

COMUNE DI SANSEPOLCRO (AR)
Piano di lottizzazione
di " Ciapanella"

Relazione di sintesi della
Valutazione Integrata
(fase preliminare all'adozione)

RELAZIONE ISTRUTTORIA E DI SINTESI DELLA VALUTAZIONE
INTEGRATA finalizzata alla adozione ai sensi dell' art. 17 della L.R. 1/2005.

Al Responsabile del Procedimento nelle procedure di approvazione degli strumenti urbanistici di iniziativa privata compete la redazione della "Relazione di Sintesi della Valutazione" nell'ambito della quale, sulla base dei contenuti del "Rapporto di Valutazione" redatto dai proponenti privati, deve essere dato conto della esaustività e piena rispondenza dei contenuti delle valutazioni effettuate (ambientali, socioeconomiche e sulla salute umana) rispetto a quanto richiesto dagli articoli da 11 e 14 della L.R. 1/05, dal Regolamento di attuazione approvata con D.P.G.R. 9 febbraio 2007 n. 4/R e dalla Deliberazione di Consiglio Comunale del Comune di Sansepolcro n. 71/2009 con cui sono stati definiti i contenuti minimi dei "Rapporti di Valutazione integrata" da allegare ai piani attuativi di iniziativa privata e le competenze nel processo di valutazione.

Il presente Piano di lottizzazione (P.d.L.), riferito alle particelle nn. 8-9-421-422-457-459-460-111-402, del foglio catastale n. 83, prevede la realizzazione di un intervento di nuova edificazione volto alla costruzione di undici edifici industriali in un ambito di potenziamento delle attività produttive dal P.S. in quanto già in aree di espansione produttiva già previste dal vigente P.R.G.

In particolare il presente P.d.L. è finalizzato a precisare anche gli interventi ammissibili all'interno degli spazi adiacenti progettati a corredo all'area edificabile, in particolare la previsione in variante della viabilità di accesso all'area e la individuazione dei relativi e specifici caratteri e valori differenziati presenti nel contesto.

Il presente P.d.L. è inoltre finalizzato alla specificazione degli elementi caratterizzanti gli interventi edilizi, per garantirne qualità architettonica ed un corretto inserimento ambientale visto il contesto entro cui ricadono.

L'Elaborato B.7 - "Rapporto di Valutazione" allegato al presente P.d.L. si riferisce quindi essenzialmente alla valutazione degli effetti delle trasformazioni previste in questa fase.

Sulla base di quanto desumibile dalle pagine di tale "Rapporto di Valutazione" si rileva che quanto previsto nel P.d.L. risulta coerente con gli obiettivi e le disposizioni del Piano di Indirizzo Territoriale Regionale (P.I.T.) vigente, approvato con D.C.R. 72 del 24.07.2000, dell'implementazione al P.I.T. relativa alla disciplina paesaggistica, adottata con D.C.R. 32 del 16.06.2009, del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Arezzo (P.T.C.), approvato con D.C.P. n. 72 del 16.05.2000, con gli obiettivi generali della vigente normativa di pianificazione

comunale, con gli obiettivi e i contenuti del Piano Strutturale (P.S.), adottato con D.C.C. n. 36 del 17.04.2009 e definitivamente approvato con delibera consiliare n.147/2010 oltre che con il Piano comunale di classificazione acustica (P.C.C.A.), adottato con D.C.C. n. 162 del 23.12.2004 e definitivamente approvato con atto consiliare n.129/2010.

In merito alla coerenza interna tra obiettivi ed azioni di piano dello stesso P.d.L. si rileva come il diagramma di flusso , contenuto nell'Elaborato B.7 - "Rapporto di Valutazione" al presente P.d.L. evidenzia una chiara logica tra gli obiettivi posti a fondamento del piano e le sue previsioni rappresentate e disciplinate nella tavola n.A.9- Planimetria Normativa ed elaborato B.3 – "Norme Tecniche di Attuazione".

La sintesi degli esiti delle valutazioni effettuate nel citato "Rapporto di Valutazione" può essere riassunto nella seguente matrice.

MATRICE RIASSUNTIVA DELLE VALUTAZIONI						
CRITERI						
1. COERENZA	1a. Ester na	1a. 1 con il P.S.	1a.1.1 con gli obiettivi del P.S.	Sì	No	In parte:
			1a.1.2 con le prescrizio ni, azioni di piano, condizion i alle trasforma zioni e salvagar die specifiche	Sì	No	In parte:
		1a. 2 con il P.I. T.	Sì	No	In parte:	
	1b. Inter na		Sì	No	In parte:	

2. FATTIBILITÀ		ELEMENTI DI FORZA	ELEMENTI DI DEBOLEZZA	OPPORTUNITÀ	CRITICITÀ
	2a. tecnica	Interventi finalizzati allo sviluppo produttivi di realtà da insediare nel territorio	Accessibilità carrabile al complesso con qualche elemento di problematicità derivante dalla attuale mancanza del raccordo tra l'esistente tessuto produttivo. Si prevede appunto una variante al fine della corenza con l'esistente viabilità confermata dal P.S.	Realizzazione di opere di urbanizzazione anche finalizzate al potenziamento di parte di viabilità che rientra nelle previsioni del PS a corredo della previsione del nuovo ponte sul Tevere	Incremento del carico urbanistico e difficoltà temporanea al collegamento degli standards pubblici da realizzare e collegare agli esistenti da riqualificare. Da precisare nelle ulteriori fasi volte al completamento di tutti gli sviluppi edificatori possibili, tali aree a standard saranno giustamente implementate ed ordinate.

2b. idrogeologia		Senza particolari problemi l'area non risulta interessata da elementi di criticità per la trasformazione.		
2c. economico finanziaria gestionale	Intervento edilizio a totale carico del proponente	Impegno di parte delle entrate relative agli oneri di urbanizzazione secondaria dovuti dai privati per il completamento del tratto di viabilità in variante al PRG vigente	Concorso economico alla realizzazione della nuova viabilità in linea con le previsioni del PS	

	2d. sociale	Previsione di edifici industriali di nuovo impianto per il territorio, con aziende che presuppongono sviluppo ed assunzione di personale operativo.		Offerta nuove aree produttive anche al fine di calmierare i prezzi di settore Valorizzazione e della viabilità storica presente con la previsione di una fascia di verde pubblico a corredo e previsione di pista ciclabile, e creazione di un verde stradale di arredo, secondo quanto già in indirizzo nel progetto della viabilità per il nuovo ponte sul Tevere.	
	2e. giuridico amministrativa	- Necessità del presente P.d.L. in Variante al P.R.G. per coerenza con il P.S. di prevedere una lieve delocalizzazione della viabilità di raccordo con il tessuto produttivo esistente.	Accesso carrabile esaustivo solo dopo la realizzazione della nuova bretella, prevista dal PS, dalla rotatoria su via Anconetana		
3. VALUTAZIONE EFFETTI ATTESI	3a. Suolo e sottosuolo	Effetti potenzialmente negativi in forma limitata per ciò che riguarda i lavori di scavo per la realizzazione degli edifici			

3b. Paesaggio e patrimonio culturale	<p>Impatto sul paesaggio rilevante in quanto l'intervento di trasformazione è consistente (undici edifici) risulta localizzato in un'area da urbanizzare praticamente circondata da aree agricole. L'elaborazione delle trasformazioni rivisitate più volte, a portato a contribuire alla valorizzazione degli spazi come sistemazione coerente con i caratteri del contesto.</p> <p>Le modalità di attuazione risultano pertanto compatibili nei limiti dovuti comunque ad una trasformazione per nuove costruzioni, con l'area produttiva prevista.</p>
3c. Acqua	<p>Effetti potenzialmente negativi</p> <p>In quanto sono stati previste modalità diverse di approvvigionamento a seconda degli usi. Dovranno essere prescritte modalità di recupero delle acque meteoriche per rendere gli interventi di trasformazione coerenti con l'obiettivo di sostenibilità per contenere il consumo di acqua idropotabile e per servizi in attesa di dotare l'area del pubblico acquedotto.</p>
3d. Atmosfera, energia, inquinamento elettromagnetico	<p>Effetti da valutare a seguito della tipologia delle industrie insediate. Per quanto conosciuto degli interventi edilizi previsti, non presuppongono introduzione di fonti in merito a questi aspetti, se non quelli limitati alla previsione fonti di combustione indotta.</p> <p>Presupposto importante, comunque che i nuovi edifici dovranno rispondere alle nuove normative in merito alle energie rinnovabili ed energie pulite.</p>
3e. Vegetazione, fauna, ecosistemi	<p>Effetti potenzialmente positivi</p> <p>In quanto gli interventi di urbanizzazione che prevedendo fasce verdi ed una nuova area centrale con parcheggi e verde pubblico. Inoltre è da considerare a vantaggio di verde la fascia introdotta sia a protezione dell'edificio storico di Ciapanella che lungo tutta la viabilità storica.</p>
3f. Insediamenti e attività esistenti	<p>Effetti potenzialmente positivi</p> <p>In quanto, come sopra ricordato, gli interventi previsti dal P.d.L. contribuiscono alla riqualificazione di aree che hanno avuto uno sviluppo disorganizzato nel tempo.</p>
3g. Mobilità	<p>Effetti potenzialmente positivi</p> <p>In quanto l'attuale accesso carrabile previsto in variante per l'area del PdL costituisce l'inizio della realizzazione per la nuova previsione del PS.</p> <p>L'attuazione degli interventi previsti dal PA prima ed i conseguenti previsti dal PS consentiranno una graduale risoluzione dei problemi di viabilità della zona e non solo.</p>
3h. Salute umana e sicurezza	<p>Effetti potenzialmente parzialmente positivi</p> <p>Per quello che riguarda la sicurezza legata agli effetti sulla mobilità e per quanto alla implementazione degli spazi verdi.</p>

In rapporto alle criticità segnalate che sono:

- accessibilità carrabile temporaneamente con qualche elemento di problematicità nelle immissioni sulla viabilità del tessuto esistente.
- incremento del carico urbanistico produttivo e difficoltà a reperire un immediato collegamento fino all'attuazione delle previsioni del PS;
- incremento per il contesto dell'entità del carico urbanistico generato anche da futuri interventi edilizi già previsti dal PRG vigente
- effetti potenzialmente negativi sulla mobilità determinati dall'accesso all'area, realizzato in variante al P.R.G, iniziando così la realizzazione della nuova viabilità prevista con possibile miglioramento a completamento della viabilità introdotta dal P.S.
- limitati effetti potenzialmente negativi sulla risorsa suolo dovuti alla realizzazione delle opere di scavo per la realizzazione della piscina e dei locali interrati di servizio;

Il Rapporto di Valutazione, come possibili interventi atti a limitare, compensare o ridurre gli effetti negativi, prevede che:

- poiché il P.S. ha confermato la viabilità esistente derivata dalla rotatoria su via Senese Aretina, come elemento di urbanizzazione da legare alla realizzazione delle trasformazioni edilizie previste. Considerando eventualmente l'intervento con l'Amministrazione comunale anche come eventuale scomputo degli oneri di urbanizzazione per l'acquisizione delle aree interessate dalla variante, al momento non disponibili direttamente dai lottizzanti;
- i parcheggi pubblici necessari nel contesto anche a seguito dei recenti interventi edilizi, estremamente necessari a seguito dell'incremento del carico urbanistico, saranno reperiti nel parcheggio pubblico realizzato centralmente alla lottizzazione.
- inoltre è prevista la realizzazione di standard pubblici, quali aree verdi, ciclabili e pedonali a corredo della viabilità in progetto.

XXXXXXXXXXXXX

-L'uso della viabilità d'accesso al complesso potrà essere consentito solo in via transitoria e cioè fino a quando non sarà possibile attuare la soluzione definitiva, definita con apposito progetto dell'opera di urbanizzazione a seguito della specifica variante urbanistica al PRG vigente, che garantirà condizioni di maggiore sicurezza e qualità urbana;

- La realizzazione degli edifici, che sarà ulteriormente valutata alla presentazione dei singoli architettonici unitamente al fine del rilascio dei permessi a costruire, è stata comunque indirizzata con un livello di progettazione che tenga conto della morfologia del luogo, del contesto in cui è inserita al fine di ottenere tipologie congrue al contesto sia per quanto al dimensionamento e sia alla qualità e finitura dei materiali da impiegare.

Imponendo fin da ora delle prescrizioni come quella degli allineamenti verso gli spazi pubblici al fine di garantire nel tempo dei fronti uniformi di trasformazione edilizia.(vedi tavola A.9 – planimetria normativa ed elaborato B.3- Norme tecniche di attuazione);

Per quanto invece al dettaglio tecnico del dimensionamento previsto si precisa quanto segue:

Lo strumento urbanistico vigente che disciplina l'area in oggetto è la “ Variante per le aree produttive” DCC n.87/2004 quale variante dello strumento generale, Variante al P.R.G. Donnamaria, approvata con Delibera di Consiglio Regionale n. 197 del 31 ottobre 2001.

L'area oggetto del presente progetto urbanistico, classificata zona D2 ed è destinata a insediamenti produttivi e va ad inserirsi in un'area decentrata rispetto al tessuto già esistente, ed infatti abbisogna della realizzazione della viabilità di raccordo, che viene prevista in variante allo strumento al fine di meglio inserirsi con l'attuale viabilità presente (via M.Buitoni).

Per l'attuazione dell'area urbanistica D2 è appunto necessario procedere alla redazione di piani di dettaglio: nella fattispecie un Piano di lottizzazione per dare una organizzazione urbanistica

organica all'intera zona e funzionale con gli altri comparti edificatori, nel rispetto delle previsioni dello strumento urbanistico generale.

L'area di Piano classificata in zona D2, coincidente con l'area oggetto del presente progetto urbanistico, comprende la fascia di territorio situata nel lato sud-est del contesto esistente, confinante al momento con il territorio agricolo, nel lato ovest confina con la previsione della viabilità, prevista in attuazione del secondo ponte sul Tevere.

Con il presente progetto urbanistico si prevede di completare le opere di urbanizzazione di zona e realizzare anche un primo stralcio della viabilità di raccordo, da meglio definire prima della definitiva approvazione del presente strumento attuativo o comunque prima della sottoscrizione della convenzione per le opere di urbanizzazione.

L'area oggetto del presente piano è interamente di proprietà dei committenti (vedi Tavola A.2: planimetria catastale ed elenco proprietà) e corrisponde esattamente con la perimetrazione del vigente strumento urbanistico, mentre per la viabilità in variante si prevede l'interessamento marginale della proprietà Baschetti, che non rientra tra i lottizzanti, con cui sarà definito l'accordo prima del completamento procedurale del presente strumento.

Le opere di urbanizzazione primaria previste nel presente Piano attuativo, definite dall'art. 4 Legge 29 settembre 1964, n. 847 e dal punto 5. dell'art. 37 della L.R. 3 gennaio 2005, n. 1, sono le seguenti:

- strade corredate di marciapiedi;
- spazi di sosta o di parcheggio;
- fognature;
- rete idrica;
- rete di distribuzione dell'energia elettrica e del gas;
- pubblica illuminazione;
- spazi di verde attrezzato;
- rete di distribuzione telefonica e dati.

Per una dettagliata descrizione delle opere di urbanizzazione primaria da realizzare e delle loro caratteristiche tecniche si rimanda alla Relazione Illustrativa del Progetto esecutivo delle OO. UU. Primaria.

I criteri organizzativi, funzionali e distributivi delle aree da urbanizzare sono stati progettati in coerenza dell'assetto viario previsto nella Variante al P.R.G. vigente e con coerenza delle nuove previsioni del P.S. caratterizzate essenzialmente da una nuova strada di penetrazione per cui è necessaria la variante suddetta allo SU vigente, oltre alla realizzazione di un tratto della nuova Viabilità prevista nel PS di collegamento con il pronto in progetto, mentre il progetto urbanistico dell P.d.L. in esame, (vedi **Tavola n.A.6**-planivolumetrico verifica standard urbanistici e aree pubbliche) è sviluppato autonomamente su una viabilità interna al comparto.

Le scelte progettuali, vincolate dalle strade di P.R.G., si sono indirizzate verso il rispetto dei requisiti di qualità urbana, ambientale, edilizia e di accessibilità, che anche una zona produttiva deve avere. Il progetto cerca di prevenire i fenomeni di degrado tipici delle aree industriali sviluppatasi in modo anonimo, caratterizzando elementi essenziali quali: parcheggi, verde urbano, percorsi pedonali, arredo urbano, eliminazione delle barriere architettoniche, oltre alla salvaguardia dei caratteri ambientali e paesaggistici del territorio della piana del Tevere, (percorsi, edifici storici ecc.), senza dimenticare la qualità architettonica con particolare riferimento agli spazi e alle opere pubbliche, con l'utilizzo di materiali edilizi che migliorino la salubrità degli immobili e del territorio e il corretto uso delle risorse energetiche, il contenimento dell'impermeabilizzazione del suolo, il risparmio idrico ecc.

Alla luce di questi obiettivi è stato scelto di dotare tutte le strade interne di marciapiedi, mentre nella direttrice del Ponte è prevista anche una pista ciclo pedonale, i parcheggi disposti ortogonalmente al senso di marcia con la razionalizzazione degli accessi ai lotti edificabili solo dalla viabilità interna al comparto. Sono previste fasce di verde parallele alla viabilità storica e alle strade di progetto da dotate di filari alberati per sottolineare gli assi prospettici e per integrare le superfici asfaltate con adeguati elementi di naturalità conferendo anche un giusto decoro all'intera area produttiva da urbanizzare (vedi **Tavole n.A.6**).

Nella fattispecie le aree a parcheggio, sono state reperite ai lati delle viabilità di PRG per garantire all'intera area spazi per la sosta in modo diffuso e bilanciato.

Le aree a verde pubblico, oltre ad essere state reperite lungo la viabilità storica di PRG, per conservare l'assetto attuale di un vecchio percorso che conduce verso la frazione di Gricignano, sono state concentrate in un'unica area centrale all'intervento di progetto sia per migliorarne la fruibilità che al fine di salvaguardare tracciati di sottoservizi esistenti come l'acquedotto comunale preesistente.

Al fine di proteggere la viabilità storica, elemento qualificante del paesaggio, è stata prevista una fascia di verde pubblico della profondità di metri 3 dal ciglio che sarà sistemata a percorso ciclabile e corredata da un filare di piante autoctone lungo il ciglio della stessa (vedi **Tavola 02**) che diventerà appunto area pubblica, oltre a questa a completamento della fascia di ml.10 prescritta all'edificazione, sarà realizzata una sistemazione a verde privato, come da indicazioni, di ulteriori ml.7,00.

Le aree pubbliche sono previste con materiali diversificati per evidenziarne le diverse funzioni: le strade asfaltate, fatta eccezione per la viabilità storica che rimane con finitura imbrecciata, mentre i marciapiedi e gli spazi a parcheggio sono previsti pavimentati con blocchetti di cemento differenziati per forma e per colore: masselli grigi per i parcheggi e masselli color rosso mattone o similari per i marciapiedi.

Per i parcheggi, i marciapiedi e le fasce di verde alberato sono previste delimitazioni con cordoli di cemento differenziati tra quelli a contatto con i percorsi meccanizzati e quelli pedonali.

A completamento delle aree pubbliche sono previsti lampioni per la pubblica illuminazione, a norma vigente, sia in termini di un corretto illuminamento dei percorsi sia in termini di limitazione dell'inquinamento luminoso.

Le norme tecniche di attuazione, oltre naturalmente al rispetto dell'assetto normativo statale, regionale e comunale, contengono indicazioni progettuali per il controllo della qualità urbanistico-edilizia dell'intervento.

In particolare si prevede un allineamento prescrittivo la degli edifici dalla strada principale di servizio in modo da costituire dei fronti edificati allineati per conferire all'asse stradale un peso maggiore in termini di prospettiva e percezione dello spazio.

Le NTA prevedono che la nuova edificazione lungo via A. dei Banchetti sia tenuta ad una distanza minima di 10 metri nel rispetto delle norme vigenti per la viabilità storica.

Le tipologie edilizie utilizzabili sono quelle contenute negli elaborati grafici e nelle N.T.A. (vedi Tavole n.A.7- tipologie edilizie) con possibilità di integrazione nelle coperture di impianti per lo sfruttamento delle risorse energetiche rinnovabili (solare termico e fotovoltaico).

Le sistemazioni esterne dei lotti sono riferite alle quote delle nuove sedi viarie con opportuni raccordi con gli elementi preesistenti del paesaggio. Nella realizzazione di nuovi edifici per garantire il mantenimento di una superficie permeabile di pertinenza di almeno il 25% rispetto alla

superficie fondiaria, sono previste tra le superfici permeabili – oltre alle aree verdi e/o non pavimentate – anche le aree di parcheggio e viabilità che saranno realizzate con pavimentazioni di tipo permeabile quali:

-blocchetti di calcestruzzo, pietra o altro materiale allettate su massiciata, sabbia o terra con interstizi riempiti con sabbia o terra, a condizione che non presentino negli strati sottostanti massetti di calcestruzzo;

-pavimentazioni in conglomerati di ghiaie e leganti speciali ad alta capacità drenante.

- muretti in c.a. e sovrastanti parapetti per la delimitazione dei fronti strada e delle proprietà.

E' prevista la sistemazione esterna dei lotti attraverso l'unificazione delle recinzioni e l'inserimento di alberature autoctone nelle pertinenze private.

Lungo la viabilità storica, al fine di mantenere le caratteristiche ambientali di questo elemento caratterizzante il territorio, è prevista una fascia di verde a protezione della larghezza di metri 10 (inibito alla edificazione di cui ml.3,00 di area pubblica ed i restanti ml. 7,00 a verde privato), con l'inserimento di alberi di essenze autoctone.

Le aree di lottizzazione, sul lato verso il territorio aperto, saranno raccordate con i campi alterazioni di rilievo dello stato dei luoghi e le recinzioni saranno eventualmente schermate con arbusti autoctoni .

La convenzione per la realizzazione delle opere di urbanizzazione , di cui allo schema allegato, che potrà essere implementato e modificato prima del rilascio dei permessi esecutivi delle opere, prevede:

-la cessione gratuita entro termini prestabiliti delle aree necessarie per le opere di urbanizzazione primaria, precisate all'art. 4 della Legge 29 settembre 1964, n. 847 e all'art. 37, punto 5, della L.R. 3 gennaio 2005, n. 1;

-l'assunzione, a carico dei proprietari, degli oneri ed impegni relativi alla realizzazione diretta delle opere di urbanizzazione relative alla lottizzazione o di quelle opere che siano necessarie per allacciare la zona ai pubblici servizi e modalità partecipative alla realizzazione della nuova viabilità prevista in variante a cui saranno legati al pari del presente P.d.L. gli altri interventi di trasformazione previsti nel contesto;

-i termini non superiori a dieci anni entro i quali deve essere ultimata l'esecuzione delle opere di cui al precedente paragrafo;

-congrue garanzie finanziarie per l'adempimento degli obblighi derivanti dalla convenzione.

La convenzione è approvata con la presente deliberazione consiliare, quale parte integrante del Piano di Lottizzazione.

Le aree del presente Piano attuativo, come quelle di quelli a venire nel contesto di riferimento saranno suddivise in comparti attuativi ai sensi dell'art. 870 del Codice Civile e dell'art. 23 della Legge 1.150/1942, per la suddivisione degli impegni economici legati alla realizzazione di opere di urbanizzazione correlate, insistenti fuori dai comparti specifici di riferimento.

Per quanto al Rapporto di valutazione di cui alla Del. C.C. n. 71 del 1.07.2009 e del P.I.T. approvato con D.C.R. n. 72 del 24/07/07, il presente piano è coerente con la programmazione del P.S. definitivamente approvato in quanto:

a) contiene un dettagliato rilievo della situazione morfologica, costituita da un'area pressoché pianeggiante, di facile urbanizzazione, da collegare con l'esistente tessuto produttivo con una viabilità in variante allo strumento vigente.

b) prevede una razionalizzazione della viabilità interna, delle aree di sosta e degli accessi, allo scopo di non aggravare il carico sulla viabilità principale, e

permette la fattibilità dell'area con l'inserimento della nuova viabilità prevista dalla contestuale variante;

c) ai sensi del regolamento emanato con D.P.G.R. 09/02/07 n. 2/R, l'intervento adotta soluzioni progettuali che prevedono l'inserimento di arredi urbani e vegetazionali all'interno dei comparti;

L'attuazione dell'intervento, avviene a mezzo del presente specifico strumento attuativo, che considerata l'analisi di fattibilità per opere progettate in un'area più vasta anche per migliorare la gestione, accessibilità e mobilità dei flussi veicolari.

Il completamento della viabilità, inoltre consentirà una migliore razionalizzazione dell'uso del territorio e dei relativi standard urbanistici di zona, che nel dettaglio sono riassumibili come sotto specificato:

Sottozona D2 di espansione produttiva:

Tale zona, è un'area di nuovo impianto che necessita per l'attuazione urbanistiche di Piano attuativo convenzionato quale comparto organico così come indicato negli elaborati (in particolare vedi Tavola n.A.6 e A.9 per la verifica standard urbanistici e aree pubbliche).

Per l'area ad insediamenti di carattere produttivo la superficie destinata a spazi pubblici o destinata ad attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi (escluse le sedi viarie) non deve essere inferiore al 10% dell'intera superficie territoriale, secondo i contenuti del D.M. 2 aprile 1968, n. 1.444.

STANDARDS URBANISTICI COMPARTO D2		
Superficie territoriale mq. 45.899		
Volumetria potenziale (VP) mc. 137.697		
Volume per PdL (VP)mc. 137.697		
Verde pubblico da DM mq.4590		
Parcheggi Pubblici da DM mq 5260		
	SUPERFICIE DM. 1444/68	SUPERFICIE da P.d.L.
PARCHEGGI (5% SC)	mq. 2295	mq. 2295
VERDE PUBBLICO (5% SC)	mq. 2295	mq. 2965
TOTALE generale	mq. 4590	mq. 5260

Nella fattispecie le aree a parcheggio sono state reperite in linea ai lati della viabilità di PdL per dotare l'intera area di spazi per la sosta in modo diffuso e bilanciato, oltre ad un'area specifica reperita in posizione baricentrica al comparto edificati a supporto della necessità riscontrata nelle aree di sviluppo produttivo.

Le aree a verde pubblico sono state reperite, in parte lungo la viabilità storica per creare anche un percorso alberato allo scopo di integrare le superfici con adeguati elementi di naturalità per

conferire anche un giusto decoro all'intera area residenziale, ed in parte concentrate tra l'edificato esistente ed il nuovo fronte, per rappresentare anche un fattore di qualificazione del paesaggio.

Parametri Sottozona D2 di espansione residenziale da PRG :

It= 3,00 mc./mq. (Indice di fabbricabilità territoriale);

RC (Uf) = 60% (Rapporto di copertura o indice di Utilizzazione fondiaria);

H. max = 12,00 ml.

Parametri specifici, inseriti nel P.d.L.:

- Distanze dalla strada Storica = min. 10,00 ml.
 - “ di penetrazione del PdL = min. 10,00 ml. (Allineamento prescrittivo tav.3/e)
 - “ privata = min. 5,00 ml.
- Distanze da confini privati = min. 5,00 ml. ;
- Distanze tra pareti finestrate dei fabbricati = 10,00 ml.

Preso atto:

Lo strumento urbanistico vigente che disciplina l'area in oggetto, è la specifica è la “Variante al P.R.G. per le aree produttive” definitivamente approvata con Delibera di Consiglio Comunale n. 87 del 27 agosto 2004.

L'area oggetto del presente progetto urbanistico, classificata zona D, è destinata a insediamenti produttivi e va ad interessare due comparti di espansione D2.

L'area in oggetto è inserita all'interno della zona industriale di Sansepolcro, ricade nella frazione di Gricignano e si configura come primo intervento di un ambito non ancora urbanizzato, ed è prevista appunto la realizzazione del raccordo viario per collegare l'intervento al tessuto esistente, che per migliorare la funzionalità avviene con l'attivazione di specifica variante urbanistica.

I criteri organizzativi, funzionali e distributivi dell'area da urbanizzare sono stati progettati in coerenza dell'assetto viario previsto nella “Variante al P.R.G. per le aree produttive”, caratterizzato essenzialmente da una strada di penetrazione principale che si diparte dalla futura rotatoria in direzione pressoché parallela alla viabilità prevista dal PS per andare a collegarsi con la viabilità esistente nella zona industriale ed il nuovo ponte sul fiume Tevere., in modo da chiudere l'anello viario sul quale è attestato il maggiore polo industriale-artigianale di Sansepolcro.

Le scelte progettuali, vincolate dalle strade di P.R.G., si sono indirizzate verso il rispetto dei requisiti di qualità urbana, ambientale, edilizia e di accessibilità, che anche una zona industriale deve avere. Il progetto cerca di prevenire i fenomeni di degrado tipici delle aree industriali anonime, caratterizzando elementi essenziali quali: parcheggi, verde urbano, percorsi pedonali, arredo urbano, eliminazione delle barriere architettoniche, oltre alla salvaguardia dei caratteri ambientali e paesaggistici del territorio di pianura, (percorsi, reglie, filari di alberi ecc.), senza dimenticare la qualità architettonica con particolare riferimento agli spazi e alle opere pubbliche, con l'utilizzo di materiali edilizi che migliorino la salubrità degli immobili e del territorio e il corretto uso delle risorse energetiche, il contenimento dell'impermeabilizzazione del suolo, il risparmio idrico ecc.

Alla luce di questi obiettivi è stato scelto di dotare tutte le strade di marciapiedi, di parcheggi disposti parallelamente al senso di marcia con la razionalizzazione degli accessi ai lotti edificabili. Sono previste fasce di verde parallele alle strade di progetto dotate di filari alberati per sottolineare gli assi prospettici e per integrare le superfici asfaltate con adeguati elementi di naturalità conferendo anche un giusto decoro all'intera area industriale da urbanizzare (vedi sezioni tipo delle strade e dei parcheggi).

Nella fattispecie le aree a parcheggio, oltre ad essere reperite ai lati delle viabilità di PRG per garantire all'intera area spazi per la sosta in modo diffuso e bilanciato, sono state integrate, per dotare i comparti degli standard minimi di legge, con un'area per la sosta inserita in posizione baricentrica rispetto ai vari comparti; dove a norma di legge sono previsti stalli per la sosta dei veicoli al servizio di persone diversamente abili.

Le aree pubbliche sono previste con materiali diversificati per evidenziarne le diverse funzioni: le strade asfaltate, mentre i marciapiedi e gli spazi a parcheggio sono previsti pavimentati con blocchetti di cemento differenziati per forma e per colore: masselli grigi per i parcheggi e masselli color rosso mattone o similari per i marciapiedi. Per i parcheggi, i marciapiedi e le fasce di verde alberato sono previste delimitazioni con cordoli di cemento differenziati tra quelli a contatto con i percorsi meccanizzati e quelli pedonali.

A completamento delle aree pubbliche sono previsti lampioni per la pubblica illuminazione, a norma vigente, sia in termini di un corretto illuminamento dei percorsi sia in termini di limitazione dell'inquinamento luminoso.

Le norme tecniche di attuazione, oltre naturalmente al rispetto dell'assetto normativo statale, regionale e comunale, contengono indicazioni progettuali per il controllo della qualità urbanistico-edilizia dell'intervento.

In particolare si prevede di aumentare la distanza degli edifici dalla strada principale di penetrazione in modo da costituire dei fronti edificati il più possibile allineati per conferire all'asse stradale un peso maggiore in termini di prospettiva e percezione dello spazio.

Le NTA prevedono inoltre delle regole di aggregazione e formazione dei lotti, inserendo la possibilità di costruire sul confine e possibilità di aggregazione degli edifici che dovrebbe portare ad un maggiore qualità architettonica (vedi Tavola formazione dei lotti e regole di aggregazione).

Le tipologie edilizie utilizzabili sono quelle contenute negli elaborati grafici e nelle N.T.A. (vedi Tavola tipologie edilizie sub-comparti) con possibilità di integrazione nelle coperture di impianti per lo sfruttamento delle risorse energetiche rinnovabili (solare termico e fotovoltaico).

Le sistemazioni esterne dei lotti sono riferite alle quote delle nuove sedi viarie con opportuni raccordi con gli elementi preesistenti del paesaggio. Nella realizzazione di nuovi edifici per garantire il mantenimento di una superficie permeabile di pertinenza di almeno il 25% rispetto alla superficie fondiaria, sono previste tra le superfici permeabili – oltre alle aree verdi e/o non pavimentate – anche le aree di parcheggio e viabilità che saranno realizzate con pavimentazioni di tipo permeabile quali:

-blocchetti di calcestruzzo, pietra o altro materiale allettate su massiciata, sabbia o terra con interstizi riempiti con sabbia o terra, a condizione che non presentino negli strati sottostanti massetti di calcestruzzo;

-pavimentazioni in conglomerati di ghiaie e leganti speciali ad alta capacità drenante.

E' prevista la sistemazione esterna dei lotti attraverso l'unificazione delle recinzioni (vedi **Tavola particolari recinzioni**) e l'inserimento di alberature autoctone.

Considerato che anche la L.R.T. n. 1/2005 consente la possibilità, in fase di redazione ed approvazione di strumenti attuativi, di apportare modifiche agli assetti di PRG e di contestuali varianti per opere pubbliche, funzionali ad esigenze tecniche riconosciute ai fini di una migliore qualità degli interventi, si ritiene per quanto sopra si esprimere parere favorevole alla fattibilità degli interventi, così come documentato negli elaborati allegati alla presente delibera, con le seguenti risultanze riepilogative:

- Superficie complessiva perimetrata nella lottizzazione = mq. 45.899
- Totale volumetria sviluppata nell'area di lottizzazione = mc. 137.697
- TOTALE standard (verde e parcheggio pubblico) necessari a norma di legge = mq. 4590
- TOTALE standard (verde e parcheggio pubblico) risultanti dal P.d.L. = mq. 5260
- Totale aree verdi di progetto mq. 2965
- Totale aree a parcheggio di progetto =mq. 2295
- TOTALE Aree destinate a strade di Piano di Lottizzazione = mq. 4543
- Aree destinate a marciapiedi = mq. 786
- Totale aree da cedere al patrimonio comunale = mq. 10.589
- Computo metrico complessivo dei lavori per € 789.000,00

PERTANTO si considera attuabile l'intervento con le suddette modalità esecutive, contenute e meglio descritte negli allegati tecnici e nella convenzione, facente parte integrante e sostanziale del presente atto, ai sensi dell'art. 28 della L.1150/42.

Ai fini dell'attuazione del PdL occorre prendere atto che la dotazione di standard risulta:

- complessivamente verificata per l'intera area di lottizzazione.

Sansepolcro, 19 aprile 2011

Visto il Responsabile del Procedimento
Geom. Andrea Franceschini
