

COMUNE DI PRATO
INTERPORTO DELLA TOSCANA CENTRALE



PROPOSTA DI PIANO ATTUATIVO

UBICAZIONE:

COMUNE DI PRATO
LOC. GONFIENTI

PROPONENTE:

INTERPORTO
DELLA TOSCANA CENTRALE S.P.A.
VIA DI GONFIENTI 4//4
59100 PRATO

LUCIANO PANNOCCHIA
DIRETTORE

TECNICO:

ING. ANDREA LUCIONI

ELA
REL

RELAZIONE GENERALE

SCALA

/

PROPOSTA PIANO ATTUATIVO

RELAZIONE GENERALE

Rev. finale – Aprile 2016 – Rif. RZ01 -EP 04 - NTA

L'INTERPORTO SECONDO LA NORMATIVA URBANISTICA ATTUALE

La realizzazione dell'Interporto della Toscana Centrale, è avvenuta sulla base della previsione urbanistica di un'area ad hoc, inserita già nel PRG dei primi anni '80. All'epoca fu adottato uno strumento attuativo intermedio, denominato "Piano di Utilizzo", che definiva gli indici, le destinazioni delle singole realizzazioni e gli standard complessivi. Tale Piano è stato via via aggiornato nel tempo, sia per adattare la realizzazione dell'infrastruttura alle mutate esigenze degli operatori, sia per le scoperte archeologiche avvenute alla fine degli anni '90.

Altre modifiche furono introdotte dal nuovo PRG (il piano Secchi) e dalle sue varianti successive. Il Piano di Utilizzo adesso in vigore è stato approvato dal Consiglio Comunale il 23/11/2006, con delibera n. 198.

NECESSITÀ DEL COMPLETAMENTO DELLA INFRASTRUTTURA

La forte penalizzazione delle previsioni iniziali a seguito delle scoperte archeologiche e le nuove esigenze imposte dal trasporto delle merci, rendono indispensabile prevedere nuove realizzazioni e richiedono un ripensamento complessivo delle previsioni di parcheggi destinati al trasporto su gomma (in seguito TIR).

Recentemente, inoltre, è stata riconosciuta la destinazione come area doganale A3 (temporanea custodia) all'interno del terminale ferroviario per l'attivazione dei "corridoi controllati", per adesso con il porto di Livorno ed, in futuro, anche con quello di La Spezia, solo su gomma. In sostanza, il terminale interporto assume la configurazione di banchina "lunga" del porto di Livorno, per cui le merci transitano fino a Prato in regime "estero" con forti benefici per gli operatori, dovuti alla semplificazione delle procedure. In futuro sarà possibile ampliare tale procedura doganale anche al porto di La Spezia estendendola alla modalità ferroviaria.

Resta nel medio lungo periodo la previsione di espansione nel comune di Campi Bisenzio che, adesso, è nella fase finale della procedura di VIA.

OPPORTUNITÀ DAL NUOVO PIANO STRUTTURALE

L'approvazione da parte dell'Amministrazione Comunale di Prato del nuovo Piano Strutturale, consente di presentare la proposta di Piano Attuativo, per dare una risposta in tempi brevi alle necessità della società e degli operatori.

La proposta viene quindi dettagliata e definita in tutti i suoi aspetti, sulla base della normativa afferente, con gli allegati previsti dal Regolamento Urbanistico vigente, art. 31.

REVISIONI

La presente stesura finale, fa seguito a varie revisioni redatte a seguito del confronto continuo con l'Amministrazione Comunale ed alla necessità di adeguare la proposta di Piano alla normativa regionale dei termini urbanistici (DPGR 64/R, entrato in vigore il 15/5/2015). Inoltre, la presente stesura, tiene conto della costituzione del Consorzio dei Proprietari delle aree sottoposte a comparto.

OBIETTIVI DEL PIANO ATTUATIVO

Sulla base della premessa, il presente piano si propone quindi di completare la infrastruttura interportuale dando compimento alla stessa con una equilibrata distribuzione interna di funzioni e strutture. Ambedue adeguate alle esigenze attuali del trasporto delle merci che ha subito, nel tempo, notevoli modifiche e tenuto conto dei recenti sviluppi doganali, con il riconoscimento, come banchina lunga del porto di Livorno e, successivamente, di quello di La Spezia.

In dettaglio gli aspetti più rilevanti sono:

- a) l'utilizzo di due nuove aree per la realizzazione di altrettanti magazzini, 14N (a sua volta articolato su due fabbricati) e 14O, per completare le potenzialità dell'interporto, portando il dato complessivo effettivo della SUL (superficie utile lorda) a:

SUL attuale realizzata	mq 121.347
SUL da Piano di Utilizzo vigente	mq 148.866
SUL da progetto Piano Attuativo	mq 152.425
incremento di SUL	mq 3.559

senza che i due nuovi complessi creino una barriera fra la Calvana e l'area archeologica. Sulla base di quanto concordato con l'Amministrazione Comunale, si è provveduto ad un ricalcolo di tutti i lotti, delle SUL e degli edifici effettivamente realizzati;

b) una diversa distribuzione dei parcheggi TIR sull'intera infrastruttura per una superficie complessiva di mq. 50.889 per una capacità di stazionamento di 171 stalli, con un incremento di 94 stalli;

c) la definizione del rapporto con l'Amministrazione Comunale di Prato mediante la stipula di una convenzione che dia conto delle urbanizzazioni realizzate dalla società a scomputo

degli oneri gravanti sulle costruzioni e statuisca i rapporti complessivi fra Società Interporto e Comune.

Tali obiettivi non modificano la natura della infrastruttura interportuale che fu pensata, ed è stata realizzata, come un intervento con caratteristiche di interesse pubblico, per dare al settore del trasporto delle merci la possibilità di insediare, in modo urbanisticamente sostenibile, tutte le sue varie articolazioni, privilegiando il trasferimento dalla strada alla ferrovia, mediante la realizzazione di una piattaforma ferroviaria ed un terminale intermodale.

COERENZA CON LA NORMATIVA URBANISTICA COMUNALE

PIANO STRUTTURALE

Il Comune di Prato, come detto, si è dotato di un nuovo Piano Strutturale, in vigore dal 24/04/2013 (vedi Bollettino Ufficiale della Regione Toscana n. 17) che, relativamente all'UTOE "Calvana-II versante" nella quale è inserito l'interporto, mantiene la previsione della infrastruttura e ne incrementa la SUL consentita mediante la previsioni di ulteriori mq. 10.000 per tutta la UTOE oltre alla riconferma di mq. 9.300 del vigente Regolamento Urbanistico non utilizzata (lotto 23). Il nuovo piano strutturale definisce in modo preciso le aree da sottoporre a tutela, prevedendo una vasta area come "struttura agro ambientale" cui è imposto un vincolo di non edificabilità. Tale area si sovrappone parzialmente all'area interportuale, che pure al suo interno conteneva già un'ampia zona a verde.

In accordo con tali previsioni, si sono potute, comunque, individuare quattro ulteriori aree in cui realizzare altrettanti interventi, oltreché definire una diversa impostazione delle aree di parcheggio TIR con un sostanziale aumento del numero di stalli.

Si rileva anche la presenza di un'area di risanamento idraulico, in corrispondenza dell'ormai canalizzata Gora del Ciliegio, su cui sono state realizzate sia le opere della Piattaforma Ferroviaria che quelle della viabilità di collegamento Via del Ciliegio – Via del Mandorlo. Pertanto la presente proposta di Piano attuativo non prevede, per tale area, alcuna modifica dello stato dei luoghi.

REGOLAMENTO URBANISTICO

Sono in corso le procedure per la redazione del nuovo Piano Operativo, in attuazione del Piano Strutturale di cui sopra. Poiché i tempi di tale procedura non sono in linea con le necessità dell'Interporto, si rende quindi indispensabile una variante al RU, che recepisca le modifiche proposte che, come detto, definisce sulla base catastale l'effettivo perimetro dell'area interportuale ed i singoli lotti realizzati. Le variazioni che ne derivano sono indicate nella apposita tabella.

Gli elaborati sono basati sulle planimetrie catastali dell'area, dando quindi elementi certi in termini di superfici ed individuando il perimetro dell'area interportuale in base all'effettiva situazione che si è venuta a creare anche a seguito della perimetrazione dell'area archeologica effettuata dalla Soprintendenza Archeologica

PROCEDURA DI VIA ED ASSOGGETTABILITA' A VAS

Con Determina del Comune di Prato n. 2148 del 23.09.2015 è stata resa nota *"l'esclusione dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica, la variante al R.U. per il Piano Attuativo dell'Interporto della Toscana Centrale"*.

A seguito di incontri con la Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio, nel confermare la predetta non assoggettabilità a VAS, la stessa ha comunicato con nota prot. 1519 del 25.01.2016 la seguente condizione, relativamente al parcheggio P9:

"sia prevista una adeguata schermatura a verde ottenuta con la messa a dimora di siepi e piante di altezza minima mt. 3.00 a delimitazione dell'area a parcheggio TIR adiacente il Molino di Gonfienti".

RELAZIONE PAESAGGISTICA

La Relazione Paesaggistica, redatta su richiesta dell'Amministrazione Comunale, dopo aver analizzato gli elementi costitutivi del paesaggio, definisce gli impatti delle nuove strutture previste dal Piano Attuativo, fermo restando che, trattandosi di area vasta, è presa in considerazione l'intera superficie dell'interporto. Nella relazione, cui si rimanda per una lettura completa, sono individuate le opere di mitigazione che sono state già recepite nel progetto di Piano.

VERIFICA ARCHEOLOGICA

Come noto parte dell'area dell'interporto è stata interessata da ritrovamenti archeologici che hanno portato alla dichiarazione di vincolo da parte della Soprintendenza Archeologica di Firenze, relativamente a porzioni non interessate dagli interventi previsti per il nuovo comparto.

CONFRONTO CON IL PIANO DI UTILIZZO VIGENTE

Preme mettere in evidenza alcuni elementi specifici che connotano le modifiche introdotte

dalla presente proposta, rispetto al Piano di Utilizzo vigente, tenendo conto che, secondo quanto previsto dalla DPGR 64/R del 11/11/2013, il parametro preso in considerazione per i fabbricati è la SUL.

Di seguito una tabella riepilogativa che dà conto di alcuni indicatori significativi del Piano di Utilizzo vigente, confrontati con quelli della presente proposta.

Destinazioni		Piano d'Utilizzo vigente (2006)	proposta di Piano Attuativo	differenze
SUL totali	mq	148.866	152.425	+3.559
superfici per magazzini di movimentazione merci (compresi quelli della piattaforma ferroviaria)	mq	138.796	143.242	+4.446
SUL per servizi di supporto compreso direzionale e Mulino	mq	10.070	9.183	- 887
aree ferroviarie (binari di raccordo e piattaforma)	mq	149.087	139.247	- 9.840
stalli per TIR (il confronto è con lo stato attuale)	n.	77	171	+94
superfici parcheggi TIR	mq	27.899	50.889	22.990
aree a verde e di interposizione	mq	190.616	160.691	-29.925
superfici viabilità e parcheggi auto	mq	85.271	82.950	-2.321

In sintesi le modifiche riguardano:

- ✓ la SUL totale teorica aumenta di 3.559 mq, al di sotto dei limiti di incremento previsti dal Piano Strutturale per l'UTOE di competenza; la maggior parte dell'aumento è destinata a magazzini di movimentazione merci o, comunque, superfici operative;
- ✓ la revisione del sistema dei parcheggi TIR porta ad un incremento di 94 stalli, per far fronte alle necessità determinate dalla nuova classificazione doganale. Inoltre tali parcheggi saranno dotati, ove possibile, di servizi di supporto per una SUL di progetto di 900 mq;
- ✓ la diversa superficie delle aree ferroviarie è dovuta ad un più preciso modo di calcolo e di selezione delle aree senza che ci siano modifiche effettive. Per lo stesso motivo vi è un decremento per le aree per viabilità e parcheggi auto;

- ✓ la minore quantità di aree a verde ed aree permeabili, nella proposta, è dovuta, in sostanza, alla prevista utilizzazione per nuovi lotti di aree in precedenza a verde. Si precisa che, comunque, il rapporto fra aree permeabili/semipermeabili ed area totale è del 26.75 %, superiore a quello del 25% previsto dalle norme regionali.

NUOVO COMPARTO

Fermo restando che il presente Piano Attuativo comprende l'intera area interportuale, poiché la stessa è oramai edificata e realizzata, si è preso in considerazione solo il nuovo comparto, che apporta le modifiche più significative al piano vigente.

Per gli altri lotti, già realizzati, in calce alla relazione si riportano le schede di dettaglio derivate dal precedente Piano di Utilizzo con alcune modifiche marginali.

1. “Nuovi magazzini”

La proposta comprende, quindi, due nuovi lotti, denominati 14N e 14O, per la realizzazione, rispettivamente:

- di un nuovo magazzino per movimentazione merci avente SUL di mq. 8.263 oltre ad un magazzino, specificatamente destinato alla Soprintendenza Archeologica, per depositare in luogo sicuro i numerosi reperti emersi nell'area archeologica per una SUL di mq. 1.024.
- di un nuovo magazzino per movimentazione merci avente SUL di mq. 5.343.

Per le altre specifiche costruttive si fa riferimento alle schede di seguito riportate.

Preme qui evidenziare:

- i fabbricati saranno posti al di fuori dell'area indicata del Piano Strutturale come “agro ambientale”;
- le recinzioni dell'area dei due edifici saranno realizzate da new jersey sormontato da orso grill;
- le nuove realizzazioni consentono di mantenere la previsione del collegamento mediante pista ciclabile fra il parcheggio “La Macine”, a nord, e la pista attuale a sud.

Questo ultimo aspetto connota in modo particolare la presente proposta, che comprende una rappresentazione specifica della pista ciclabile con alcuni rendering delle realizzazioni. Tali elaborati dimostrano come l'inserimento dei nuovi fabbricati non modifichi la previsione di un collegamento visuale e ciclabile fra la Calvana (e le strutture come il parcheggio esistente) e l'area dei ritrovamenti archeologici, con la pista ciclabile esistente che le collega alla città. Tutto ciò senza che l'interporto costituisca una barriera, facendo in modo che le sue aree a verde, opportunamente piantumate ed attrezzate, generino, invece, tale collegamento.

2. “Nuovo sistema dei parcheggi”

A seguito del potenziamento dell'interporto e della introduzione del nuovo regime doganale di cui sopra, si rende necessario aumentare gli stalli TIR a disposizione degli operatori, distribuendo gli stessi su tutta la infrastruttura e dotandoli di servizi di supporto per le persone (servizi igienici, docce, distributori di bevande e, ove possibile, chiosco con punto ristoro).

In definitiva il nuovo sistema dei parcheggi interni, mantenendo la nomenclatura in vigore, prevede, complessivamente:

parcheggio	Superficie di stazionamento	stalli	superfici fabbricati di supporto	H max	volume
P1	14.591	39	300	4	1.200
P2	Soppresso				
P3	3.310	15	200	4	800
P4	1.529	9	Non previsto		
P5	Solo auto				
P6	Solo auto				
P7	4768	25	100	4	400
P8	6354	30	100	4	400
P9	18.046	40	200	4	800
P10	2.291	13	Non previsto		
TOTALE	50.889	171	900		3.600

Con le dotazioni sopra indicate si fornisce una risposta alle numerose richieste pervenute alla società e, soprattutto, si consente un regolare stazionamento ai TIR che accedono giornalmente alla infrastruttura. Abbiamo raggiunto, infatti, punte giornaliere di quasi 2.500 passaggi TIR.

Con la realizzazione del parcheggio P9, di cui si forniscono le tavole specifiche, è soppressa la realizzazione del lotto 23 prevista nel Piano di Utilizzo vigente.

La realizzazione del parcheggio P9 richiede lo spostamento del fosso del Mulino, entro il margine dell'area interportuale, secondo le previsioni già a suo tempo concordate con il

Consorzio di Bonifica e la Provincia di Prato, vedi anche nota del 01.06.2006 Prov. Di Prato prot. 18270.

Sono previste, inoltre, ulteriori aree – P7 – P8 - P10 – che completano l'offerta di parcheggi TIR all'interporto.

NUOVE PISTE CICLABILI

Nella fase di discussione con l'Amministrazione Comunale e gli Enti preposti è emersa l'opportunità/necessità di completare il sistema delle piste ciclabili che sono compiutamente descritte negli allegati grafici (Tav. 0 – Tav. 7I – Tav. 7L – Tav. 7M).

Gli interventi di progetto sono finalizzati al ripristino di un tratto di viabilità compresa fra via del Ciliegio e via Cellereuse oltre alla realizzazione di un percorso ciclabile che si estenderà dalla rotatoria posta fra via del Mandorlo e via di Cerigiole con la ciclabile esistente ubicata fra il fiume Bisenzio e la via Alcide de' Gasperi. La nuova pista sarà inoltre collegata con la ciclabile esistente a nord del borgo di Gonfienti mediante la realizzazione di un braccio che attraverserà da nord a sud l'area interportuale. Le opere da realizzarsi sono state suddivise in quattro interventi, che di seguito sono meglio esplicitati

INTERVENTO 1

Si tratta di ripristinare un tratto di viabilità che si estende dal cancello di accesso all'area vincolata dal Ministero dei Beni (posto sulla via Cellereuse) fino al punto in cui la ciclabile esistente attraversa la via del Ciliegio, per una lunghezza complessiva di 490 ml. Il tutto come meglio rappresentato negli elaborati grafici di progetto.

Per il ripristino sarà effettuata una scarificazione dell'attuale pavimentazione stradale, dopodiché, previa preparazione del piano di posa, saranno posati uno strato di 10 cm di binder e 3 cm di tappeto di usura.

Per lo smaltimento delle acque meteoriche sarà utilizzato il fosso a bordo strada esistente. Tutto il tratto ripristinato sarà completo di illuminazione pubblica progettata secondo le disposizioni della norma UNI 11248 (requisiti illuminotecnici delle strade) e segnaletica orizzontale realizzata seguendo le disposizioni del codice della strada.

INTERVENTO 2

Si tratta di realizzare una pista ciclabile nel sedime compreso fra la recinzione perimetrale nord dell'interporto ed il marciapiede della via di Sotto il Vapore. La pista che

si estenderà per un tratto di circa 270 ml con larghezza media di 2 ml, sarà di tipologia "BIANCA". Per la sua realizzazione sono previste le seguenti lavorazioni:

- Asportazione della coltre vegetale nel sedime e preparazione del piano di posa
- Esecuzione di fondazione stradale (spessore compreso 35 cm)
- Realizzazione della pista ciclabile "BIANCA" (spessore 20 cm)

Per lo smaltimento delle acque meteoriche sarà utilizzata la rete esistente della viabilità via di Sotto il Vapore.

Tutto il tratto di ciclabile sarà completo di illuminazione pubblica progettata secondo le disposizioni della norma UNI 11248 (requisiti illuminotecnici delle strade) e segnaletica orizzontale e verticale realizzata seguendo le disposizioni del codice della strada.

INTERVENTO 3

L'intervento ha l'obiettivo di mettere in comunicazione la ciclabile di Gonfienti con il piazzale degli Etruschi e la nuova pista descritta con l'INTERVENTO 2. Si svilupperà interamente all'interno del perimetro interportuale per una lunghezza complessiva di 1250 ml, avrà una larghezza di 3 ml e sarà anch'essa di tipologia "BIANCA".

Per la sua realizzazione sono previste le seguenti lavorazioni:

- Asportazione della coltre vegetale nel sedime e preparazione del piano di posa
- Esecuzione di fondazione stradale (spessore compreso 35 cm)
- Realizzazione della pista ciclabile "BIANCA" (spessore 20 cm)

Per congiungersi con la ciclabile di Gonfienti esistente, la nuova pista dovrà superare un fosso di scolo delle acque meteoriche delle aree verdi adiacenti alla pista. E' previsto pertanto un intubamento del corso d'acqua nell'incrocio con la pista. Nella parte soprastante sarà realizzata una staccionata che garantirà l'utilizzo in sicurezza dei fruitori.

Per lo smaltimento delle acque meteoriche è prevista la realizzazione di una rete di smaltimento che sarà collegata alla pubblica fognatura.

Il tratto realizzato sarà completo di illuminazione pubblica progettata secondo le disposizioni della norma UNI 11248 (requisiti illuminotecnici delle strade) e segnaletica orizzontale e verticale realizzata seguendo le disposizioni del codice della strada.

INTERVENTO 4

Questo intervento può essere suddiviso in due sottocategorie:

4.1 – Illuminazione pista pedo ciclabile esistente

4.2 – Realizzazione di nuova ciclabile di raccordo fra la pedo ciclabile esiste ed il viale Alcide de' Gasperi

4.1 – La pista pedo ciclabile oggetto della presente è già stata realizzata dalla società Interporto della Toscana Centrale S.p.A. nel corso dei lavori di ampliamento della

piattaforma intermodale esistente, ed è prevista una sua cessione all'Amministrazione Comunale nell'ambito di una più ampia permuta. La pedo ciclabile si estende per 480 ml e collega il piazzale degli Etruschi con le aree verdi adiacenti al lago degli Alkali. In questo tratto è prevista quindi solo la realizzazione dell'illuminazione pubblica progettata secondo le disposizioni della norma UNI 11248 (requisiti illuminotecnici delle strade) e segnaletica orizzontale e verticale realizzata seguendo le disposizioni del codice della strada.

4.2 – La ciclabile metterà in comunicazione la pedo ciclabile esistente con la via Alcide de' Gasperi, costeggiando nel suo percorso il lago degli Alkali. La pista descritta si svilupperà per una lunghezza complessiva di 560 ml, avrà una larghezza di 3 ml e sarà di tipologia "BIANCA. Per la sua realizzazione sono previste le seguenti lavorazioni:

- Asportazione della coltre vegetale nel sedime e preparazione del piano di posa
- Esecuzione di fondazione stradale (spessore compreso 35 cm)
- Realizzazione della pista ciclabile "BIANCA" (spessore 20 cm)

Per lo smaltimento delle acque meteoriche è prevista la realizzazione di una rete di smaltimento che sarà collegata alla pubblica fognatura.

Il tratto realizzato sarà completo di illuminazione pubblica progettata secondo le disposizioni della norma UNI 11248 (requisiti illuminotecnici delle strade) e segnaletica orizzontale e verticale realizzata seguendo le disposizioni del codice della strada.

VERDE URBANO

Al fine di rendere meno impattante sul tessuto circostante la realizzazione dei nuovi magazzini e dei parcheggi sarà provveduto alla piantumazione di siepi sempreverdi distribuite lungo le recinzioni e da alberature di essenza autoctone secondo sesti di impianto che non riducano la visibilità della viabilità interna onde rendere sicuro il traffico.

Anche le aree private ad uso pubblico, interessate dalle piste ciclabili, verranno interessate da isola verde per rendere il paesaggio conforme all'arredo urbano di accesso alle stesse aree.

RICOGNIZIONE CONTABILE DELLE OPERE DI URBANIZZAZIONE E TRASFERIMENTO

ALL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE DELLE STESSE

L'Amministrazione Comunale aveva deliberato (vedi delib. 141/2003 E 198/2006 del Consiglio Comunale) che la società Interporto realizzasse alcune opere di urbanizzazione a scomputo degli oneri, rinviando a successivi provvedimenti la definizione degli stessi.

Ciò ha comportato da un lato la individuazione delle aree su cui erano state realizzate le opere, che avrebbero dovuto essere permutate (vedi delibera 77 del 16/09/2010), e,

dall'altro, il valore delle opere realizzate a fronte degli oneri scomputati. In tal senso l'Amministrazione, con nota del 05/05/2014 Prot. 59801 ha statuito che il valore delle opere ammonta a € 2.095.000,00 e gli oneri di urbanizzazione ammontano ad € 1.569.712,97.

E' quindi possibile, attraverso la convenzione di cui appresso, statuire definitivamente i passaggi di proprietà, la presa in carico definitiva da parte dell'Amministrazione delle opere realizzate o da realizzare, la definizione contabile degli oneri stessi.

PROPOSTA DI CONVENZIONE

Costituisce elemento essenziale della proposta di piano ed ha lo scopo di:

- ✓ definire i rapporti pregressi fra amministrazione ed interporto;
- ✓ definire le modalità attuative del nuovo comparto sopra identificato;
- ✓ definire le modalità d'uso delle opere di urbanizzazione interne all'area interportuale aperte all'uso dei fruitori dell'infrastruttura;

Il testo della proposta di convenzione tiene conto degli schemi definiti dall'Amministrazione Comunale per interventi previsti nei Piani Attuativi, introducendo le peculiarità del rapporto in corso fra la Società ed il Comune.

NORME PER LA LETTURA DEGLI ELABORATI

La presente proposta, costituita dalla parte testuale e da quella grafica, oltre ad elaborati specifici prodotti da tecnici specializzati nei vari settori, deve essere letta unitariamente nel suo complesso. In caso di divergenze fra i vari documenti che la compongono, si intende che prevale la parte testuale su quella grafica e, ambedue, prevalgono sui documenti specifici.

NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

La normativa di attuazione dei singoli lotti è distinta fra i nuovi lotti e quelli non modificati

La tabella (vedi tav. 3.3) mette in evidenza le superfici e volumi teorici edificabili, quali limiti all'interno dei quali sono state realizzate le singole opere, quelle effettive realizzate, ivi comprese quanto facente parte del nuovo comparto, lo scostamento costituente ancora un margine di adattamento delle opere stesse, per consentire adeguamenti futuri.

NOTE DI CARATTERE GENERALE

Le singole funzioni rimangono contraddistinte, ove opportuno, con la numerazione già adottata al fine di facilitare il confronto con la pianificazione precedente. Si è comunque reso opportuno precisare meglio alcune funzioni e accorpare precedenti indicazioni previste in un'unica area.

Le tavole allegate alla proposta, danno conto di tutti i fatti stratificati nel tempo e devono essere lette, per la parte prescrittiva, esclusivamente per le campiture in colore che fanno riferimento univoco alla normativa delle singole aree. Gli edifici, salvo quelli già realizzati, sono indicati con la sagoma presumibile che assumeranno in sede di realizzazione.

VERIFICA DEGLI STANDARD

Trattandosi di zona F l'unico standard di cui dare conto é:

- ✓ rapporto fra aree impermeabilizzate ed area fondiaria complessiva, nei limiti della delibera 230 del 21/6/1994, pari al 25%. La proposta prevede mq. 160.691 di area permeabile e/o semipermeabile. Poiché la superficie fondiaria dell'area dell'interporto è di mq.696.738, ne discende un rapporto del 26,75%, superiore a quello richiesto.

RISPETTO NORMATIVA ANTISISMICA

In sede di progettazione definitiva, sarà rispettata la normativa antisismica (D.M. 14/01/2008) ed i progetti relativi saranno depositati presso Ufficio del Genio Civile competente.

ATTESTAZIONE PRESENZA PUBBLICI SERVIZI

Il nuovo comparto verrà realizzato all'interno dell'area interportuale che già è provvista di tutti i pubblici servizi (fognature, adduzione idrica, metano, rete telefonica ed elettricità).