



PIANO PARTICOLAREGGIATO
“MONTECCHIO OVEST” IN VIALE MILANO

Relazione illustrativa

Progettista
Ufficio Tecnico Comunale
Dott. Arch. Francesco Manelli

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

INDICE

Premesse

Inquadramento territoriale

Inserimento nella viabilità esistente

Inquadramento urbanistico

Progetto urbanistico

Dimensionamento

Reti tecnologiche

Assetto proprietario

Previsioni di spesa

Premesse

Il progetto riguarda il Piano Particolareggiato a destinazione produttiva denominato “Montecchio ovest”, situato lungo viale Milano, nella parte sud del territorio comunale, in prossimità del confine con il Comune di Montebello.

Nel 1990, con delibera n. 7364 del 15 maggio, l'Amministrazione Provinciale di Vicenza aveva approvato il Piano Particolareggiato “Autoparco”, il cui ambito coincide in gran parte con quello del presente progetto: detto Piano urbanistico però non è mai stato attuato e, in conseguenza del tempo trascorso, ad oggi risulta decaduto.

Inquadramento territoriale

L'area oggetto di intervento si estende complessivamente per circa 68.800 mq ed occupa una parte di territorio non edificato collocato tra la Strada Regionale n. 11 “Padana Superiore” (viale Milano) e la zona artigianale di Montecchio Maggiore.

Il terreno si presenta incolto, con alcune alberature sorte spontaneamente nel corso degli anni, in particolare a ridosso della roggia “Signolo” che scorre esternamente lungo tutto il confine sud-ovest dell'ambito di intervento e che incide, come meglio descritto in seguito, sulla strutturazione urbanistica del Piano.

Il progetto include anche un'area di circa 15.700 mq occupata da uno stabilimento produttivo attualmente attivo, edificato a suo tempo con la zona artigianale esistente ed accessibile da via della tecnica. Questa area era stata oggetto di un Piano di Recupero, denominato “Soga” ed approvato dal Consiglio Comunale con delibera n. 88 del 3 novembre 2003, finalizzato all'ampliamento dell'attività produttiva esistente; il Piano però non è mai stato attuato e ad oggi risulta decaduto.

Mentre a nord/ovest troviamo la zona artigianale esistente ed a sud/est la S.R. 11, a completare l'intorno dell'ambito di progetto si collocano nella parte sud un'azienda agricola di notevoli dimensioni, separata comunque dal Piano dalla citata roggia “Signolo” e nella parte nord/est un'altra azienda agricola, di ridotte dimensioni e con fabbricati in parte dismessi.

Si veda l'allegato n. 01 “Foto aerea anno 2010”

Inserimento nella viabilità esistente

L'aspetto viabilistico del contesto caratterizza pesantemente il progetto per vari motivi.

Non solo l'area è collocata a ridosso della Strada Regionale 11, quindi con accesso diretto da un'importante arteria stradale, ma si trova in prossimità del nodo viario costituito dall'ingresso all'attuale Strada Provinciale 246 verso l'alta valle del Chiampo, che diverrà ingresso anche alla "Superstrada Pedemontana Veneta", nonché al futuro nuovo casello dell'autostrada "A4".

Proprio il fatto che siano attualmente in corso i lavori di progettazione e realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta e del nuovo casello autostradale, ha avuto incidenza sulla progettazione dell'accesso alla nuova area produttiva e di conseguenza della relativa viabilità interna. L'accesso all'area si adegua difatti al progetto redatto dalla società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova s.p.a. che prevede una contro-strada, parallela al nuovo sedime della S.R. 11, a servizio dei fabbricati esistenti e del nuovo Piano Particolareggiato; la contro-strada si innesta nella "futura" S.R. 11 attraverso uno svincolo con rotatoria. In accordo con i progettisti di società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova s.p.a., sia la contro-strada che il relativo svincolo sono stati adeguatamente dimensionati, al fine di consentire il transito del traffico pesante generato dall'area produttiva.

Si vedano l'allegato n. 02 "Planimetria Superstrada Pedemontana Veneta e casello A4" e l'allegato n. 03 "Dettaglio svincolo S.P.V. e casello A4"

Inquadramento urbanistico

Il Piano di Assetto del Territorio vigente classifica la zona di terreno non edificata come interessata da "Linee preferenziali di sviluppo insediativo in ambiti di urbanizzazione consolidata previsti dal P.R.G. vigente" (tav. 4 - "Carta delle trasformabilità"), che in pratica conferma le previsioni di Piano Regolatore Generale vigente mantenendo la destinazione produttiva, come ribadito anche nell'elaborato "Linee guida per il Piano degli Interventi - Area strategica A4 Ex autoparco".

Il P.A.T. evidenzia (tav. 2 - "Carta delle invariati") la presenza lungo la roggia "Signolo" di "Siepi e macchie boscate", quali "Invariati di natura ambientale", in quanto caratterizzate da particolari aspetti di riconoscibilità ed integrità; uno degli obiettivi del Piano Particolareggiato è pertanto quello di recepire le direttive del P.A.T. mirate a promuovere la difesa e la valorizzazione dal punto di vista naturalistico di questa porzione di territorio.

La zona del Piano Particolareggiato occupata dallo stabilimento esistente è invece classificata come "Aree di urbanizzazione consolidata a destinazione prevalentemente produttiva" (tav. 4 - "Carta delle trasformabilità"), cioè un ambito di urbanizzazione consolidata dove sono sempre possibili interventi di nuova costruzione o di ampliamento di edifici esistenti nel rispetto dei parametri edilizi e delle modalità di intervento previste dal previgente P.R.G. (art. 37 N.T.A. del P.A.T.).

Non essendo ad oggi stato approvato alcun Piano degli Interventi riguardante la zona in progetto, il riferimento urbanistico di livello superiore al presente Piano attuativo è costituito dal Piano Regolatore Generale vigente, che specifica le indicazioni ed i parametri urbanistici di seguito riportati. La zona di terreno non edificata è classificata come Zona D1/34 “Area per insediamenti produttivi di nuova espansione o di completamento”, soggetta ad “Obbligo di Strumento Urbanistico Attuativo”, il cui perimetro è esteso fino a comprendere tutto il sedime di S.R. 11 fronteggiante la zona D1/34 stessa al fine di progettare adeguatamente l'accesso alla nuova area produttiva.

Le tavole del P.R.G. riportano anche l'indicazione di una “Fascia verde di mascheramento degli insediamenti”, dotata di pista ciclabile e collocata lungo la roggia “Signolo”, nonché uno schema di viabilità interna alla zona D1/34.

Oltre ai parametri edificatori ed alle destinazioni d'uso insediabili, il P.R.G. stabilisce la dotazione di opere di urbanizzazione primaria (parcheggio) e secondaria (verde), ammettendo per queste ultime la possibilità di monetizzarne una quota in alternativa al reperimento.

La porzione occupata invece dallo stabilimento esistente è classificata sempre come “Area per insediamenti produttivi di nuova espansione o di completamento”, con due distinte sottozone D1/3 e D1/16, entrambe contornate da “Obbligo di Strumento Urbanistico Attuativo”, “Zona di degrado” e “S.A.V. 46 - Piano di Recupero vigente”, quest'ultima indicazione riferita al decaduto P. di R. “Soga” citato in precedenza. Il P.R.G., con variante approvata con delibera C.C. 47 del 31.05.05, indica inoltre come l'agibilità dei nuovi edifici della zona D1/16 sia subordinata alla demolizione degli edifici non residenziali ricadenti nella zona D1/16 stessa ed anche nelle vicina zona agricola: tali fabbricati sono evidenziati delle tavole grafiche di P.P..

Per la zona D1/16 il P.R.G. stabilisce, oltre ai parametri edificatori ed alle destinazioni d'uso, la dotazione minima di aree standard.

Ricapitolando, con riferimento alle superfici desumibili dagli elaborati di P.R.G. vigente, l'ambito di intervento del presente P.P. include:

- 1) parte della Z.T.O. “D1/34” (52.385 mq)
- 2) intera Z.T.O. “D1/3” (9.957 mq)
- 3) intera Z.T.O. “D1/16” (5.790 mq)

Le limitate trasposizioni di zona nonché la modificazione del perimetro dell'ambito del presente Piano Particolareggiato rispetto al P.R.G., si considerano ammissibili in virtù anche da quanto stabilito dall'art. 3 delle Norme Tecniche Operative del Piano degli Interventi tematico (var. n. 01) recentemente adottato.

Progetto urbanistico

Lo schema viabilistico di progetto ricalca di massima le indicazioni di P.R.G., con una strada principale che si snoda al centro dell'area produttiva e la suddivide in tre zone destinate ai lotti edificabili ad alle aree a standard.

Viene garantita l'opportunità di prolungare in futuro la strada all'esterno dell'ambito di Piano, seguendo il tracciato di P.R.G. della strada di gronda ai margini sud-ovest della zona artigianale esistente; si evidenzia comunque che questa viabilità di P.R.G., prevista nel 1998, ha in gran parte perso di significato con l'apertura della variante alla S.S. 246 ai margini nord – est della zona artigianale.

La strada di Piano presenta una carreggiata opportunamente dimensionata al traffico di automezzi pesanti, con larghezza pertanto di 8,00 metri e che, attraverso un ampio incrocio, si innesta sulla viabilità esistente costituita dalla futura contro-strada e dallo svincolo di connessione con la rinnovata S.R. 11; si precisa che le opere riguardanti la contro-strada che ricadono nell'ambito del Piano Particolareggiato, sono da realizzarsi a carico della società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova s.p.a..

Ognuno dei due tronconi a fondo cieco che compongono la strada di Piano termina con uno spazio di manovra circolare che consente l'inversione di marcia anche dei veicoli pesanti.

I parcheggi pubblici (standard – opera di urbanizzazione primaria) sono distribuiti con l'obiettivo di essere facilmente usufruiti dalle attività che occuperanno i lotti edificabili: troviamo pertanto un ampio parcheggio all'ingresso del Piano, un'area di dimensioni inferiori nella zona nord dell'ambito ed una serie di posti auto collocati ai lati della strada e fronteggianti i lotti.

Un numero consistente di alberature è previsto lungo la nuova viabilità con funzione non solo ombreggiante ma anche per sottolineare visivamente lo sviluppo della viabilità stessa.

Il verde pubblico (standard – opera di urbanizzazione secondaria e verde di mascheramento di P.R.G.) è stato principalmente collocato lungo il confine sud – ovest dell'ambito di Piano, a fianco della roggia “Signolo”, che scorre esternamente all'ambito stesso.

In questo modo viene rispettata l'indicazione di P.R.G. sull'individuazione della fascia verde di mascheramento e si crea al contempo una zona verde di significativa consistenza (larghezza variabile dai 10 ai 25 metri) effettivamente fruibile; a sottolinearne la fruibilità è la presenza della pista ciclabile che inizia nel parcheggio principale del Piano e corre parallelamente alla roggia, in prospettiva di un suo possibile prolungamento lungo il margine della zona artigianale esistente come riportato nel P.R.G.; la disposizione della pista ciclabile e delle circostanti alberature rispecchia lo schema, seppur

non vincolante, della “Tipologia C” indicata nel P.R.G. vigente nel paragrafo delle “Fasce verdi a mascheramento degli insediamenti”.

Il Piano prevede la riproposizione delle “Siepi e macchie boscate” individuate lungo la roggia “Signolo” dal P.A.T. stesso (tav. 2 – invarianti di natura ambientale). Procedere alla rimozione della vegetazione sviluppatasi spontaneamente nel tempo ed alla sua ricostruzione costituisce l'unica soluzione compatibile con le esigenze di smaltimento delle acque meteoriche che prevede la creazione di un bacino di laminazione ed accumulo a fianco della roggia; tale intervento, sostanzialmente di ampliamento dell'alveo della roggia stessa con la conseguente eliminazione della vegetazione presente, emerge dallo “Studio di compatibilità idraulica” allegato al Piano ed è stato informalmente concordato con il Consorzio di bonifica Alta Pianura Veneta.

In sede di progettazione esecutiva delle opere di urbanizzazione comunque, sulla base dell'effettivo dimensionamento del bacino di laminazione, dovrà essere valutata con attenzione la reale necessità di ricostruzione della vegetazione mirando per quanto possibile alla conservazione delle eventuali porzioni compatibili con le opere idrauliche.

Le aree private edificabili sono suddivise in 4 lotti, il primo dei quali (lotto “0”) rappresenta l'ampliamento dell'attività esistente (ex P. di R. “Soga”) ed è l'unico che può usufruire di accessibilità carraia anche dalla zona artigianale di via delle Tecnica.

Tutti i nuovi accessi carrai sono razionalmente distribuiti lungo la strada di Piano, ad eccezione del lotto “1” che, in virtù delle maggiori dimensioni e della particolare collocazione, è dotato di un ulteriore accesso lungo la futura contro-strada.

Dimensionamento

Per la quantificazione delle aree a standard del P.P. si è fatto riferimento alle indicazioni fornite dal P.R.G. vigente per le diverse Z.T.O. incluse nel P.P. stesso e cioè le zone di completamento “D1/3” e “D1/16, già oggetto del P. di R. “Soga”, e la porzione di Z.T.O. di espansione “D1/34”.

Nel caso della zona “D1/3”, cioè la parte dove ricade l'edificio esistente, il P.R.G. non prevede dotazione di aree per opere di urbanizzazione.

Per la zona “D1/16” il P.R.G. impone invece una dotazione, con riferimento alla superficie territoriale, pari al 5% per urbanizzazione primaria ed al 5% per urbanizzazione secondaria.

La zona “D1/34” è infine soggetta al reperimento, con riferimento alla superficie fondiaria complessiva, del 10% per urbanizzazione primaria (parcheggio) e del 10% per urbanizzazione secondaria (verde attrezzato); per la secondaria viene indicata la possibilità di reperirne almeno il 4%

e monetizzare la parte restante al Comune. Le tavole indicano inoltre una zona di “Fascia verde a mascheramento degli insediamenti”, che si ritiene sia da reperire in aggiunta allo standard (10%).

Superficie zona “D1/16” da P.R.G.: 5.790 mq

Superficie zona “D1/34” da P.R.G. inclusa nell'ambito: 52.385 mq, di cui 42.336 mq superficie fondiaria complessiva, 3.130 mq verde/pista ciclabile e 6.919 mq viabilità.

Dotazione minima da P.R.G. di opere di urbanizzazione primaria (parcheggio): **4.524 mq**
derivante dalla sommatoria di 5.790 mq x 5% + 42.336 mq x 10%

Dotazione minima da P.R.G. di opere di urbanizzazione secondaria (verde): **5.114 mq** da reperire + 2.540 mq da monetizzare (42.336 mq x 6%)
derivante dalla sommatoria di 5.790 mq x 5% + 42.336 mq x 4% + 3.130 mq “Fascia verde a mascheramento degli insediamenti”

Il progetto di P.P. prevede il reperimento di **5.082 mq** di parcheggio e **5.851 mq** di verde, con monetizzazione dei restanti 1.803 mq, pari al 4,26%. La dotazione di aree a standard risulta quindi soddisfare le prescrizioni del P.R.G. vigente.

Si riporta di seguito il riepilogo delle superfici di progetto che compongono il P.P.:

<i>Destinazione</i>	<i>Superficie</i>
Area privata edificabile	47.404 mq
Viabilità interna	6.688 mq
Viabilità a carico Soc. Autostrade	3.801 mq
Verde pubblico	5.851 mq
Parcheggio pubblico	5.082 mq
<i>Superficie territoriale complessiva</i>	<i>68.826 mq</i>

Le superfici massime copribili all'interno di ogni lotto sono indicate nell'apposita tavola e derivano, come indicato dal P.R.G., applicando il rapporto di copertura del 60% alla superficie fondiaria di progetto relativamente ai lotti “1 - 2 - 3” che ricadono completamente nella Z.T.O. “D1/34”.

La capacità edificatoria del lotto “0”, che ammonta a 3400 mq di nuova superficie coperta in ampliamento oltre all'esistente e stata invece così quantificata:

- per la porzione di lotto ricadente nella Z.T.O. “D1/3”, dalla capacità residua e quindi dal 60% della

superficie detratta la superficie coperta esistente: $9.957 \text{ mq} \times 60\% - 5.804 \text{ mq} = 170 \text{ mq}$

- per la porzione di lotto ricadente nella Z.T.O. "D1/16", dal 50% della superficie al netto degli standard dovuti (5% + 5%): $5.790 \text{ mq} - 579 \text{ mq} \times 50\% = 2.605 \text{ mq}$

- per la porzione ricadente nella Z.T.O. "D1/34", dal 60% della superficie del lotto: $1.041 \text{ mq} \times 60\% = 625 \text{ mq}$

Reti tecnologiche

Nelle tavole grafiche sono riportati i tracciati delle reti tecnologiche esistenti e le indicazioni di massima delle reti di progetto, i cui dettagli saranno puntualmente definiti in sede di progettazione esecutiva delle opere di urbanizzazione.

In merito allo smaltimento delle acque meteoriche, si evidenzia che lo "Studio di compatibilità idraulica" ha individuato la possibilità di convogliare le acque meteoriche nella roggia "Signolo", previa laminazione tramite bacino da realizzare in corrispondenza dell'area verde principale, che avrà quindi anche funzione di invaso per il rilascio graduale delle acque nella roggia.

Assetto proprietario

I nominativi delle ditte intestatarie degli immobili inclusi nell'ambito di intervento del Piano sono elencati nell'apposito elaborato "Elenco catastale delle proprietà".

Si precisa che il sedime della roggia "Signolo" non è individuato catastalmente con un mappale specifico e pertanto ricade lungo i margini di alcuni dei mappali oggetto del Piano (il confine dei mappali costituisce la mezzeria della roggia); per questo motivo, i mappali n. 56 – 87 – 312 – 359 risultano inclusi solamente in parte all'interno dell'ambito di intervento del P.P..

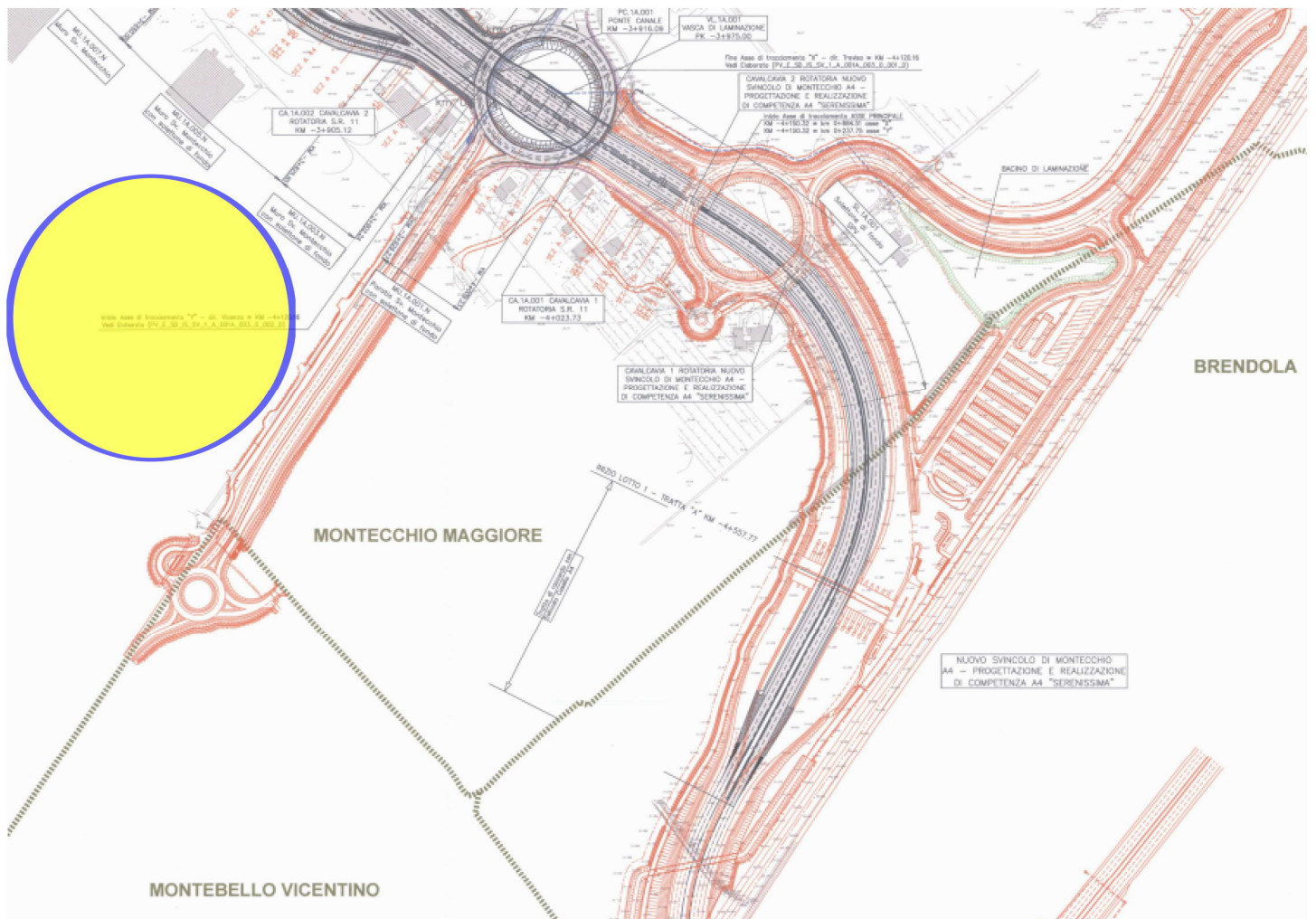
Si veda l'allegato n. 04 "Rappresentazione planimetrica ditte intestatarie catastali"

Previsioni di spesa

Come indicato nell'apposito elaborato, sono state quantificate le previsioni di spesa per la realizzazione delle opere di urbanizzazione del Piano; gli importi risultano in questa sede indicativi e saranno precisamente quantificati con la progettazione esecutiva.



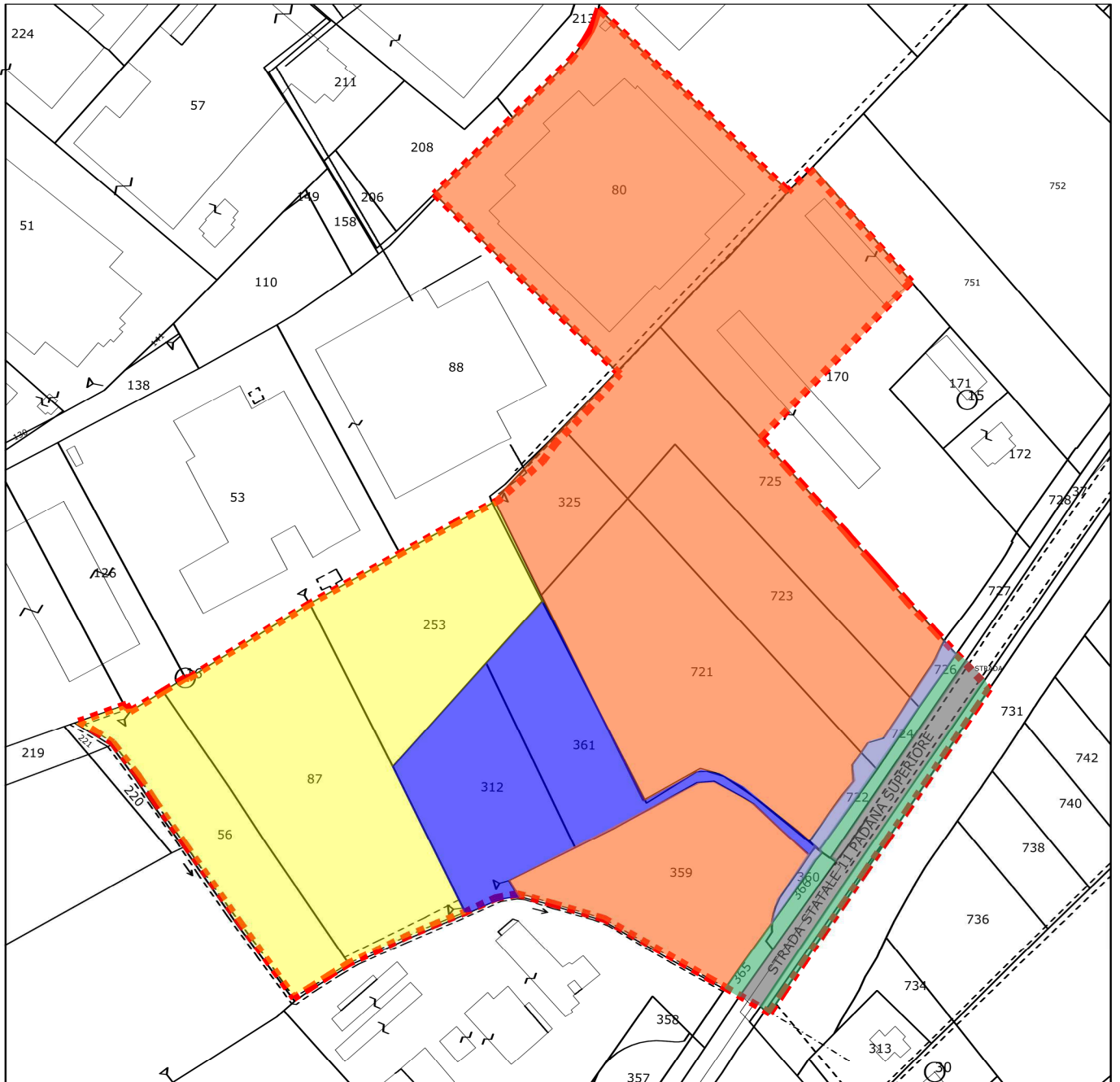
Dettaglio svincolo S. P. V. e nuovo casello autostradale "A4"



Legenda

-  Localizzazione P.P. "Montecchio ovest"

Rappresentazione planimetrica ditte intestatarie catastali



- Siden immobiliare s.r.l.
- Dalla Verde Gino - Vantin Agnese
- Comune di Montecchio Maggiore
- Demanio pubblico dello Stato
- Autostrada BS-VR-VI-PD s.p.a.
- Sedime S.R. n. 11 (tratta competenza Veneto Strade s.p.a.)
- Ambito intervento P.P.