



COMUNE DI ANDRIA

SETTORE PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO
Servizio Urbanistica

Piano Urbanistico Esecutivo

Zona industriale

maglie di P.R.G. nn. D1/14 - D1/15 - D1/6-7 P.d.R. - D1/9 P.d.R.

Approvazioni:

Parere Dirigente Settore P. del T.: _____ in data _____

Parere dell'Ufficio del Genio Civile: Prot. n. _____ del _____

Adozione: Deliberazione del Consiglio Comunale n. _____ del _____

Approvazione: Deliberazione del Consiglio Comunale n. _____ del _____

OGGETTO:

Relazione illustrativa

TAVOLA:

1

Scala:

Data: Gennaio 2005

Agg.:

Progetto:

Arch. GIACOMO LOSAPIO

Relazione Geologica:

Geol. GIUSEPPE MAZZONE

**Il Dirigente Settore
Pianificazione Territorio**
Ing. GIOVANNI TONDOLO

Al fine di attuare le previsioni del P.R.G.C. relative alle maglie D1/14, D1/15, D1/6-7 PdR e D1/9PdR, ubicate a ridosso della S.P. Andria –Trani, l'Amministrazione Comunale ha ritenuto necessario approvare preventivamente, come disposto dall'art. 4.3 delle N.T.E. uno strumento urbanistico esecutivo (piano di recupero, piano particolareggiato, piano di lottizzazione) esteso alle singole maglie.

Questa iniziativa dell'Amministrazione Comunale ha lo scopo di sgravare il singolo operatore dall'onere della pianificazione di secondo livello ma soprattutto dall'obbligo di eseguire le opere di urbanizzazione mediante convenzionamento: nel piano di iniziativa pubblica sarà infatti l'Amministrazione Comunale che, una volta dichiarata la pubblica utilità delle opere previste dai piani, dovrà eseguirle con oneri a carico dei concessionari, coerentemente con quanto stabilito dalla Regione Puglia con la deliberazione della Giunta n. 6320/1989, "Criteri art. 51 L.R. 56/1980".

Il piano di iniziativa pubblica ha lo scopo, altresì, di contribuire alla semplificazione delle problematiche connesse alla adesione o meno dei proprietari compresi nella maglia che, a fronte dell'attuale non più obbligatoria approvazione dei P.P.A., rende difficoltosa l'applicazione dell'art. 27, 2 comma, della L.R. 56/1980, atteso che non è ancora applicabile, per la redazione dei P.U.E., la nuova legge regionale n. 20/2001.

Parimenti anche l'applicazione del 5° comma dell'art. 27 della legge n. 166/2002 (Comparti proposti da consorzi di proprietari rappresentanti la maggioranza delle proprietà in essi comprese), può essere di difficile attuazione se non si procede alla approvazione preventiva di un piano urbanistico esecutivo di iniziativa pubblica che riduca le aree di interventi ad ambiti più ristretti rispetto alle attuali maglie di P.R.G..

Le maglie innanzi indicate hanno una superficie di circa 850.000 mq. ed una capacità edificatoria di circa 2.400.000 mc..

L'area è ubicata a Nord-Est rispetto al centro abitato, a ridosso della S.P. n. 130 che collega Andria con Trani.

A Nord è delimitata dall'Autostrada A 14, mentre a Sud è delimitata in parte (lato occidentale) dalla tangenziale che attualmente collega la SS. N. 98 con via Barletta e l'ingresso al casello autostradale ed in parte (lato orientale) da un nucleo di edifici a destinazione produttiva assoggettati a Piano di Recupero. .

Il limite Ovest è rappresentato dalla strada comunale Monachelle, mentre quello Est da una strada di nuova previsione esterna alla lama denominata Lamadattola.

L'intera area si presenta per lo più pianeggiante anche se parzialmente degradante in direzione da S-O a N-E dove si riscontra una pendenza del 1,7% circa.

Parallelamente al lato occidentale dell'area interessata dal Piano è presente una lieve depressione naturale all'interno della quale potrebbero scorrere acque meteoriche non assorbite dai terreni agricoli circostanti; per detta depressione si è previsto l'obbligo di non edificazione per una fascia avente una larghezza di circa mt. 10,00, pur potendone utilizzare la relativa volumetria. L'opera di sistemazione idraulica per il convogliamento di eventuali acque meteoriche sarà invece realizzata dall'Amministrazione su aree private gravate da uso pubblico.

Il 20% circa dei suoli interessati è già stato occupato da edifici in parte di remota costruzione ed in parte realizzati recentemente con le procedure di variante al P.R.G.C. (concessione edilizia diretta anziché Piano esecutivo) previste dal D.P.R. 447/1998 ed attivate dallo Sportello Unico delle Attività Produttive.

Lo stato dei luoghi, meglio rappresentato nella documentazione fotografica allegata, si presenta complesso sotto l'aspetto della sicurezza della circolazione stradale; la modalità insediativi seguita negli insediamenti preesistenti non comporta invece grosse problematiche per la dotazione degli stessi con le reti tecnologiche.

Gli elaborati del Piano sono i seguenti:

TAV. 1 – RELAZIONE ILLUSTRATIVA

TAV. 2.1 – Stralci degli elaborati del piano regolatore attinenti il piano particolareggiato

TAV. 2.2 – Stralci degli elaborati del piano regolatore attinenti il piano particolareggiato

TAV. 2.3 – Stralci degli elaborati del piano regolatore attinenti il piano particolareggiato

TAV. 2.4 – Stralci degli elaborati del piano regolatore attinenti il piano particolareggiato

TAV. 3 – Planovolumetrico con specificazioni in ordine all'arredo urbano

TAV. 4 – Planimetria di P.P. su rilievo aerofotogrammetrico e piano quotato

TAV. 5 – Rappresentazione del P.P. su mappe catastali

TAV. 6.1 – Progetti schematici delle urbanizzazioni – planimetria

TAV. 6.2 – Progetti schematici delle urbanizzazioni – particolari

TAV. 7 – Interventi urbanizzativi aree edificate maglie D1/6-7- P.d.R. e D1/9 P.d.R.

TAV. 8 – Suddivisione in Unità Minime di Intervento su mappa catastale

TAV. 9.1 Elenchi catastali delle proprietà – Foglio 8

TAV. 9.2 Elenchi catastali delle proprietà – Foglio 15

TAV. 9.3 Elenchi catastali delle proprietà – Foglio 22

TAV. 9.4 Elenchi catastali delle proprietà – Foglio 23

TAV. 10 – Norme urbanistico-edilizie per l'esecuzione del P.P. - convenzione

TAV. 11- Relazione finanziaria

TAV. 12 – Studio Geologico generale

TAV. 13 - Studio Geologico generale – planimetria di progetto

RELAZIONE

I dati dimensionali del progetto, ricavati dl rilievo aerofotogrammetrico con strumenti informatici, sono i seguenti:

MAG	SUPERFICI FONDIARIE			SUPERFICI STANDARDS			SUPERFICI STRADE			
	umi	edificabile	edificato	servizi	parcheggi	verde	di P.U.E.	di P.R.G.	complanari	
D1/14-15	1	36.707		6.224	7.344		18.188	5.531		
	2	26.573			3.289					
	3	29.510			5.140					
	4	20.996			2.957					
	5	23.996								
	6	6.693								
	7	3.813								
	edificato 1		5.628							
	edificato 2		21.186							
	tot.	148.288	26.814	6.224	18.730	-	18.188	5.531	-	
	tot.	175.102		24.954			23.719			
	tot.	200.056								
	sup. min. D.M. 1444/68	20.006			minore di		24.954 in progetto			
D1/9 P. di R.	8	15.758		9.106	1.876	867	10.000	11.781	6.270	
	9	27.331			2.619	848				
	10	26.257			3.950					
	11	27.075			2.706					
	12	27.023			2.706					
	13	25.970			8.493					
	14	23.600								
	15	8.318								
	16	6.557								
	17	4.135								
	18	8.728								
	edificato 1		65.531							
	edificato 2		14.317							
	edificato 3		6.990							
	edificato 4		4.983							
	tot.	200.752	91.821	9.106	22.350	1.715	10.000	11.781	6.270	
	tot.	292.573		33.171			28.051			
	tot.	325.744								
sup. min. D.M. 1444/68	32.574			minore di		33.171 in progetto				
D1/6-7 P. di R.	19	9.389		6.435	1.628	3.397	8.750	15.468	5.178	
	20	29.511			2.132	959				
	21	17.849			3.709					
	22	19.190			4.947					
	edificato 1		139.670		2.970					
	tot.	75.939	139.670	6.435	15.386	4.356	8.750	15.468	5.178	
	tot.	215.609		26.177			29.396			
	tot.	241.786								
	sup. min. D.M. 1444/68	24.179			minore di		26.177 in progetto			
							36.938	32.781	11.448	
totali	Superfici fondiarie	683.284	Superfici standards	84.302	Superfici strade	81.166				
Superfici interessate al netto delle strade						767.586	SUPERFICIE			
Stand	sup. min. D.M. 1444/68	76.759	maggiore di	84.302	COMPLESSIVA		848.752			

Per le aree edificate, assoggettate a Piano di Recupero, si è prevista una specifica norma edilizio-urbanistica e nel contempo si è prevista la realizzazione di opere di urbanizzazione, a carico dell'amministrazione Comunale, che potrà realizzarle nel periodo di validità del piano stesso.

Una importante opera, da realizzare a breve-medio termine, è la complanare alla S.P. n. 130, necessaria ad evitare le pericolosissime immissioni sul tratto in curva ed in pendenza presente al centro dell'insediamento.

Alla estremità nord-orientale della zona, tra la S.P. 130 e la A-14 è stata individuata un'area, non utilizzabile a scopo edilizio a causa delle norme inderogabili sulle fasce di rispetto stradale, all'interno della quale ubicare le attrezzature interrato di interesse comune relative alle maglie oggetto di pianificazione attuativa e cioè: l'impianto di sollevamento della fognatura nera, l'impianto di trattamento delle acque meteoriche da immettere nel sottosuolo, ecc..

Il sistema viario è stato ricavato nell'ambito di quello previsto dal P.R.G. con alcune precisazioni di dettaglio, operate nelle fasce di rispetto stradale, ritenute necessarie ed indispensabili per rispettare le caratteristiche geometriche e le norme di sicurezza fissate col D.M. Infrastrutture e Trasporti del 5/11/2001.

Oltre alle strade innanzi dette il Piano ha individuato altre strade pubbliche necessarie alla distribuzione dei lotti edificabili, tenendo conto anche degli interventi edilizi già assentiti e della ubicazione delle relative aree per standards.

Nelle norme è stata prevista anche la possibilità di integrare il sistema viario innanzi detto con altre strade private di uso pubblico, purché realizzate in conformità alla normativa vigente.

Rispetto alla viabilità il Piano esecutivo ha previsto la realizzazione di opere diverse da quelle a suo tempo sommariamente indicate dal P.R.G. ed in particolare:

- L'intersezione tra la strada comunale Monachelle e la tangenziale si sarebbe dovuta realizzare con un'opera di scavalco della prima sulla seconda; quest'opera oltre ad esse irrealizzabile per le quote planimetriche dei luoghi renderebbe inaccessibile la tangenziale da via Monachelle. La conseguenza sarebbe che il traffico della zona industriale da e per l'Autostrada dovrebbe gravare tutto sulla insufficiente S.P. n. 130 già oggi abbondantemente sovraccarica. Per questa intersezione è stata prevista la realizzazione di una rotatoria dimensionata in base alle risultanze ottenute dalla dottrina in materia, non essendovi una normativa nazionale specifica.

L'area che sarà impegnata per la rotatoria è compresa nelle fasce di rispetto stradale pertanto essa, in base all'art. 2.19 delle N.T.E. del P.R.G., non costituisce variante allo stesso.

- All'intersezione delle strade di P.R.G. con la S.P. n. 130, sono stati previsti due innesti ortogonali nel rispetto delle norme C.N.R. e delle norme sulle caratteristiche geometriche delle strade di cui al D.M. 5/11/01. Le aree sono state contenute all'interno di quelle a ciò destinate dal P.R.G..
- All'intersezione tra la strada Monachelle e la strada di P.R.G. è stato previsto un altro incrocio a raso con rotatoria. La realizzazione di quest'opera dovrà essere preceduta dalla deliberazione di Consiglio Comunale di variante al P.R.G. da adottarsi ai sensi dell'art. 16 della L.R. 13/2001, in quanto metà della sua estensione interessa un'area già destinata a servizi (con vincolo scaduto) e un'area destinata a Zona agricola.

La realizzazione delle opere di urbanizzazione dovrà essere comunque preceduta dalla redazione di un progetto esecutivo nei modi stabiliti dalla legge n. 109/1994 e del regolamento di esecuzione approvato con D.P.R. 554/99.

In merito alle caratteristiche geometriche delle strade, con riferimento al Codice della Strada e al D.M. 5/11/01, si evidenzia che:

- La S.P. n. 130 è stata considerata come strada di categoria C, tipologia *extraurbano secondaria a traffico sostenuto*, e quindi con una corsia per senso di marcia di mt. 3,75 e due banchine in destra di mt. 1,50, per complessivi mt. 10,50 (ex Cat. IVA Norme C.N.R.);
- Tutte le strade di P.R.G. e quelle di Piano sono state considerate come strade di categoria E strada urbana di quartiere con una corsia per senso di marcia di mt. 3,50 (per autobus e mezzi industriali), due banchine in destra di mt. 0,50 ed un margine interno di mt. 0,50. Su entrambi i lati di detta strada è stata prevista una banchina sopraelevata di mt. 2,00. Le strade di servizio (complanari) alla S.P. n. 130 avranno una larghezza di mt. 5,50 all'interno della quale è prevista la realizzazione di una corsia di mt. 3,75 (strade a senso unico di marcia);
- i raggi di curvature delle corsie di immissione e di uscita dalle rotatorie sono stati differenziati (più piccoli i primi rispetto ai secondi) per tener conto dell'esigenza di ridurre la velocità dei veicoli in ingresso rispetto a quella di uscita.

- le strade private esistenti, o di futura realizzazione, dovranno avere la larghezza complessiva di mt. 9,50 ed essere costituite da una corsia per ogni senso di marcia di larghezza di mt. 2,75 e un marciapiede per ogni lato di mt. 2,00.

Gli standards urbanistici individuati dal piano, in ragione di quelli fissati dal comma 1° punto 1 del l'art. 5 del D.M. 1444/1968, sono destinati per lo più a parcheggi, esterni alla carreggiata, utili anche a garantire una maggiore sicurezza agli accessi dei lotti edificabili.

Per le aree destinate a servizi è stata prevista la possibilità di realizzare,

- edifici per convegni, fiere ed esposizioni ed in genere servizi alle imprese;
- centri sociali, attrezzature culturali e sanitarie;
- impianti sportivi;
- uffici pubblici, sportelli bancari, uffici postali, ed in genere uffici di fornitori di servizi energetici e di servizi connessi alle telecomunicazioni;
- distributori di carburanti, mense e ristoranti nonché modeste attività ricettive (foresteria, motel, ecc.).

Detti interventi potranno essere realizzati anche da parte dei privati con convenzione (art. 2.4 delle N.T.E. del P.R.G.).

Per i costi insediativi e le modalità di attuazione del Piano, si rimanda alla relazione finanziaria e alle norme tecniche di attuazione.

Si ritiene opportuno, in questa sede evidenziare che alle disposizioni finali delle N.T.A. del piano è stata prevista la possibilità di da attuazione allo stesso mediante la formazione di un P.I.P. di cui all'art. 27 della legge n. 865/1971 ovvero attraverso la costituzione di Società di Trasformazione Urbana di cui all'art. 120 del D.Lgs n. 267/2000.

In entrambi i casi la deliberazione del Consiglio Comunale dovrà dichiarare la pubblica utilità delle aree e delle opere che saranno delimitate per tale modalità attuativa. Le indennità per l'acquisizione delle aree saranno determinate, rispettivamente, in base all'art. 36, nel caso di S.T.U. di cui all'art. 120 del D.lgs 267/2000, e all'art. 37 nel caso di P.I.P. di cui all'art. 27 della Legge n. 865/71, del D.P.R. 327/2001.

**DOCUMENTAZIONE
FOTOGRAFICA
DELLO STATO DEI LUOGHI**



LA S.P. N. 130 IN DIREZIONE TRANI VISTA DALL'INTERSEZIONE CON I
RACCORDI CON LA TANGENZIALE





La viabilità all'interno degli insediamenti esistenti nella maglia D1/ 6-7P.d.R.





La viabilità all'interno degli insediamenti esistenti nella maglia D1/ 6-7P.d.R.
E le immissioni sulla S.P. n. 130 Andria Trani





Gli insediamenti nella maglia D1/ 14-15 realizzati con il D.P.R. 4447/98





Gli insediamenti nella maglia D1/ 14-15 realizzati con il D.P.R. 4447/98





La Maglia D1/ 9 P.d.R. vista dalla tangenziale

L'intersezione tra la strada Monachelle e la tangenziale





La depressione naturale a valle della tangenziale

La strada comunale Monachelle





Coltivazioni nella maglia D1/9- il compluvio

L'autostrada A14 in corrispondenza di strada Monachelle

