

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
PROVINCIA DI UDINE



COMUNE DI VILLA SANTINA

PIANO REGOLATORE PARTICOLAREGGIATO
COMUNALE DI RECUPERO URBANO
ZONA "0" – COMPARTO A

VARIANTE N° 3 – GENERALE

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

PROGETTISTI
dott. arch. PAOLO PETRIS

CONSULENTE PER MASTERPLAN
dott. arch. ALESSANDRA PETRIS

data: 27 maggio 2016

INDICE:

1. PREMESSA E INQUADRAMENTO URBANISTICO.....	2
2. LO STATO DI FATTO DELL'AREA	4
3. LA NUOVA SOLUZIONE PROGETTUALE.....	5
4. DIMENSIONAMENTO DEL PIANO	12
5. ELENCO ELABORATI DI VARIANTE	15

1. PREMESSA E INQUADRAMENTO URBANISTICO

Il Piano Regolatore Generale di adeguamento alla L.R. 52/91, entrato in vigore il 16.03.2000, ha previsto a suo tempo una Zona "O" che riveste un ruolo fondamentale per lo sviluppo della città. La stessa è infatti servita da una viabilità extraurbana che migliora di molto il traffico di attraversamento del centro urbano verso le valli. Questa soluzione viabilistica non deve porsi però come elemento passivo senza restituire un apporto economico alla cittadina, ma deve andare a servire, attraverso la rotatoria centrale, da una parte la zona industriale- artigiana di livello regionale e dall'altra parte la Zona "O" a diretto contatto con il centro storico.

Con D.C. n°14 d.d. 16.04.2007 veniva approvato il P.R.P.C. di questo comparto urbanistico, che in sostanza veniva organizzato in base all'assetto della proprietà, rinnegando l'originario disegno urbanistico che risolveva in modo più appropriato il disegno di questa area di trasformazione urbana. Tale scelta, che doveva prevedere una serie di iniziative di tipo commerciale e residenziale, è rimasta inoperativa per tutti questi sette anni trascorsi.

Di fronte a tale immobilismo privato, l'Amministrazione Comunale ha ritenuto di ripensare il disegno urbano per la conservazione del patrimonio storico esistente, che deve essere valorizzato con scelte fondate sul ruolo fondamentale di questa branca di territorio, che si configura come "porta" della città, controllando e definendo che sia tale a livello locale e vallivo.

In questi anni è pervenuta una sola richiesta di intervento edilizio privato di recupero, per cui è stata redatta una Variante per acconsentire l'avvio alla realizzazione.

Il recupero della ex Stazione ferroviaria ha ridato vitalità a questo luogo, che si accresce anche della presenza della fermata delle autocorriere, creando una mobilità che potrà essere nel tempo utile per attivare il progetto urbanistico.



FOTO STORICA

L'AREA DELLA STAZIONE FERROVIARIA DI VILLA SANTINA ED IL
DEPOSITO LEGNAME DELL'EX SEGHERIA DE ANTONI

2. LO STATO DI FATTO DELL'AREA

Rispetto al Piano originario, non si sono riscontrate modifiche significative, se non quelle relative al recupero di edifici esistenti.

Dal punto di vista infrastrutturale, all'interno dell'ambito la situazione è rimasta invariata, mentre all'esterno si riscontra la realizzazione del primo tratto verso est della viabilità territoriale della S.S. 52 che, dallo svincolo con la S.S. 355 in corrispondenza della Zona D2/H2, si dirige fino alla rotatoria di progetto, che in seguito condurrà all'interno della Zona "O".

Delle varie Tavole di Analisi, predisposte per il Piano originario, si ritiene di riproporre solo la Tavola dell'assetto delle proprietà "4°", che sarà necessaria per gli aspetti espropriativi, ma soprattutto utile per la compensazione urbanistica secondo le finalità definite dall'art.32 della L.R. 5/2007.



VISTA AEREA DELLA ZONA "O"

3. LA NUOVA SOLUZIONE PROGETTUALE

Come più volte richiamato nei capitoli precedenti, Piano Regolatore Generale riconosce l'area come uno dei luoghi potenzialmente di maggiore interesse nello scenario di riconsiderazione territoriale del comune di Villa Santina e del ruolo assegnato alla viabilità interregionale.

La proposta di Piano che viene a configurarsi sottende la ricerca di un disegno urbanistico coerente con la realtà e con le aspettative sociali proprie della comunità, finalizzato ad una generale riqualificazione dell'ambito di studio, attraverso la puntuale razionalizzazione degli aspetti territoriali e la valorizzazione delle potenzialità di questo sito strategico ai fini di un riutilizzo funzionale delle aree attualmente occupate da una edificazione obsoleta e degradata o contrastante, che si pone in antitesi e conflittualità con le aree circostanti.

Il Piano Particolareggiato ha infatti come "obiettivi strutturali di progetto", in armonia con quelli a suo tempo definiti dal P.R.G.C., che di seguito si elencano:

- Riquilificazione fisico morfologica e funzionale del tessuto insediativi esistente, per accentuare i contenuti di centralità urbana e la ridefinizione degli aspetti formali, nonché quello di saldatura sinergica con le aree insediative storiche;
- Caratterizzazione mista residenziale – produttiva nei settori commerciale e dei servizi, attraverso l'utilizzo di soluzioni tipologico – compositive che evidenzino la specificità d'uso;
- Riquilificazione dell'ingresso principale alla città e della percezione visiva dalla viabilità territoriale;

- Allontanamento delle attività artigiano-industriali presenti, che devono essere eventualmente ricollocate in un'area specifica e dedicata;
- Divieto di aprire accessi diretti sulla variante alla S.S. 52 ed intersezioni diverse da quella unica prevista in corrispondenza dello svincolo.

Con questo P.R.P.C. si è voluto quindi fornire una proposta “sostenibile” di riqualificazione e sviluppo dell'area, cercando di definire nel contempo un concreto strumento gestionale degli interventi.

E' oramai innegabile che la programmazione e la pianificazione urbanistica sono sempre più legati e subordinati alla necessità di definire, preliminarmente alla fase operativa, scenari organizzativi di analisi e di raccordo di tutte le possibili interrelazioni che vengono a crearsi tra i vari soggetti attuatori del piano, o che ad esso vanno a rapportarsi per la risoluzione/soddisfacimento di fabbisogni socio - economici.

Si viene quindi a delineare una 'nuova generazione' di strumenti di programmazione e di attuazione, pur strettamente legati agli strumenti urbanistici tradizionali, ma nel contempo indirizzati a svolgere un ruolo di coordinamento di tematiche territoriali sempre più complesse che necessitano inevitabilmente di un loro momento di raccordo, che consenta contestualmente una efficace verifica della loro fattibilità in termini urbanistici, sociali, economici, ecc.

Queste considerazioni hanno comportato lo svolgimento di approfondimenti e valutazioni, nel corso della progettazione del Piano Particolareggiato della zona O comparto A, non solo limitate al contesto urbano del capoluogo ma ampliate anche a quello territoriale dell'area studio al fine di ipotizzare funzioni anche ad ampia scala.

Sono stati valutati, quindi, non solo i rapporti funzionali dell'area studio con il contesto circostante (area urbana centrale del capoluogo, aree residenziali limitrofe, area produttiva, viabilità di interesse territoriale) ma anche i possibili insediamenti di funzioni di scala comprensoriale che troverebbero beneficio dalla particolare localizzazione infrastrutturale dell'ambito.

Altre considerazioni sono state fatte circa la particolare conformazione proprietaria che vede la prevalenza dell'area di proprietà comunale nella parte centrale dell'area studio.

Nella descrizione di questo nuovo disegno dell'ingresso al Capoluogo (precedentemente è stato dato il valore a quest'area come la "nuova porta" del capoluogo), un accento particolare deve essere fatto per l'assetto viario. L'intero sistema descritto nel progetto è sorretto da una grande aiuola (al cui interno è collocata un'area a verde pubblico che fa da contorno l'edificio dell'ex stazione ferroviaria) dalla quale si diramano una serie di strade atte a collegare l'area centrale (con funzioni di snodo alla viabilità di interesse territoriale) al centro storico, all'area di recupero posta a nord-ovest e altre direzioni di collegamento territoriale e urbano.

Per il riuso dell'edificio dell'ex stazione ferroviaria sono state individuate una serie di ipotesi che valorizzino questo bene storico, che necessariamente dovrà essere sottoposto ad un progetto di restauro e risanamento per il suo recupero fisico e funzionale. Le ipotesi di utilizzo di questo edificio saranno di tipo prettamente pubblico, come quello di conservare il terminal delle autocorriere e prevedere al suo interno uffici pubblici, uffici turistici di informazione, e può essere pensato anche come struttura di tipo museale atta ad ospitare ai piani superiori le testimonianze del vecchio tracciato ferroviario; anche il parco potrà

assumere valenza di museo all'aperto con il recupero di resti ferroviari storici, a cui si va ad aggiungere il vecchio deposito ferroviario posto sull'asse in direzione est verso Tolmezzo. Con questa operazione progettuale arricchita da interventi di arredo urbano e di sistemazione a verde, si è voluto privilegiare un luogo centrale che deve rappresentare da subito la percezione della qualità urbana per chi proviene dalla viabilità territoriale.

Alle due grandi aree poste ai lati dell'accesso dalla viabilità territoriale vengono assegnate funzioni di tipo extralocale:

1. commerciale - ricettiva per quella ad ovest dell'asse di ingresso;
2. direzionale - espositiva per l'area posta ad est dell'asse sopra richiamato.

Per quanto riguarda l'ambito direzionale-espositivo, questo potrà ospitare sia attività di tipo fieristico legate alla "promozione territoriale" del contesto ambientale in cui è inserito il comune di Villa Santina, sia anche di attività prettamente legate alla formazione professionale di interesse comunitario; comunque sono ammesse altre funzioni pubbliche che possono essere di servizio al territorio, in particolare alla Val Tagliamento e alla Val Degano.

L'altro ambito è invece legato all'insediamento di attività prettamente commerciali e di tipo ricettivo, in un contesto qualificato dato dalla rappresentatività dell'edificio che deve fungere, insieme al suo omologo opposto, quale luogo rappresentativo che definisce il nuovo ingresso all'area urbana centrale.

Alle altre aree poste in prossimità della viabilità di connessione urbana viene data una destinazione prettamente residenziale caratterizzata dalla presenza di edifici con 2/3 piani fuori terra secondo quanto stabilito nelle norme di attuazione per le singole zone. Anche in questo caso, particolare valore viene

assegnato al disegno urbanistico - architettonico dell'area, che deve essere garantito da una composizione architettonica che deve qualificare e differenziare rispetto a situazioni urbane nate senza nessuna pretesa di organizzazione funzionale e paesaggistica.

Il nuovo assetto urbanistico dell'ambito si articola attraverso una sua organica classificazione azzonativa, che definisce in modo puntuale le diverse parti dello stesso, riconoscendone ed organizzandone in modo funzionale le specificità morfologiche e strutturali, assicurandone lo sviluppo mediante un insieme di modalità operative precisate nel quadro normativo.

Nello stesso quadro normativo infatti vengono accuratamente riportati limiti, parametri, caratteri, vincoli e quant'altro possa risultare necessario per una gestione efficace degli interventi e degli usi assentiti dallo stesso Piano Particolareggiato.

L'area interessata dal piano attuativo si presenta schematicamente articolata in zone funzionali, e più precisamente:

- AMBITO 1 PER NUOVA EDIFICAZIONE USO PUBBLICO
- AMBITO 2 PER NUOVA EDIFICAZIONE AD USO MISTO TERZIARIO-COMMERCIALE
- AMBITI 3, 3B, 4b, 5 e 6 PER NUOVA EDIFICAZIONE RESIDENZIALE INTENSIVA
- AMBITO 4a PER NUOVA EDIFICAZIONE RESIDENZIALE ESTENSIVA
- AMBITI DI CONSERVAZIONE TIPOLOGICA
- AMBITI DI RISTRUTTURAZIONE EDILIZIA
- ZONA DI VIABILITA' E PARCHEGGI PUBBLICI

Il ruolo più importante all'interno della complessiva progettazione, è svolto da quest'ultima categoria azzonativa: è infatti attorno ad essa che ruota tutta la funzionalità e lo sviluppo dell'area e delle relative previsioni insediative residenziali e terziarie; la riqualificazione del tessuto urbano circostante ed in particolare il ridisegno dell'ingresso alla zona centrale, perseguito attraverso la definizione di precisi e peculiari caratteri compositivi.

Particolare attenzione è stata fatta nella progettazione degli assi stradali rivolta anche alla previsione di interventi arborei, quali adeguati filtri di separazione nel rispetto delle peculiari e specifiche funzioni affidate alle singole parti strutturali azzonative.

I tracciati stradali di distribuzione presentano infatti ampie e continue alberature laterali, riproponendo alcuni elementi tipici del paesaggio e cercando nel contempo una soluzione di minor impatto ambientale possibile.

In analogia, sono previsti interventi di separazione con alberature anche in prossimità delle zone già edificate esterne all'ambito, nonché lungo i margini dell'intero comparto verso la viabilità territoriale.

Si è cercato quindi, rispetto alle funzioni abitualmente conosciute, di attribuire all'oggetto "strada", che viene di fatto a cessare di essere soltanto un 'percorso', la funzione di elemento complesso della rete di sistemi relazionali (collegamenti, nodi di distribuzione, assi di scorrimento, percorsi pedonali e ciclabili, sistema del connettivo, ecc.).

Questo ruolo di connessione funzionale svolto dai 'collegamenti' risulta evidente anche dalla lettura grafica della "TAV. 2P – Planimetria Generale", dove emerge l'omogeneità del disegno urbanistico garantita attraverso la continuità del rapporto tra le varie aree verdi ed il sistema insediativo.

Pertanto le aree a parcheggio interne ai diversi ambiti dovranno essere ricavate utilizzando gli stessi accessi carrai ai fabbricati in modo da concentrare tali servizi per un effettivo utilizzo pubblico e ridurre al minimo gli attraversamenti lungo i viali che devono privilegiare invece l'uso pedonale e ciclabile.

Secondo questa filosofia sarà necessario avanzare uno studio di arredo urbano, con utilizzo di materiali che evidenzino una strada a traffico rallentato tra la piazza Cantore, posta in adiacenza al centro storico e via Piave per creare un collegamento "protetto" tra piazza della stazione, il monumento di viale della Vittoria, le scuole e il centro cittadino.

4. DIMENSIONAMENTO DEL PIANO

La filosofia sulla quale è impostata la nuova soluzione di Variante del P.R.P.C. in oggetto è stata illustrata nei capitoli precedenti e fa propri gli obiettivi di progetto definiti dagli strumenti urbanistici generali.

Il progetto, nella sua organizzazione compositiva, definisce un sistema insediativo basato sulla qualità urbana, sia in termini di articolazione e funzionalità della rete distributiva che di caratteri dell'edilizia, sia soprattutto di dotazione di zone pubbliche (viabilità e verde), le quali costituiscono l'elemento strutturale e portante della qualità urbana di quest'area, capace di ridare dignità a tutto il sistema insediativo circostante.

Di seguito vengono descritti i dati dimensionali del Piano Particolareggiato.

La superficie territoriale è di 89.429 mq; pertanto la volumetria massima realizzabile nel P.R.P.C. risulta dal seguente calcolo:

- Indice di fabbricabilità territoriale di P.R.G.C.: **2.0 mc/mq**
(pari a 20.000 mc/Ha)
- Volumetria massima: 89.429 mq x 2.0 mc/mq =
178.858 mc
- Abitanti insediabili: 178.858 mc : 200 mc/ab =
n°895 abitanti

Le aree minime per standard pro capite per l'ambito in argomento sono così quantificate :

- Parcheggi pubblici per la residenza: 2,50 mq/ab pari a quindi
2,50 mq/ab x 895 ab =
2.237 mq
 - Nucleo elementare di verde
a servizio della residenza: 3,00 mq/ab pari quindi a
3,00 mq/ab x 895 ab =
2.685 mq
-
- Sommano** **4.922 mq**

La dotazione di spazi pubblici ad uso residenziale prevista dal P.R.P.C. è così articolata:

– <u>Parcheeggi pubblici di relazione e di servizio:</u>	
Lungo gli assi viari a servizio della residenza:	2.406 mq > 2.237 mq
– <u>Verde pubblico</u>	
Nucleo elementare di verde	
A servizio della residenza:	4.678 mq > 2.685 mq
Sommano	7.084 mq

La superficie complessiva dei servizi ammonta a 7.084 mq, superiore quindi allo standard minimo richiesto, precedentemente definito e stabilito in 4.922 mq.

La previsione di verde in esubero rispetto allo standard minimo è finalizzata alla creazione di un'attrezzatura dedicata, funzionale e fruibile in aggregazione alla struttura pubblica dell'ex ferrovia, che consente di qualificare l'intero ambito, rendendo pregevole la qualità insediativa di questo luogo urbano che appunto si presenta come "Porta della Città".

Oltre allo standard minimo sono state previste altre aree pubbliche, già di proprietà comunale, che contribuiscono a formare una sorta di parco urbano fruibile da tutta la cittadinanza, per un'estensione di quasi 10.000 mq.

Inoltre sono state previste delle aree parcheggio a supporto delle attrezzature pubbliche (ex Stazione, ex Magazzino ferroviario, stazione delle autocorriere) per una dimensione complessiva di circa 5.000 mq.

La volumetria disponibile, derivante dal calcolo volumetrico, è stata suddivisa in relazione ai caratteri tipologici e architettonici e definita per ogni singolo Ambito e in base al tipo di intervento nel seguente modo:

1. Ambiti per la nuova edificazione mista terziaria

Ambito 1	mc 30.000
Ambito 2	mc 14.000
Sommano	<u>mc 44.000</u>

2. Ambiti per la nuova edificazione residenziale

Ambito 3	mc 10.000
Ambito 3b	mc 5.000
Ambito 4a	mc 8.000
Ambito 4b	mc 20.000
Ambito 5	mc 15.000
Ambito 6	<u>mc 6.000</u>
Sommano	mc 64.000

3. Per gli ambiti di ristrutturazione edilizia è previsto un ampliamento del 30% del volume esistente e pertanto si ottiene il seguente dimensionamento:

Volume esistente	circa mc 20.000
Aumento volumetrico medio 30%	<u>mc 6.000</u>
Sommano	mc 26.000

Pertanto il totale del volume impegnato è:

Nuova edificazione mista terziaria	mc 44.000
Nuova edificazione residenziale	mc 64.000
Ristrutturazione edilizia	<u>mc 26.000</u>
Sommano	mc 134.000

L'ulteriore disponibilità di $(178.858 - 134.000 =) 44.858$ mc potrà essere utilizzata per ricalibrare alcuni aspetti zonizzativi di P.R.P.C. o recuperata all'interno del dimensionamento del P.R.G.C. per diverse esigenze abitative.

5. ELENCO ELABORATI DI VARIANTE

ELABORATI DATTILOSCRITTI

- Relazione tecnica
- Norme di attuazione
- Asseverazioni
- Relazione di verifica preliminare su possibili incidenze significative sui SIC o ZPS e allegato grafico
- Relazione di verifica preventiva degli effetti significativi sull'ambiente (VAS)

Elaborato integrato in data 11 luglio 2016:

- Programma finanziario e piano particellare d'esproprio

ELABORATI GRAFICI

ANALISI:

- Tav. 4A – Assetto delle proprietà

PROGETTO:

- Tav. 1P – Zonizzazione 1:500
- Tav. 2P – Planimetria generale 1:1000
- Tav. 3P – Comparti edificatori ed aree soggette ad esproprio 1:1000

Tavole integrate in data 11 luglio 2016:

- Tav. 4P – Reti tecnologiche: fognatura ed acquedotto 1:1000
- Tav. 5P – Reti tecnologiche: Enel ed illuminazione pubblica 1:1000
- Tav. 6P – Reti tecnologiche: gas e telefonica-dati 1:1000