RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

(aggiornamento del marzo 2016)

PREMESSA

Il presente S.U.A. è un piano di iniziativa privata, proposto su aree di proprietà di un solo soggetto attuatore, che recepisce in toto la pianificazione promossa dalla Regione Liguria con il PRUSST della zona LTR, scheda d'intervento 8.60 AF.

L'intervento è strettamente correlato alla riqualificazione della fascia costiera denominata dal PRUSST "litorale di Torre dei marmi", che per la maggior parte corrisponde all'area occupata dal Camping Cipressa.

Il lotto corrispondente allo S.U.A. / PRUSST ha una superficie di mq. 9.153 , ma la proprietà del soggetto attuatore si estende su un'area ben più grande.

Ciò ha consentito di poter pianificare con più ampio respiro l'intervento del PRUSST, ottimizzando le potenzialità del sito e delle infrastrutture in esso previste.

Preso atto delle caratteristiche morfologiche e tipologiche del territorio, delle volumetrie ammissibili, nonché delle peculiarità delle proprietà interessate, è stato elaborato un progetto che coniugasse l'esigenza di inserire al meglio le volumetrie nel contesto ambientale con la complementare ottimizzazione di dimensionamento e localizzazione delle infrastrutture pubbliche, da porre a disposizione del comune di Cipressa.

L'area potrà accogliere, secondo l'accordo di pianificazione PRUSST, delle strutture turistico-ricettive anche di tipo extra alberghiero e balneari, nonché una quota di unità immobiliari a destinazione residenziale.

1. LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

La zona di intervento corrisponde al lungo il litorale attualmente occupato dal Camping Cipressa e dalle serre confinanti.

Più precisamente il progetto si colloca nella porzione di territorio posta valle della strada statale n.1, Via Aurelia, e ricompresa tra il confine con Torre dei Marmi e il depuratore consortile.

Catastalmente la proprietà è censita nel Fg. 12 della Sezione Censuaria di Cipressa, come risulta nell'Allegato E) e nella specifica Tavola 2.

2. PREVISIONI DEL P.R.G.C.

Il Piano Regolatore Comunale di Cipressa ha individuato nella "Zona litoranea L" lo sviluppo pianificatorio della propria fascia costiera. Detta zona risulta originariamente ripartita in "sottozone", normate nell'Art. 8.7. delle N.T.A., che a loro volta rimandano agli specifici Piani attuativi l'attribuzione dei volumi in esse ammissibili.

Nella fattispecie lo S.U.A. in oggetto viene attuato all'interno del perimetro del PRUSST predisposto dalla Regione Liguria, nella scheda d'intervento 8.60 AF.

Questa specifica zona, classificata dal PRUSST come **zona LTR,** costituisce il principale parametro di riferimento del presente S.U.A. .

Nella Zona LTR , al fine di pervenire ad un recupero ambientale e paesaggistico del litorale, sono ammesse dal PRUSST nuove volumetrie fino a mc. 7.900, in sostituzione di

tutti i volumi incongrui rappresentati dalle serre e dai baraccamenti del campeggio.

Per i nuovi volumi a progetto potranno essere ammesse le seguenti destinazioni:

- Turistico – ricettive anche di tipo extra alberghiero, balneari, ristorante
- Residenza: non oltre il 30%
- Commerciale: non superiore a 500 mc.
- Servizi
- Pista ciclabile e passeggiata a mare.

- Le nuove progettazioni a destinazione residenziale e turistico-ricettive, anche di tipo extra alberghiero, dovranno adottare i seguenti principali parametri:

- altezza massima delle fronti degli edifici: ml. 9,50
per i fabbricati a servizi (ristorante/bar): ml. 10,50
Le precitate altezze massime sono incrementate di ulteriori ml. 2,00 qualora nell'altezza siano computati terrapieni in progetto, il cui ciglio del muro di sostegno disti meno di quattro metri dal perimetro dei fabbricati.
- numero massimo dei piani fuori terra: 3
- distanza dai fabbricati: ml. 10,00
- distanza minima dal ciglio delle strade pubbliche carrabili: ml. 10,00
- distanza minima dai confini delle proprietà perimetrali allo S.U.A: ml. 6,00
- distanza minima dai confini delle proprietà demaniali o di Enti pubblici, perimetrali allo S.U.A: in aderenza o ml. 3,00

Le caratteristiche planivolumetriche dei fabbricati, le superfici lorde di pavimento, le altezze di interpiano e totali, le distanze dai fabbricati, dalle strade e dai confini di proprietà, nonché ogni altro parametro dimensionale si rilevano dagli elaborati grafici dello S.U.A. e dalla Tabella dei Dati di Progetto (Allegato B).

3. PREVISIONI DEL P.T.C.P.

Al fine di pervenire ad un corretto ed armonico inserimento ambientale delle nuove volumetrie è stato predisposto uno Studio Organico di Insieme (S.O.I.), che viene trasmesso in allegato.

Poiché il progetto riguarda più zone omogenee contigue, nello S.O.I. è stata presa in considerazione l'intera area d'intervento (C3A*), rapportandola ad un contesto di riferimento molto ampio.

Per l'Assetto Insediativo il P.T.C.P. ha classificato l'area d'intervento in due differenti ambiti:

- ID - MO A per la porzione urbanizzata del territorio,
- ID - MA per la porzione prevalentemente agricola, dove prevale la componente produttiva sulla dimensione edilizia.

Relativamente ai due restanti Assetti del P.T.C.P. si hanno i seguenti regimi normativi:

- Assetto Geomorfologico: MO – B, CO
- Assetto Vegetazionale: COL – IDS

Per una più approfondita analisi delle previsioni del P.T.C.P. si rimanda agli elaborati

predisposti nello S.O.I..

4. ANALISI DELLO STATO DI FATTO

L'area d'intervento si colloca a valle della strada statale n.1, Via Aurelia, in un ambito territoriale caratterizzato da un versante collinare affacciato sul mare, connotato da una modesta acclività che si articola nell'alternarsi di fasce terrazzate e piccole scarpate.

La linea di costa risulta poco accessibile per la presenza di un lungo muraglione frangiflutti, sulla cui sommità si estende una stretta porzione di territorio scandita da fasce, in parte coltivate ed in parte occupate da serre o volumi incongrui.

La Via Aurelia costituisce l'asse di attraversamento principale, da esso si innestano una serie di percorsi secondari carrabili che risalgono il versante e che svolgono la funzione di accesso alle parti di territorio urbanizzate.

La mancata organizzazione degli insediamenti ha prodotto un tessuto disomogeneo, composto prevalentemente da edifici a blocco, eterogenei nella forma e nella dimensione. Le tipologie ricorrenti non presentano elementi o caratteristiche architettoniche tali da poter essere prese a riferimento .

Le poche zone non modificate dall'opera dell'uomo, e quindi rimaste allo stato originario, sono per lo più prive di vegetazione arborea; solo alcune aree presentano ancora le caratteristiche di macchia mediterranea con qualche alberatura di rilievo. Principalmente è presente una flora arbustiva, poco significativa sotto il profilo paesaggistico.

La parte di versante a monte dell'Aurelia, escludendo quella urbanizzata, è caratterizzata da una situazione orografica omogenea a profilo costante con una diffusa sistemazione a serre e fasce terrazzate predisposte per il parcheggio dei camper.

5. CARATTERI DIMENSIONALI DEL PROGETTO DI S.U.A.

Il progetto dello S.U.A. è stato redatto in assoluta conformità ai parametri dimensionali e di destinazione d'uso previsti dal PRUSST nella zona LTR.

Negli allegati B, B1/1, B1/2 e B3) sono riportati i criteri e gli schemi di calcolo attraverso i quali si è pervenuti alla definizione dei seguenti dati progettuali:

- Superficie totale oggetto di S.U.A. **Zona LTR**:	mq.	9.153
- Superficie intera proprietà disponibile:	mq.	16.946
- Volumetria massima realizzabile :	mc.	7.900
- Volumetria esistente mantenuta :	mc.	0
- Volumetria esistente da demolire (bungalow, serre servizi campeggio) :	mc	11305.98
- Volumetria esistente da demolire edificio bar:	mc	550

riallocazione (esterna al PRUSST) di volumetria di fabbricato esistente bar in demolizione per la sola porzione ricadente fuori area PRUSST (mc342)

- Volumetria a progetto nello S.U.A.:	mc.	7.887
- Superficie lorda d'uso (Slu) in progetto:	mq.	2.549
- Superficie coperta in progetto:	mq.	2.037
- Superficie interrata complessiva in progetto:	mq.	1.370
- abitanti insediabili (mc.7.900 : 80 mc/abit.)		99

- Standard richiesti nello S.U.A. (99ai x 24mq): mq. 2.376
- Standard a progetto nello S.U.A.: mq. 2.993

6. L'INTERVENTO S.U.A. / PRUSST

L'intervento a progetto sarà effettuato per comparti, suddivisi e perimetrati in n°4 unità:

Comparto 1	(residenza)	= mc. 1.553,63
Comparto 2	(residenza)	= mc. 805,81
	totale parziale	= mc. 2.359,44
Comparto 3	(unità ricettive)	= mc. 2.538,85
Comparto 4a	(unità ricettive)	= mc. 1.709,52
Comparto 4b	(blocco servizi)	= mc. 1.279,09
	Totale complessivo	= **mc. 7.886,90**

Il Volume massimo autorizzato dal PRUSST è di mc. 7.900, per le seguenti destinazioni ammesse:

- Turistico – ricettive anche di tipo extra alberghiero, balneari, ristorante
- Residenza: non oltre il 30%
- Commerciale: non superiore a 500 mc.
- Servizi
- Pista ciclabile e passeggiata a mare.

Tutti i dati di progetto di cui alla L.R. 24/87 art.3 lettera e) sono contenuti nell'allegato B.

Il calcolo delle superfici da edificarsi e delle relative cubature di ogni comparto sono illustrati negli allegati B1/1 e B1/2.

Gli allegati e gli elaborati grafici previsti dall'Art.3 della L.R. 24/87, sono stati predisposti in conformità all'Art. 2 della medesima e fanno parte integrante del presente S.U.A.

7. IL PROGETTO

Lo Studio Organico d'Insieme ha messo in evidenza le caratteristiche del territorio interessato nonché gli elementi più significativi presenti sullo stesso.

La conoscenza della natura e delle attitudini dell'ambito nel quale si dovrà intervenire è stata quindi determinante per raggiungere le soluzioni progettuali proposte, che appaiono in grado di garantire il miglior rapporto di compatibilità con i luoghi ed il contesto.

La scelta di un modello di urbanizzazione di tipo orizzontale, oltre a rispecchiare quello ricorrente per gli insediamenti che si sono sviluppati lungo il "percorso matrice" rappresentato dalla Via Aurelia, è stata praticamente imposta sia dalla conformazione del sito che dal profilo del PRUSST.

L'impianto lineare delle basse volumetrie progettate accompagna il percorso della pista ciclabile, senza però mai interferire con essa; anzi, la pista e la passeggiata a mare potranno beneficiare di gran parte delle infrastrutture di servizio proposte dal progetto.

L'aver gestito una progettazione estesa ad un territorio più ampio del PRUSST ha consentito di poter pianificare al meglio le aree da cedere ad uso pubblico, localizzandole nei punti più strategici per ottimizzarne la effettiva fruizione.

Si è così potuto prevedere la cessione di tre aree a parcheggio da porre a disposizione del Comune di Cipressa, per promuovere concreti interventi viabilistici a favore dei residenti e dei futuri utenti della pista e passeggiate a mare.

La trama di percorsi pedonali e luoghi di aggregazione pubblici o di uso pubblico, sono tali da garantire una effettiva possibilità di incrementare le attività balneari e sportive, nonché le relazioni sociali fra gli abitanti, i turisti e i fruitori della pista ciclabile.

Come già detto, la pista ciclabile prevista dal PRUSST in sostituzione del tracciato del tunnel lungo 1600 m., sarà realizzata completamente a cielo aperto e lungo il fronte mare.

Tutte le costruzioni incongrue e/o precarie attualmente esistenti (serre, roulottes, bungalows, servizi igienici del campeggio) saranno eliminate.

L'impostazione planimetrica adottata e la disposizione dei corpi di fabbrica ha voluto seguire la componente orizzontale, che costituisce il motivo ricorrente nel tratto di costa interessato dall'intervento. Il volume complessivo degli edifici viene frantumato in elementi semplici, che unitamente ad una serie di sistemazioni del terreno riesce così da integrarsi nella morfologia dei luoghi e mantenere l'aspetto prospettico originario.

Il modello definito segue quindi alcune regole precise:

- i percorsi, pedonali e carrabili,costituiscono la trama organizzativa del complesso;
- lo sviluppo planimetrico segue il disegno dei percorsi secondo un andamento rettilineo;
- la viabilità di progetto si sviluppa in maniera da servire al meglio il nuovo insediamento, ma assecondandone l'impostazione planimetrica e garantendo, con i tre parcheggi pubblici ripartiti lungo tutto il fronte d'intervento, un agevole collegamento con gli accessi alla pista e passeggiata;
- per tutto il nuovo complesso la pista ciclabile e la passeggiata a mare sono accessibili soltanto mediante camminamenti pedonali o ciclabili, che garantiscono la massima sicurezza e un'alta qualità di fruizione;
- la viabilità condominiale si sviluppa solo per l'accesso a cielo libero e quasi totalmente in interrato, attraversando e servendo tutto il complesso, ma senza alcuna interferenza con gli spazi pubblici, di relazione o sport;
- tutti i parcheggi pertinenziali sono collocati sotto gli edifici, ed essendo serviti da una vera e propria viabilità coperta non risultano percepibili dall'esterno;
- rispetto ai fabbricati gli spazi per verde, gioco o balneazione saranno collocati sia in posizione baricentrica che alle estremità, garantendo così una migliore qualità di utilizzo;
- il verde pubblico e quello privato sono stati utilizzati come un tessuto connettivo di collegamento, in modo da permeare tutto il nuovo insediamento e orientarlo con una "direttrice vegetazionale" lungo la passeggiata a mare;
- il verde privato è stato gestito come una "quinta scenografica" posta a coronamento e mitigazione dell'edificato previsto, in maniera da incrementare ulteriormente l'effetto di compenetrazione dei volumi progettati con gli elementi naturali circostanti;

- la progettazione ha teso all'abbattimento delle barriere architettoniche, i vari ascensori favoriranno al massimo l'accesso e la visitabilità sia delle abitazioni che degli spazi verdi o di aggregazione.

Si è dunque scelta una impostazione progettuale coerente con lo stato dei luoghi e compatibile con l'organizzazione del territorio, prevedendo un insediamento che fosse in grado di non interferire con la natura del sito e nel contempo, con le sue forme, di prevalere sul disordine compositivo dell'abitato circostante.

8. LA TIPOLOGIA

L'indagine sulle tipologie ricorrenti, presenti nell'ambito territoriale circostante la zona d'intervento, ha evidenziato una molteplicità di elementi edilizi diversi fra di loro e non particolarmente idonei ad essere assunti come riferimento.

Non avendo individuato ricorrenze significative nella tipologia esistente, la soluzione progettuale adottata è stata quella di attenuare il livello scadente dell'edificato esistente, proponendo schemi compositivi costituiti dall'aggregazione di elementi semplici e tipici della tradizione mediterranea.

Per quanto riguarda un miglior dettaglio delle tipologie adottate si rimanda agli elaborati grafici delle Tavole 7, 9 e 10.

I comparti sono costituiti da edifici che rispettano le caratteristiche morfologiche e vegetazionali del territorio nonché le caratteristiche delle tipologie insediative ricorrenti.

Verrà migliorata la funzionalità dei servizi e delle infrastrutture primarie, esaltando le valenze ambientali e salvaguardando le visuali verso il mare lasciando ampi spazi liberi.

Nei comparti 1-2-3 le unità abitative e/o ricettive sono costituite da:

- un soggiorno e una o due camere da letto con minimo di 9 mq netti per un letto e minimo 14 mq netti per due letti.

- Ogni unità immobiliare è dotata di almeno un box collocato nel piano interrato.

Il comparto 4 prevede, oltre le unità immobiliari i seguenti servizi turistico-ricettivi:

- <u>al piano terreno:</u>

  reception
  ufficio del complesso
  lavanderia automatica
  magazzini e dispensa
  ascensore e montacarichi

- <u>al piano primo:</u>

  sala soggiorno / ristorante
  sala prima colazione
  sala televisione
  bar
  cucina- frigoriferi

- <u>al piano secondo:</u>

  sala ristorante panoramico
  terrazza per ristorante all'aperto con pergola.

Tutti gli edifici dei comparti 1-3-4 saranno, oltre al piano totalmente interrato per le autorimesse, di due piani fuori terra, salvo casi isolati a tre piani come pure l'edificio turistico ricettivo attrezzato a servizi.

Gli edifici del comparto 2, abitazioni unifamiliari ipogee, saranno sovrastate da manto erboso con una sola facciata rivolta verso mare (ved. TAV 9/1).

Per tutte le unità immobiliari poste al piano terra è prevista una dotazione di porticati e giardini.

Le unità disposte al primo e secondo piano avranno terrazze pensili con aree verdi e pergolati; ove accessibili le coperture saranno attrezzate in parte con manto erboso.

Le pareti esterne saranno rivestite in scapoli di pietra locale sovrapposti oppure rifinite con intonachino colorato in tinte tradizionali.

9. PRUSST / PISTA CICLABILE E PASSEGGIATA A MARE

Come già esposto nella premessa il progetto del presente Piano Particolareggiato recepisce in toto la pianificazione del PRUSST, privilegiando e assumendo come obiettivo primario la progettazione e realizzazione della Pista ciclabile e passeggiata a mare pubblica.

La zona verrà indubbiamente riqualificata dalla trasformazione dell'area, attualmente adibita a campeggio e serre inutilizzate, in un complesso edilizio ben inserito nel contesto ambientale. Entro il perimetro del PRUSST verranno create nuove aree verdi, parcheggi pubblici nonché la pista ciclabile, panoramica e completamente a cielo aperto.

L'estensione delle proprietà del soggetto attuatore è tale da poter garantire il passaggio a cielo libero della pista lungo tutto il fronte mare, anche ben oltre il tratto perimetrato dal PRUSST. Ciò ha consentito di prevedere un nuovo by-pass in galleria che consentirà un agevole innesto della pista nel tunnel già esistente.

L'area di proprietà del Soggetto attuatore al di fuori del perimetro dello S.U.A. ha una superficie pari a mq. 8.166 e risulta ben evidenziata nella Tav. 2bis dello S.U.A. e nella Tav. 1 dello S.O.I..

In più punti di tale area sono proposte infrastrutture pubbliche o di uso pubblico direttamente collegate allo S.U.A..

In particolare il Soggetto attuatore si è reso disponibile alla cessione della porzione di terreno (colorata in giallo ed individuata con la sigla AP4 di mq 154) necessaria per il proseguimento della nuova pista ciclabile pubblica fino all'innesto nella vecchia galleria ferroviaria e quindi al collegamento con la pista ciclabile proveniente da ovest.

10. VIABILITA' E PARCHEGGI

L'area oggetto dello S.U.A. è già attualmente dotata di un accesso dalla Via Aurelia sul lato ovest (già utilizzato per l'ingresso al camping dismesso).

L'accessibilità all'area d'intervento sarà integrata con un secondo ingresso da est, previsto dall'Aurelia nella zona dell'attuale parcheggio pubblico comunale (ved. Tav. 5).

Tali vie d'ingresso consentiranno un percorso alternativo d'ingresso ed uscita sia dal nuovo complesso che dalla futura pista ciclabile pubblica.

Il percorso carrabile, che attraversa in senso longitudinale la proprietà privata condominiale, è stato progettato in gran parte interrato e sottostante le nuove costruzioni, in modo da non interferire con la pista ciclabile e non costituire impatto ambientale con la presenza in superficie di automobili e traffico.

La scelta dei percorsi coperti, pur se più onerosa, permette l'accesso a tutte le autorimesse interrate pertinenziali e consente, inoltre, di entrare direttamente all'interno degli edifici tramite scale e ascensori, nel rispetto della Legge 13/89 e DM 236/89 per le persone portatrici di handicap.

Il sistema di percorso stradale, parzialmente interrato, (con relative uscite di sicurezza ed aerazioni prescritte dal DM 01/02/86) è progettato parallelamente e a monte della pista ciclabile, proprio perché quest'ultima possa essere, come già detto, panoramica e disposta a bordo mare.

Per il rispetto dell'art. 19 della Legge Regionale 06.06.2008 n. 16 e s. m. i. è stata prevista una congrua dotazione di parcheggi pertinenziali sia a raso che nell'interrato.

Più precisamente si realizzeranno:

- mq. 28.07 di parcheggi pertinenziali a raso;
- mq. 876,51 di parcheggi pertinenziali coperti;
- mq. 81,70 di parcheggi privati coperti.

La dotazione di parcheggi pubblici a progetto (individuati con le sigle AP1, PP1 bis, PP2 e PP3 nella tavola n. 5 e nell'allegato B2) ammonta a complessivi mq. 1.447 e, fra questi, spicca il nuovo parcheggio interrato che sarà realizzato sotto quello esistente, già di proprietà comunale.

Ciò consentirà di non penalizzare l'attuale dotazione di posti auto della zona, e di rendere più agevole la frequentazione del sito e della passeggiata a mare.

11. VERDE PUBBLICO ATTREZZATO

Particolare attenzione è stata posta nella progettazione della sistemazione a verde, predisponendo una soluzione che si è basata sui seguenti presupposti fondamentali:

- ottenere ampie zone verdi effettivamente fruibili;
- separare i percorsi carrabili da quelli pedonali;
- creare una direttrice di collegamento fra il nuovo complesso e le infrastrutture in esso previste;
- ricostituire la vegetazione arborea ed arbustiva;
- salvaguardare i fruitori della pista ciclabile;
- creare, in prossimità del depuratore consortile, un polmone verde in grado di mitigarne l'impatto e schermarne le interferenze.

Tutto ciò è stato ottenuto prevedendo una sistemazione del verde costituita dalll'area verde pubblico Vp di 1.546 mq., nonché dalla notevolissima dotazione di verde della pista ciclabile, che fiancheggia la stessa come una ininterrotta quinta scenografica.

Questi interventi costituiscono indubbiamente una riqualificazione dell'area sotto il profilo paesaggistico e attenueranno notevolmente, con le masse arboree, l'impatto delle parti costruite.

La collocazione degli edifici adottata ha permesso di mantenere ampi spazi liberi, dove è stata salvaguardata la vegetazione originaria che comunque sarà incrementata da nuove essenze tipiche della macchia mediterranea.

Le sistemazioni del terreno, laddove fosse necessario modificarne la morfologia, saranno realizzate tenendo conto dell'attuale conformazione e, in presenza di fasce terrazzate, le stesse verranno salvaguardate e ricostruite senza soluzione di continuità anche per quanto riguarda le tecniche costruttive ed i materiali (rivestimento in pietra o ripristino delle murature esistenti).

Le aree verdi saranno trattate come un giardino mediterraneo dove sono previste le essenze arboree caratteristiche della zona insieme a vegetazione proveniente da altre aree mediterranee, comunque adatte al clima locale in vicinanza del mare.

Saranno anche disposte a protezione della passeggiata e della pista ciclabile alberature e cespugli a foglia perenne per ombreggiare e riparare la pista stessa.

12. STANDARDS URBANISTICI

Per gli standard urbanistici si sono adottati i parametri previsti dall'Art.4 comma 3 del D.I. 2/4/68 n. 1444 e va evidenziato che nel progetto il loro dimensionamento è sempre ampiamente superiore alla dotazione minima richiesta.

Non sono stati soddisfatti soltanto i bisogni del nuovo carico insediativo, ma si è colta l'opportunità offerta dall'intervento per realizzare anche altre opere necessarie alla collettività della zona.

La quota da destinare ad aree per l'istruzione o per altre attrezzature di interesse pubblico è stata ripartita fra parcheggi ed aree verdi.

Nella Tavola 5 e negli allegati B/4 e B/5, sono evidenziati il dimensionamento e la verifica degli Standard Urbanistici di progetto.

In sintesi la dotazione minima di spazi pubblici deriva dal seguente computo:

a progetto mc. 7.900 : 80 mc/ab = 99 abitanti insediabili

99 ab. x 24 mq./ab. = mq. 2.376 di spazi pubblici necessari.

Le superfici a progetto previste per il soddisfacimento degli standard risultano così ripartite:

- Parcheggi pubblici a raso	mq.	813
- ampliamento park area AP1	mq.	148
- Parcheggio pubblico interrato PP1bis	mq.	486
- Verde pubblico attrezzato (Vp)	mq.	1.546
totale standard a progetto	mq.	2.993

VERIFICA : mq 2.993 > mq. 2.376

Si evidenzia che: la pista ciclabile e passeggiata a mare mq 1.976 non sono state computate come standard ed anche la viabilità soggetta a servitù di uso pubblico, corrispondente all'area AP2 di mq. 483

13. MODALITA' DI ATTUAZIONE

Il presente Piano, della validità decennale a partire dalla data della sua approvazione, è uno strumento urbanistico di iniziativa privata, la cui attuazione (ai sensi del comma 1 dell'art.16 della L.R.L. 8/7/1987 N.24 e successive modifiche ed integrazioni) è prevista mediante permesso di costruire convenzionato tra i soggetti attuatori aventi titolo e la Pubblica Amministrazione.

Obiettivo primario è quello di prevedere la realizzazione delle urbanizzazioni previste in progetto contestualmente agli interventi edificatori, ponendo a carico degli attuatori dei

singoli permessi di costruire il pagamento di oneri, tecnicamente calcolati sulla scorta di un progetto di massima delle urbanizzazioni.

A tal fine l'atto unilaterale d'obbligo contenente la disponibilità a sottoscrivere la convenzione attuativa sarà redatto in conformità allo schema previsto tra gli elaborati di S.U.A. e dovrà prevedere per i soggetti attuatori anche:

1) - La completa realizzazione delle opere pubbliche;

2) - la corresponsione o l'esecuzione a scomputo degli oneri di urbanizzazione, ai sensi della Legge 10/1977 così come disciplinato dalla L.R.7/4/95 n. 25.

14. ALLACCI ALLE PUBBLICHE UTENZE

Con la sola eccezione della rete fognaria, allo stato attuale il sito risulta già sufficientemente urbanizzato e, pertanto, sarà necessario realizzare soltanto le opere funzionali all'allaccio dei nuovi fabbricati alla rete infrastrutturale esistente (fognatura acque bianche, rete idrica pubblica, rete elettrica, rete telefonica).

Sarà realizzata completamente ex novo la fognatura condominiale, con una condotta che attraverserà longitudinalmente l'intero complesso e sfocerà in una vasca di accumulo. Da questa si provvederà al pompaggio un nuovo tratto di fognatura che, per gravità, scaricherà direttamente nel depuratore consortile.

Particolare attenzione verrà posta nello smaltimento delle acque meteoriche, che avverrà sia mantenendo una buona permeabilità dei suoli, sia mediante la realizzazione di idonee opere di captazione e convogliamento (condotte, canalette, pozzetti ecc.).

Gli attuali collettori di deflusso, che provvedono in oggi a convogliare le acque meteoriche verso il mare, saranno potenziati nei tratti ove necessario, utilizzando collettori sovra dimensionati.

Tutta la nuova viabilità, pubblica e privata, sarà percorsa da tubazioni di drenaggio che s'immetteranno nei collettori precitati.

La linea aerea ENEL che attualmente serve il sito, verrà completamente interrata per non interferire con i fabbricati da realizzare.

Nella Tavola 11 figurano schematicamente indicate le previsioni progettuali per:

- rete smaltimento acque bianche;
- rete smaltimento acque nere;
- rete adduzione acqua potabile;
- rete illuminazione pubblica;
- rete illuminazione condominiale.

Cipressa marzo 2016

I progettisti

Arch. Flavio GAUDINO

Arch. Cristina MENEGOZZO