

PREMESSA

L'Area oggetto del Piano di Lottizzazione, corrisponde ad un piano di comparto che comprende due zone omogenee classificate come Zona D3: Zona produttiva soggetta a S.U.A. e zona D1: Zone produttive esistenti o di completamento, dal vigente PRG.

L'Amministrazione Comunale e la società Lo.Fr.I. s.r.l. intendendo riorganizzare il comparto in sintonia con un quadro urbanistico compatibile con la localizzazione e con lo stato dei luoghi, intende eseguire nella prospettiva di un intervento mirato alla qualificazione dell'ambito urbanistico, l'attuazione delle previsioni di piano.

Scopo della presente relazione è specificare le linee guida che stanno alla base della scelta del disegno progettuale ed evidenziare come lo strumento attuativo proposto risponda anche in termini quantitativi alle prescrizioni normative generali, sia per quanto concerne le superfici realizzabili che in riferimento al dimensionamento degli standard urbanistici.

CRITERI PROGETTUALI

Il terreno da urbanizzare è accessibile fondamentalmente da due strade, di cui una di nuova formazione, allacciata alla strada SS14 solo come immissione ed uscita, senza attraversamenti e di importanza primaria dato che la stessa assumerà la valenza di asse portante del nuovo insediamento produttivo e l'altra rimane Via 1 Maggio, attraverso un raccordo viario che sfrutta la strada esistente e si raccorda all'interno

collegandosi al nuovo prolungamento fino ad intersecare Via Isonzo, la cui accessibilità, unitamente a quella della strada di nuova formazione avverrà tramite un innesto in corrispondenza del ponte sul canale Taglietto, il cui tratto a monte già tombinato sarà reso praticabile come sedime viario a valle per una lunghezza di ca. 160 mt.

Data la forma del terreno oggetto di intervento di lottizzazione e la presenza sul bordo nord del canale Taglietto, si è pensato di impostare la strada in modo tale che si potesse organizzare una semplificazione distributiva di modo che ne risultasse un disegno ordinato e un buon assetto distributivo in modo da soddisfare le aspettative degli insediati.

La tipologia stessa della zona industriale, con tutta la problematica degli accessi e della viabilità pesante e della necessità di provvedere ad un percorso viario facile e privo di intoppi, ha determinato una delle scelte del progetto.

Tutta la strutturazione urbanistica è stata pensata in funzione di un impatto ambientale il più rispettoso possibile verso la campagna e verso il paese, proprio pensando che un intervento come questo dovesse aggiungere un sistema di qualità ambientale in più rispetto agli interventi sulle aree produttive precedenti. L'impianto urbanistico e le norme di attuazione risentono di questa impostazione, lasciando spazio a opere di mitigazione ambientale che consentiranno una più marcata caratterizzazione in termini di qualità ambientale e organizzativa.

Particolarmente pensato, il progetto prevede l'organizzazione, per quanto riguarda l'ambito di intervento classificato come zona omogenea D3 sia dei parcheggi che della viabilità interna sia del verde, di un ambito a corte la cui distribuzione e edificazione rimane subordinata a specifiche normative insediative con il risultato di ottenere non una qualsiasi area a destinazione produttiva, ma una porzione di territorio che assume quasi valenza residenziale data la cura particolare alla organizzazione interna dei servizi e della insediabilità. La proprietà infatti ha nelle sue intenzioni quella di creare un polo dell'edilizia inteso come punto strategico di tutte le possibili forniture nel settore, che spaziano dall'impiantistica ai materiali, dai serramenti alle finiture abbracciando tutto il vasto settore collegato alla materia stessa come un unico grande polo di servizio sia alle imprese che ai privati, creando una struttura unica nel Veneto per questo tipo di attività. Logicamente a questo tipo di insediabilità e di programma, fa riferimento anche tutta una serie di interventi legati alla particolare struttura che si verrà a creare, che non è solo punto di fornitura e vendita o stoccaggio, ma un vero punto di formazione e aggiornamento del settore, con strutture adatte quali sale congressi, aule didattiche, mensa strutture ricettive e quant'altro.

Per la strada di nuovo impianto che collega la SS14 e Via 1 maggio , con una carreggiata di ml. 7,00 è stata ricavata una corsia ciclopedonale da ml. 2,50 separata con un cordolo spartitraffico dalla carreggiata viabile e da una fascia di verde alberato ottenuto dal recupero della sede del canale Taglietto, dato che la nuova viabilità non interessa la sede del canale stesso come in Via Po, ma corre parallelamente ad esso, proprio per creare una notevole barriera alberata tra la strada e le costruzioni esistenti in Via Venezia.

All'interno la viabilità è stata organizzata come un accesso ad una grande piazza, provvista sia di parcheggi che di verde attrezzato, vista in funzione proprio del servizio soprarichiamato e che è organizzata anche non solo per l'accesso ciclopedonale, ma è anche dotata di marciapiedi larghi 2.50 ml. che servono a creare il fronte di accesso pedonale alle strutture di servizio poste lungo l'asse viario e disposte a corte, così come evidenziato negli allegati elaborati grafici.

Per quanto riguarda il recupero dell'area con destinazione di zona omogenea D1 esistente o di completamento, data la totale emarginazione dal contesto urbanizzato esistente, si è pensato di riorganizzare l'intero comparto, con una redistribuzione complessiva sia delle aree soggette a standard che delle aree edificabili esistenti, al fine di ottenere un disegno urbanistico che legasse le due aree in un unico contesto razionale e per di più qualificato.

Infatti l'uso stesso della nuova viabilità e il suo spostamento da quello originariamente previsto dal PRG, dettato essenzialmente dalla presenza del canale Taglietto e dal suo uso di sedime tombato e quindi definito nei suoi percorsi, ha consentito un uso del territorio più consono anche alla politica ambientale che questa Amministrazione, trovando consenzienti anche le proprietà, ha cercato di imporre senza inutili penalizzazioni, con il risultato di ottenere anche una redistribuzione viaria dell'esistente che risolve il problema delle intersezioni con la via Isonzo e la nuova zona industriale, nonché un ruolo diverso alla zona di via 1 Maggio, agganciata così ad una dinamica evolutiva dell'uso dell'area non più residuale ed emarginata. Di più la nuova sede stradale prevista a via Isonzo, è stata prevista come circondata dal verde e quindi "isolata" nel contesto della lottizzazione svolgendo solo funzione di raccordo tra le due zone esistenti.

Si è optato infine per una distribuzione concentrata dei parcheggi, soprattutto collocati sul fronte degli insediamenti della zona D3, e parzialmente nella zona D1 per accessibilità anche alla zona esclusa dal comparto e di proprietà Agostinetto proprio al fine di consentire un uso intensivo dell'area, perché tutto

sommato abbastanza raccolta e non frammentata, con le due aree che sono separate tra loro ma unite dal cordone ombelicale della strada di nuova progettazione e quindi più utilizzabili, invece di sommare gli

standard previsti in un unico macrolotto, che abbiamo già visto problematicamente oggetto di occupazioni improprie e non appieno utilizzato.

Si riprende in tal senso il problema, nel caso della soluzione con marciapiede e limitatamente solo alla zona D3 nella parte centrale del contatto diretto della edificazione con l'utenza e la distribuzione razionalizzata in funzione della specifica destinazione e si offre contestualmente la possibilità di un percorso ciclabile quanto mai opportuno vista la lunga estensione dell'area e la conseguente, sia pur relativa, pericolosità di un lungo rettilineo automobilistico. La pista ciclabile si raccorderà poi all'altra pista ciclabile Comunale già esistente nell'area industriale adiacente e soprattutto entrerà a far parte di quel sistema di percorsi ciclabili sicuri che piano piano interesseranno l'intero tratto comunale.

Per quanto riguarda la dotazione a standard del verde, si specifica che questo, come da premessa, farà parte della più ampia sistemazione urbanistica dell'area, avendo senso, per il tipo di utilizzo della stessa, di essere collocato in posizione strategica e centrale per una parte, mentre per le altre parti svolgerà la funzione di raccordo e inviluppo dei tratti a maggior impatto ambientale svolgendo anche funzione di mitigazione ambientale e arredo urbano. Le nuove disposizioni in materia hanno portato anche ad una redistribuzione delle aree a verde in modo da poter garantire anche la presenza di un bacino di raccolta per acque di prima pioggia e laminazione e che sarà posto in maniera da assolvere anche alla funzione di verde e alla necessità essere utilizzato come bacino scolmatore. In più è stato posto a filtro nell'attacco tra le due zone D1 e D3 e crea una barriera verde anche con la proprietà Bragato. L'intento è quello di creare una vasta zona a verde proprio arretrando l'attacco edificabile verso il basso, lasciando più filtro verso le case abitate di via Venezia. La parte di verde, già individuata nel PRG come standard di piano e di proprietà della Società Missionaria di Maria sarà, in un futuro, allorquando sarà espropriata, collegata in un unicum areale e facilmente utilizzabile.

DIMENSIONAMENTO E TIPOLOGIE PREVISTE

Le dimensioni dell'intervento ammontano globalmente per la zona D3 a mq. 43.878,7, mentre per la zona D1 si è fatto riferimento solo alla dotazione degli standard che andavano occupati e quindi ridistribuiti, in quanto trattasi di un'area di completamento non soggetta a indici di S.U.A..

La distribuzione di questa Superficie è stata effettuata, in questa prima fase, in un unico macrolotto potenzialmente suddivisibile in altri lotti, ciascuno dei quali, o uno solo, edificabile attraverso una gamma tipologica stabilita dal PRG e dalle NTA; è infatti possibile costruire edifici commerciali, laboratori, servizi, capannoni produttivi delle classi tipologiche previste dal PRGC.

DIMENSIONAMENTO DEGLI STANDARD

Al fine del calcolo degli standard urbanistici nelle zone produttive si prende come riferimento la quota di urbanizzazione fissata dalla Legge 61 e dal D.M. 1444 del 2.04.68 che fissa nel 10% della superficie fondiaria il rapporto di dimensionamento e su questo 10% almeno il 50 % destinato a parcheggi e il rimanente 50% a verde.

Superficie lorda edificabile = mq. 43.878,7

Calcolando come dovuto il 10% mq x 43.878,7 per il dimensionamento del verde e parcheggio si ottengono rispettivamente:

1. mq 287092 x 10% x 0,5 = mq 2194 (Verde)
2. mq 287092 x 10% x 0,5 =mq 2194 (Parcheggio)

Il piano di lottizzazione proposto, ridistribuisce di fatto le aree a standard già previste non alterando di fatto le superfici interessate, ma diversamente distribuite, così che da una situazione di piano esistente che prevedeva due zone a standard tipo F2 e F3 rispettivamente di mq. 16.210,49 a verde e 8.104,64 a parcheggio, con la situazione di progetto otteniamo rispettivamente:

Zona F2 Verde Mq. 16.210,49+2.194 = mq. 18.404,5

Zona F3 Parcheggio Mq. 8.104,64+2.194 = mq. 10.298,6

Totale complessivo mq. 28.703,10 da piano

In Progetto otteniamo mq. 18.998,60 a verde e 10.571,89 a parcheggi per un totale di mq. 29.570,49 maggiore di quanto previsto applicando i parametri di piano e cioè in dettaglio mq. 2.682,39 di verde e mq. 2.423,05 di parcheggi, come si evince nella tabella allegata nella cartografia, con i dettagli delle aree destinate a standard.

La Variante richiesta non altera globalmente i parametri di piano ma viene solamente eseguita al solo scopo di non vincolare altre proprietà, che in questo momento non si dichiarano disponibili, ad eseguire interventi di urbanizzazione, accettandone anche i derivati della attuazione urbanistica.