

PROGETTO:	ELABORATO:
Variente al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico ai sensi degli art. 238 e 252 ter della L.R. 65/2014	Previsione 9bis – Nuova viabilità di collegamento tra Via S.Mamante e Viale B. Buozzi e nuovo parcheggio pubblico

NUOVA VIABILITA' DI COLLEGAMENTO TRA VIA S. MAMANTE E VIALE B. BUOZZI E NUOVO PARCHEGGIO PUBBLICO

Quadro conoscitivo

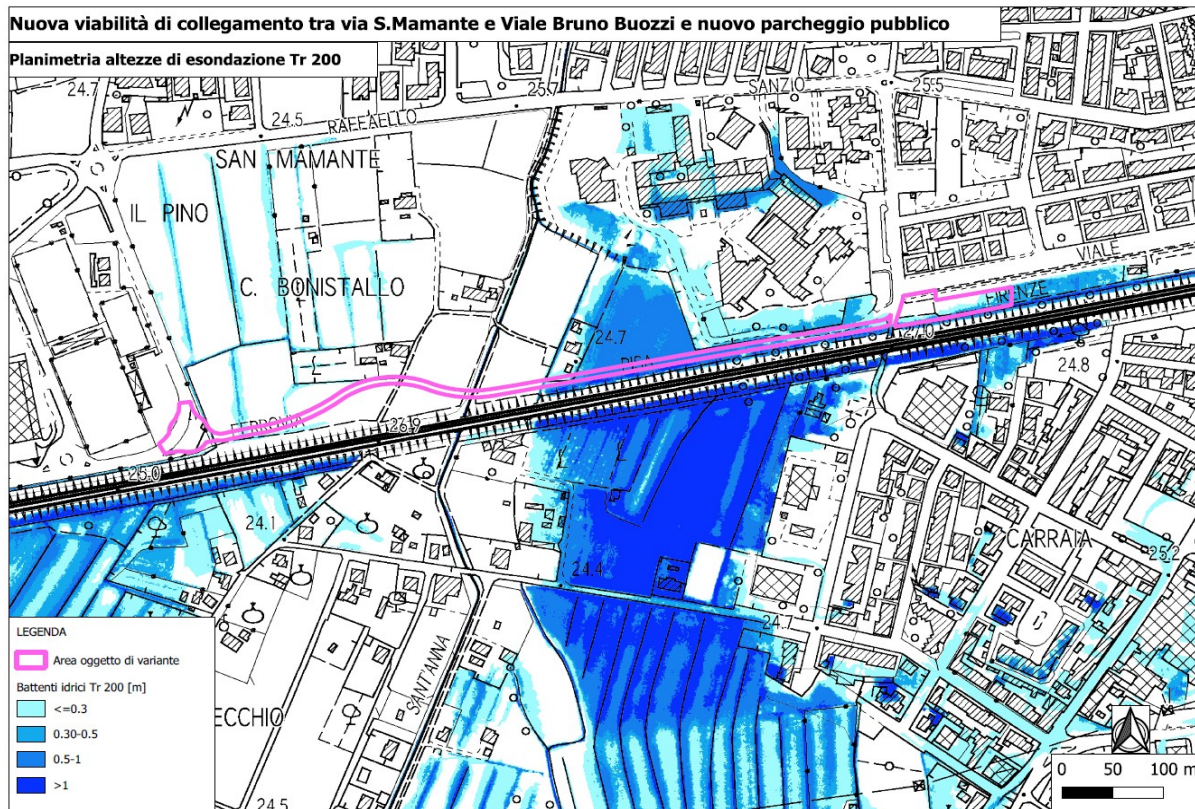


Figura 1: Carta dei battenti idraulici.

PROGETTO:	ELABORATO:
Variante al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico ai sensi degli art. 238 e 252 ter della L.R. 65/2014	Previsione 9bis – Nuova viabilità di collegamento tra Via S.Mamante e Viale B. Buozzi e nuovo parcheggio pubblico

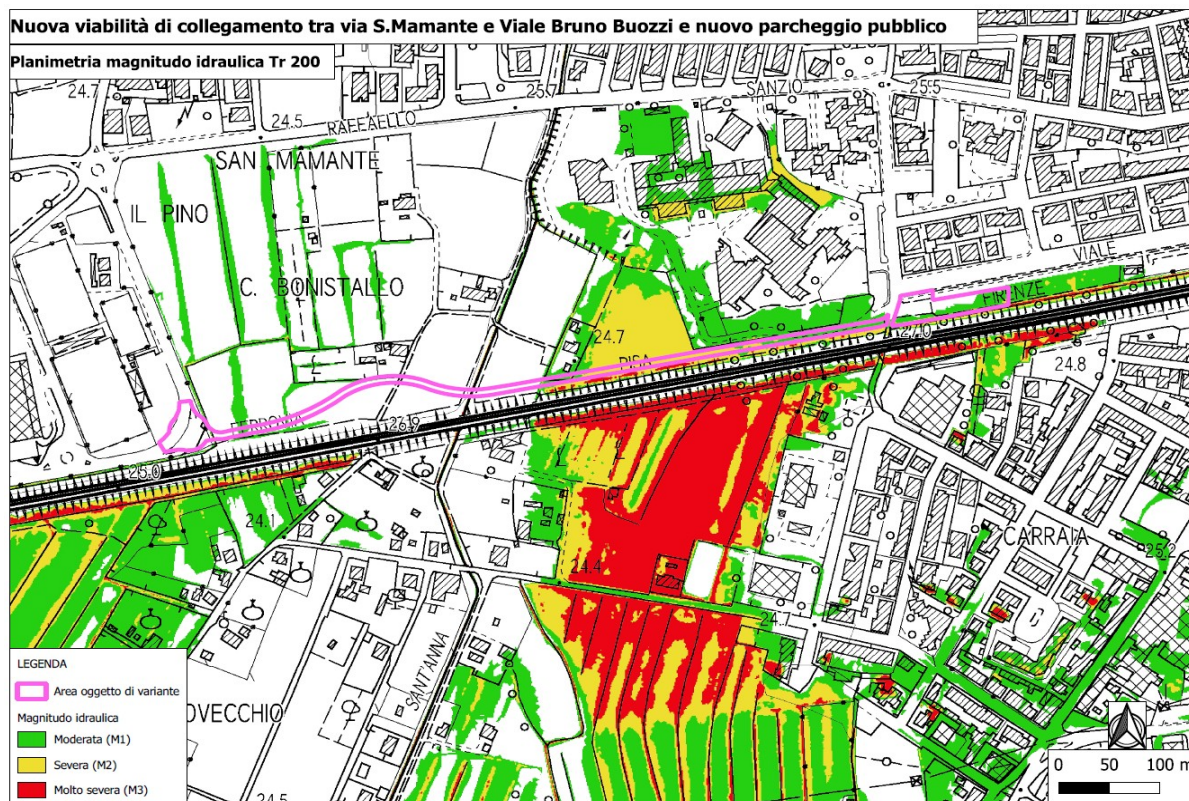


Figura 2: Carta della magnitudo idraulica.

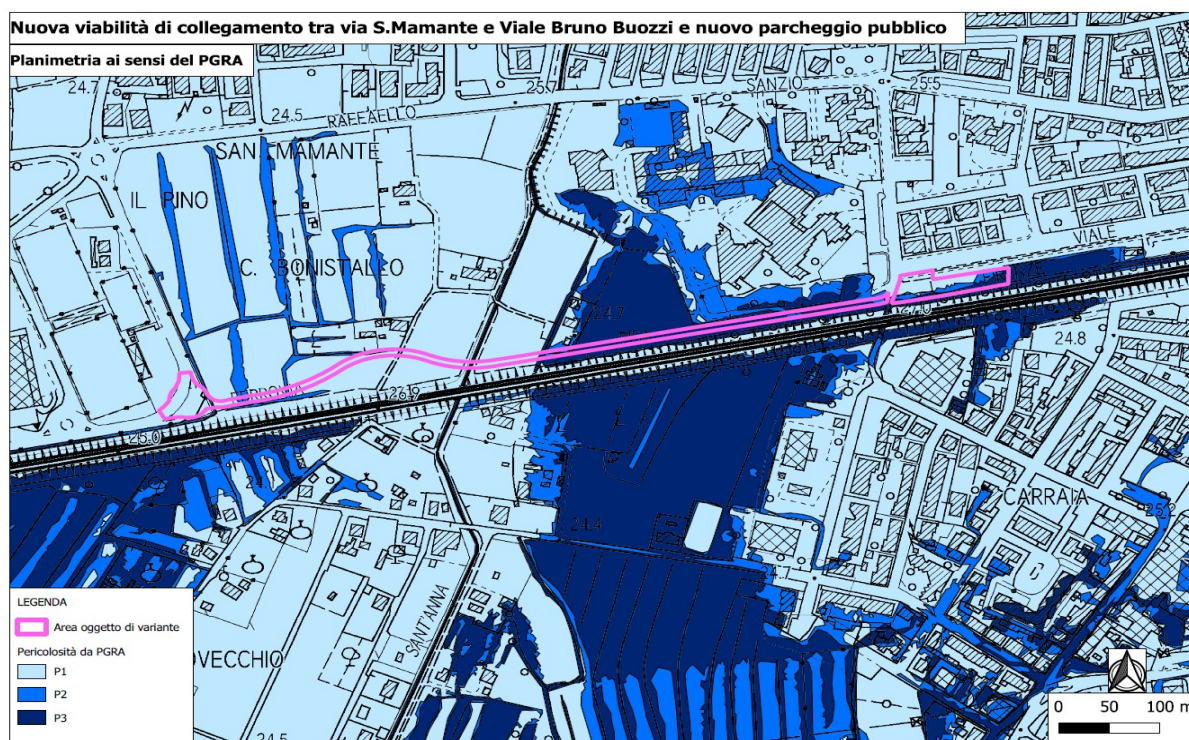


Figura 3: Carta della pericolosità da alluvioni.

<i>PROGETTO:</i>	<i>ELABORATO:</i>
<i>Variante al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico ai sensi degli art. 238 e 252 ter della L.R. 65/2014</i>	<i>Previsione 9bis – Nuova viabilità di collegamento tra Via S.Mamante e Viale B. Buozzi e nuovo parcheggio pubblico</i>

Criteri di fattibilità

Il presente comparto è caratterizzato da:

- Pericolosità da alluvione variabile, da P1 a P3;
- Battente idraulico per esondazioni con tempo di ritorno di 200 anni variabile, con valor medio di 0.48 m sull'area di realizzazione della nuova viabilità in P2, e con valor medio di 0.37 m sull'area di realizzazione del nuovo parcheggio in P2 .
- Quota di esondazione pari a 24.72 msm sull'area di realizzazione della nuova viabilità in P3, e pari a 24.72 msm sull'area di realizzazione del nuovo parcheggio in P2. Tali quote vanno assunte come quote di esondazione a cui sommare il franco di progetto;
- Volume potenzialmente sottratto alle esondazione per tempo di ritorno 200 anni pari a 479 mc sull'area della nuova viabilità e pari a 1246 mc sull'area del nuovo parcheggio.

Le infrastrutture lineari o a rete ricadono nell'art.13 della L.R. 41/2018. Per la nuova viabilità si può far riferimento all'articolo 13 comma 1 per i tratti in P3, ed al 13 comma 2 per i tratti in P2.

Dovrà essere assicurato il non aggravio del rischio nelle aree contermini secondo quanto prescritto dall'art.8 comma 2 della L.R. 41/2018.

Per i tratti in P3 dovrà essere realizzata una delle opere di cui all'art.8 comma 1, lettera c) della L.R. 41/2018. Il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree potrà essere assicurato attraverso la realizzazione di opere o interventi che invasino temporaneamente le acque di esondazione, assicurando il successivo drenaggio delle acque verso un corpo idrico recettore o verso il sistema di fognatura acque meteoriche. Ai fini del dimensionamento degli interventi si farà riferimento alla quota di esondazione qui definita, valutata con riferimento al DTM Lidar della Regione Toscana. In alternativa il tratto di strada potrà essere realizzato in condizioni di trasparenza idraulica, con modalità che potranno essere definite in sede di progetto. Nei tratti in P3 la quota della sede stradale dovrà presentare un franco minimo di 20 cm rispetto alla quota di esondazione duecentennale.

Per i tratti in P2 dovrà assicurarsi il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree, il non superamento del rischio medio R2 e dovranno essere previste le misure preventive atte a regolare l'utilizzo della viabilità in caso di eventi alluvionali. Per i tratti in P2 non viene specificato in questa sede un franco minimo ed il profilo altimetrico della nuova viabilità potrà essere definito in sede di progetto con il vincolo di non superare il livello di rischio medio R2.

Per la gestione del rischio e le relative misure preventive risulta necessaria la predisposizione di adeguata cartellonistica di segnalazione del rischio alluvione, unita all'aggiornamento del piano di protezione civile comunale.

Per il nuovo parcheggio si fa riferimento all'articolo 13 comma 4, lettera b della L.R. 41/2018. Dovrà assicurarsi il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree, il non superamento del rischio medio R2 e dovranno essere previste le misure preventive atte a regolarne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali. Anche in questo caso per la gestione del rischio risulta necessaria la predisposizione di adeguata cartellonistica di segnalazione del rischio alluvione, unita all'aggiornamento del piano di protezione civile comunale. Per il non aggravio delle condizioni di rischio nelle aree contermini valgono le indicazioni già fornite in merito alla nuova viabilità.

Ai fini del contenimento degli effetti derivanti dall'impermeabilizzazione dei suoli e della corretta regimazione delle acque meteoriche provenienti dalle aree oggetto di trasformazione si rimanda a quanto definito al paragrafo 3.2.2 della Relazione geologica di fattibilità del secondo Regolamento Urbanistico.