



COMUNE DI ASSISI



Assisi Patrimonio Mondiale

VARIANTE AL PIANO ATTUATIVO DI
INIZIATIVA PUBBLICA DELLA ZONA
INDUSTRIALE DI S. MARIA DEGLI ANGELI

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

COMMITTENTE:

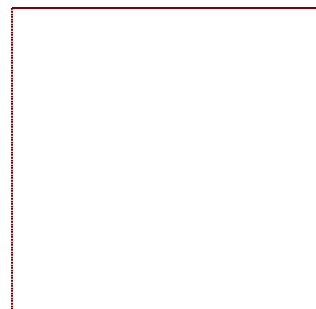
COMUNE DI ASSISI

LOCALITÀ:

COMUNE DI ASSISI

S. MARIA DEGLI ANGELI

DICEMBRE 2010



SOMMARIO

1	PREMESSA	3
2	ANALISI SITUAZIONE ATTUALE	4
2.1	Stato del convenzionamento.....	5
2.2	Analisi dei lavori eseguiti	6
2.3	Proposte.....	6
3	I COMPARTI.....	8
4	PRINCIPALI VARIAZIONI PROGETTUALI.....	9
4.1	Viabilità	9
4.2	La Dotazione Di Standards.....	9
4.3	Ridefinizione delle aree a servizi.....	10
4.4	Modifica delle norme	10

1 PREMESSA

In relazione alla Direttiva di Giunta Comunale del 05-05-2008 in cui venivano enunciati i seguenti principi:

- Preso atto delle richieste pervenute dai soggetti attuatori del P.P.E. e degli stessi gestori delle attività produttive in merito alle difficoltà che si trovano ad affrontare in termini di fruibilità e funzionalità delle proprie strutture rispetto a quelle adiacenti di Bastia Umbra.
- Considerato che le aree per insediamenti produttivi di Assisi e Bastia Umbra, pur essendo morfologicamente omogenee, presentano ancora delle marcate differenze in termini quali-quantitativi che andrebbero attenuate.
- Ritenuto di dover andare incontro alle esigenze dell'impreditoria locale, anche in relazione alle difficoltà di carattere economico che si prevedono a breve termine.
- Ritenuto altresì di dover implementare i servizi pubblici e privati all'interno dell'area per insediamenti produttivi di S. Maria degli Angeli.

In virtù di quanto sopra in data 11.09.2008 veniva incaricato il sottoscritto Dott. Ing. Mauro Baglioni per le seguenti prestazioni professionali:

- a) Raccolta di dati, informazioni su convenzioni, progetto e stato dei lavori, analisi delle esigenze dei comparti della Zona Industriale.
- b) Analisi e predisposizione di relazione di sintesi da sottoporsi all'attenzione dell'Ufficio Pianificazione Urbanistica per eventuali direttive.
- c) Verifiche di fattibilità con gli uffici competenti sovracomunali.
- d) Redazione della variante urbanistica.

La presente relazione descrive l'iter percorso per l'espletamento dell'incarico affidato.

2 ANALISI SITUAZIONE ATTUALE

La necessità di una nuova variante al piano particolareggiato esecutivo della zona industriale di S. Maria degli Angeli nasce dall'esigenza di chiudere definitivamente una vicenda ormai in sospenso da vari decenni.

L'azione che è stata attivata dalle ultime varianti e dalla determinazione dell'Amministrazione Comunale ha portato a notevoli passi avanti nella concretizzazione delle previsioni di piano.

Purtroppo ancora alcuni problemi relativi alle distribuzioni degli standard, alle destinazioni d'uso degli edifici, inseriti in un contesto economico estremamente difficile, creano vincoli eccessivi allo sviluppo della zona e rendono necessario un ulteriore intervento per guidare le aziende alla definitiva attuazione del piano.

La variante è quindi principalmente legata a modifiche normative, mentre le modifiche alle infrastrutture sono estremamente limitate e riguardano una diversa distribuzione degli standard urbanistici, in primo luogo i parcheggi, attraverso l'ottimizzazione delle risorse disponibili.

La parte sostanziale riguarda modifiche di tipo normativo e fondamentalmente la possibilità di accedere a destinazioni commerciali con minori limitazioni rispetto alla situazione attuale.

Tali modifica si rende necessaria per creare omogenee opportunità con l'attuazione del piano rispetto alla limitrofa realtà del Comune di Bastia oltre a indicare una moderna evoluzione nello sviluppo delle aree industriali.

La moderna tecnica urbanistica tende a superare la ormai datata metodologia dello zoning cercando di integrare con più attività le aree pianificate.

L'area di intervento è definita ormai da oltre 30 anni come area industriale e sempre è stata intesa come tale, ma le dinamiche degli ultimi anni nelle zone industriali di tutti i centri della nostra regione, (ma in realtà è ormai prassi consolidata in tutti i paesi industrializzati) dimostrano come tali aree stanno trasformandosi anche in virtù della loro elevata accessibilità, in aree miste di produzione, stoccaggio, vendita e per servizi.

In realtà quanto sopra era già stato concettualmente introdotto con la variante proposta e approvata nel 2006 ma non tutti i problemi furono risolti in modo ottimale, anche perché alcune problematiche non erano emerse in maniera così evidente come oggi.

Ricordiamo come il piano ha purtroppo avuto una storia estremamente travagliata sin dalla sua prima stesura che avveniva nel lontano 1985.

Soltanto dal 1998 si è attivata un'azione di espansione e di completamento delle infrastrutture che con successive due varianti si è cercato di consolidare.

Questa azione ha portato al convenzionamento del comparto 3 e del comparto 1 con evidente miglioramento della situazione generale.

Per chiudere definitivamente le opere infrastrutturali rimangono ancora il comparto 2b, 2c, ed il 3b, tutti disposti a definire la loro posizione e portare a compimento il loro impegno.

Per quanto riguarda i comparti 2c e 3b essendo lotti di piccole dimensioni e di unico proprietario già non comportavano eccessivi problemi, mentre il comparto 2b ha dimensioni paragonabili ad un grande comparto e fino a pochi mesi fa non aveva mai mostrato la volontà di attuare. Con lettera del 9/7/2008 prot. n. 0030459 la soc. IRON proprietaria di oltre il 90% della superficie del comparto 2b si è detta disponibile al convenzionamento chiedendo alcune modifiche al piano in virtù di esigenze aziendali.

Tali modifiche sono state oggetto di valutazione da parte della Giunta Comunale che, con D.G.C. n° 164 del 02/09/10, ha espresso il proprio nulla osta di competenza; pertanto la presente variante accoglie anche queste richieste.

Ricapitolando in breve le ragioni della variante si può dire:

1. Modifiche della distribuzione degli standard urbanistici con ottimizzazione degli spazi pubblici al servizio della zona industriale.
2. Maggiore flessibilità per le destinazioni previste negli insediamenti.
3. Rafforzamento dei servizi con possibilità di ampliarne la tipologia per meglio supportare le attività insediate ed insediabili.

2.1 STATO DEL CONVENZIONAMENTO

Dall'analisi delle convenzioni stipulate con l'Amministrazione comunale nel corso degli anni, partendo dal presupposto di esaminare esclusivamente gli oneri relativi alla realizzazione di verde e parcheggi, si evincono le seguenti considerazioni:

- Comparto 2/a: è il comparto che per primo ha stipulato una convenzione, precisamente in data 6/5/1985. Il Consorzio ha cessato la sua attività consegnando tutte le opere all'Amministrazione Comunale.
- Comparto 3/a: si è convenzionato in data 25-6-1999 sulla base della variante al PPE della Zona Industriale approvato con D.C.C. n. 112 del 10/8/1998 resasi necessaria perché il piano era in scadenza e con un primo adeguamento degli standard urbanistici. Per tale comparto è per la prima volta adottato un tipo di ripartizione basata sulla quota percentuale di competenza di verde e parcheggi rispetto al totale della superficie edificabile dell'intera Zona Industriale.

Pertanto il comparto 3/a si è impegnato alla realizzazione del 36,31% degli standard garantiti da apposita polizza fideiussoria.

- Comparto 1: convenzionatosi il 23/07/2004 sulla base della variante approvata con D.C.C. n. 90 del 10/06/2002, si è impegnato alla realizzazione del 23,40% degli standard garantiti da apposita polizza fideiussoria.

2.2 ANALISI DEI LAVORI ESEGUITI

Per ciò che riguarda i lavori ad oggi eseguiti, il convenzionamento dei 3 sub comparti sopra menzionati (1, 2a, 3a) hanno permesso il completamento di tutte le infrastrutture a rete (strade, fognature, gas, elettricità, telefono).

Questo ha reso ormai immutabile l'assetto generale del piano ed ha altresì fissato la forma e la dimensione delle aree edificabili che non subiranno pertanto nessuna variazione.

Le opere che non sono state completate risultano parte delle aree destinate a standard di verde e parcheggi.

Dall'analisi effettuata, anche in relazione a quanto già realizzato, è emerso che la distribuzione degli standard, e principalmente dei parcheggi, nata dall'esigenza di aggiornare il piano alle nuove norme regionali, portava a situazioni di difficile gestione.

In particolare l'area di parcheggio previsto nella zona sud del comparto 3/a presenta già a tutt'oggi, dopo la realizzazione di circa la metà dell'area prevista, problematiche evidenti tali da aver reso necessario l'intervento della Pubblica Autorità con la limitazione della sosta esclusivamente negli orari diurni in modo da impedire l'utilizzo di tale aree durante le ore notturne per attività non legali (nomadismo abusivo, scarico di materiali etc.).

Quindi la realizzazione del parcheggio aggiuntivo previsto non costituirebbe nessun valore aggiunto all'area industriale così come oggi la vediamo.

Il verde già realizzato si trova esclusivamente nell'area già prevista dal piano originario e definitivamente preso in carico dall'amministrazione.

Per quanto riguarda le altre zone di verde verranno riposizionate in modo da essere più funzionali rispetto al progetto generale, in particolare si vuole creare un grande corridoio di servizi, centrale rispetto alla zona industriale, con una forte presenza di verde e parcheggi per una migliore fruibilità e qualità dell'area.

2.3 PROPOSTE

Dalle valutazioni sopra evidenziate sono scaturite una serie di riflessioni ed approfondimenti che hanno portato alle nuove scelte progettuali proposte.

Nessuna modifica è stata apportata all'impianto generale del piano e nessun incremento edificatorio delle aree industriali e artigianali è stato prospettato.

La variante è improntata ad una redistribuzione degli standard e dei servizi in modo da migliorare la qualità complessiva dell'insediamento.

Per quanto riguarda i parcheggi si è cercato di capire come fosse possibile modificarne la distribuzione senza diminuirne la quantità ed incrementando il livello di servizio offerto.

In particolar modo, dall'analisi dei flussi di traffico da e verso le attività, confrontati con le dimensioni della viabilità, si è intervenuti con la modifica della distribuzione degli spazi della piattaforma stradale, riservando dove possibile, aree

per la sosta in base alle dimensioni individuate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ispettorato generale per la Circolazione e la sicurezza stradale “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”.

Si può tra l'altro affermare che le strade dell'area indagata possono essere classificate come di penetrazione e di accesso con tutte le categorie di traffico ammesse.

Come tipo di strade rientrano nelle categorie del Codice della strada E “extraurbana secondaria” e F “locale extraurbana” in tali categorie è ammessa la sosta all'esterno della carreggiata in piattaforma.

Verificate le sezioni stradali così come realizzate e già in larga parte prese in carico dall'Amministrazione ove non in contrasto con le norme del Codice della strada, è stata inserita una fascia di parcheggi bordo strada.

Questo permette di distribuire in maniera più omogenea la sosta all'interno dell'insediamento e anche di regolamentare un fenomeno che comunque stava avvenendo spontaneamente.

Punto importante del progetto è il potenziamento delle aree a servizi con la realizzazione di un asse forte posto in maniera centrale (confine tra i sub-comparti 2 e 3) inserito in una zona verde e dotato di sufficienti spazi destinati alla sosta e con il completamento della porta di accesso dalla SS 75.

In particolar modo si è introdotta un'area a servizi per lo sport e il tempo libero che può portare dei notevoli benefici in termini di utilizzo e controllo del territorio. Infatti le attività potranno essere svolte in tali spazi anche in giorni ed orari diversi da quelli abitualmente destinati al lavoro, generando flussi di persone che presidiano queste parti di territorio ed effettuano un controllo altrimenti non presenti.

Ultimo punto ma sicuramente di notevole importanza è l'estensione delle categorie commerciali insediabili all'interno dell'area.

La limitrofa zona industriale di Bastia ha ricevuto un impulso determinante dalla possibilità di insediare attività commerciali di tutte le categorie.

Si è quindi assistito all'insediamento di bar, ristoranti, supermercati, palestre, outlet di vari tipi e dimensioni che hanno determinato un notevole impulso all'economia dell'area, attraendo anche numerosi investitori dal Comune di Assisi. Tale situazione porta a notevoli danni nel tessuto economico assisiate, anche in virtù della generale crisi economica in atto, e per questo si è deciso di porre rimedio a tale situazione proponendo la modifica alle norme tecniche del piano regolatore generale che limitano in modo eccessivo rispetto a quanto previsto nel vicino comune di Bastia Umbra.

3 I COMPARTI

Sono stati confermati i comparti già previsti nell'ultima variante, pur se alcune variazioni dimensionali sono state necessarie in funzione delle reali distribuzioni dei lavori eseguiti.

Le caratteristiche urbanistiche dei comparti risultano, come peraltro previsto dal piano vigente, ben delineate e consolidate nel tempo.

Nel dettaglio si analizzano le caratteristiche peculiari di ciascuno

A) COMPARTO 1

Si estende al di sopra della via di traffico interna che collega lo svincolo della S.S. 75 Centrale Umbra con la Strada provinciale per Tordandrea, per un totale di n. 15 lotti con una superficie complessiva di circa 107.985 mq, di cui 46.170 mq riferiti a lotti liberi da insediamenti esistenti.

In essa sono concentrati gli insediamenti più vecchi alcuni dei quali già esistenti prima della redazione del P.P.E. originario.

Come già più volte affermato è questo il comparto con i maggiori problemi urbanistici, poiché nato su una struttura già compromessa ed inoltre in parte condizionato dalla realizzazione dello svincolo della S.S. 75 Centrale Umbra che ne ha modificato le modalità di accesso.

B) COMPARTO 2

La struttura urbanistica di tale comparto, sufficientemente omogenea e razionale, conferma quanto già previsto dal PPE vigente.

I lotti, quasi completamente edificati, sono così ripartiti:

- **Comparto 2a** n. 15 lotti - superficie dei lotti m² 88.538
- **Comparto 2b** n. 2 lotti (n. 31 e 32) - superficie m² 91.145
- **Comparto 2c** un solo lotto (n. 33) di superficie m² 8.319 , il quale non è stato possibile accorpate ai precedenti comparti 2a o 3 ad esso più direttamente collegabili poiché già oggetto di convenzionamento.

A) COMPARTO 3

- **Comparto 3a:** Sono in corso i lavori per la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria che ricalcano quanto previsto dal PPE vigente.

La posizione planimetrica della superficie di ingombro dei lotti n. 40 e n. 41 è vincolata dalla presenza della sovrastante linea dell'alta tensione.

La superficie complessiva dei lotti, pari a n. 14, risulta di 174.760 m².

- **Comparto 3b:** un solo lotto (n. 48) di superficie m² 6'505, il quale non è stato possibile accorpate al comparto 3 ad esso più direttamente collegabile poiché già oggetto di convenzionamento.

4 PRINCIPALI VARIAZIONI PROGETTUALI

Rispetto al piano approvato con delibera di commissario straordinario n° 98 del 20/04/2006 non si hanno variazioni sostanziali nell'impostazione generale del progetto, ma esclusivamente alcuni aggiustamenti per meglio aderire alle esigenze di questa porzione di territorio in modo da realizzare un assetto definitivo sia territoriale che normativo.

Le modificazioni principali rispetto al piano approvato si possono riassumere in:

- ridefinizione della viabilità;
- ridefinizione degli standard e aree a servizi
- modifiche ed integrazioni alla norme tecniche di attuazione.

4.1 VIABILITÀ

Gli interventi previsti riguardano esclusivamente il diverso sfruttamento della piattaforma stradale in modo da ottenere una migliore distribuzione delle aree di sosta che, in virtù delle caratteristiche geometriche e di traffico della viabilità oggetto di intervento, potranno essere localizzate anche filo strada.

4.2 LA DOTAZIONE DI STANDARDS

La quantità di spazi da destinare a standard pubblici a servizio dell'intera area produttiva può ritenersi soddisfacente, infatti:

- anche con la soppressione di parte del parcheggio posto a valle degli insediamenti produttivi del Comparto n° 3, già oggetto di convenzionamento, risulta comunque incrementata rispetto la versione vigente la dotazione di aree a parcheggio pubblico, passando dal 8,77 al 10,01% della superficie territoriale, grazie al miglior sfruttamento della piattaforma stradale risultando quindi soddisfatto quanto disposto all'art. 61 comma 2 L.R. 27/00 (10% dell'intera zona destinata agli insediamenti);
- la dotazione a standard a verde pubblico risulta, nei numeri, diminuita rispetto al vigente piano, passando dal 5,27% al 5,01%, ma va tenuto presente che per l'intera zona è comunque verificata la dotazione minima imposta all' art. 61 comma 2 L.R. 27/00 (5% dell'intera zona destinata agli insediamenti);
- Nessuna modificazione sostanziale è stata introdotta nella dotazione di standard generali di piano, è stata esclusivamente operata una redistribuzione degli stessi in modo da ottenere un più razionale (ove possibile) sfruttamento delle aree sia con la variante approvata con DCS n. 98/06 che con la presente variante.

4.3 RIDEFINIZIONE DELLE AREE A SERVIZI

Per le aree a servizi è stata operata una scelta importante nella ridefinizione dell'asse principale est-ovest, confine dei sub-comparti 2 e 3.

In tale zona è concentrata una grossa quantità di verde e parcheggi e, facendo seguito alla richiesta/proposta della società IRON prot. n. 0030459 del 9/7/2008 e successive, l'Amministrazione con D.G.C. n° 164 del 02/09/10 ha inteso accogliere la richiesta di modifica delle previsioni attuali con una diversa disciplina delle aree.

L'area S2 è ad oggi destinata ad area a servizi pubblici così come definita all'art. 11 delle NTA. In base ad una esigenza ormai evolutasi nel tempo, si è giunti alla considerazione che l'area a servizi individuata sia comunque importante per l'intera zona industriale e che questa vocazione possa essere meglio sviluppata come area a servizi privati a diretto supporto delle attività insediate ed insediabili.

Nel contempo si è individuata nella limitrofa area a verde pubblico V1 un'area S3 da destinare ad uso pubblico come luogo di svago e di esercizio sportivo al coperto tale da poter realizzare un polo d'attrazione che permetta un utilizzo più intenso di questa parte del territorio comunale in sinergia con le attività produttive e commerciali. La sua posizione, in diretta vicinanza con i parcheggi pubblici P6 e P7, consente di sfruttare al meglio la prevedibile non contemporanea richiesta di spazi di sosta diversificata per fasce orarie in base alle diverse attività (produttivo/commerciale e ludico/sportivo).

E' stata potenziata inoltre la dotazione di servizi nella porta principale di accesso alla zona industriale rispetto alla SS 75 centrale umbra.

Su osservazione del proprietario e non essendo in contrasto con le previsioni generali ma completandole in modo efficace, è stata inserita una ulteriore area S4 a completamento della S1 in avanzato stato di completamento realizzata.

4.4 MODIFICA DELLE NORME

Non ci saranno particolari modifiche nelle Norme tecniche di attuazione del P.P.E. se non ad integrazione delle stesse nei punti in cui gli uffici comunali competenti hanno riscontrato alcuni problemi di univocità nella loro interpretazione e applicazione.

Invece, così come già precedentemente specificato, per poter rendere competitiva e permettere un confronto equo tra la zona industriale di Bastia Umbra e quella di S. Maria degli Angeli, si rende necessario l'adeguamento delle NTA del P.P.E. e specificatamente dell'art. 12 che viene adeguato ai disposti della recente L.R. 15/2010, Titolo VIII, sovraordinato al PRG e direttamente applicabile.

Le modifiche saranno incentrate sulla maggiore flessibilità nelle destinazioni d'uso commerciali.

Il Progettista

Dott. Ing. Mauro Baglioni