

progetto:

PIANO ATTUATIVO COMUNALE DI INIZIATIVA PRIVATA - B/RU n.18 DI VIALE GRIGOLETTI

indirizzo:

VIALE GRIGOLETTI - PORDENONE

committenti:

**Sig. PIGHIN LIVIO (PGHLVI50L30G888Y) IN QUALITA' DI PROCURATORE PER LA PROPRIETA'
via Gorizia n.57, 34071 Cormons (GO)**

foglio / mappali

**Foglio 16 - Mapp. 1439-
1440-1634-1635**

data:

Dicembre 2017

progettista:

committente:

oggetto:

RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA

tavola:

D01

scala:

file:

012-D01-REL

STUDIO DI FUSCO - ZANET ARCHITETTI ASSOCIATI

Via Fiumicino, n.84 - 33082 Azzano Decimo (PN)

Tel: 335 6145522 e-mail: studio.difuscozanet@gmail.com

REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

COMUNE DI PORDENONE

PROVINCIA DI PORDENONE

**PIANO ATTUATIVO COMUNALE DI INIZIATIVA PRIVATA
B/RU N.18 DI VIALE GRIGOLETTI**

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA

Azzano Decimo li,

Il Progettista
Architetto Marco Di Fusco

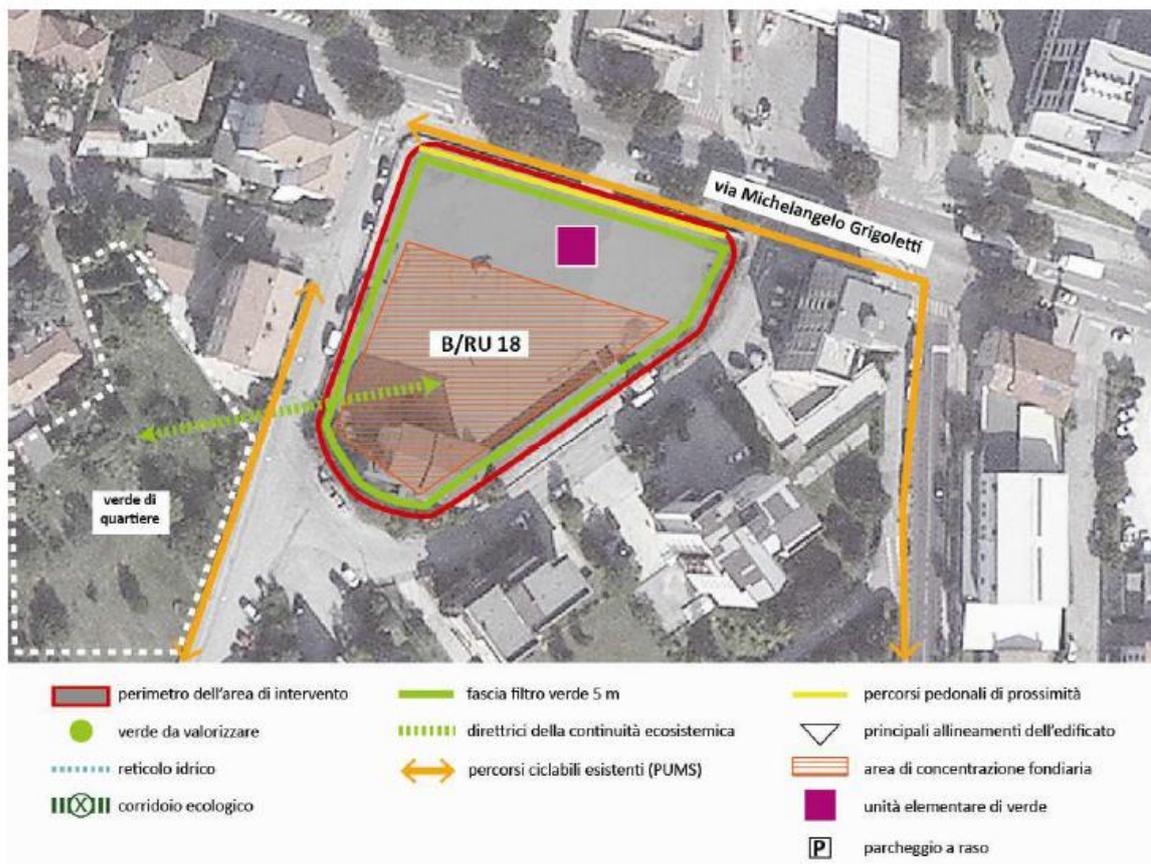
Premessa

Il Piano Attuativo Comunale (P.A.C.) di iniziativa privata B/RU n.18 interviene su alcuni terreni con una superficie rilevata di mq.5.325,00, situati tra Viale Grigoletti, Via Rosario e Via Casarsa, censiti catastalmente al Foglio n.16 Mappali n.1439-1440-1634-1635 sui quali è presente un fabbricato con destinazione d'uso residenziale e direzionale, oramai in disuso da anni.

Il vigente Piano Regolatore Generale Comunale di Pordenone destina l'area a Zona B/RU, Residenziale di completamento o ristrutturazione soggetta ad attuazione indiretta e pone come obiettivo principale la *“rigenerazione urbana a carattere prevalentemente residenziale”*.

Il progetto proposto è stata elaborato sulla base dell'elaborato CO A2a *“Schede normative ambiti assoggettati a pianificazione attuativa B/RU e archeologia industriale”* che è parte integrante del nuovo PRGC, e che prevede:

OBIETTIVI DELL'INTERVENTO:	Intervento di rigenerazione urbana a carattere prevalentemente residenziale		
INDICI URBANISTICI E DATI PROGETTUALI - ZONA B DI COMPLETAMENTO ART. 30 E 50 DELLE NTA			
St indicativa	4.338 m ²		
indice territoriale	lt	m ³ /m ²	2,50
destinazioni d'uso principali	Residenziale		
destinazioni d'uso secondarie	Commerciale al dettaglio, direzionale e servizi		
parametri di edificabilità	Rc	<=	60%
	lp	<=	15%
	H max	<=	da definire in sede di piano attuativo
	Dc	>=	5,00 m
	Df	>=	3,00 m
	Ds	>=	3,00 m
Parcheggi di relazione	3,5 m ² /abitante	Per le destinazioni residenziali	
	80 m ² /100m ² di SU	Per destinazioni non residenziali	
	60% SV	Per esercizi inferiori a 400 m ² di SV	
	150% SV	Per esercizi tra 400 m ² e 1.500 m ² di SV	
parking stanziali	10 m ² /100 m ³		
nucleo elementare di verde	5 m ² /abitante	40% SU non residenziale	
volumetria indicativa	10.845 m ³		
Note	Per quanto non esplicitato nella presente scheda si rimanda alle NTA di Piano		
<small>Superficie territoriale (St) - Indice territoriale (lt) - rapporto di copertura (Rc) - Indice di permeabilità (lp) - altezza massima (Hmax) - distanza confini (Dc) - distanza fabbricati (Df) - distanza strade (Ds) - superficie di vendita (SV)</small>			



Il progetto di B/RU dovrà tenere in considerazione i seguenti indirizzi progettuali al fine di uno sviluppo coerente del lotto con gli obiettivi di piano:

- Inserimento dell'idea progettuale nel contesto urbano di riferimento con particolare attenzione alle connessioni fisico funzionali tra percorsi pedonali e gli spazi ad uso pubblico;
- sostituzione/recupero dei fabbricati esistenti finalizzata alla rigenerazione urbana dell'area in rapporto al suo contesto;
- sviluppo dei nuovi volumi all'interno dell'area di concentrazione fondiaria come indicato nella parte grafica della scheda;
- posizionamento del nucleo elementare di verde attestato su via Rosario;
- sviluppo delle fasce filtro verde sui bordi dell'area come indicato nella parte grafica della scheda
- sviluppo di un percorso pedonale di prossimità su via Grigoletti

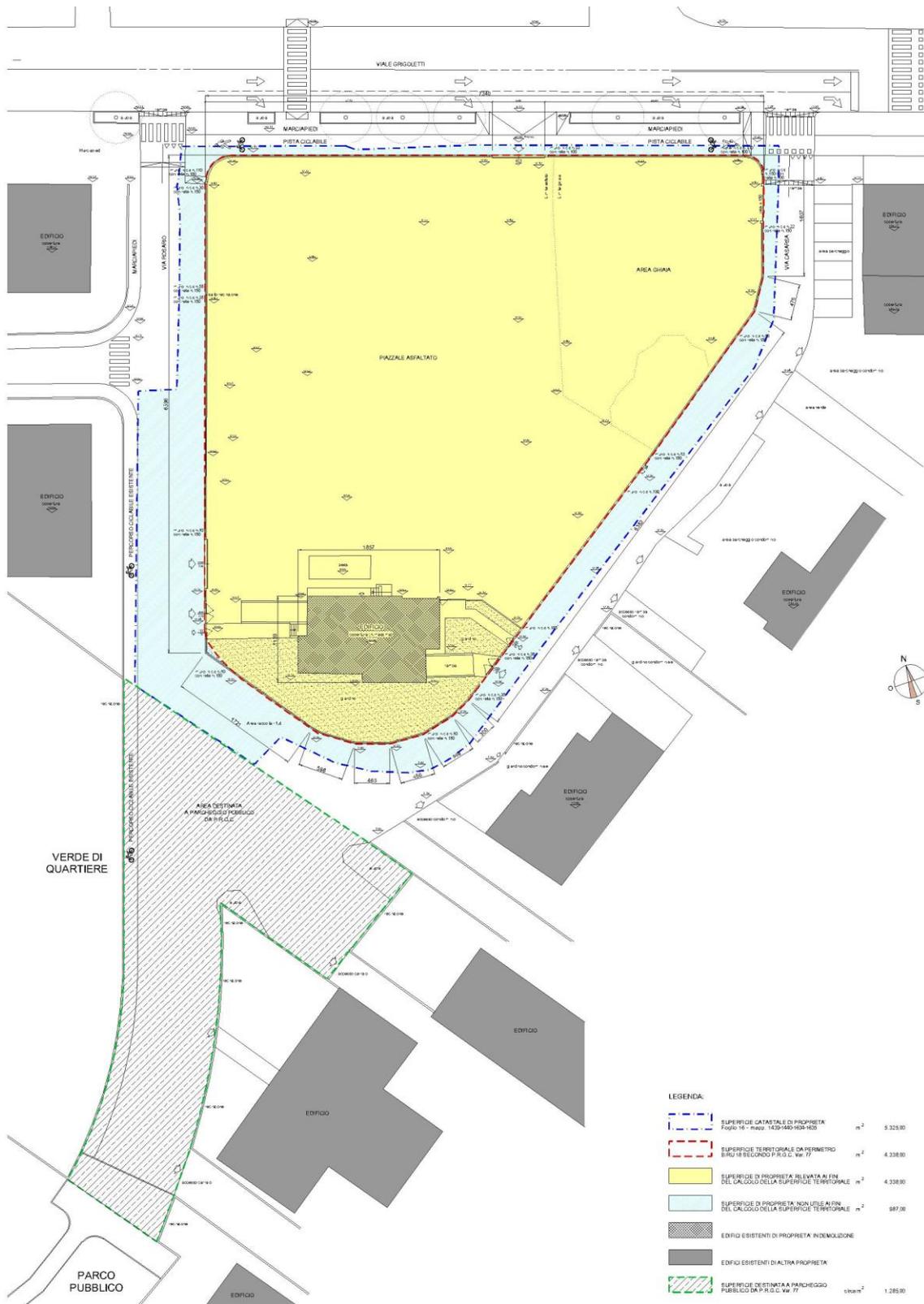
Il presente P.A.C. B/RU n.18 è stato predisposto in conformità alle sopraccitate prescrizioni ed in base all'Art.30 delle N.T.A. *“Zone B - Zona residenziale di completamento o ristrutturazione ad attuazione indiretta”* ed è finalizzato alla realizzazione di due Lotti distinti, denominati U.M.I. 1 e U.M.I. 2, realizzabili anche in fasi successive, destinati, il primo, costituito da piano interrato e terra, ad un fabbricato ad uso commerciale, mentre il secondo ad un fabbricato ad uso residenziale, completo di parcheggi e cantine al piano interrato.

A questo proposito si specifica che il P.A.C. di iniziativa privata B/RU n.18 prevede, in conformità alle disposizioni normative sopraccitate, lo spostamento dell'attività di autotrasporti, la demolizione del fabbricato esistente, privo di valore storico-ambientale, la sistemazione planialtimetrica del terreno e la realizzazione di nuovi edifici all'interno di una sagoma *“limite”*, localizzata in posizione arretrata rispetto alla viabilità principale.

Tema principe del progetto è stata l'implementazione delle connessioni fisico spaziali attraverso il verde ed i percorsi pedonali e ciclabili, tali da garantire un miglioramento ambientale di aria, acqua e suolo per la popolazione esistente e per quella prevista nel nuovo fabbricato residenziale di progetto.

A completamento del P.A.C. verranno realizzate tutte le opere impiantistiche e/o allacciamenti necessari a rendere funzionale l'intervento, per le quali si rimanda alle specifiche tavole ed alla relazione descrittiva.

Planimetria di rilievo



L'ipotesi progettuale

L'ipotesi di progetto prevede la demolizione dell'edificio esistente privo di valore storico-architettonico e localizzato in una posizione che non avrebbe permesso la riqualificazione urbana dell'ambito secondo le indicazioni del P.R.G.

Il progetto in sintesi prevede la realizzazione di:

- un'area destinata a parcheggio ad uso pubblico sul fronte di Viale Grigoletti, ovvero di parcheggi di relazione e stanziali, nella misura sufficiente a soddisfare gli standard previsti dalla normativa al fine di dotare l'intero ambito urbano di nuovi stalli;
- un'area destinata a verde, definita come Unità Elementare di Verde, piantumata, attestata su Via Rosario, ma che si sviluppa poi lungo Viale Grigoletti fino a raggiungere Via Casarsa. La stessa area verde si configura come area di connessione ambientale e come piccolo "*polmone verde*" nell'ambito urbano, esercitando anche una funzione di filtro rispetto al nuovo intervento;
- una fascia di verde piantumato che funge da filtro tutt'intorno all'area di intervento e che comprende sia aree pubbliche che aree a verde privato; Queste fasce di mitigazione ambientale hanno una larghezza minima di mt.3,00 e sono indicate nelle schede delle aree di trasformazione come elementi separatori tra percorsi pubblici e spazi privati. Esse sono costituite in prevalenza da piante arbustive di medie dimensioni ed eventuali alberature di dimensione variabile da mt.3,00 a mt.5,00 di altezza sempre di essenze autoctone non allergiche;
- una pista ciclabile che permette di connettere due tratti distinti del percorso ciclabile esistente (PUMS); la connessione permette quindi di collegare viale Grigoletti al verde di quartiere presente su Via Rosario e da qui al Parco dei Laghetti di Rorai;
- un fabbricato posto in posizione arretrata rispetto a Viale Grigoletti, a destinazione non residenziale (il progetto guida prevede una destinazione commerciale), al fine di creare una continuità sul fronte strada con le

attività commerciali/artigianali esistenti; viene indicata una sagoma limite indicata come U.M.I. 1 inserita all'interno della area di concentrazione fondiaria così come indicata nelle schede del P.R.G.C.;

- un ulteriore fabbricato a destinazione residenziale, posto sulla parte retrostante, all'incrocio tra Via Rosario e Via Casarsa, con accesso pedonale da Via Rosario e carrabile da Via Casarsa. L'edificio è previsto in posizione arretrata e si affaccia sul parco urbano esistente; viene indicata una sagoma limite indicata come U.M.I. 2 inserita all'interno della area di concentrazione fondiaria indicata nelle schede del P.R.G.C.;

In conformità alla vigente normativa il P.A.C. prevede la realizzazione di n.50 parcheggi ad uso pubblico, posizionati sul fronte di Viale Grigoletti.

Il progetto prevede la chiusura dell'accesso carraio esistente su Viale Grigoletti al fine di incanalare i veicoli verso Via Rosario e da qui all'area destinata a parcheggio ad uso pubblico che avrà una viabilità a senso unico con uscita su Via Casarsa con obbligo di svolta a destra.

Dall'area a parcheggio ad uso pubblico si potrà accedere, una volta parcheggiati i mezzi, direttamente all'edificio ad uso commerciale.

Al fine di comprendere meglio l'intervento edilizio è stato sviluppato un "*progetto guida*" che prevede la realizzazione di due edifici composti rispettivamente da un livello fuori terra ed un piano interrato ad uso autorimesse private, per quanto riguarda il fabbricato prospiciente Viale Grigoletti, e da sei livelli fuori terra ed un piano interrato ad uso autorimesse private e cantine, per quanto riguarda il fabbricato residenziale con accesso da Via Casarsa e Via Rosario. Il piano interrato ad uso esclusivo privato, soddisfa abbondantemente il requisito relativo ai parcheggi stanziali pari a $1\text{m}^2/10\text{m}^3$ di volume residenziale, per un totale di n.48 posti auto.

Il piano terra della U.M.I. 1, nell'ipotesi progettuale, viene destinato ad uso commerciale, mentre l'edificio sul retro (U.M.I. 2) è destinato a sola residenza.

Dal punto di vista formale il “progetto guida” prevede la realizzazione di edifici funzionalmente caratterizzati da forme lineari e dall’uso di materiali innovativi.

Ciascun edificio sarà dotato di una centrale termica e di refrigerazione autonome progettate con le più recenti innovazioni tecnologiche al fine di contenere i consumi, utilizzare fonti energetiche alternative e rinnovabili, recuperare il calore e prevedere un’integrazione tra sistemi tradizionali e pannelli solari e fotovoltaici; sulle coperture infatti è prevista la realizzazione di impianti fotovoltaici dimensionati per rendere autonoma la gestione delle attività.

Il progetto edilizio dei singoli immobili dovrà prevedere una classe energetica pari ad A/A+ o superiore.

Tutto il progetto è stato inoltre elaborato in conformità alla fruibilità degli spazi da persone con limitate e/o ridotte capacità funzionali e/o sensoriali, permettendone la circolazione attraverso percorsi e rampe che rispettano le condizioni previste dalla normativa sul superamento delle barriere architettoniche.

Il progetto inoltre, su richiesta da parte dell’Amministrazione Comunale, si sviluppa ulteriormente oltre i confini di proprietà andando a rigenerare un’area attualmente senza precisa funzione, o comunque assolutamente disorganizzata; si tratta dell’area retrostante il PAC, che l’attuale PRGC destina a parcheggio pubblico. L’area in oggetto sarà funzionalmente riorganizzata in maniera da fornire una precisa localizzazione degli stalli di parcheggio, definendo quindi la viabilità.

Allo stesso tempo viene individuata proprio all’interno di questa area la nuova piazzola ecologica opportunamente completata con arredo urbano, composta da una serie di cassonetti e bidoncini per la raccolta differenziata (carta, plastica, lattine, verde, vetro e umido).

Planimetria del P.A.C. B/RU n.18



Valutazioni ambientali

<i>Valutazione sensibilità ambientale locale del Territorio</i>			Scelte progettuali
Componente ambientale	Fattori di criticità/potenzialità locale	Punti di attenzione	
ARIA	Vicinanza assi viari esistenti o di progetto a traffico intenso	Esposizione della popolazione a inquinamento atmosferico	L'impatto del reticolo viario è stato mitigato attraverso <i>fasce di mitigazione, utilizzando</i> essenze autoctone che hanno capacità di assorbimento dei principali inquinanti atmosferici quali l'Olmo, il Frassino, l'Acerò, il Tiglio, ecc.
	Vicinanza insediamenti industriali, artigianali, commerciali, a servizi, aree destinate alla funzione produttiva esistenti e/o di progetto	Esposizione della popolazione ad inquinamento atmosferico	Il progetto ha previsto ovviamente lo spostamento dell'attività di trasporti non compatibile con il contesto esistente e non coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale (l'attività risultava comunque chiusa già da tempo) delocalizzandola in zone più congrue ed ha previsto la realizzazione di un edificio a destinazione commerciale al dettaglio di dimensioni contenute proprio per la vicinanza con residenze esistenti e anche nuove di progetto. Il tipo di attività risulta perfettamente compatibile con il contesto esistente, ne esistono molte altre lungo viale Grigoletti. Viene prevista una fascia verde di mitigazione come elemento separatore sia sul fronte di viale Grigoletti (con l'area destinata a verde pubblico) sia lungo le strade laterali. Le aree verdi prevedono di alberature costituite in prevalenza da piante di medio-grandi dimensioni, scelte tra le essenze autoctone che maggiormente si distinguono per capacità di assorbimento dei principali inquinanti atmosferici quali l'Olmo, il Frassino, l'Acerò, il Tiglio, ecc. Tali scelte permettono di trasformare l'area esistente rendendola quindi compatibile con l'esistente ed in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale.
	Adeguatezza piste ciclabili/collegamento trasporto urbano	Presenza di percorsi ed itinerari ciclopedonali esistenti e di progetto in prossimità degli ambiti di trasformazione. Presenza/vicinanza di fermate per il trasporto pubblico e di zone a traffico limitato	Il progetto ha previsto la realizzazione lungo via Rosario di una nuova pista ciclabile di connessione con le piste esistenti. Il nuovo tratto ciclabile risulta essere sicuro per gli utenti che lo utilizzano, soprattutto in occasione dell'intersezione/attraversamento di via Rosario. Infatti tale passaggio è stato previsto in quota con la formazione di dosso tale da garantire il rallentamento dei mezzi che transitano lungo la viabilità pubblica.

	Contesto abitativo vecchio con elevati consumi energetici	Esposizione della popolazione a inquinamento atmosferico	Il progetto prevede la totale demolizione dei fabbricati esistenti, vetusti, e tali da non essere eventualmente ristrutturati ed inglobati al nuovo assetto edificatorio. Le nuove volumetrie saranno contraddistinte da una elevata sostenibilità ambientale ed energetica; si favorirà la realizzazione di edifici in classe energetica A/A+ attraverso l'impiego di energia da fonte rinnovabile. Tra le soluzioni che si possono adottare i nuovi edifici prevederanno l'uso della pompa di calore, e garantiranno una adeguata ventilazione per inquinamento indoor.
ACQUA	Potenziale mancanza rete fognaria	La progettazione attuativa dovrà prevedere il collegamento alla rete esistente o l'utilizzo di sistemi di depurazione alternativi nel caso di difficoltà di collegamento	Lungo la viabilità pubblica, è presente una rete fognaria destinata alle sole acque nere ed una per la raccolta delle acque piovane. In fase di progettazione urbanistica delle opere di urbanizzazione sarà sicuramente necessario verificare la sostenibilità dell'intervento in relazione al sistema di smaltimento delle acque reflue comunali esistenti. Il nuovo progetto prevede in alternativa, come linea generale, l'utilizzo di trincee drenanti, già utilizzate sul suolo comunale, per lo smaltimento delle acque piovane se non è possibile recapitarle su una rete pubblica. Tale soluzione permette di filtrare le acque e disperderle sul terreno in maniera controllata.
	Riduzione permeabilità del suolo	Massima limitazione dell'impermeabilizzazione del suolo	Il progetto, che ha come obiettivo principale quello di riqualificare l'area, prevede il totale smaltimento dell'asfalto presente che era utile all'attività di autotrasporti esistente. Il nuovo assetto ha previsto di favorire il più possibile la creazione di suolo destinato a verde. Inoltre nelle zone carrabili destinate al parcheggio si è preferito l'uso di materiali filtranti. La zona risulta quasi completamente interessata dalla presenza di asfalto, o comunque getti in calcestruzzo, perciò le nuove edificazioni risultano ricadere proprio in queste aree dove è presente suolo già parzialmente o interamente pavimentato. Tutte queste scelte progettuali permettono di garantire l'indice di permeabilità minimo da rispettare ($I_p < 15\%$) specificato nelle schede di trasformazione

SUOLO, VEGETAZIONE E PAESAGGIO	Interferenza con aree verdi, siepi e filari. Vicinanza di corridoi ecologici	Mantenimento/potenziamento biodiversità e mantenimento/potenziamento continuità e collegamento delle aree verdi entro la trama urbana (sistema connettivo)	<p>Il progetto ha cercato di individuare criteri e regole per aumentare la sostenibilità ambientale dei nuovi insediamenti. Gli interventi di urbanizzazione concorrono mediante la realizzazione di interventi di mitigazione e compensazione ecologica al miglioramento della qualità ambientale. Il progetto è stato predisposto tale da favorire la continuità ecosistemica anche all'interno dei lotti privati. Gli interventi di nuova urbanizzazione saranno accompagnati dalla previsione di elementi vegetazionali in grado di migliorare l'inserimento paesaggistico delle nuove infrastrutture e dei nuovi insediamenti e contribuire alla riqualificazione paesaggistica del territorio urbanizzato. Le aree verdi di progetto fungeranno da aree di connessione al fine di unire aree con valenza ecosistemica anche attraverso aree di trasformazione. La continuità eco sistemica viene garantita dalla sequenze di spazi pubblici e privati verdi con alternanza di piantumazioni necessari per valorizzare gli habitat naturali; in particolare la direttrice eco-sistemica prevista nelle schede tra l'area verde di quartiere esistente ed il nuovo insediamento viene garantita dalla fascia verde di 3 metri che si attesta su via Rosario lungo la pista ciclabile che si collega poi all'area verde pubblica posizionata su viale Grigoletti.</p> <p>Le costruzioni fuori terra risultano quindi "circondate" dal verde che quindi trova sempre continuità senza interruzioni tra il verde esistente e quello di progetto (corridoi ecologici).</p> <p>Si utilizzeranno specie arbustive e arboree autoctone.</p>
	Presenza di tessuti urbani compatti/ zone parzialmente o interamente pavimentate	Riduzione del consumo di suolo verde. Massima limitazione dell'impermeabilizzazione del suolo	<p>Il progetto, che ha come obiettivo principale quello di riqualificare l'area, prevede il totale smaltimento dell'asfalto presente che era utile all'attività di autotrasporti esistente. Il nuovo assetto ha previsto di favorire il più possibile la creazione di suolo destinato a verde. Tale scelta permette di garantire l'indice di permeabilità minimo da rispettare (Ip <15%) specificato nelle schede di trasformazione</p>

I contenuti urbanistici

Il progetto del Piano Attuativo Comunale di iniziativa privata B/RU n.18 prevede la Riqualficazione Urbana dell'area oggetto dell'intervento e la costruzione di due fabbricati ad uso commerciale e residenziale.

Dopo un'analisi sullo stato dei luoghi sono state operate alcune scelte al fine di poter organizzare e distribuire in modo ottimale il futuro insediamento, comprensivo di aree verdi, connessioni funzionali, standards urbanistici e viabilità.

Questi in punti di seguito trattati:

- A) Accessi e viabilità
- B) Dimensionamento dei fabbricati
- C) Distribuzione dei parcheggi
- D) Localizzazione dell'area verde – unità elementare di verde
- E) Realizzazione di pista ciclabile e percorsi pedonali
- F) Manutenzione straordinaria del parcheggio pubblico presente nell'area retrostante a Via Casarsa

Il progetto prevede la sistemazione dell'area esistente sul retro di via Casarsa censita catastalmente al Foglio 16 - Mappale 1007 di proprietà dell'Amministrazione Comunale. L'area attualmente risulta completamente asfaltata e presenta sul lato ovest un marciapiede che conduce al percorso pedonale di collegamento all'area verde dei laghetti di Rorai.

Il progetto, in relazione alle indicazioni fornite dall'Amministrazione Comunale, prevede la realizzazione di un'isola ecologica ed una riorganizzazione degli stalli a parcheggio con rimozione del manto d'asfalto esistente, stesura di nuovo binder e tappeto d'usura, nonché formazione di segnaletica orizzontale e verticale.

A) Accessi e viabilità

Il P.A.C. B/RU n.18 prevede la chiusura dell'accesso carraio esistente su Viale Grigoletti e la realizzazione di un nuovo accesso all'area da Via Rosario con la realizzazione di un nuovo piano viario. Tale nuovo accesso permette l'utilizzo del nuovo parcheggio ad uso pubblico sia per gli autoveicoli provenienti da Sacile che per quelli provenienti dal Centro Urbano che vengono incanalati su Via Rosario e da qui al parcheggio ad uso pubblico con uscita su Via Casarsa. L'uscita su Via Casarsa è stata posta obbligatoriamente con svolta a destra, tale da non gravare ulteriormente sul semaforo di viale Grigoletti.

Un secondo accesso carraio, riservato alla residenza, viene creato su Via Casarsa, mantenendo su Via Rosario l'accesso pedonale.

B) Dimensionamento dei fabbricati

Le Norme Tecniche di Attuazione della Zona B destinano l'area a Zona di Riqualificazione Urbana B/RU n.18 soggetta ad attuazione indiretta.

Le destinazioni d'uso ammesse, oltre a quella residenziale, per la quale si prevede un utilizzo del volume minimo pari al 51% del totale, prevedono:

- commerciale al dettaglio, direzionale e servizi.

Lo studio dell'area oggetto dell'intervento, in relazione alle esigenze funzionali della nuova struttura, ha portato alla definizione di una sagoma limite per i futuri fabbricati, localizzata planimetricamente in posizione arretrata rispetto alla viabilità pubblica principale, consentendo un'agevole utilizzo degli spazi scoperti destinati a parcheggio, viabilità ed aree verdi.

In conformità alle prescrizioni indicate nella scheda CO A2a "*Schede normative ambiti assoggettati a pianificazione attuativa B/RU e archeologia industriale*" che è parte integrante del nuovo P.R.G.C., i fabbricati sono stati previsti all'interno dell'area definita di concentrazione fondiaria.

In seguito allo studio dell'area oggetto dell'intervento è stato predisposto il progetto che prevede la formazione di due distinte U.M.I. a destinazioni separate, localizzate all'interno di sagome limite:

- la U.M.I. 1 prevede un piano interrato ad uso magazzini e autorimesse private ed un piano terra ad uso commerciale con altezza massima di mt. 5,00;
- la U.M.I. 2 prevede invece un piano interrato ad uso cantine ed autorimesse private e sei piani fuori terra ad uso residenziale con altezza massima di mt.24,00.

Nell'ipotesi progettuale, denominata “*progetto guida*”, si è anche cercato di studiare i futuri fabbricati: per il fabbricato destinato ad uso commerciale è stata prevista la possibilità che lo stesso possa avere un'altezza di mt.4,00, mentre per il fabbricato a destinazione residenziale si prevede un'altezza al di sotto di mt.24,00 e quindi la possibilità di svilupparsi per un massimo di sei piani fuori terra, nonché un piano interrato comune alle due Unità Minime d'Intervento ad uso parcheggi, magazzini e locali di servizio.

Lo studio dell'area edificabile, poiché si attesta su strada urbana, ha individuato un allineamento principale dei nuovi fronti degli edifici; tale indicazione favorirà un rafforzamento delle strade come elementi costituenti l'ambiente urbano e migliorerà il rapporto dei nuovi volumi con il contesto costruito.

C) Distribuzione dei parcheggi

In riferimento alla superficie di vendita ad uso commerciale ed al volume residenziale sono stati dimensionati i parcheggi di relazione e stanziali nel numero di 50, localizzati prevalentemente sul fronte di Viale Grigoletti.

L'ipotesi progettuale prevede la localizzazione dei parcheggi ad uso pubblico all'interno dell'area d'intervento con accesso da Via Rosario ed uscita con svolta obbligatoria a destra su Via Casarsa.

I posti auto saranno pavimentati in masselli o grigliati drenanti in calcestruzzo tali da assicurare la permeabilità del fondo.

I parcheggi privati a servizio delle residenze, saranno invece localizzati al piano interrato con accesso da Via Casarsa nel numero di 48 posti auto.

D) Localizzazione dell'area verde – unità elementare di verde

L'ipotesi progettuale prevede la localizzazione di un'area destinata a verde alberato ad uso pubblico, di superficie pari a circa m² 480,00 ovvero nettamente superiore al minimo richiesto dalla normativa, come elemento di connessione ambientale tra Viale Grigoletti e le viabilità secondarie di Via Rosario e Via Casarsa, e come elemento di filtro/schermante nei confronti del nuovo fabbricato previsto a destinazione d'uso commerciale.

La posizione dell'area ottempera alle prescrizioni contenute nella scheda CO A2a "*Schede normative ambiti assoggettati a pianificazione attuativa B/RU e archeologia industriale*" che è parte integrante del nuovo PRGC che prevede di attestare l'area verde su via Rosario, e graficamente la distingue sul fronte lungo Viale Grigoletti; inoltre, vista la dimensione e la profondità, la stessa area funge anche da fascia filtro.

L'area in oggetto, in quanto unità elementare di verde assolve anche alla funzione di verde di prossimità delle nuove aree edificate.

E) Realizzazione di pista ciclabile e percorsi pedonali

Il progetto ha previsto la realizzazione lungo Via Rosario di una nuova pista ciclabile che permette di connettere due tratti distinti del percorso ciclabile esistente (PUMS); la connessione permette quindi di collegare Viale Grigoletti al verde di quartiere esistente su Via Rosario e da qui al Parco dei Laghetti di Rorai. Il nuovo tratto ciclabile risulta essere sicuro per gli utenti che lo utilizzano, soprattutto in occasione dell'intersezione/attraversamento di Via Rosario; infatti tale passaggio è stato previsto in quota con la formazione di dosso tale da garantire il rallentamento dei mezzi che transitano lungo la viabilità pubblica.

La previsione del raccordo ciclo-pedonale ottempera alle prescrizioni contenute nella scheda CO A2a "*Schede normative ambiti assoggettati a pianificazione attuativa B/RU e archeologia industriale*" che è parte integrante del nuovo PRGC e che prevede di fare particolare attenzione alle connessioni

fisico funzionali tra percorsi pedonali e gli spazi ad uso pubblico. In questo modo, la pista ciclabile realizzata su suolo privato, permette di allargare la viabilità di Via Rosario, completando *“l’anello ciclabile”* e permettendo di distinguere le diverse viabilità (su quattro o due ruote e pedoni).

Inoltre tutt’intorno all’area interessata è stato previsto un percorso pedonale (marciapiede) sopraelevato rispetto alla viabilità (tranne per i passi carrai, dove risulta ben segnalato) in modo da consentirne l’utilizzo da parte dei pedoni in totale sicurezza.

La presenza in progetto della pista ciclabile parte anche da un’ulteriore considerazione urbanistica, ovvero che la scheda CO A2a prevedeva la realizzazione di un percorso pedonale di prossimità lungo Viale Grigoletti peraltro già esistente.

Valutando le dimensioni più che sufficienti del marciapiede di Viale Grigoletti, in fase di studio del progetto, si è preferito optare per la realizzazione di una nuova pista ciclabile su Via Rosario senza proporre modifiche alla viabilità esistente su Viale Grigoletti.

Inoltre la stessa area verde può diventare area di passaggio con lo scopo di rendere maggiormente fruibili e connesse le aree di trasformazione con il contesto urbano circostante.

F) Manutenzione straordinaria del parcheggio pubblico presente nell’area retrostante a Via Casarsa

Il progetto prevede la sistemazione dell’area esistente sul retro di via Casarsa censita catastalmente al Foglio 16 - Mappale 1007 di proprietà dell’Amministrazione Comunale. L’area attualmente risulta completamente asfaltata e presenta sul lato ovest un marciapiede che conduce al percorso pedonale di collegamento all’area verde dei laghetti di Rorai.

Il progetto, in relazione alle indicazioni fornite dall’Amministrazione Comunale, prevede la realizzazione di un’isola ecologica ed una riorganizzazione degli stalli a parcheggio con rimozione del manto d’asfalto

esistente, stesura di nuovo binder e tappeto d'usura, nonché formazione di segnaletica orizzontale e verticale.

Dati dimensionali dell'intervento

DATI TECNICI SCHEDA B/RU n.18

Superficie di proprietà	m ²	5.325,00
Superficie di proprietà ricadente all'interno di B/RU n.18	m ²	4.338,00
Indice territoriale I _t	m ³ /ha	25.000,00
Volume massimo realizzabile	m ³	10.845,00
Volume residenziale minimo	m ³	5.531,00
Volume non residenziale (max 49% volume totale)	m ³	5.314,00

DATI DI PROGETTO E STANDARD URBANISTICI

Volume residenziale di progetto (Vr)	m ³	5.645,00
Volume non residenziale di progetto (Vc)	m ³	5.200,00
Abitanti teorici insediabili (5.645,00 m ³ /150 m ³)	n.	37,64
Superficie di vendita (Sv)	m ²	820,00

Nucleo elementare di verde:

residenziale (5 m ² /150 m ³ di Vr)	m ²	188,17
---	----------------	--------

Parcheggi stanziali:

residenziale (1 m ² /10 m ³ di Vr)	m ²	564,50
--	----------------	--------

Parcheggi di relazione:

residenziale (3,5 m ² /150 m ³ di Vr)	m ²	131,72
---	----------------	--------

Parch. di relazione e stanziali per esercizi comm. al dettaglio:

commerciale (150% di Sv)	m ²	1.230,00
	m ²	1.361,72

STANDARDS URBANISTICI DI PROGETTO

Verde pubblico	m ² 480,00>	188,17
Parcheggi stanziali (piano interrato – vedi Tav. D08)	m ² 1.300,00>	564,50
Parcheggi ad uso pubblico	m ² 1.385,00>	1.361,72

Elenco degli elaborati di progetto

Elaborati descrittivi - tavole D

- D01 Relazione tecnico-illustrativa
- D02 Estratti Catastale, di P.R.G.C. e Rilievo Fotografico
- D03 Planimetria di rilievo, limiti di proprietà e limite P.A.C. B/RU n.18
- D04 Verifica L.13/89: relazione tecnica
- D05 Verifica L.13/89: planimetria generale - Percorsi tattilo-plantari per non vedenti
- D06 Progetto guida: planivolumetrico
- D07 Progetto guida: pianta piano terra
- D08 Progetto guida: piani interrato, primo, secondo, terzo, quarto, quinto e sesto
- D09 Individuazione sorgenti di potenziale contaminazione

Elaborati prescrittivi - tavole P

- P01 Norme tecniche di attuazione
- P02 Involuppo edilizio limite e destinazioni d'uso
- P03 Zonizzazione e prescrizioni per aree verdi e parcheggi
- P04 Profili degli edifici: sezioni stradali e skylines A-A e B-B
- P05 Planimetria con aree in cessione ed aree private ad uso pubblico

Elaborati opere di urbanizzazione - tavole O

- O01 Opere di Urbanizzazione: relazione tecnica
- O02 Opere di Urbanizzazione: reti tecnologiche esistenti
- O03 Opere di Urbanizzazione: reti tecnologiche di progetto
- O04 Opere di Urbanizzazione: computo metrico estimativo

Allegati

- Relazione di Compatibilità e Invarianza Idraulica redatta dall'Ing. Giorgio Bellini di Pordenone
- Relazione tecnica e calcolo dell'impianto di illuminazione pubblica redatta dall'Ing Domenico D'Andrea di Pordenone
- Relazione di impatto acustico redatta dall'Ing Dino Abate di Pordenone
- Relazione Geologica redatta dal Dott. Geol. Giorgio Galli di Spresiano (TV)
- Revisione dell'Analisi di Rischio sanitario e ambientale approvata con decreto n. 2671 del 24/12/2013 della Regione Friuli Venezia Giulia D. Lgs. 152/06 redatta dal Dott. Geol. Giorgio Galli di Spresiano (TV)

Conclusioni

Il progetto è stato elaborato tenendo in considerazione gli indirizzi progettuali generali per le zone di recupero urbano interne al perimetro dell'area edificata forniti dal P.R.G.C., ed in particolare:

- prevede la permeabilità dei suoli;
- prevede l'uso di materiali filtranti anche per le aree carrabili;
- viene garantito l'indice di permeabilità (ip) minimo da rispettare nelle aree di trasformazione;
- lo sviluppo del disegno urbano dell'area ha previsto la creazione di spazi comuni di prossimità e di relazione con il contesto con lo scopo di definire impianti urbani porosi e accessibili;
- gli interventi proposti tengono conto del contesto paesaggistico e le tipologie costruttive previste per i nuovi fabbricati saranno coerenti con il contesto urbano di riferimento;
- tiene conto delle sensibilità ambientali e paesaggistiche dei contesti urbani favorendo le connessioni con le aree verdi esistenti lungo il perimetro, ovvero l'area verde di quartiere;
- il disegno degli spazi aperti è stato progettato in modo tale da favorire la continuità eco-sistemica anche all'interno dei lotti privati;
- le nuove volumetrie previste saranno contraddistinte da un'alta sostenibilità ambientale ed energetica che sarà dimostrabile in sede di presentazione dei singoli Permessi a Costruire; a livello di prestazioni energetiche raggiungeranno le classi energetiche A/A+ o superiori attraverso l'impiego di energia derivante da fonti rinnovabili;
- le altezze previste dei nuovi edifici sono compatibili con il contesto urbano circostante e comunque sono tali da soddisfare le capacità volumetriche previste dal P.R.G.C.;

- l’assetto planivolumetrico prevede l’allineamento del nuovo fabbricato lungo Viale Grigoletti, arretrandolo in modo da creare lo spazio per verde e parcheggi, costruendo così una nuova continuità urbana; questo allineamento preferenziale favorirà un rafforzamento delle strade come elementi costituenti l’ambiente urbano e migliorerà il rapporto dei nuovi volumi con il contesto costruito;
- trattandosi di un area a destinazione residenziale posta in prossimità a Viale Grigoletti, ovvero ad un asse viario interessato da traffico intenso, è stata concentrata l’attenzione su un area verde di separazione tra le nuove zone residenziali e l’asse infrastrutturale;
- le aree verdi prevedono piantumazioni con essenze scelte anche in funzione della loro capacità di assorbimento dei principali inquinanti atmosferici quali l’Olmo, il Frassino, l’Acero, il Tiglio, ecc.
- è stata verificata la sostenibilità dell’intervento in relazione al sistema di smaltimento delle acque reflue prevedendo una rete fognaria duale con separazione delle acque bianche dalle nere;
- la progettazione dei percorsi pedonali e degli accessi garantisce l’agevole fruibilità degli spazi pubblici da parte dei soggetti con disabilità motoria.

Per quanto attinente i contenuti prestazionali che garantiscono la sostenibilità dell’intervento secondo l’art. 49 dell’elaborato CO A1 “*Componente Operativa - Norme Tecniche di Attuazione*” che è parte integrante del nuovo PRGC, vengono identificati i seguenti contenuti minimi ambientali, prestazionali ed energetici che garantiscono almeno 25 punti:

	QUALITÀ DELL'INTERVENTO	PUNTEGGIO ATTRIBUIBILE	DESTINAZIONE E D'USO
ENERGIA E DIMINUIZIONE DI EMISSIONI	Realizzazione degli edifici in classe energetica A, ovvero con un consumo energetico \leq a 29 kWh/m ² anno	10 punti	Residenziale Commerciale
	Utilizzo di almeno il 70% dei tetti degli edifici per l'installazione di pannelli per la produzione di energia con possibilità di affidamento a soggetti terzi.	12 punti	Commerciale
COMFORT DEGLI EDIFICI	Realizzazione rete duale di fognatura fino all'allacciamento	6 punti	Residenziale Commerciale
AREE VERDI E RISORSE IDRICHE	Assicurare la continuità con le aree verdi limitrofe e la realizzazione di corridoi ecologici; attuare misure di inserimento ambientale (riduzione delle interferenze) rispetto al contesto	12 punti	Residenziale Commerciale
	Predisposizione di adeguati sistemi di gestione delle acque di prima pioggia delle aree impermeabili e garantire l'invarianza idraulica	8 punti	Residenziale Commerciale

Si ritiene pertanto che il progetto proposto abbia ottemperato puntualmente a tutte le indicazioni fornite dal nuovo P.R.G.C.

Indice

Premessa	pag. 02
Planimetria di rilievo	pag. 05
L'ipotesi progettuale	pag. 06
Planimetria del P.A.C. B/RU n.18	pag. 09
Valutazioni ambientali	pag. 10
I contenuti urbanistici	pag. 13
Dati dimensionali dell'intervento	pag. 18
Elenco degli elaborati di progetto	pag. 19
Conclusioni	pag. 21

Azzano Decimo li,

Il Progettista
Architetto Marco Di Fusco