta da vegetazione cedua e di alto fusto senza soluzione di continuità e di particolare bellezza per la varietà dei toni di verde che passano dalla tonalità grigio argentea dei cipressi macrocarpa al verde cupo delle querce e dei lecci, costituendo pertanto un quadro naturale ed un panoramico punto di vista accessibile al pubblico.. »¹.

3. *P.I.T. approvato con D.C.R. n.72 del 24 luglio 2007 e successiva adozione, con D.C.R. n.32 del 16 giugno 2009, dell'Implementazione del P.I.T. per la disciplina paesaggisticamente, e successiva Deliberazione 27 marzo 2015, n. 37: Atto di integrazione del piano di indirizzo territoriale (PIT) con valenza di piano paesaggistico. Approvazione ai sensi dell'articolo 19 della legge regionale 10 novembre 2014, n. 65 (Norme per il governo del territorio)*

4. Scheda estratta dal PIT . Beni Paesaggistici nella sezione 3B - Schede relative agli immobili ed aree di notevole interesse pubblico, esito di perfezionamento svoltosi nell'ambito dei Tavoli tecnici organizzati dalla Regione Toscana con le Soprintendenze territorialmente competenti e con il coordinamento della Direzione Regionale del MIBACT

Sezione 1 . Identificazione del Vincolo

¹ Dalla scheda di vincolo della Regione Toscana, Direzione Generale Per Le Politiche Formative E I Beni Culturali - Settore Beni Paesaggistici

Codice Regionale del Vincolo: 9000161

Codice Vincolo: 250-1962

Codice ministeriale: 90449

	Regione Toscana	sezione 4	art.136 D.Lgs. n. 42/2004 disciplina degli immobili e delle aree di notevole interesse pubblico		Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo
--	-----------------	------------------	--	--	---

A) ELEMENTI IDENTIFICATIVI

Codice regionale	Codice ministeriale	Riconuzione delimitazione rappresentazione	D.M. - G.U.	Provincia	Comune/i	Superficie (ha)	Ambiti di Paesaggio	Tipologia art. 136 D.Lgs. 42/04
9000161	90449	9000161_ID	D.M. 20/09/1962 G.U. 250 del 1962	LI-GR	Piombino Follonica	906,35	16 Colline Metallifere	a b c d
denominazione		Zona sita nel territorio del Comune di Piombino compresa tra la località "Torre del sale" ed il confine col Comune di Follonica						
motivazione		[...] la zona predetta ha notevole interesse pubblico perché con le sue pendici dai rilievi collinari di varia altezza e le sue piccole rade e le spiagge, dovute alle linee di impiuvio dei rilievi stessi, presenta una superficie in declivio completamente ricoperta da vegetazione ceduo e di alto fusto senza soluzione di continuità e di particolare bellezza per la varietà dei toni di verde che passano dalla tonalità grigio argentea dei cipressi macrocarpa al verde cupo delle querce e dei lecci, costituendo pertanto un quadro naturale ed un panoramico punto di vista accessibile al pubblico.						

			del suolo (successivo alle mareggiate), scarsa rinnovazione, effetto aereo marino ed evoluzione della vegetazione.
Struttura antropica			
Insiemimenti storici			
Insiemimenti contemporanei			
Viabilità storica			
Viabilità contemporanea, impianti ed infrastrutture			
"Il provvedimento non riconosce esplicitamente elementi di valore da ricordare a tale struttura"			
Paesaggio agrario tradizionale			
Elementi della percezione			
Visuali panoramiche "da e verso", percorsi e punti di vista panoramici e/o di belvedere.			
Strade di valore paesaggistico			

B) IDENTIFICAZIONE DEI VALORI E VALUTAZIONE DELLA LORO PERMANENZA/TRASFORMAZIONE

Strutture del paesaggio e relative componenti	Elementi di valore evidenziati nella descrizione del vincolo	descritti dal piano	Valutazione della permanenza dei valori / dinamiche di trasformazione / elementi di rischio / criticità
Struttura idgeomorfologica			
Geomorfologia			
Idrografia naturale			
Idrografia artificiale			
Struttura eco sistemica/ambientale			
Componenti naturalistiche			
Aree di riconosciuto valore naturalistico (Aree Protette e Siti Natura 2000)			

Estratto dalla documentazione di progetto; estratto tavola A2 con individuazione dei vincoli e sovrapposizione con il perimetro di comparto.



NOTE DESCRIPTTIVE DELLO STATO ATTUALE DELL'AREA TUTELATA

L'area di intervento risulta interessata da una serie di vincoli, alcuni dei quali di tipo ambientale come riportato nello stratto della tavola di progetto %A2+e negli estratti della cartografia di PIT allegati precedentemente.

Per la verifica del rischio esondazioni è stata prodotta specifica relazione idraulica e documentazione grafica facente parte integrante del Piano Attuativo; ricordiamo in questa sede che a fronte della problematica sono state concentrate le previsioni edificatorie al di fuori delle aree a rischio.

I vincoli di tipo ambientale interessano l'intera area a parcamento posta a valle della ferrovia, area già esistente e per la quale si prevedono solamente modesti interventi di collocazione di apparecchi illuminanti e di imbrecciatura superficiale previa regolarizzazione, senza alcuna opera edificatoria in elevato. Tale area risulta tuttavia fuori del comparto edificatorio vero e proprio e rappresenta una opera perequativa richiesta ai lottizzanti

I compatti edificatori veri e propri rientrano solo parzialmente nella perimetrazione della cartografia di vincolo, ed in particolare risultano compresi nella parte inferiore nella perimetrazione delle aree comprese nella lettera %+ (300 mt dalla linea di costa) e dalla lettera %+ (150 mt da arginature di corsi d'acqua) per la parte del

comparo ad Ovest di via Isole Eolie, dove i 150 mt sono presi dal corso del Fosso Cervia, che sfocia a mare in prossimità dell'ex casello idraulico del Boschetto.

Le aree circostanti sono oggetto di una urbanizzazione esistente abbastanza diffusa: lungo via isole Eolie vi sono praticamente per l'intera lunghezza dalla ex statale Aurelia al sottopasso ferroviario costruzioni ad uso residenziale su entrambi i lati, con edifici a due piani fuori terra; tra la ferrovia e la ex Aurelia sul lato est vi è il campeggio «Veliero»+ con una discreta quantità di bungalow e strutture di servizio; A valle della ferrovia e prima del fosso Cervia troviamo il villaggio «Girasole»+ sul tombolo costiero immediatamente retrostante è in corso di ristrutturazione con destinazione alberghiera il complesso della colonia ex Cariplo.

Le aree sottoposte a vincolo ambientale (nella porzione ad ovest i limiti della lettera %+ e della lettera %+ praticamente coincidono) sono comunque prive di particolari emergenze ambientali o paesaggistiche: si trovano di fatto fisicamente tagliate fuori+ dall'area restante a vicolo dalla presenza della massicciata ferroviaria, che costituisce una sorta di barriera fisica e visiva in direzione del mare e del Fosso Cervia. La sola presenza della massicciata e della vegetazione spontanea o di impianto che si trova lungo il suo tracciato e le caratteristiche morfologiche dell'area di intervento impediscono da questa la percezione della costa e non rendono possibile alcun corridoio visivo in quella direzione.

Come evidenziato nella documentazione fotografica estesa all'intorno, nell'area di intervento non sono presenti fabbricati degni di nota se non piccoli annessi agricoli a servizio delle coltivazioni ortive, in particolare nell'area ad est di via Isole Eolie, maggiormente frammentata. In questa zona morfologicamente quasi pianeggiante con un leggero declivio verso la linea ferroviaria, vi sono alberature di olivo o di alberi da frutto riconducibili sempre alle coltivazioni ortive. Alcune piante sono inoltre presenti lungo il tracciato ferroviario e lungo l'argine del fosso di Valle degli Olmi, che attraversa il comparto. Nella parte ad ovest invece il terreno mantiene lo stesso andamento pianoaltimetrico, ma non vi sono né coltivazioni ortive né vegetazione d'alto fusto, dal momento che l'area è parzialmente lavorata a seminativo e per il resto a vigneto. Le acque di pioggia di entrambe seguono la pendenza naturale del terreno e convogliano verso il fosso di Valle degli Olmi, che attraversa l'area e si immette quindi nel fosso Cervia.

DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE DELL'OPERA: ELABORATI GRAFICI

Nelle tavole del Piano Attuativo sono riportati planimetria e profilo altimetrico dell'area di intervento

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA E FINALITÀ DEL PROGETTO

Lo STATO DI PROGETTO dell'Area di Trasformazione viene descritto negli elaborati di progetto %av. B.1. Stato Progetto. Planimetria generale con destinazioni d'uso e verifica standards; dati riassuntivi di progetto; aree da cedere alla Pubblica Amministrazione.+ e %av. B.2. Stato Progetto. Ipotesi planivolumetrico di progetto; tipologie indicative; profili e sezioni di progetto.+

Stralcio Tav B1 e legenda



LEGENDA

	PERIMETRO COMPARTO TR9		AREA A PARCHEGGIO PUBBLICO
	PREVISIONI URBANISTICHE GIA' APPROVATE		VERDE PUBBLICO STANDARD
	NUOVA EDIFICAZIONE USO RESIDENZIALE		AREA A VERDE PUBBLICO
	NUOVA EDIFICAZIONE USO COMMERCIALE E SERVIZI		VERDE PERTINENZIALE
	VIABILITA' CARRABILE DI P.D.L.		
	INGRESSO AUTORIZZATO COMPARTO		PIANTE ESISTENTI E MANTENUTE
	INDICAZIONE SENSO DI MARCIA		PIANTE ESISTENTI E MANTENUTE
	ATTRaversamenti PEDONALI		PIANTE DI NUOVA PREVISIONE
	MARCIAPIEDI PEDONALI		SPECIE ARBUSTIVE DI NUOVA PREVISIONE A COMPLETAMENTO BARRIERA ANTRIUMORE
	AREA A PARCIMENTO STANDARD		AREE PER STANDARD URBANISTICI DA CEDERE ALLA PP.JA.

DIMENSIONAMENTO E PARAMETRI URBANISTICI

Il Piano attuativo è stato realizzato in attuazione della scheda %Tr09+ allegata al Regolamento Urbanistico del Comune di Follonica e ne rispetta i parametri ed il dimensionamento massimo previsti.

Il dimensionamento di Piano Attuativo raffrontato con le indicazioni della scheda sono riportati in tabella compresa nella Tv. B.1. ed allegata qui di seguito.

AREA DI TRASFORMAZIONE TR9			P.di L.	Scheda R.U.
DESTINAZIONI				
Superficie area di trasformazione		mq. 40.662,00	mq. 43.00,00	
Area esterna al perimetro di comparto per realizzazione parcheggio pubblico		mq. 4.680,00		
Superfici Pubbliche				
TR9 a mq. 11.955,00	TR9 b mq. 3.695,00	mq. 15.650,00		
Superficie utile linda massima				
TR9 a mq. 2.785,00	TR9 b mq. 1.815,00	mq. 4.600,00	mq. 4.600,00	

AREE EDIFICABILI				
	TR9 a	TR9 b	Tot. P.di L.	Scheda R.U.
Area Edificabile Residenziale	Lotto 1 mq. 1.893,00	Lotto 4 mq. 2.958,00		
	Lotto 2 mq. 3.247,00	Lotto 5 mq. 2.942,00		
	Lotto 3 mq. 2.037,00			
	totale parziale mq. 7.177,00	mq. 5.900,00	mq. 13.077,00	
N° alloggi	Lotto 1 n° 6	Lotto 4 n° 7		
	Lotto 2 n° 11	Lotto 5 n° 8		
	Lotto 3 n° 6			
	totale parziale n° 23	n° 15	n° 38	n° 38
alloggi con SUL > mq 80			n° 31	
S.U.L. max.	Lotto 1 mq. 727,00	Lotto 4 mq. 847,00		
	Lotto 2 mq. 1.331,00	Lotto 5 mq. 968,00		
	Lotto 3 mq. 727,00			
	totale parziale mq. 2.785,00	mq. 1.815,00	mq. 4.600,00	mq. 4.600,00
Altezza massima	mt. 7,00	mt. 7,00	mt. 7,00	mt. 7,00
Piani fuori terra	n° 2,00	n° 2,00	n° 2,00	n° 2,00
Area Edificabile Commerciale / servizi		Lotto 6 mq. 1.255,00		
S.U.L. max. commerciale		Lotto 6 mq. 300,00	mq. 300,00	mq. 300,00
S.U.L. max.servizi		Lotto 6 mq. 300,00	mq. 300,00	mq. 300,00
Altezza massima		mt. 4,00	mt. 4,00	mt. 4,00
Piani fuori terra		n° 1,00	n° 1,00	n° 1,00
Distanza dalla S.P. 152			ml. 30,00	ml. 30,00

Le previsioni realizzative sono suddivise tra i due subcomparti Tr09a e Tr09b, che comprendono rispettivamente tre e due lotti a destinazione residenziale, oltre ad un lotto a destinazione commerciale e direzionale previsto nel Tr09b.

Le due aree sono organizzate secondo uno schema distributivo molto semplice legato alla morfologia dell'area:

Le aree destinate agli standard urbanistici ed in particolare alle aree a parcheggio sono concentrate nelle zone comprese nelle fasce di rispetto della strada provinciale; le aree a verde pertinenziale sono invece concentrate tra le aree edificabili e la ferrovia, nella fascia di terreno compresa nella zona vincolata ex PIT quale fascia di rispetto dal litorale (300 mt) per la quale non sono previste previsioni edificatorie; i lotti edificabili posizionati nelle parti centrali rimanenti.

1. Le aree a standard (verde pubblico e parcheggi) ed il verde pertinenziale costituiscono un filtro sia visivo che funzionale alle abitazioni previste; il verde esistente e di nuova previsione lungo la ferrovia in particolare costituiscono barriera naturale antirumore, con filare di piante di alto fusto

- e successivo filare di specie arbustive a limitare la diffusione delle onde acustiche alle varie altezze.
2. Il sub comparto %Tr09a+ è accessibile unicamente dal lato della strada provinciale Aurelia Vecchia. La viabilità rappresentata e l'accesso indicato corrisponde a quanto recentemente autorizzato dall'apposito ufficio della Provincia di Grosseto ed allegato alla presente, con %Decreto di concessione per la esecuzione dei lavori di adeguamento tecnico di 1 accesso stradale esistente al km 47+800+ a firma del Dirigente Dott.ssa Silvia Petri. Lo svincolo consente ingresso dalla sola direzione Nord/Sud all'area di intervento e l'uscita dalla stessa nella stessa direzione, con obbligo di svolta a destra. Da qui si supera l'ingresso da un lato dell'area a parcheggio e dal lato opposto dell'area a parcheggio e della viabilità di collegamento con l'area a parcheggio legata al vicino comparto edificatorio, convenzionato ma non realizzato, su particelle già di proprietà pubblica. Successivamente la viabilità interessa la zona destinata a lotti edificabili con racchetta terminale di inversione ed area a parcheggio. La soluzione progettuale evita così inserimenti anche di viabilità nelle aree a vincolo paesaggistico e a rischio di esondazione ed è resa praticabile dato il numero esiguo di abitazioni servite e comprese nel comparto edificatorio. Le aree a verde pubblico del comparto sono concentrate in unica zona così da renderle ben fruibili ed eventualmente attrezzabili; sono raggiungibili attraverso penetrazione pedonale con funzione di accesso anche a mezzi necessari per eventuale manutenzione e pulizia.
 3. Il sub comparto %Tr09b+ è accessibile dalla viabilità esistente che conduce al camping % Veliero%; su questa via è già realizzata la predisposizione dell'accesso di progetto, che viene mantenuto nella stessa posizione di quello già esistente a servizio dell'area. Da qui una viabilità perpendicolare alla ferrovia serve i lotti edificabili sui due lati, fino ad una rotonda terminale che permette l'inversione del senso di marcia; il lotto a destinazione commerciale è stato previsto in prossimità del parcheggio immediatamente dopo l'ingresso, nella posizione più visibile e funzionale non solo alla presente lottizzazione ma anche a quanto già esistente lungo via Isole Eolie.

STANDARD ED AREE PUBBLICHE

Nella stessa tavola B.1. sono evidenziate le aree da cedere alla Pubblica Amministrazione per gli Standard di legge, calcolati secondo la previsione degli abitanti equivalenti, come da tabella allegata di seguito.

VERIFICA STANDARD			
Abitanti equivalenti per verifica standard D.M. 1444/1968 e Art.87 NTA R.U.			
S.U.L. mq. 4.600 x h.3,00 = mc. 13.800:80 ab/mc = 172,5 abitanti equivalenti			
Verifica standard D.M. 1444/1968 e Art.87 NTA R.U.			
Standard Art.87 NTA R.U.		Di cui Parcheggi min. mq 3,5/ab	Di cui Verde min. mq 12,5/ab
Destinazioni residenziali	mq./ab. 24 (24 x 172,5) = mq. 4140	(3,5 x 172,5)=mq. 603,75	(12,5 x 172,5)=mq.2156,25
Standard Art.87 NTA R.U.		Di cui Parcheggi min. 50%	
Commerciali / servizi	mq 80/mq 100 SUL 600*80/100 = mq. 480,00	(480*50%)=mq. 240	
standard minimo	mq. 4.620,00	mq. 843,75	mq. 2.156,25
Dotazioni aree pubbliche di P.d.L.			
	Superfici aree pubbliche	di cui Sup. Parcheggi	di cui Sup. Verde
TRa	mq. 11.955,00	mq. 175 +mq. 430 + mq. 42,5 + mq. 42,5	mq. 230,0 + mq. 180,0 mq. 5.880,00
TRb	mq. 3.695,00	mq. 420,00 mq. 370,00 mq. 57,00 + mq. 57,00	tot. parz. = - mq. 690,00 mq. 1.010,00 mq. 6.290,00
Complessivi	mq. 15.650,00		mq. 1.594,00
VERIFICA	15.650,00 > 4.620,00	1.594,00 > 843,75	7.300,00 > 2.156,25

VERIFICA CONGRUITÀ ALTRE DOTAZIONI SCHEDA R.U.			
DESTINAZIONI	P.di L.	Scheda R.U.	
Area a verde pubblico	mq. (2.410 + 7.300) = 9.710,00	>	mq. 3.000,00
Area a parcheggio pubblico	mq. 1.594,00 mq. 4.200,00		
	mq. 5.794,00	>	mq. 5.000,00

Le quantità della tabella sono riferite ai due sub compatti ed al complessivo dell'intero Tr09; nello elaborato grafico le aree da cedere alla Pubblica Amministrazione e computate nel calcolo degli standards urbanistici di legge sono evidenziate con il colore giallo e comprendono viabilità, aree a verde pubblico, aree a parcheggio. Nella tabella allegata sono indicate anche le verifiche relative al verde pubblico ed alle aree a parcheggio per standards.

Le aree a verde pertinenziale, posizionate lungo la ferrovia non rientrano nelle aree da cedere alla P.A. .

Come già detto la distribuzione delle aree a verde pubblico e pertinenziale permette di interferire solo minimamente con la fascia a vincolo paesaggistico in ogni caso non interessata da edificazione.

Nella stessa tavola è indicata anche l'area a parcheggio al di là della linea ferroviaria e della quale è prevista la sistemazione con destinazione ad uso pubblico; è riportata anche la verifica della dotazione complessiva di aree a parcheggio pubblico ed a verde pubblico richieste dalla scheda di Regolamento Urbanistico.

INDICAZIONI TIPOLOGICHE DEI FABBRICATI

Al fine di garantire adeguati livelli di sostenibilità ambientale, gli interventi edilizi dovranno porsi i seguenti obiettivi:

- Compatibilità ambientale;
- efficienza energetica;
- comfort abitativo e la salute del cittadino

Il tutto raggiungibile attraverso l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili; di tecnologie a più alta efficienza e minore impatto ambientale, di materiali durevoli e a bassa manutenzione.

Per la realizzazione dei fabbricati dovranno comunque essere rispettati i Requisiti minimi obbligatori+ di edilizia sostenibile previsti dall'art. 18 comma 5 del R.U., come sotto riportato nella seguente tabella.

	INTERVENTI BIOCLIMATICI SU EDIFICI DI NUOVA COSTRUZIONE	REQUISITI MINIMI OBBLIGATORI	REQUISITI MINIMI PER OTTENERE L'INCENTIVO DELLA RIDUZIONE DEGLI ONERI CONCESSIONARI
RISPARMIO RISORSE	1) Installazione di impianti solari termici per la produzione di acqua calda sanitaria, fatto salvo documentati impedimenti tecnici, in tal caso dovranno essere realizzati interventi alternativi che consentano di ottenere un equivalente risparmio energetico.	50% Fabbisogno annuale	Almeno il 80% del Fabbisogno annuale
	2) Impianto centralizzato con contabilizzatore individuale del calore e/o eventuale allacciamento alla rete di teleriscaldamento.	Nel rispetto delle disposizioni generali delle Leggi dello Stato in materia.	Oltre le quattro unità immobiliari,
	3) Isolamento termico ad alte prestazioni dell'involucro edilizio	Conformità ai limiti previsti dal D.Lgs.311/07 per il 2009	Conformità ai limiti previsti dal D.Lgs.311/07 per il 2009
	4) Installazione di caldaie a basse emissioni inquinanti	Conformità ai limiti previsti dal D.Lgs.311/07 per il 2009	Conformità ai limiti previsti dal D.Lgs.311/07 per il 2009
	5) Risparmio idrico mediante raccolta delle acque meteoriche dalle superfici impermeabili finalizzata al riutilizzo	Raccolta delle acque meteoriche dalle coperture e stoccaggio in cisterne o accumuli naturali. Impianto idrico duale, utilizzo delle acque piovane per usi domestici non potabili	Raccolta delle acque meteoriche dalle coperture e stoccaggio in cisterne o accumuli naturali. Impianto idrico duale, utilizzo delle acque piovane per usi domestici non potabili
CONSIDERAZIONI FINALI		L'APPLICAZIONE DEI REQUISITI MINIMI OBBLIGATORI NON COMPORTA ALCUNA RIDUZIONE DEGLI ONERI CONCESSIONARI	RIDUZIONE ONERI CONCESSIONARI DEL 15%

Nella tavola di progetto Tav. B.2.+ è stata ipotizzata una organizzazione complessiva dell'area di intervento con l'inserimento di tipologie edilizie, planivolumetrico complessivo dell'area e relativi profili edili lungo le viabilità di lottizzazione.

Le tipologie rappresentate sono indicative e non vincolanti per la successiva progettazione dei singoli interventi edili; sono invece vincolanti le indicazioni relative allo sviluppo della viabilità interna di lottizzazione, le destinazioni d'uso delle aree, i lotti edificabili e quanto altro riportato nella tavola di progetto Tav. B.1.+

Le tipologie riportate sono in ad uno o due livelli fuori terra, con autorimesse sempre al piano terreno, e rappresentano una soluzione con un alto rapporto di copertura, ma che lascia tuttavia spazi liberi da destinare a verde privato molto ampi, stante il numero relativamente basso della SUL complessiva paragonato alla superficie fondiaria dei lotti edificabili.

La soluzione rappresentata garantisce comunque una elevata qualità edilizia complessiva, riscontrabile anche nei profili lungo la viabilità di lottizzazione rappresentati nella stessa tavola; lo stesso edificio a destinazione commerciale avrà altezza limitata ad unico piano fuori terra.

Sono comunque possibili come detto soluzioni tipologiche diverse, comunque comprese nel numero massimo di due piani fuori terra per le destinazioni residenziali, come indicato nei parametri urbanistici riportati in tav. B.1..

**DESCRIZIONE DELLO STATO DI PROGETTO DELL'OPERA: ELABORATI
GRAFICI
DOCUMENTAZIONE GRAFICA IN SIMULAZIONE**

PLANIVOLUMETRICO E VINCOLI DI TIPO AMBIENTALE

Alleghiamo di seguito planivolumetrico dell'area di intervento con sovrapposizione delle perimetrazioni di vincolo di tipo ambientale



Di seguito invece seguito planivolumetrico dell'area di intervento, montato sulla foto aerea, così da visualizzare l'impatto della nuova lottizzazione nel contorno.



In linea con le recenti previsioni urbanistiche, le previsioni realizzative sono contenute: le indicazioni del Regolamento Urbanistico per il comparto edificatorio assegnano non un indice ma un numero massimo di unità abitative, con una relativa Superficie Utile Lorda massima realizzabile. Il numero complessivo di nuove abitazioni previsto per l'intera superficie del comparto è di 38 unità abitative che è ragionevolmente basso considerata l'area complessiva a disposizione.

Occorre considerare inoltre che la soluzione rappresentata non è vincolante per quanto attiene alle caratteristiche ed alla distribuzione delle tipologie edilizie; la soluzione indicata di limitare al minimo lo sviluppo degli edifici in altezza (solo alcuni si sviluppano su due livelli) comporta una maggiore impronta a terra dei fabbricati, ma ripetiamo è solamente indicativa e rappresenta una delle soluzioni compatibili con l'impianto viario ipotizzato per l'area.

Nella planimetria è riportato il limite corrispondente al margine del vincolo ex lettera %+ che come detto precedentemente coincide sostanzialmente con il limite ex lettera %+ presente nella sola zona ad ovest di via Isole Eolie.

La scelta progettuale è stata quella escludere non solo le previsioni edificatorie nell'area a vincolo ma anche quella di minimizzare le opere di urbanizzazione e le infrastrutture in tali aree ed in generale nell'intera area di intervento, con lo scopo di rendere più %eggera+la presenza delle nuove previsioni edificatorie e lasciando l'area il più libera possibile.

Già ad un primo colpo d'occhio allo elaborato planivolumetrico appare evidente come la presenza del verde (nelle sue varie accezioni: pertinenziale, privato, pubblico, ad uso pubblico) risulti di gran lunga dominante sulle altre sistemazioni superficiali, siano essi fabbricati o strade.

L'area compresa tra il comparto edificatorio e via Isole Eolie, su fondo bianco, rappresenta il comparto adiacente convenzionato ma non realizzato, di altra proprietà, e destinato a strutture ricettive.

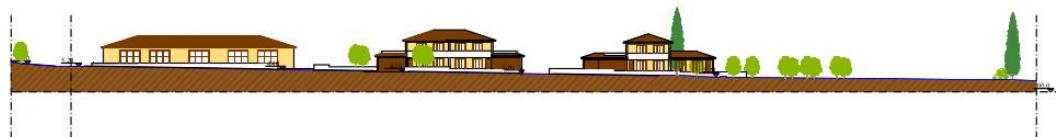
I PROFILI DI PROGETTO E LE TIPOLOGIE INDICATIVE

Di seguito riportiamo i profili dei fabbricati ipotizzati corrispondenti alle indicazioni del planivolumetrico. I profili rappresentano i fronti dei fabbricati sulle due viabilità principali di progetto.

Questi sono quelli della zona ad est di via Isole Eolie:



E successivamente quelli della zona ad Ovest:

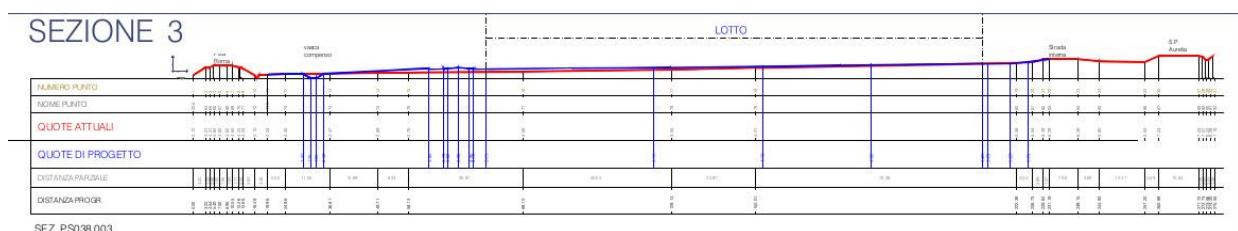


I fabbricati come detto sono ad uno o due livelli fuori terra, con le porzioni a due piani limitate solo ad alcune parti dell'immobile.

Considerando che il punto più alto del comparto edificatorio è rappresentato dal limite pressochè coincidente con il tracciato della ex ss Aurelia, che è posto ad una quota altimetrica mediamente di + 7.00; i lotti edificabili sono a quote inferiori ed il limite esistente lato mare, costituito dalla massicciata ferroviaria, è mediamente ad una quota di ml. + 4.70.

Immediatamente dal lato del comparto edificatorio e lungo il tracciato della ferrovia è inoltre prevista la realizzazione di una barriera naturale antirumore, costituita da specie arboree di varie essenze, sia di alto fusto che arbustive, tali da realizzare una cortina piena di vegetazione alle varie altezze, così da essere efficace ai fini dell'abbattimento del rumore.

Alleghiamo una sezione territoriale esplicativa con il posizionamento e le esatte proporzioni della massicciata ferroviaria, sulla sinistra nell'immagine.



La particolare conformazione del terreno, la presenza della ferrovia, della barriera antirumore di progetto e dei fabbricati al contorno, renderanno le nuove previsioni edificatorie apprezzabili e visibili esclusivamente dal lato della ex statale Aurelia, ed ad una quota altimetrica inferiore rispetto al punto di vista.

Dagli altri lati di fatto i nuovi edifici non saranno visibili, coperti dai fabbricati a due piani di via Isole Eolie, dalla linea ferroviaria e dalla vegetazione di nuovo impianto.

Nella foto n. 4 riportata nella documentazione fotografica dell'area a contorno, si concretizza visivamente quanto sopra indicato: nella foto presa dall'area immediatamente a valle della ferrovia, in prossimità della rotonda esistente, si

apprezzano pressochè le sole coperture dei fabbricati a due piani esistenti, mentre il resto è praticamente celato alla vista dalla massicciata ferroviaria e dalla vegetazione retrostante. Lo stesso accadrà con gli edifici in progetto, il cui numero di piani massimo è pari a quelli esistenti.

L'assetto viario proposto costituisce la rete viaria minima atta a garantire l'accessibilità ai fabbricati di nuova previsione. La particolare conformazione dell'area e la mancanza di una rete urbana preesistente limita l'interesse all'accesso all'intera nuova previsione a soggetti diversi dai residenti, e comporterà quantità di traffico veicolare molto limitate. La scelta progettuale va in questa direzione, proprio per regimare i flussi nella zona e minimizzare i relativi effetti sull'ambiente.

COMPATIBILITÀ CON IL PIT; ELABORATO 8B È ALLEGATO C È SISTEMA COSTIERO SCHEDA 6 GOLFO DI FOLLONICA; VERIFICHE DELLE PRESCRIZIONI

Nella scheda citata il PIT individua al punto 3.3 le Prescrizioni da osservare nelle aree comprese nelle zone a vincolo ex lettera **a**. Si considera la verifica dei punti riportati in tale allegato in quanto maggiormente vincolanti di quanto previsto dal vincolo ex lettera **a**.

Di seguito raffrontiamo le prescrizioni con quanto previsto nell'intervento in progetto, facendo riferimento alle relative lettere del punto 3.3.

Lettere **a, b, c, d, e**: nell'area di intervento non sono compresi né tratti di arenile, né sistemi dunali o retrodunali, né aree umide retrodunali. L'area di intervento è separata dagli ambiti indicati dalla linea ferroviaria e da consistenze esistenti ulteriori (da un lato da due successive vie urbane oltre la ferrovie e da un'altra area interclusa, da altro lato da viabilità urbana e villaggio turistico Il Girasole).

Lettera **g**: la morfologia dell'area e le preesistenze non impediscono l'occlusione di canali visuali da e verso il mare, ne impediscono la vista di questo, non percepibile neppure attualmente dal punto più elevato dell'area. Non alterano in maniera apprezzabile caratteri connotativi del paesaggio attuale, privo di emergenze e caratterizzato da una sistemazione ortiva spontanea e non qualificante.

Lettera **h**: Le aree destinate ad accogliere aree edificate a fini insediativi sono completamente fuori dal limite del vincolo; restano comprese nell'area di vincolo sistemazioni superficiali a verde pubbliche o private; restano ridotte al minimo le stesse aree destinate alle infrastrutture viarie (solo la racchetta di inversione nel lato ad ovest di via Isole Eolie) e limitati tratti di sottoservizi interrati.

Lettera **i**: nessuna area produttiva o commerciale è prevista nel limite di vincolo;

Lettera ***I***: Non sono previste entro il perimetro di vincolo nuove aree a parcheggio; è prevista la sola sistemazione di un'area esistente di fatto già utilizzata a questo scopo, con la semplice imbrecciatura superficiale e la posa in opera di elementi illuminanti.

Lettere **m, n, o, p, q, r, s**: Non sono previsti interventi riferiti alle lettere indicate.

Lettera ***t***: nella collocazione degli elementi illuminanti verranno adottati elementi e sistemi atti a limitare l'inquinamento luminoso e comunque verranno rispettati i requisiti richiesti dalla disciplina vigente.

Il Tecnico