

COMUNE DI NOVENTA DI PIAVE



CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA
REGIONE DEL VENETO

Variante al Piano Particolareggiato

di attuazione
dei Progetti norma n. 10-13
redatto ai sensi dell'art. 19 della LR 11/2004

Relazione Tecnica, Verifica del Dimensionamento, Valutazione di congruità economica

Giugno 2019

Progettisti
Urb. Finotto Francesco
Arch. Valter Granzotto

PROTECO
engineering

RELAZIONE	3
Premessa	3
Gli obiettivi della Variante al Piano Particolareggiato	3
Il campo di applicazione del Piano Particolareggiato	4
Strumenti di attuazione	4
Le principali modifiche al sistema infrastrutturale del Piano Particolareggiato	5
Le modifiche ai singoli Comparti urbanistici	6
Comparto n. 1	6
Comparto n. 2	7
Comparto n. 3	7
VERIFICA DEL DIMENSIONAMENTO	7
VALUTAZIONE DI CONGRUITÀ ECONOMICA	10

Relazione

Premessa

Il Piano Particolareggiato di attuazione dei Progetti norma n. 10-13 è stato approvato con DCC n. 69 del 27/12/2004 e successivamente è stato oggetto di una Variante parziale approvata con DGC n. 38 del 07/05/2013 che ha introdotto quattro stralci esecutivi nel Comparto 1. I termini di efficacia del PP sono stati prorogati con DGC n.74 del 07/06/2018 fino al 02 maggio 2023.

Le opere di urbanizzazioni relative al Comparto n. 2 sono state completate, così come sono state completate quelle relative al primo stralcio del Comparto 1. Una parte consistente degli edifici privati compresi in tali ambiti è stata realizzata. Dal punto di vista delle infrastrutture restano da completare parte delle urbanizzazioni del Comparto 1 e la viabilità pubblica di raccordo tra via Gondulmera-Tre Ponti e via Libertà compresa nel Comparto 6.

Successivamente, la Variante n. 5 al Piano degli Interventi ha modificato le previsioni relative al Comparto 3, stralciando la viabilità di accesso da Via Roma e confermando la previsione della pista ciclabile, riducendo contestualmente il carico insediativo ivi previsto (da 2.146 mq di S.n.p. a 660) ed escludendo tale ambito dall'ambito soggetto a PUA. Inoltre è stata introdotta all'art. 33 delle N.T.O. – che disciplina le fasce di rispetto – una nuova disposizione che fa cessare l'efficacia della fascia di rispetto dal depuratore esistente, localizzato in Via Torino, nel momento della dismissione dell'impianto di depurazione medesimo, senza necessità di una ulteriore variante cartografica di allineamento o stralcio. Infine, la Variante n. 5 ha stralciato l'obbligo di destinare almeno il 25% della Superficie netta di pavimento ai programmi costruttivi di Edilizia Residenziale Pubblica ai sensi dell'art. 51 della L. 865/71, in allineamento alla riduzione già prevista dalla LR 11/2004 per i comuni con più di 25.000 abitanti.

Nel frattempo i lavori di collegamento con l'impianto di depurazione di San Donà di Piave sono stati completati, pertanto sono state poste le premesse per la dismissione dell'impianto di Via Torino e conseguentemente per una revisione delle previsioni planivolumetriche relative al Comparto 1, fortemente condizionate dalla presenza della fascia di rispetto del depuratore.

Essendo cambiati nel frattempo le disposizioni regionali relative all'invarianza idraulica, che hanno modificato i tempi di ritorno relativi alla progettazione di manufatti ed opere idrauliche, dagli iniziali 20 anni agli attuali 50 anni, la revisione della pianificazione ha comportato la previsione di ulteriori opere di invarianza (nuovi bacini di laminazione e bocche tassate in uscita).

Gli obiettivi della Variante al Piano Particolareggiato

Si tratta pertanto di riconsiderare il sistema infrastrutturale del Comparto n. 1 alla luce degli effetti della dismissione dell'impianto di depurazione, modificando la viabilità di distribuzione tenendo conto dello stralcio della bretella di collegamento con Via Roma, la localizzazione delle aree a verde pubblico

assicurando in ogni caso la continuità degli spazi pubblici, l'implementazione degli spazi a parcheggio, articolando gli stralci esecutivi e recependo lo stralcio della quota E.R.P. Contestualmente alla ridefinizione dell'impianto infrastrutturale del Comparto n. 1 è stata ridefinita anche la perimetrazione degli ambiti dei Comparti 1 e 3 risolvendo una incongruenza derivante dalla non corrispondenza tra la Carta Tecnica Regionale e la mappa catastale. La modifica della localizzazione delle aree a verde attrezzato ha comportato altresì la modifica al piano guida del verde allegato al PP.

Il campo di applicazione del Piano Particolareggiato

Il campo di applicazione del Piano Particolareggiato è rimasto il medesimo del piano originale, considerando compresi nella variante tutti e sei i comparti attuativi. Tale scelta consegue alla necessità di coordinare con un unico strumento urbanistico sia la revisione dell'assetto infrastrutturale conseguente allo stralcio della viabilità di servizio da Via Roma e alla conferma della pista ciclabile, sia la modifica del perimetro tra i Comparti n. 1 e n. 3 in adeguamento al limite definito dai confini catastali. Pertanto la Tav. 1 - Corografia su base C.T.R., conferma il perimetro del Piano Particolareggiato vigente.

Naturalmente la Tav. 2 – Ambito di intervento su base catastale, recepisce i frazionamenti castali conseguenti all'attuazione del primo stralcio esecutivo del Comparto 1 e del Comparto 2, identificando le aree già acquisite al demanio comunale.

Strumenti di attuazione

Il Piano Particolareggiato conferma i sei comparti urbanistici, di cui tre caratterizzati da un carico insediativo significativo, due destinati a verde privato, ed uno interessato dalla realizzazione di un tratto della dorsale di collegamento con Via Libertà. Per i comparto 1 e 3 sono state parzialmente ridefinite le carature urbanistiche conseguenti alle modifiche cartografiche di perimetro e di assetto infrastrutturale, gli abitanti teorici insediabili, mentre sono state confermate le tipologie edilizie ammissibili, le destinazioni d'uso, e aggiornate le specifiche prescrizioni particolari. Nei comparti con presenza di carico insediativo sono stati confermati i macrolotti come criterio di dimensionamento, individuati sulla base di criteri morfologici.

Restano confermate le disposizioni attuative vigenti, che per comodità di lettura sono di seguito riportate:

- a) Ciascun comparto di norma si attua mediante *intervento diretto* (permesso di costruire o SCIA), redatto dagli aventi titolo, relativamente alle aree a destinazione privata (superficie fondiaria, verde privato) nonché, relativamente alle aree con destinazione pubblica o ad uso pubblico, mediante un *progetto esecutivo* per opere di urbanizzazione, esteso a tutto l'ambito di ciascun Comparto di Intervento (oppure ad uno stralcio esecutivo, qualora individuato cartograficamente negli elaborati del PP, come nel caso del Comparto n. 1), ed una *convenzione*, redatta secondo lo

Schema di convenzione per l'attuazione dei comparti di intervento, allegato al P.P.

- b) L'individuazione dei lotti, nonché la determinazione della superficie fondiaria e della S.n.p. massima per ciascun lotto, costituisce disposizione efficace unicamente per gli *interventi* diretti, e potrà essere puntualmente rideterminata in sede di Permesso di costruire, nel rispetto dei parametri prescritti per ciascun macrolotto.
- c) In fase esecutiva le opere pubbliche previste (viabilità, verde e parcheggi) potranno subire modesti spostamenti ed aggiustamenti utili alla loro migliore realizzazione, senza che questo comporti variante al Piano Particolareggiato.
- d) La dichiarazione di pubblica utilità di tutte le opere previste nel Piano Particolareggiato, comporta la facoltà per il Comune di procedere direttamente all'esecuzione di tutte le opere di urbanizzazione previste dal Piano Particolareggiato, e corrispondenti alle aree da cedere al demanio pubblico, al di là della procedura di attuazione prevista per i singoli comparti.

Le principali modifiche al sistema infrastrutturale del Piano Particolareggiato

Le modifiche principali riguardano i Comparti n. 1 e 3. La fascia di rispetto di centro metri dal depuratore aveva comportato la necessità di localizzare il verde pubblico attrezzato a ridosso di tali impianti, con conseguente allontanamento della dorsale infrastrutturale interna. Il venir meno di tale vincolo consente di organizzare la viabilità secondo un doppio anello: il primo, più ampio che conferma il raccordo tra Via Visentin e Via Treponti mediante il completamento di Via R. Schiavo Lena secondo il movimento sinuoso già definito, e un secondo più stretto che mette in relazione Via Torino con Via Guaianette utilizzando un varco già previsto nell'ambito del Comparto n. 2. Tra questi due anelli è stato individuato un nuovo raccordo utilizzando un tratto di viabilità già realizzato nel primo stralcio esecutivo del Comparto n. 1. In questo modo l'intero Comparto n. 1 è accessibile sia da Via Visentin, sia da Via Torino e Guaianette, oltre che da Via Treponti, rendendo superfluo il raccordo con Via Roma, peraltro già stralciato dalla Variante n. 5 al PI.

Gli spazi a verde assecondano questo doppio movimento, creando una grande dorsale pulsante, che separa le due aree residenziali, attrezzata con una pista ciclabile che si raccorda sia con quella già realizzata entro il Comparto n. 2 sia con i nuovi tracciati previsti in affiancamento a Via R. Schiavo Lena e di raccordo con Via Torino. La pista ciclabile di raccordo con Via Roma è stata localizzata sul lato meridionale del comparto n. 3.

Gli isolati sono stati progettati in modo da offrire il minor numero possibile di accessi carrai dalla viabilità principale. La quasi totalità dei lotti, è distribuita mediante isole di servizio, dotate di ampi parcheggi, appositi spazi di inversione, e almeno un marciapiede. Tutti i lotti si sviluppano più in profondità che in ampiezza, riducendo i costi di urbanizzazione; sono stati distribuiti assicurando la prevalenza del taglio di dimensione minima, peraltro successivamente aggregabile

in unità maggiori, secondo le necessità operative che emergeranno durante l'attuazione. Tutti gli accessi carrai, localizzati sul lato della strada non servito da parcheggi, dovranno essere arretrati, per consentire la sosta domestica, senza intralciare la circolazione.

Lo stralcio delle previsioni di E.R.P. sono state accompagnate dalla rimozione dell'obbligo di realizzare un sistema porticato nel nucleo più denso dell'abitato. È stata confermata la possibilità di realizzare una piazza pubblica, posizionata lungo la principale dorsale.

Le modifiche ai singoli Comparti urbanistici

COMPARTO N. 1

La superficie territoriale del comparto n. 1 è stata incrementata di circa mq 508 a seguito della modifica di perimetro e della trasposizione di area che ha interessato il Comparto n. 3, la cui superficie territoriale è stata ridotta in maniera corrispondente, come meglio illustrato nella successiva figura 1.

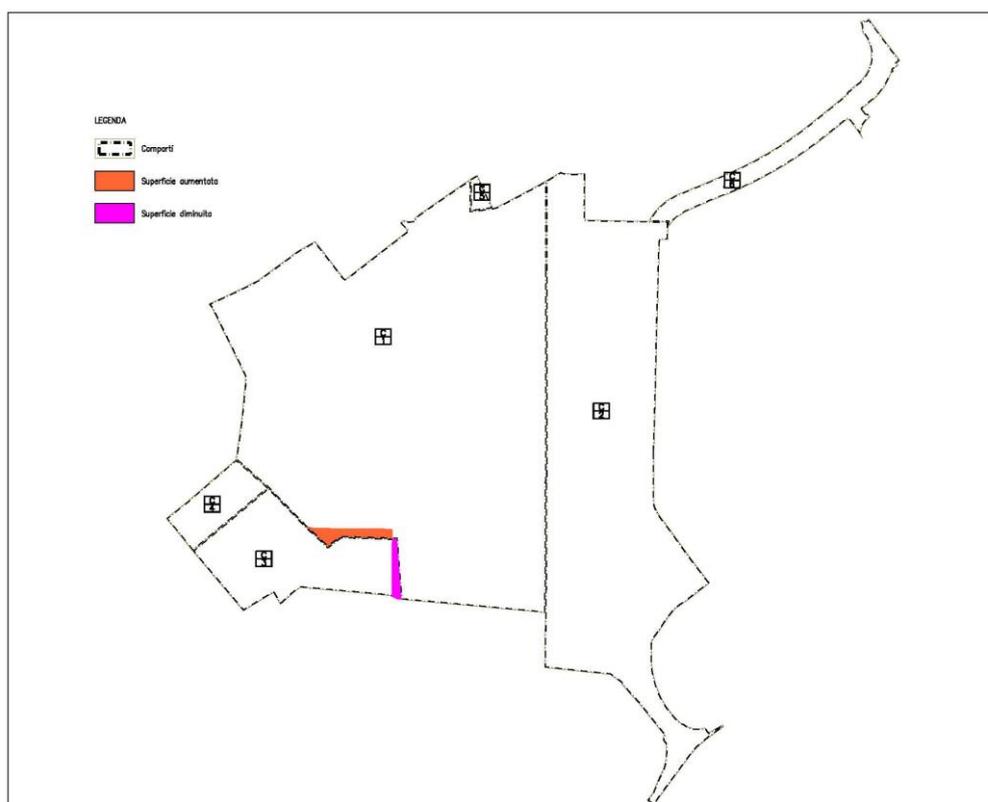


Figura 1 Superfici interessate dalla ripermetrazione dei Comparti 1 e 3

Il venir meno del vincolo generato dal depuratore consente un modesto incremento della superficie fondiaria, una riduzione della superficie a verde ammessa dalle NTO del PI (Art. 11, comma 3), compensata da un incremento della superficie destinata a viabilità, parcheggi e a piazza pubblica, ferma restando la S.n.p., come definita con la Variante al PP del 2009.

In particolare la superficie fondiaria passa da mq 58.544 a mq 63.073, la viabilità pubblica da mq 15.011 a mq 15.806, la superficie a parcheggio pubblico da mq 2.178 a mq 3.606, la superficie destinata a piazza ammonta a 2.241 mq, mentre la superficie a verde attrezzato passa da 31.180 mq a 22.695 mq (circa 41 mq/abitante). Relativamente alla verifica della dotazione delle aree a parcheggio, poiché la variante n. 5 al PI ha incrementato la quota minima da 3,5 a 5 mq/abitante è stata corretta in riduzione la quantità di superficie ammessa a terziario diffuso senza ulteriore incremento di aree destinate a parcheggio.

Inoltre sono stati individuati sei stralci esecutivi. Infine si precisa che contestualmente alla realizzazione del primo stralcio esecutivo, è fatto obbligo al soggetto attuatore del primo stralcio di realizzare/corrispondere all'Amministrazione comunale i costi relativi alla realizzazione della dorsale che collega via Gondulmera-Tre Ponti con via Libertà, nel tratto compreso entro il Comparto 6.

COMPARTO N. 2

Trattandosi di un comparto le cui opere di urbanizzazione sono già state realizzate e cedute al demanio comunale, compreso la quota di superficie destinata ad E.R.P., le modifiche introdotte riguardano due aspetti:

- a) lo stralcio della distinzione tra superficie fondiaria privata e destinata ad E.R.P., nonché tra S.n.p. privata e destinata ad E.R.P.
- b) La possibilità di trasformare in credito edilizio dai soggetti aventi titolo, fino al 15% della S.n.p. localizzata nei lotti 5.1, 5.2, 5.3 e 5.4 nella Tav. 8 - Carature dei lotti e dei macrolotti, in conformità a quanto previsto dall'art. 13, comma 5 delle N.T.O. del PI. Infatti, il venir meno della destinazione ad E.R.P. consente l'utilizzo di tipologie edilizie a densità inferiore, secondo le indicazioni del recente mercato immobiliare. Va precisato che si tratta di un'opportunità che corrisponde a costi di insediamento aggiuntivi realmente sostenuti e non solo preventivati, di cui si consente un parziale recupero mediante il credito edilizio.

COMPARTO N. 3

Oltre allo stralcio della viabilità pubblica di circa 2.219 mq e del parcheggio di mq 209 è stata confermata la quantità di S.n.p. indicata dalla Variante n. 5 al PI (mq 600), nonché prevista un'area destinata a percorso ciclabile di mq 1.390. Lo stralcio della viabilità pubblica di raccordo con Via Roma comporta per il soggetto attuatore la necessità di realizzare una viabilità privata di raccordo tra Via Roma e il macrolotto interno.

Verifica del Dimensionamento

La verifica del dimensionamento interessa esclusivamente il comparto n. 1, poiché come abbiamo già visto, il comparto n. 2 è già stato attuato, mentre le modifiche al comparto n. 3 derivano dalla Variante n. 5 al PI, e i restanti comparti (4, 5 e 6) non sono stati modificati.

D'altra parte nel Comparto n. 1 è già stato attuato un primo stralcio esecutivo di circa 2,89 ettari, mentre restano da essere attuati circa 7,85 ettari come indicato nella successiva tabella 1:

Tabella 1 Superfici realizzate e da realizzare nel Comparto n. 1

Stralci attuativi	Destinazioni d'uso	Tipologia	Superficie mq
Realizzato	Parcheggio pubblico	Parcheggio pubblico	347,57
Realizzato	Superficie fondiaria	Superficie fondiaria	15.335,23
Realizzato	Verde attrezzato	Pista Ciclabile	1.206,84
Realizzato	Verde attrezzato	Verde attrezzato	7.512,60
Realizzato	Viabilità	Aiuola	409,73
Realizzato	Viabilità	Carreggiata	3.131,54
Realizzato	Viabilità	Marciapiede	950,79
Realizzato	Viabilità	Marciapiede	28,22
Realizzato Totale			28.922,51
Progetto	Parcheggio pubblico	Parcheggio pubblico	3.258,21
Progetto	Piazza	Piazza	2.240,56
Progetto	Superficie fondiaria	Superficie fondiaria	47.737,91
Progetto	Verde attrezzato	Pista Ciclabile	2.454,09
Progetto	Verde attrezzato	Verde attrezzato	11.521,70
Progetto	Viabilità	Aiuola	1.288,49
Progetto	Viabilità	Carreggiata	7.827,99
Progetto	Viabilità	Marciapiede	2.169,52
Progetto Totale			78.498,46
Totale complessivo			107.420,97

Come si può notare dalla tabella 2 le dotazioni di standard urbanistici sono ampiamente superiori ai 30 mq/abitante previsti dalla LR 11/2004, attestandosi i parcheggi a 6,52 mq/abitante e il verde attrezzato, comprensivo delle piste ciclabili, a 41,04 mq/abitante.

Tabella 2 Verifica della dotazione di aree a servizi del Comparto n. 1

Stralci attuativi	Destinazioni d'uso	Tipologia	Superficie mq	mq abitante
Realizzato	Parcheeggio pubblico	Parcheeggio pubblico	347,57	
Progetto	Parcheeggio pubblico	Parcheeggio pubblico	3.258,21	
	Parcheeggio pubblico Totale		3.605,78	6,52
Progetto	Piazza	Piazza	2.240,56	4,05
	Piazza Totale		2.240,56	4,05
Realizzato	Superficie fondiaria	Superficie fondiaria	15.335,23	
Progetto	Superficie fondiaria	Superficie fondiaria	47.737,91	
	Superficie fondiaria Totale		63.073,13	
Realizzato	Verde attrezzato	Pista Ciclabile	1.206,84	2,18
Realizzato	Verde attrezzato	Verde attrezzato	7.512,60	13,59
Progetto	Verde attrezzato	Pista Ciclabile	2.454,09	4,44
Progetto	Verde attrezzato	Verde attrezzato	11.521,70	20,83
	Verde attrezzato Totale		22.695,23	41,04
Realizzato	Viabilità	Aiuola	409,73	
Realizzato	Viabilità	Carreggiata	3.131,54	
Realizzato	Viabilità	Marciapiede	950,79	
Realizzato	Viabilità	Marciapiede	28,22	
Progetto	Viabilità	Aiuola	1.288,49	
Progetto	Viabilità	Carreggiata	7.827,99	
Progetto	Viabilità	Marciapiede	2.169,52	
	Viabilità Totale		15.806,27	
	Totale complessivo		107.420,97	

Valutazione di congruità economica

La riduzione di circa 8.485 mq di verde pubblico, accompagnata da un incremento di 508 di superficie territoriale, è compensata da un incremento di 1.428 mq di parcheggio pubblico e 2.241 mq di piazza pubblica, per un totale di 3.669 mq. La parte rimanente di 5.324 è stata destinata a superficie fondiaria di pertinenza per 4.549 mq e a viabilità per 795 mq.

La successiva tabella n. 3 confronta il minore costo derivante dalla riduzione dell'area a verde pubblico (considerando sia valore dell'area, sia il costo di realizzazione, ai sensi dell'art. 11, comma 3 delle NTO del PI) con i maggiori oneri derivanti dalla realizzazione delle superfici destinate alla compensazione (parcheggio pubblico e piazza pubblica) sulla base dei valori definiti con delibera di Giunta Comunale n. 6/2019. Come si può notare i valori relativi alle compensazioni (realizzazione di parcheggi pubblici e piazza pubblica) sono maggiori, anche se non di molto, di quelli relativi alla riduzione del verde attrezzato, si può concludere pertanto che le modifiche introdotte nel Comparto n. 1 del Piano Particolareggiato risultano congrue in relazione all'interesse pubblico.

Tabella 3 Verifica dei costi di compensazione

Destinazioni d'uso	PP Vigente mq	PP Variante mq	Differenza mq	Costo unitario €/mq	Totale
Superficie territoriale	106.913,00	107.421,00	508,00		
Superficie fondiaria	58.544,00	63.073,00	4.529,00		
Viabilità	15.011,00	15.806,00	795,00		
Verde pubblico	31.180,00	22.695,00	- 8.485,00	€ 61,41	-€ 521.063,85
Parcheggio pubblico	2.178,00	3.606,00	1.428,00	€ 159,17	€ 227.294,76
Piazza pubblica	-	2.241,00	2.241,00	€ 159,17	€ 356.699,97
Totale	106.913,00	107.421,00	508,00		€ 62.930,88