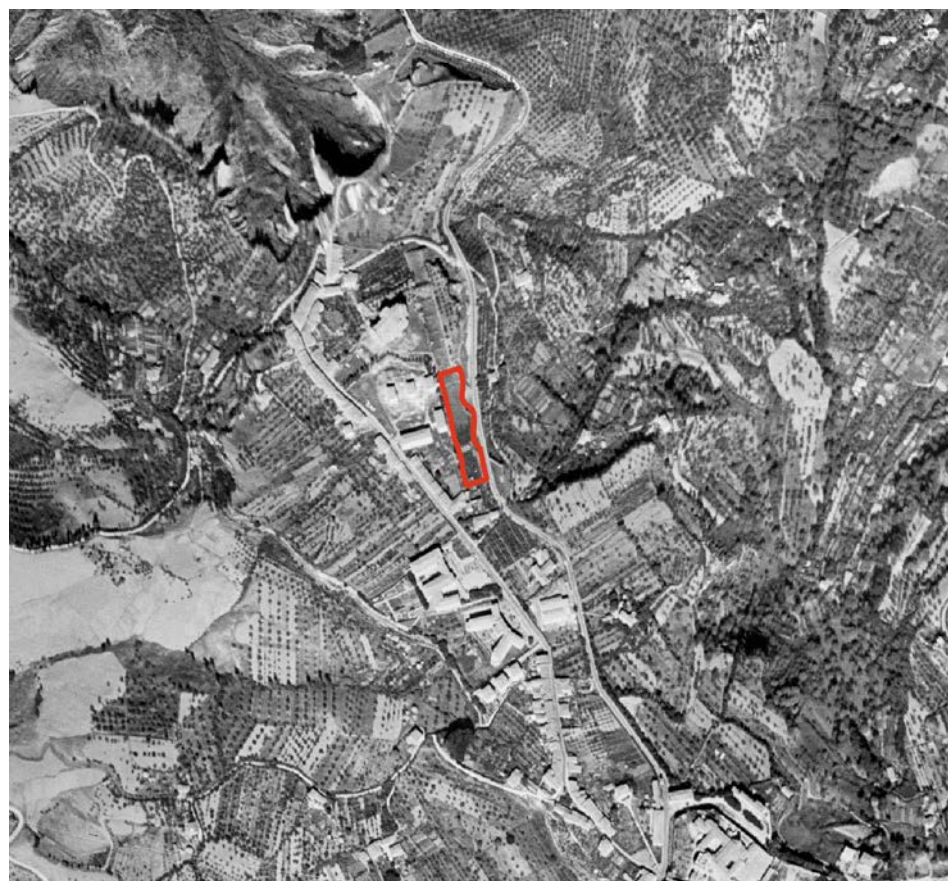




1954



1965



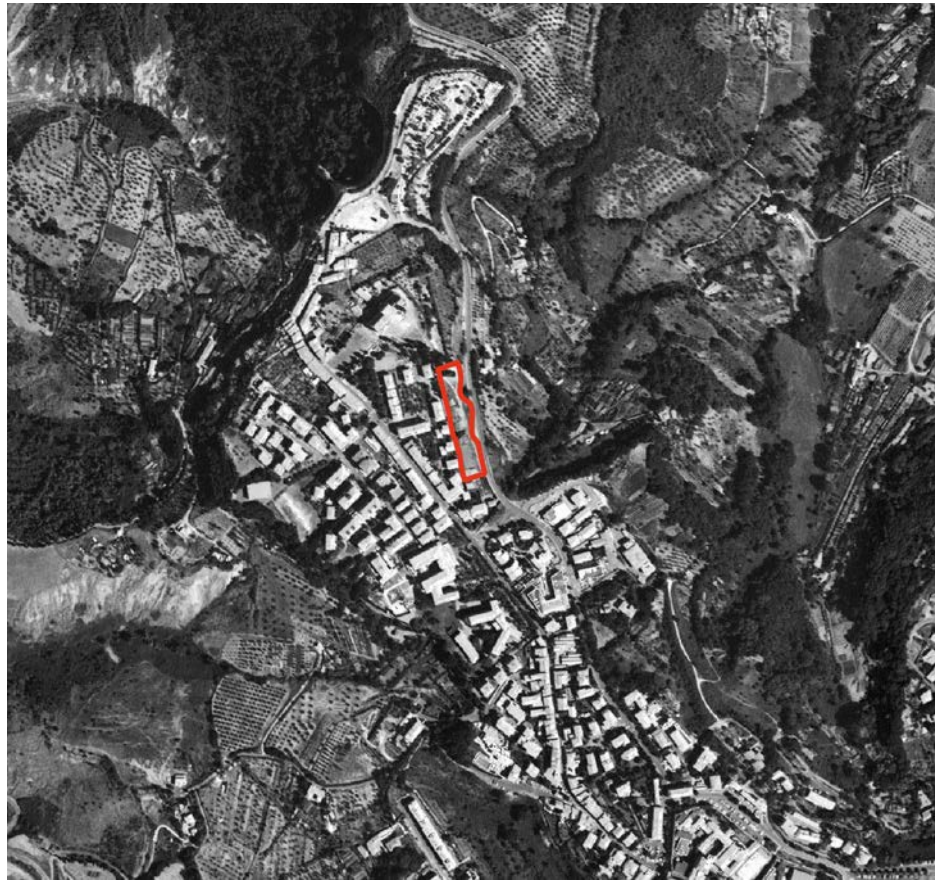
1978



1988



1996



2007

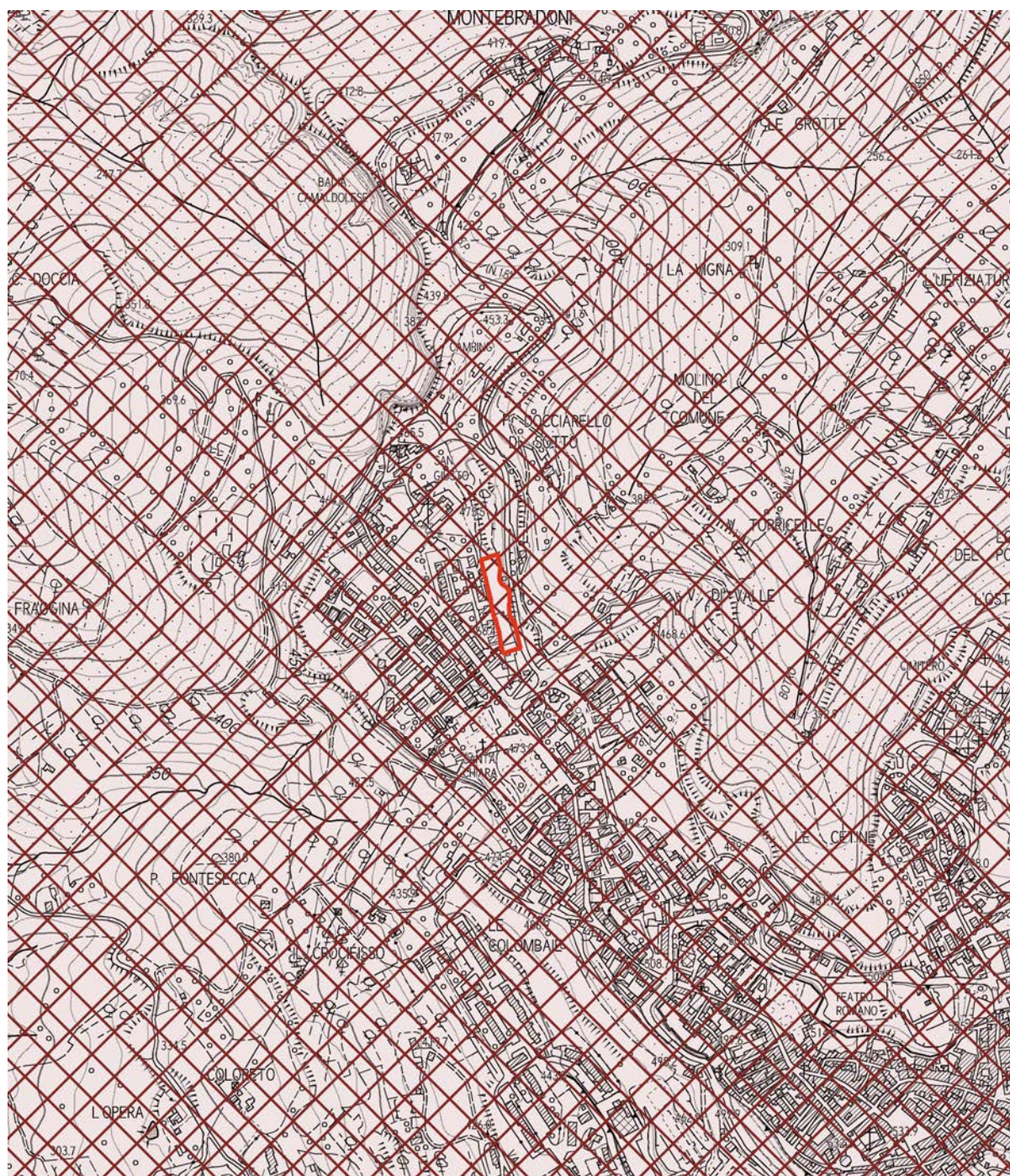


SERIE ORTOFOTO STORICHE






AT - Aree di trasformazione

D.Lgs. 42/2004 - Art. 136 - Immobili e aree di notevole interesse pubblico


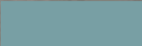
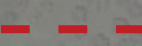
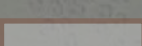
D.Lgs. 42/2004 - Art. 142 - Aree tutelate per legge

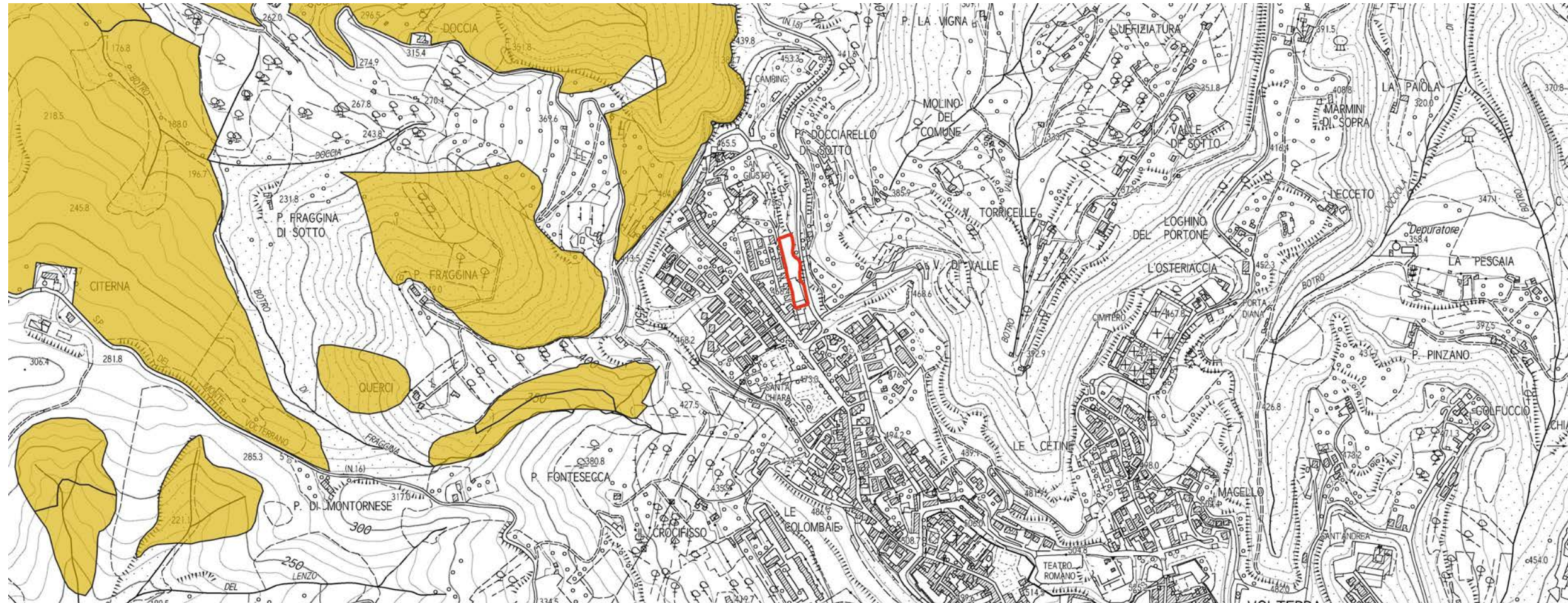


DM 28/02/63 G.U. 81 DEL 1963

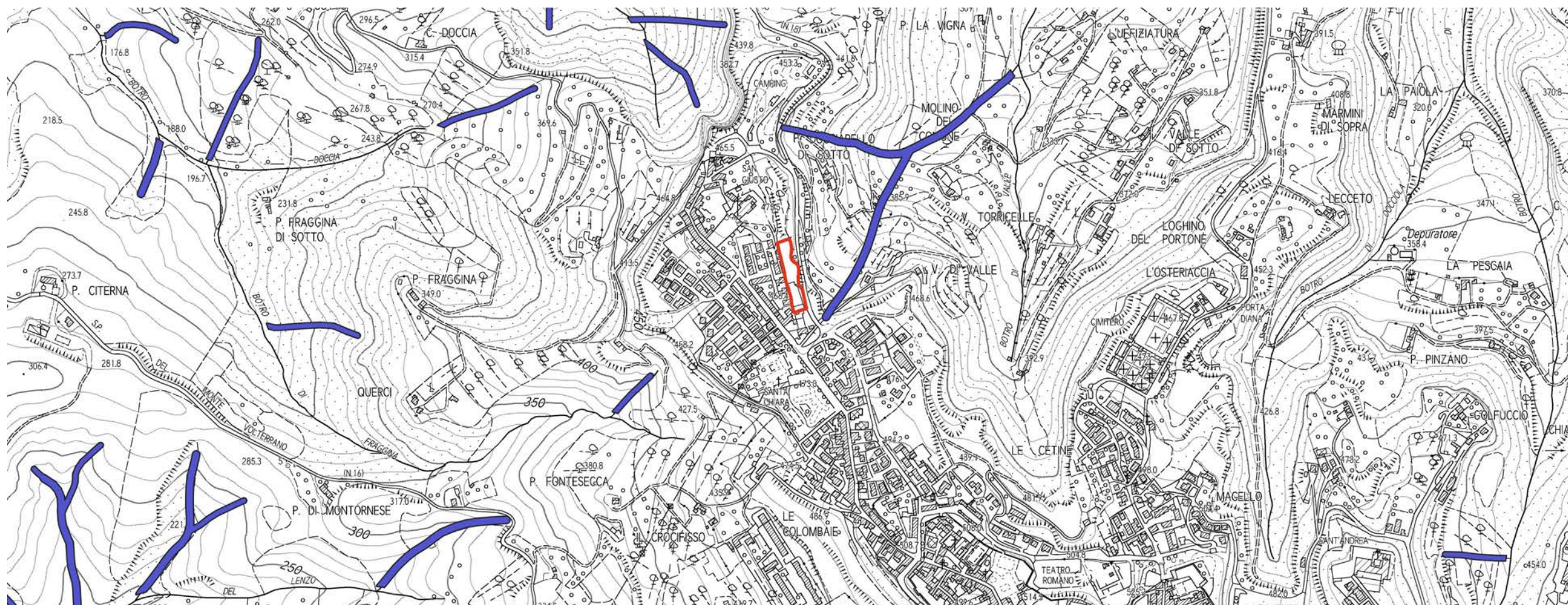
-  Territori contermini ai laghi
-  Fiumi, torrenti, corsi d'acqua
-  Parchi, riserve nazionali, regionali
-  Territori coperti da foreste e boschi
-  Zone di interesse archeologico



-  Beni architettonici
-  Beni archeologici
-  Mura etrusche
-  Aree di interesse archeologico - art.142



CALANCI



RETICOLO IDROGRAFICO MINORE

L'intervento prevede l'ampliamento di un parcheggio esistente a raso sito lungo via Padre Eugenio Barsanti, al fine di incrementare l'offerta di sosta della città, portando da 40 a circa 80 il numero dei posti auto.

L'area di sosta è posta ad una quota sopraelevata rispetto alla viabilità, in fregio a edifici esistenti relativamente recenti e posti alla stessa quota del parcheggio.

Si segnala la presenza della Chiesa tardo seicentesca di S. Giusto Nuovo, il cui sedime si affaccia sull'area di parcheggio.

L'intervento dovrà armonizzarsi per forma, dimensione, partitura, allineamento ed orientamento con il tessuto consolidato e dovrà rapportarsi con le modalità insediative storiche e con i segni significativi del paesaggio.

Il progetto dovrà descrivere in maniera dettagliata tutti gli elementi di finitura e arredo che risultano sostanziali per garantire il corretto inserimento paesaggistico dell'opera quali: tipologie di illuminazione e misure di contenimento dell'inquinamento luminoso, tipologie di specie arboree ed arbustive che saranno utilizzate per l'eventuale corredo vegetazionale, ecc. Inoltre dovrà documentare, anche attraverso fotoinserti, il rispetto delle visuali sul paesaggio e sulla soprastante Chiesa di San Giusto e la non interferenza con tali visuali.

Non dovranno essere utilizzati muri di sostegno per la risoluzione dei dislivelli tra le varie parti del parcheggio poste a quote diverse ma, in loro alternativa soluzioni che prevedano il ricorso a terrazzamenti e gradonature o a muri di sostegno in terre armate e/o rinforzate.

Dovrà essere prevista la predisposizione di stalli per disabili in numero adeguato così come previsto dalla normativa corrente.

La progettazione dell'intervento dovrà essere improntata alla massima integrazione e coerenza paesaggistica, anche nelle visuali dall'alto, preferendo ampie soluzioni a verde e uno studio specifico dei materiali, degli arredi e delle pavimentazioni per garantire continuità visiva con le aree a verde e minimizzare l'impatto rispetto alle visuali da e verso il centro storico.

Tale infrastruttura potrà essere realizzata solo dietro presentazione di un progetto d'inserimento paesaggistico approvato dalla Soprintendenza.

PRESCRIZIONI SPECIFICHE DERIVANTI DAL PIT:

2.c.3. Non sono ammessi interventi che compromettano l'efficienza dell'infrastrutturazione ecologica costituita da elementi vegetali lineari (siepi, siepi alberate, vegetazione ripariale) e puntuali (piccoli nuclei forestali, grandi alberi camporili, piccoli laghetti e pozze). E' pertanto prescritto il mantenimento delle alberature di pregio di alto fusto esistenti e degli eventuali elementi vegetali lineari (siepi, e siepi alberate) esistenti.

3.c.2. Gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia sono ammessi a condizione che:

- siano mantenuti i caratteri connotativi della trama viaria storica, e i manufatti che costituiscono valore storico-culturale;
- siano mantenuti i coni e i bersagli visivi (fondali, panorami e skylines)
- siano mitigati gli effetti di frattura indotti dagli interventi infrastrutturali, sul paesaggio;
- siano armonici per forma, dimensioni, orientamento, con le caratteristiche morfologiche proprie del contesto territoriale;
- sia garantita qualità insediativa attraverso un'articolazione equilibrata tra spazi aperti e costruito con particolare riferimento alla qualità progettuale degli spazi di fruizione collettiva;
- le nuove aree di sosta e parcheggio, elaborate sulla base di progetti di integrazione paesaggistica, non compromettano l'integrità della percezione visiva da e verso la città storica e le emergenze, garantendo il mantenimento di ampie superfici permeabili.

Pertanto il progetto dovrà prevedere il ricorso a forme, dimensioni ed orientamento con caratteristiche morfologiche adeguate al contesto territoriale nel quale è localizzato.

4.c.2. L'inserimento di manufatti non dovrà interferire negativamente o limitare le visuali panoramiche. Le strutture per la cartellonistica e la segnaletica non indispensabile per la sicurezza stradale dovranno armonizzarsi per posizione, dimensione e materiali con il contesto paesaggistico e mantenere l'integrità percettiva delle visuali panoramiche.

INDICAZIONI E PRESCRIZIONI PER GLI INTERVENTI

Considerazioni geologiche e geomorfologiche

L'area è posta alle quote altimetriche comprese tra 463 e 466 m.s.l.m.

La zona è all'interno di un contesto pianeggiante, delimitato al bordo Est da una scarpata morfologica che genera dislivelli massimi pari a circa 6 metri, in corrispondenza del limite Nord Est del parcheggio.

Il substrato è costituito dalla Formazione dei Calcari di Volterra: si tratta di calcari detrito-organogeni, ben cementati, suddivisi in banchi e strati, spesso con intercalazioni di arenarie e sabbie. Nella porzione più superficiale questa formazione presenta un certo grado di alterazione con lo sviluppo di un detrito (regolite) limo sabbioso di spessore e consistenza variabile.

Sul fronte della scarpata che delimita l'area del parcheggio verso Est sono visibili alcuni affioramenti. Nella parte alta della scarpata le calcareniti si presentano in banchi di spessore pluridecimetrico, fortemente addensate e cementate. Più in basso, sono presenti alcuni banchi di spessore metrico di sabbie addensate, all'interno delle quali è frequente la presenza di massi e ciottoli subarrotondati costituiti da sabbie cementate.

Inquadramento idraulico

L'intera area è in alto morfologico rispetto ai corsi d'acqua.

Dal punto di vista idrologico, all'interno dell'area non esiste alcun sistema di regimazione e le acque meteoriche ruscellano in superficie, in parte infiltrandosi nel terreno mediamente permeabile, ed in parte dirigendosi verso il fronte della scarpata.

Inquadramento sismico

Relativamente agli aspetti sismici, tutti i dati eseguiti all'interno dello stesso contesto geologico delle calcareniti permettono di escludere la possibilità che si verifichino fenomeni di amplificazione stratigrafiche in occasioni di eventi sismici.

Alla luce di ciò, abbiamo inserito l'area in esame tra le "zone stabili suscettibili di amplificazioni locali" caratterizzate da una colonna stratigrafica tipo riconducibile alla zona 1, caratterizzata da un primo spessore di circa 20 metri di calcareniti e sabbie calcaree (GRSc) al di sotto delle quali si ritrova uno spessore di sabbie (GRS) compreso tra 20 e 40 metri. Ancora più in profondità si ritrovano le argille azzurre (CO).

Pericolosità geologica media, elevata classe G2/G3

Pericolosità idraulica irrilevante classe I1

Pericolosità sismica media, elevata classe S2/S3

Fattibilità geologica F3 - Fattibilità idraulica F2 - Fattibilità sismica F2

Oltre a quanto prescritto dal D.P.G.R. 25/11/2011 n.53/R e dalle NTA del presente Piano Operativo in merito alle classi di fattibilità individuate per l'area, vale quanto di seguito.

L'area destinata a parcheggio, ricomprende solo la zona subpianeggiante. La zona est, maggiormente acclive, ivi compresa una fascia di rispetto, non verrà in alcun modo interessata da quanto in progetto.

E' previsto che il fondo del parcheggio, venga semplicemente inghiaiato, mantenendo così una buona permeabilità, e non modificherà in modo significativo il deflusso superficiale delle acque meteoriche. In ogni caso si consiglia di conferire alla superficie del parcheggio una debolissima pendenza nella direzione che sarà ritenuta più idonea per favorire il deflusso delle acque verso il più vicino ricettore, sia essa la fossetta stradale o altra fossetta campestre, allontanandole dal fronte della scarpata sottostante, in corrispondenza della quale sono ancora presenti resti delle mura etrusche.

Se in futuro, si dovesse prevedere di asfaltare il piano del parcheggio, si dovrà prevedere contestualmente la realizzazione di un sistema di raccolta delle acque meteoriche e di convogliamento verso la fognatura comunale.

Per una lettura completa degli elaborati relativi agli aspetti geologici e idrogeologici si rinvia alla relazione tecnica delle Indagini geologiche di supporto alla redazione del Piano Operativo Comunale.