



VARIANTE PARZIALE AL P.R.G.
ART. 9 1° COMMA L.R.T. 74/84

RELAZIONE TECNICA-ILLUSTRATIVA

REGIONI 5 A
APPROVATA COME DA DELIBERAZIONE
DELLA GIUNTA REGIONALE
N. 424 DEL 27 APR. 1987
IL PRESIDENTE
F.to M. GI. ANNESSI
PER COPIA CONFORME
IL FUNZIONARIO

COMUNE DI SAN VINCENZO
Provincia di Livorno

Il sottoscritto dichiara che la presente copia
composta di n. 9 fogli è conforme all'originale
depositato presso questo Comune.

20 OTT. 1986

San Vincenzo li,

Il Funzionario Incaricato
(rag. Meriele Tagliaferri)

Tagliaferri

UFFICIO URBANISTICA E PROGRAMMAZIONE

IL FUNZIONARIO
Arch. R. Spagnoli

R. Spagnoli

Geom. COSIMI PAOLO

Cosimi Paolo





COMUNE DI SAN VINCENZO

PROVINCIA DI LIVORNO

- VARIANTE AL P.R.G. - RELAZIONE SUI CONTENUTI DA INSERIRE NELLA
STESSA - PROCEDURE - OBIETTIVI -

Il Comune di San Vincenzo è in fase di formazione del 2° P.P.A. (delibera C.C. n. 58 del 28/2/1986), strumento programmatico degli interventi da realizzare nel periodo, triennio, preso in considerazione.

L'art. 9 della L.R.T. n. 74/1984, al 1° comma contempla l'adozione di Varianti al P.R.G. che ".....possono avere corso solo in occasione delle procedure di formazione del P.P.A. e comunque ad intervalli di tempo non inferiori a 18 mesi" (con esclusione beninteso delle varianti di cui ai commi 2° e 3°).

Partendo da queste semplici constatazioni derivate dalla lettura della legge si può dedurre che in questa fase è possibile adottare, con deliberazione consiliare una variante al P.R.G.

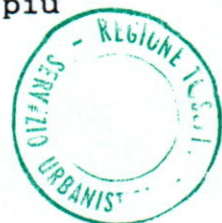
Le procedure di approvazione, contemplate dalla L. 1150/1942 si possono schematicamente così riassumere:

- dopo l'esecutività della deliberazione di adozione il piano viene pubblicato per 30 gg. consecutivi;
- nei successivi 30 gg. gli interessati, possono presentare osservazioni e/o opposizioni dopodichè il Consiglio Comunale decide sulle stesse formulando apposite controdeduzioni;
- ad esecutività di tale deliberazione il tutto viene trasmesso alla Regione Toscana per l'approvazione definitiva.

Gli obiettivi della variante di cui trattasi si possono individuare in un primo momento di ridefinizione del sistema della viabilità e dei parcheggi, in funzione delle grandi opere infrastrutturali previste, nel recepimento di varianti cosiddette tecniche derivate dall'esame di altri strumenti urbanistici (vedi P.d.S.) da proposte di cittadini nonché dalla pluriennale gestione dello strumento urbanistico generale che ha messo in rilievo situazioni anomale irrisolte.

Tale variante costituisce pertanto un "aggiustamento" di percorso nell'ambito delle scelte di fondo della variante generale al P.R.G. adottata nel 1980 con deliberazione consiliare n. 377 del 16/12/80, ed approvata dalla Regione Toscana con deliberazione n. 1671 del 13/2/1984 della Giunta Regionale, e non una revisione della stessa che dovrà avere un più largo respiro in tempi relativamente più lunghi.

./.





La Variante generale al P.R.G. è infatti proiettata al 1990 anche se già si stanno elaborando a livello comprensoriale, nello spirito della L.R. 74/1984, dei documenti d'intenti che dovranno essere la base di elaborazione politica, economica, urbanistica dei nuovi piani regolatori generali coordinati proiettati agli anni 90.

Partendo da questi presupposti è facile capire il meccanismo e gli intenti che alimentano la Variante tecnica oggetto di questa relazione senza farci mai perdere di vista gli obiettivi dei piani regolatori generali vigenti ed allo stesso tempo con uno sguardo al lavoro di proiezione nel futuro.

Di seguito vengono analizzate le problematiche che hanno indotto la Amministrazione comunale a studiare e quindi adottare una variante al P.R.G.

Tale analisi costituisce la base di partenza tecnico - politica per l'elaborazione formale e grafica della stessa variante al P.R.G.

Di seguito, nell'analisi, vengono date indicazioni di lavoro alcune delle quali non saranno materialmente trascritte in "carta" ma che vogliono essere una prima base di partenza per lo studio della variante generale al 1990 e per alcuni piani di settore come lo studio del Piano Regolatore del Porto.

Questo in considerazione della valenza della variante stessa e dei suoi obiettivi, sopracitati.

A) RIDEFINIZIONE VIABILITA' E PARCHEGGI

La ridefinizione della viabilità urbana a livello particolareggiato è a tutt'oggi subordinata alla realizzazione dei grandi nodi infrastrutturali costituiti dalla Variante Aurelia, con le penetrazioni e gli svincoli relativi, e dal porto turistico di cui è in fase di elaborazione e studio il Piano Regolatore del Porto.

Ma partendo proprio dall'ipotesi di realizzazione di tali opere (e della variante Aurelia è già noto il tracciato, riportato per il tratto urbano sulla Tav. 10 del P.R.G., a norma di legge), è necessario oggi individuare alcune aree urbane da destinare a parcheggi e dare indicazioni di lavoro per la risoluzione di alcuni problemi che stravolgeranno sicuramente l'assetto urbanistico della cittadina e che pertanto avranno bisogno di ulteriori studi, verifiche, approfondimenti, individuando chiaramente la natura dei problemi stessi.

I sostanza, verificando "sul luogo" le scelte attuali di piano con opportuni rilievi e studi esecutivi è necessario risolvere i seguenti problemi:





COMUNE DI SAN VINCENZO

PROVINCIA DI LIVORNO

- 1) Accesso al nuovo Porto (ed al Centro Urbano che ne risulterà modificato) dallo svincolo nord della Variante Aurelia.
Si da atto che è in corso di studio il P.R.G. del Porto con incarico di verifica "topografica" e di fattibilità degli accessi.
- 2) Collegamento tra la Variante Aurelia (svincolo sud) e la S.P. della Principessa, la cosiddetta Bretella.
L'Amministrazione comunale ha in corso stretti rapporti con le Ferrovie dello Stato e la Provincia di Livorno, per la realizzazione del braccio di strada e dello scavalco ferroviario della linea Livorno - Grosseto che ci consentirà di alleggerire, se non risolvere l'annoso problema dell'attraversamento urbano di mezzi pesanti e del traffico di scorrimento di tipo turistico.
Questo senza dimenticare che la "bretella" dovrà essere una volta in funzione la variante Aurelia, una strada tipicamente locale, di accesso al Parco di Rimigliano ai campeggi ed al Promontorio di Baratti, restituendo alla S.P. della Principessa il suo carattere e le sue funzioni essenzialmente turistiche, raggiungendo così quel risultato prospettato nella relazione alla Variante Generale al P.R.G. del 1980 (vedi voce comunicazioni).

PARCHEGGI

Se come visto si sta operando per la risoluzione in tempi relativamente brevi di questi problemi che condizionano la vita e lo sviluppo della nostra cittadina, è impossibile derogare alla necessità di fornire immediatamente, con scelte di piano, ma anche con interventi pubblici, opportuni spazi di parcheggio.

Come accennato nell'introduzione al paragrafo i parcheggi sono subordinati alla definizione delle penetrazioni urbane e di conseguenza a futuri studi particolareggiati.

1-35

In ogni caso con gli elementi oggi in nostro possesso è possibile individuare nella variante delle zone a parcheggio F2P idonee a rispondere, almeno in parte, all'arretrato fabbisogno di parcheggi pubblici in centro urbano e in quelle aree di lontana edificazione in cui gli standards urbanistici sono pressochè inesistenti od organizzare i collegamenti tra i parcheggi esistenti e le zone maggiormente comprese.

Si identifica un'idonea area di parcheggio penetrando da Via Mozza e costeggiando la ferrovia in cui sono presenti orti e piccoli manufatti, per una capacità di oltre 70 automezzi con possibilità quindi di dare una risposta alla popolazione residente alleggerendo la pressione su Via Matteotti e continuando quel sistema di parcheggi limitrofi la ferrovia che inizia a fianco della "Scalinatella" e termina con la Piazza Salvo D'Acquisto. La superficie di terreno identificata è di circa mq. 3500.



Da questi parcheggi è pedonalmente facilmente raggiungibile il centro urbano tramite il "Passaggino" che deve essere opportunamente valorizzato pensando anche all'intervento nel comparto ex-cantiere.

La seconda proposta che emerge circa di risolvere la cronica mancanza di spazi di parcheggio e di traffico nel periodo estivo nella zona a mare compresa tra il Paradisino e Via Etruria.

La soluzione consiste nel collegare pedonalmente con sottopasso ferroviario la piazza S.D'Acquisto non integralmente utilizzata, con Via Montecristo in cui dovrebbe essere vietato il traffico con esclusione ovviamente dei residenti e per operazioni di carico e scarico.

Il sottopasso ferroviario, per accelerare i tempi di realizzazione dovrebbe essere quello previsto a fianco del sottopasso carrabile di Via Roma da spostare.

Nella variante ovviamente non si tiene conto delle zone di espansione che prevedono al loro interno spazi di parcheggio.

Per il centro urbano propriamente detto il tutto è subordinato alla realizzazione del porto turistico nello studio del quale dovrà essere risolto il problema dei parcheggi. Mentre per alcuni casi, ove possibile, con l'approvazione di Piano Particolareggiati (P.d.R.) verranno risolti alcuni problemi di singoli fabbricati o di piccoli isolati.

In sostanza con la Variante si propone di trasformare parte della zona F2V lungo la Via Aurelia in zona F2P per collegare i due parcheggi esistenti ampliandone in capienza e realizzando la stazione degli autobus.

Da trasformare parte della zona B/4 a destra e a sinistra della Via Mozza in cui insistono aree inedificate limitrofe alla ferrovia da utilizzare a parcheggi e quindi in zona F2P.

Da individuare infine il collegamento pedonale, tramite sottopasso da Via S.D'Acquisto alla Via della Principessa trasformando l'esistente zona B/1 in area stradale pedonale da acquisire con il progetto del sottopasso.

B - "Varianti tecniche"

Le varianti di seguito riportate oggetto del presente paragrafo, come accennato in premessa derivano dalla necessità di "aggiustare" il P.R.G. in base a riscontrate esigenze pubbliche e private analizzate spesso in fase di elaborazione di strumenti attuativi come il P.D.S. o nella gestione "quotidiana" degli strumenti urbanistici.





COMUNE DI SAN VINCENZO

PROVINCIA DI LIVORNO

Le varianti non hanno anche per questi motivi un ordine cronologico o sono in qualche modo collegate urbanisticamente. Vengono così di seguito specificate:

- 1) Zona F2V "Moschetti" Via dell'Olivo. Questa zona in parte di proprietà comunale ed in parte che lo dovrà divenire a seguito del completamento della zona B/7. Attualmente classificata F2V vi è stata la richiesta per la realizzazione di un edificio del culto dei testimoni di Geova. 7

Per consentire tale intervento, già accettato dalla precedente Amministrazione, è necessario trasformare una parte di tale area (proprietà pubblica) da F2V a F2C.

- 2) Zona F2S - Via di Biserno. La non approvazione da parte della C.R.T.A. del progetto di variante al P.R.G. per l'ex - cantiere che trasformava la zona da B/8 a F/2C per la realizzazione di un centro commerciale si è posto il problema urbanistico di verificare tale scelta e consentire definitivamente di risolvere le due grandi questioni dell'ex-cantiere FF.SS. e del centro commerciale che da anni stanno vincolando e limitando una corretta programmazione urbanistica del centro urbano. La proposta di variante che prevedeva la realizzazione del centro commerciale nell'area dell'ex - cantiere se da una parte valorizzava il centro urbano dall'altra aggravava una situazione viabile e di parcheggi addirittura insostenibile in quanto tale centro sarebbe divenuto un polo di attrazione tale che i previsti 100 posti macchina potevano servire un fabbisogno arretrato dei residenti e dei cittadini locali ma non sopportare il flusso estivo o delle festività. 6

Il ripristino della zona B/8 per l'ex - cantiere, da definire successivamente con Piano Particolareggiato ha posto pertanto il problema di ubicare il centro commerciale di cui è divenuta indilazionabile la necessità.

La soluzione inglobata in centro urbano crea i non indifferenti problemi sopra citati e pertanto si propone una ubicazione per una soluzione alternativa definitiva.

L'ubicazione è individuabile nella zona S.Costanza F2S del vigente P.R.G. di fronte al costruendo P.E.E.P. tra la Via di Biserno e la ferrovia. In tale area, di proprietà comunale oltre al centro commerciale deve essere ubicata la nuova Caserma dei Carabinieri già progettata ed approvata in Consiglio Comunale.



./.



Si prevede quindi il cambio da zona F2S a zona F2C.

L'intervento sarà in ogni caso soggetto a Piano Particolareggiato. Occorre far rilevare che la zona attualmente classificata F2S prevedeva l'esecuzione di impianti sportivi non tenendo ovviamente conto dell'area sportiva già esistente e da completare, limitrofa alla stessa che da sufficienti risposte all'intero quartiere.

La scelta di tale area per l'esecuzione di centro commerciale e Caserna è dettata dalla sua facile accessibilità con il raggiungimento pressochè diretto dalla via Aurelia (e pertanto i quartieri Paese Nuovo, Acquaviva, La Piana) e dal centro e Via della Principessa e con previsione di ulteriori collegamenti pedonali, nonchè con la possibilità di creare idonei spazi di parcheggi.

La trasformazione urbanistica avviene in ogni caso all'interno delle aree a servizi F.

3) Palazzo Morghen da F1C a B/4. In fase di osservazioni al P.d.S. (osservazione n. 10 presentata dal sig. Morghen) fu riconosciuto l'inadeguatezza dell'inserimento del palazzo di cui trattasi in Piazza Umberto 1° all'interno della zona F1C e quindi nel P.d.S. Accettando l'osservazione di stralcio dal P.d.S. si rimandava alla variante al P.R.G. per trasformare la zona urbanistica riguardante l'edificio che ha un uno prettamente abitativo privato. 2

Con la presente si propone di trasformare l'area da zona F1C a zona B/4 (recupero edilizio) considerate anche le fatiscenti condizioni dell'immobile di cui trattasi e tenuto conto che lo stesso fa parte del contesto di fabbricati urbani già inseriti in zona di recupero B/4.

Gli interventi previsti in tale zona sono soggetti a P.d.R. nel quale potrà essere definito l'uso di una parte del retrostante giardino.

4) Ex-infermeria ed ex-scuole di San Carlo da F1C a B/7. Negli edifici di proprietà comunale (o in procinto di divenirlo) quali la ex-infermeria e le ex-scuole, posti in Piazza E. Solvay in Località San Carlo, non più utilizzati agli usi originari e di cui non è prevedibile la loro riutilizzazione, sono in corso o dovranno essere eseguiti degli interventi di ristrutturazione a scopo abitativo per famiglie "senza tetto" di cui si pone il drammatico problema l'Amministrazione Comunale, in considerazione anche del fatto che tale patrimonio immobiliare non corrisponde alle primarie esigenze dei servizi istituzionali. 8

Si propone quindi la trasformazione degli edifici e dell'area di pertinenza da zona F1C a zona B/7.





Zona per il Precario

Il P.R.G. prevede tale area in loc. San Luigi per la parte relativa a circhi, luna Park etc. mentre il Piano dei Servizi individuava un'area per i nomadi della stessa zona, a monte della ferrovia, nella zona degli impianti sportivi. A seguito dell'accettazione, giustificata, dell'osservazione al P.d.S. presentata dal Centro Ippico Val di Cornia l'area è stata stralciata.

Nella variante di cui trattasi non verrà indicata una nuova area F2R ma vengono date delle indicazioni operative transitorie atte a risolvere temporaneamente il problema nomadi all'interno del P.R.G. E' possibile infatti attrezzare una parte dell'area degli impianti sportivi ritenuta idonea dagli uffici competenti che dovranno redarre idoneo progetto, con previsione di costituire un'idonea area F2R in luogo dell'attuale discarica in loc. Ginepraie di cui è in corso la progettazione per il completo risanamento.

In tempi medi è ipotizzabile il suo utilizzo come area attrezzata per i nomadi con il vantaggio di vicinanza allo svincolo sud della variante Aurelia e con diretto accesso alla S.P. per Campiglia M.ma. La trasformazione urbanistica in carta potrà però avvenire solo nel momento di disattivazione della discarica.

Conclusioni

In sostanza le varianti proposte, come accennato in premessa, servono ad aggiustare alcune scelte nell'ambito del P.R.G. di cui se ne riconosce e se ne riconferma la validità.

Le stesse interessano tra l'altro principalmente le aree urbane, dove spesso è più difficile individuare singole problematiche, allo interno di indirizzi generali, e sono individuate tutte nella tav. 10 della variante generale al P.R.G. che viene opportunamente modificata.

Riepilogando si mostrano schematicamente le varianti da adottare:



N.	D E S C R I Z I O N E	P. R. G. ATTUALE	PROPOSTA	SUPERFICIE MQ.	PROPRIETA'	N O T E
1	Parcheggi monte Ferrovia - Via Aurelia	F2V	F2P	n°2400	Privati	da acquisire con progetto esecutivo
2	Parcheggi monte Ferrovia - Via Mozza	B/4	F2P	n°3500	Privati	c.s.
3	Accesso pedonale con sottopasso Ferrovia da Piazza S.D'Acquisto a Via della Principessa	B/1	Area Stradale	n°75	Privati	c.s.
4	Centro commerciale e Caserma Via Biserno	F2S	F2C	n°17500	Pubblica	da attuare con P.P.
5	Strutture religiose e sociali Via del Prato e dell'Ulivo zona Moschetti	F2V	F2C	n°4200	Pubblica	c.s.
6	Ex-infermeria ed ex-scuole elementari San Carlo	F1C	B/7	n°1400	Pubblica	Edilizia pubblica "case parcheggio"
7	Palazzo Morghen	F1C	B/4	n°1000	Privata	Intervento con P.d.R.

San Vincenzo, li 8/4/1986



IL FUNZIONARIO
Arch. R. Spagnoli
R. Spagnoli



UFFICIO URBANISTICA E PROGRAMMAZIONE
(Geom. Cosimè Paolo)
Cosimè Paolo

