

COMUNE DI DERUTA

PROVINCIA DI PERUGIA

PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA

Arch. Mirko Ceccarelli
Arch. Luca Lucarelli
Geom. Jury Lucarelli
Geom. Lucia Scarabichchi
Arch. Daniela Dottorini

RICHIEDENTE

Immobiliare Futura s.r.l.

Piano attuativo in variante al P.R.G. Operativo per la realizzazione di
un complesso commerciale - direzionale - terziario servizi ed
un distributore di carburanti
ai sensi della L.R. 11/2005 e s.m.i.

RELAZIONE

L'area in oggetto è sita in Loc. Pontenuovo, via Tiberina nel Comune di Deruta.

La zona interessata dall'intervento è collocata nei pressi dello uscita Deruta Nord, delimitata ad ovest dalla strada di grande comunicazione E45, ad est dalla Strada Comunale denominata Via Tiberina, a sud confinante con altri insediamenti misti residenziali ed artigianali, mentre a nord è circoscritta dallo svincolo della E45.

Nella fig. 2.1 è rappresentata la posizione geografica dell'area di intervento con le principali direttive di collegamento.



Fig. 2.1 - Inquadramento geografico

L'appezzamento di terreno è censito al Catasto Terreni del Comune di Deruta al foglio n.10 particelle 26, 85, 86, 49, 23 (fig.2.2), riconducibili attualmente ad un'unica proprietà.



Fig. 2.2 - Particelle interessate

La maggior parte dell'area inoltre risulta oggetto di colture effettuate da soggetti agricoli non professionali, quindi con un risultato dal punto di vista dell'impatto paesaggistico, abbastanza frammentato. (fig.2.3)



Fig 2.3- Elementi di antropizzazione dell'area

Variante P.R.G.

Al fine di riallineare il P.R.G. parte operativa al P.R.G. parte strutturale, dopo la sua variazione avvenuta con la variante approvata definitivamente dal consiglio comunale il 28 giugno 2013, e facendo riferimento all'art. 18 comma 3-bis lettera b della L.R. 11/2005, come modificato e integrato dall'art. 88 della L.R. 8/2011, si propone la variazione della destinazione d'uso dell'area classificata come “Ambiti urbani di trasformazione prevalentemente residenziali e integrati” CPI/PU. La nuova classificazione, “Ambiti urbani di trasformazione produttivi” DPI/CD, prevede di eliminare completamente la quota residenziale trasformandola in produttiva, lasciando inalterati tutti i parametri edilizi.

Oggi, infatti, troviamo con un P.R.G. parte strutturale dove non si prevedono destinazioni d'uso residenziali mentre la destinazione d'uso prevalente del P.R.G. parte operativa prevede destinazioni d'uso residenziali. Da qui l'esigenza di riallineare urbanisticamente il P.R.G. parte operativa al P.R.G. parte strutturale. La variante è illustrata nella tav. 3.

Progetto

L'area oggetto di intervento, non soggetta a vincoli ambientali o paesaggistici, presenta una morfologia prettamente pianeggiante con leggero declivio verso sud-ovest ed è caratterizzata dalla presenza del fosso della Rena, che la taglia verticalmente in due e che rappresenta il limite del centro abitato. Nell'individuazione dei limiti edificabili (tav. 4A), si è tenuto conto, oltre che della distanza canonica di 5 mt dal confine di proprietà, anche della fascia di rispetto relativa alla E45 e delle fasce di rispetto dal Fosso della Rena riportate nel DGR 3610/98.

Il Piano Attuativo qui presentato, in accordo con le prescrizioni del PRG parte strutturale e della scheda d'ambito proposta nella variante, si pone l'obiettivo di ricucire il tessuto urbanizzato che si sviluppa tra la E45 e la Via Comunale Tiberina, urbanizzando l'area in questione, per realizzare un nuovo edificio produttivo e un distributore di carburanti.

Nella definizione del piano, si è posta particolare attenzione alla viabilità, elemento fondamentale per una buona fruizione del nuovo edificio e per un corretto utilizzo degli spazi pubblici.

Innanzi tutto, alla luce di un prevedibile aumento dei flussi di traffico dovuto al nuovo intervento, si è cercato di introdurre modifiche alla viabilità principale, via Tiberina, per gestire al meglio l'accesso e l'uscita al lotto. E' stata così introdotta una corsia supplementare che permette di non interrompere il flusso veicolare normale.

La vicinanza dello svincolo della E45 non presuppone il rilascio di nessun nulla osta da parte dell'ANAS, come si può evincere dai documenti di seguito riportati

DOMANDA

Da jury.lucarelli
A 841148@postacert.stradeanas.it
Data lunedì 4 giugno 2012 - 12:33
Distanze accessi carrabili.

L'intervento da realizzare si trova in un'area urbana del comune di Deruta, tra la S.S. 3 BIS e la strada comunale Tuderte, il nostro progetto prevede la costruzione di un fabbricato destinato ad attività commerciale, per il quale i committenti ci hanno chiesto la realizzazioni di due accessi carrabili, il nostro dubbio riguarda la distanza che i due nuovi accessi devono avere dallo svincolo della S. S. (svincolo nord di Deruta).

- 1 -- quale deve essere la distanza tra gli accessi e lo svincolo?
- 2 - quali sono i riferimenti normativi che regolano le distanze tra gli accessi carrabili?

Si allega foto aerea dell'area con indicata la posizione degli accessi e dello svincolo

Grazie

Geom. Lucarelli jury



RISPOSTA

Gentile Geom. Jury Lucarelli

Oggetto: Distanze Accessi Carrabili

In merito alla Sua Pratica numero 238728 del 04.06.2012

Le comunichiamo che l'incrocio da voi indicato come "svincolo" non ricade nella rete stradale di competenza Anas in quanto il tratto di strada che sottopassa la strada statale 3bis "Tiberina" (E45) è stato ceduto al Comune di Deruta in data 1/03/2010. Le rampe dello svincolo di Deruta Nord si attestano su quest'ultima e non su via Tiberina. Per l'apertura dei nuovi accessi da voi indicati vi invitiamo pertanto a rivolgervi agli enti locali competenti, in quanto non risulta necessario il nulla osta Anas. Le norme in materia di accessi carrabili sono indicate negli articoli dal 22 al 28 del Codice della Strada (D.lgs. 285/1992) e nel relativo regolamento di esecuzione e attuazione (D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495) e sono consultabili nel sito istituzionale www.stradeanas.it alla sezione "Licenze e Concessioni" - sottosezione: "Leggi e normative".

La ringraziamo per aver contattato L'Ufficio Relazioni con il Pubblico di ANAS S.p.A.

Restiamo a Sua disposizione per ogni futura richiesta.

Per migliorare il servizio può compilare il questionario di soddisfazione presente sul nostro sito www.stradeanas.it alla voce 'RELAZIONI CON IL PUBBLICO' , link "Modulistica" o seguire direttamente il link:
http://www.stradeanas.it/index.php?/urp/questionario_urp/index/arg/1

ANAS S.p.A.

841.148

Ufficio Relazioni
con il Pubblico

In secondo luogo, il progetto prevede di realizzare tutte le strade a doppio senso di marcia ad eccezione di quella posta in adiacenza al fronte dell'edificio, che per motivi di sicurezza è stata progettata a senso unico. La continuità di flusso veicolare tra le due parti di lotto divise dal fosso della Rena, viene garantita dalla costruzione di due ponti, che evitano qualsiasi opera di intubamento del corso d'acqua.

La scheda d'ambito 7 individua tre accessi al lotto ben distinti, che sono stati riportati anche nel progetto. Quello centrale destinato principalmente all'accesso dei clienti della struttura produttiva, quello posto sul lato nord destinato ai mezzi di servizio, agli utenti del distributore ed ai camper diretti verso l'area di sosta; il terzo posto a sud è destinato primariamente ai mezzi di servizio. Su quest'ultimo, posto all'inizio della curva di via Tiberina, è stato negato l'attraversamento di corsia; quindi si può accedere ed uscire solo dal lato destro.

Oltre al traffico veicolare, anche quello pedonale è stato messo al centro del progetto. Infatti insieme all'allargamento di Via Tiberina, viene proposto il completamento del marciapiede lungo la stessa strada nel lato adiacente al lotto. Oltre a questo all'interno del piano sono previsti marciapiedi e percorsi protetti per gli utenti.

Il piano attuativo individua due lotti ben distinti, attuabili separatamente e in momenti diversi.

Nel lotto 1 è prevista l'edificazione del fabbricato a destinazione produttiva con le relative pertinenze e le connesse aree per standard pubblici (parcheggi e verde), mentre il lotto 2 sarà riservato al distributore di carburanti con le proprie attrezzature ed annessi.

Il distributore di carburanti potrà essere autorizzato e realizzato con tempistiche autonome indipendenti dagli altri interventi e sarà ricavato parte all'interno dell'area individuata nel piano attuativo e parte dentro la fascia di rispetto stradale limitrofa (ai sensi dell'art. 4 bis comma 1a della L.R. 13/2003 e s.m.i.).

Il lotto 1 assorbe l'intera SUC consentita, ovvero 5168 mq, poiché il distributore di carburanti sarà realizzato con le modalità e le superfici previste dalla normativa in materia . In questa quota viene considerata anche la parte di SUC aggiuntiva di 1344 mq, prevista dalla scheda d'ambito 7. La

premialità è consentita poiché il piano prevede e delimita la realizzazione dell'area per la sosta attrezzata di camper e caravan, posizionata nella parte nord del lotto, al di là del fosso della Rena. Sempre nel lotto 1 vengono individuati tutte le dotazioni territoriali e funzionali minime obbligatorie per gli insediamenti produttivi; il progetto prevede di utilizzare gli indici più alti ovvero più avversi tra quelli produttivi, cioè quelli riguardanti le destinazioni d'uso commerciali, previste dal R.R. 7/10. La composizione urbanistica del Piano distribuisce, sia i posti auto che le aree verdi, in maniera uniforme all'interno del comparto, dando prevalenza al fronte dell'edificio, ma individuando spazi di servizio sul retro utilizzabili dal personale addetto. Al fine di rispettare in pieno la quantità di spazi pubblici richiesti dalla normativa (R.R. 7/10), è stato previsto un parcheggio interrato, con accesso collocato sul lato ovest del lotto, costituito da due rampe a senso unico per ingresso e uscita.

Tutti i parcheggi fuori terra saranno realizzati con materiale drenante, mentre i marciapiedi saranno in cemento spazzolato e cordoli in cemento.

In generale, l'approccio nella definizione della proposta progettuale, riportata nella Tav. 4C e rappresentata con il planivolumetrico e con viste prospettiche, è quella di ridurre al massimo l'impatto ambientale cercando un rapporto diretto con il contesto costruito e non; la tipologia rappresentata è comunque puramente indicativa e non vincolante ai fini della progettazione definitiva.

Altro elemento di rilievo è costituito dalle aree destinate a verde, sia pubblico che privato. Una grande area verde è stata ricavata nella zona limitrofa al fosso, dove tutt'ora troviamo presenza di vegetazione. Altri spazi verdi poi sono collocati ai margini del lotto. Le aree a verde saranno integrate con essenze arboree d'alto fusto e da cespugli nel rispetto degli indici imposti dalla scheda d'ambito.

Al fine di mitigare sempre più il progetto proposto, è stato progetto in concerto con la scheda d'ambito 7 che disciplina l'intera area, un area a filtro ecologico tra la E45 e l'edificio in progetto realizzato con essenze autoctone a crescita rapida.

Capitolo a parte è costituito dall'area di sosta per camper e caravan prevista dalla scheda d'ambito. Sono state ricavate tredici piazzole di sosta di dimensioni 8X4 ml. All'interno dell'area sarà individuato lo spazio per lo scarico, lo spazio per i servizi come lavabo e l'isola ecologica, l'area verde attrezzata e le colonnine per la ricarica di energia elettrica ed acqua potabile.

Deruta, 17 Ottobre 2013

Arch. Mirko Ceccarelli