

COMUNE DI LOREO

PROVINCIA DI ROVIGO

PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI UN
**PIANO PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI
- UNITA' MINIMA DI INTERVENTO N. 1 -
a destinazione commerciale , artigianale ed industriale**

PROGETTISTA

stefano rossi
ARCHITETTO

Via Don G.Minzoni,45
45100 Rovigo
rossiarch@libero.it



OGGETTO:

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VAS

tav.

H

scala
prevalente

COMMITTENTI:

Sign. FERRO LOREDANO

data

23/12/2014

note

1. PREMESSA

1.1 Oggetto della verifica di assoggettabilità a VAS

L'intervento oggetto della presente relazione riguarda l'**attuazione di Piano Urbanistico Attuativo P.I.P.: PIANO PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI (rif. L.R. n. 61 del 27/06/1985 – artt.11 e 14 e successive integrazioni)** da realizzarsi in un'area sita a sud di Loreo(RO) interposta fra la Strada Provinciale n. 45 e Via Diana.

Il Piano complessivo propone una valutazione preventiva di un'area di circa mq 84520, che considera come discriminante di collegamento la medesima destinazione di PRG dell'area. Tale area viene suddivisa in tre unità minime di intervento, andando a sviluppare in maniera particolare ed approfondita le caratteristiche progettuali di insediamento delle opere e delle attività da realizzarsi nella UNITA' MINIMA DI INTERVENTO N. 1, essendo questa la parte di area priva di insediamenti, a differenza delle UNITA' MINIMA DI INTERVENTO N. 2, già allo stato attuale satura di attività commerciali/artigianali e residenze.

Tale Piano per Insediamenti Produttivi viene sottoposto a Verifica di assoggettabilità a procedura di VAS, secondo quanto richiesto dal Comune di Loreo - Servizi Tecnici e Urbanistica, con notifica del 29/05/2014/3735, Prot. Gen. 3228 del 08/05/2014.

2. PERCORSO METODOLOGICO

2.1 I riferimenti normativi

A livello europeo la VAS (Valutazione Ambientale Strategica) è stata introdotta dalla **Direttiva 2001/42/CE** del Parlamento Europeo del Consiglio del 27/06/2001, al fine di implementare la dimensione ambientale prevista per i piani e programmi, valutandone la causa/effetto che tali strumenti potrebbero produrre sull'ambiente, cercando di promuovere uno sviluppo sostenibile. In particolare, l'art. 3 "*Ambito di applicazione*" prevede che i piani che potrebbero avere effetti consistenti sull'ambiente circostante, devono essere sottoposti ad una valutazione ambientale, ad eccezion fatta per quei piani e programmi relativi a piccole aree locali, per i quali è prevista una norma di deroga all'assoggettamento a VAS qualora l'autorità competente, a seguito della procedura di "verifica di assoggettabilità" stabilisca che non vi siano impatti significativi sul territorio.

Con **D.Lgs. 152/2006 "Norme in materia ambientale"** e **D.Lgs. 4/2008**, la suddetta Direttiva europea è stata recepita a livello nazionale.

A livello regionale, in Veneto la VAS è stata introdotta con l'art. 4 della L.R. 11/2004 e con DGRV 791/2009; successivamente, con l'art. 40 della L.R. 13/2012 si individuano quali piani devono essere sottoposti a VAS.

2.2 Contenuti e struttura della relazione

La presente relazione ambientale preliminare contiene le informazioni necessarie all'analisi e verifica di quegli effetti considerati significativi sul territorio, sul patrimonio architettonico-culturale e sulla salute umana (con riferimento ai criteri stabiliti dal D.Lgs. 152/2006 e DGRV 791/2009), specificando quanto segue:

- ubicazione, natura, dimensioni e condizioni operative del piano;
- rispondenza del piano con gli strumenti urbanistici e di pianificazione sopra citati ed ogni riferimento normativo comunale, provinciale, regionale;
- effetti che il piano potrebbe avere sull'area interessata, considerando la loro durata e reversibilità, il carattere, i rischi per la salute umana o per l'ambiente, entità ed estensione nello spazio, valore e vulnerabilità dell'area;
- linee guida per l'attuazione dell'intervento con criteri di sostenibilità.

Il rapporto preliminare, così come redatto, costituisce l'elaborato unico della verifica di assoggettabilità alla procedura VAS.

2.3 Procedura di Verifica di Assoggettabilità

Il proponente o l'autorità procedente trasmettono alla Commissione Regionale VAS il Rapporto Ambientale Preliminare e l'elenco delle autorità competenti in materia ambientale. La Commissione Regionale VAS con riferimento alle autorità ambientali, approva o modifica l'elenco, e successivamente invia il rapporto alle autorità ambientali individuate per l'ottenimento dei pareri che deve pervenire entro 30 giorni dalla data di trasmissione all'ente.

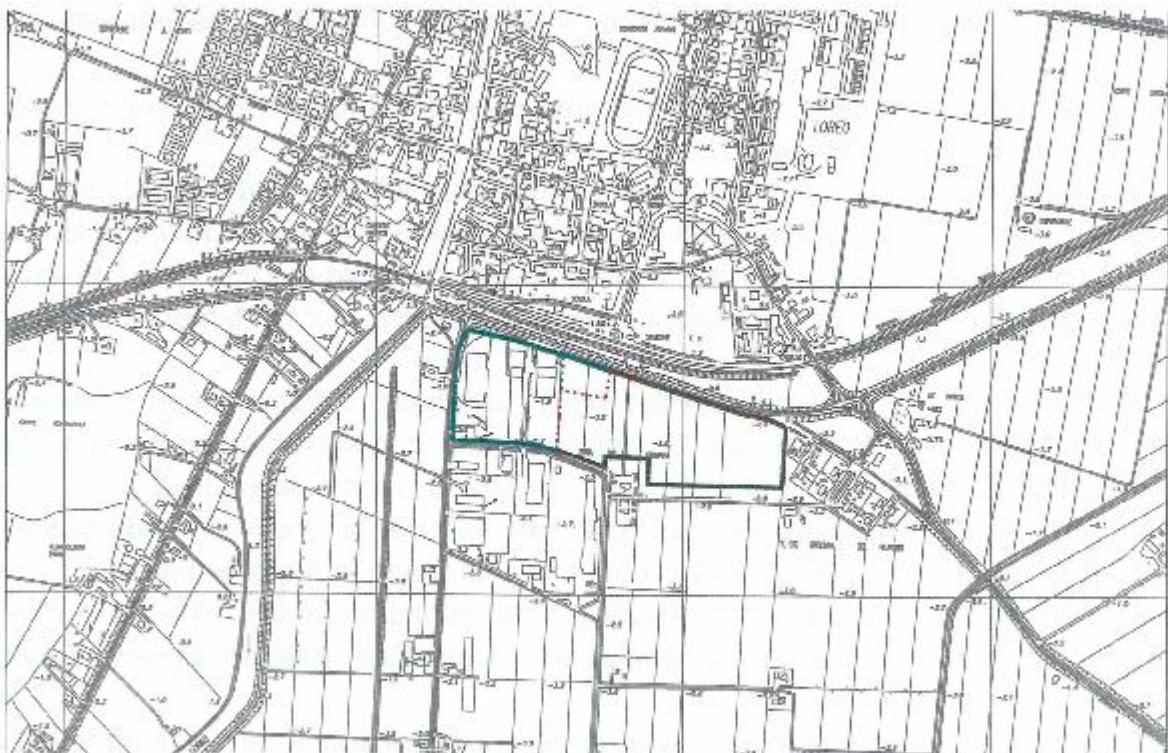
Entro 90 giorni dal ricevimento del Rapporto Ambientale Preliminare la Commissione Regionale VAS, sentita l'autorità procedente e tenuto conto dei pareri pervenuti emette il provvedimento finale motivato di assoggettabilità o esclusione della valutazione VAS, con le eventuali prescrizioni ed indicazioni di cui l'autorità procedente dovrà tener conto nella successiva fase di adozione e/o approvazione definitiva del piano.

La Commissione Regionale VAS provvede alla pubblicazione sul BUR e sul proprio sito web del provvedimento finale di verifica di assoggettabilità.

3. CARATTERISTICHE DEL PIANO

3.1 Localizzazione territoriale dell'area di piano

L'area oggetto di Piano Urbanistico Attuativo - Piano di Insediamenti Produttivi è situata lungo la Strada Provinciale n. 45, comune di Loreo, a sud della ferrovia (e a pochi metri dalla stazione ferroviaria) e collocata ad est rispetto il centro abitato ed il corso d'acqua Canale di Loreo; la superficie complessiva del Piano è di circa mq 84520, attualmente utilizzata come fondo agricolo con assenza di insediamenti/strutture.



Localizzazione dell'abito di intervento su ortofoto e CTR

Il Progetto Urbanistico Attuativo PIANO PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI in prima istanza si propone l'identificazione e l'approvazione di un perimetro entro il quale attuare il Piano per Insediamenti Produttivi, identificando, in relazione alla uniformità dell'area destinata dal PRG in prevalenza zona D1 (artigianale e industriale di completamento), DUE unità minime di intervento: Area U.M.I. "1" e Area U.M.I. "2".

Tali aree, individuate come accennato per medesima destinazione di PRG, sono:

Area "1" : identificate nel Censuario Loreo al foglio 30 - mapp. 73 parte, 92 parte, è di proprietà del Sig. FERRO LOREDANO, ha come destinazione di PRG parte zona D1 (artigianale e industriale di completamento), una piccola parte D2 (artigianale commerciale e industriale di progetto), parte D5 (attrezzature stradali), parte F3 (verde pubblico di progetto) e parte F4 (parcheggi di progetto) ed è costituita totalmente da terreno attualmente coltivato

Area "2" : identificata nel Censuario Loreo al foglio 30 - mapp. 298,381 è di proprietà della ditta Pozzato Paolo Mario e C. snc e vi è insediata una attività di distribuzione carburanti. Dal punto di vista urbanistico è contrassegnata dal PRG come parte in zona D1 (artigianale e industriale di completamento) e parte in zona D5 (zona per attrezzature stradali) .

Tali aree, pur rientrando nella medesima destinazione di PRG, si configurano tuttavia con caratteristiche insediative differenti.

La U.M.I "2" è sede di una attività di distribuzione carburanti che satura l'utilizzo di tutta la superficie. L'area è limitrofa alla Strada Provinciale dalla quale si accede e con la quale è collegata con tutte le reti tecnologiche. Inoltre, attestandosi alla medesima quota stradale, può ritenersi dal punto di vista infrastrutturale e urbanistico, completamente autonoma e risolta.

La U.M.I "1" invece, nonostante la vocazione alle destinazioni artigianale e commerciale, come confermato dal PRG, appare da questo punto di vista attualmente sottostimata poiché costituita totalmente da terreno libero da attività. Inoltre si sviluppa ad una quota inferiore di - m2,70 circa dalla Strada Provinciale 45. Per tali motivi si rende necessario un intervento urbanistico che la renda produttiva, soprattutto in ragione del fatto che con il suo utilizzo e con la conseguente realizzazione di infrastrutture, ne avrebbero notevole vantaggio tutte le attività produttive artigianali ed industriali limitrofe, attualmente servite da infrastrutture stradali non adeguate.

Date tali premesse, la presente richiesta propone per conseguente seconda istanza, lo sviluppo specifico di un progetto per insediamenti produttivi entro L'UNITA' MINIMA DI INTERVENTO N. 1 , nella quale, in maniera del tutto compatibile con la destinazione di PRG dell'area, si intendono insediare , previa realizzazione di Opere di Urbanizzazione, attività a destinazione commerciale , artigianale ed industriale.

L'analisi dell'area e delle proprietà è partita dalla suddivisione di due unità minime d'intervento:

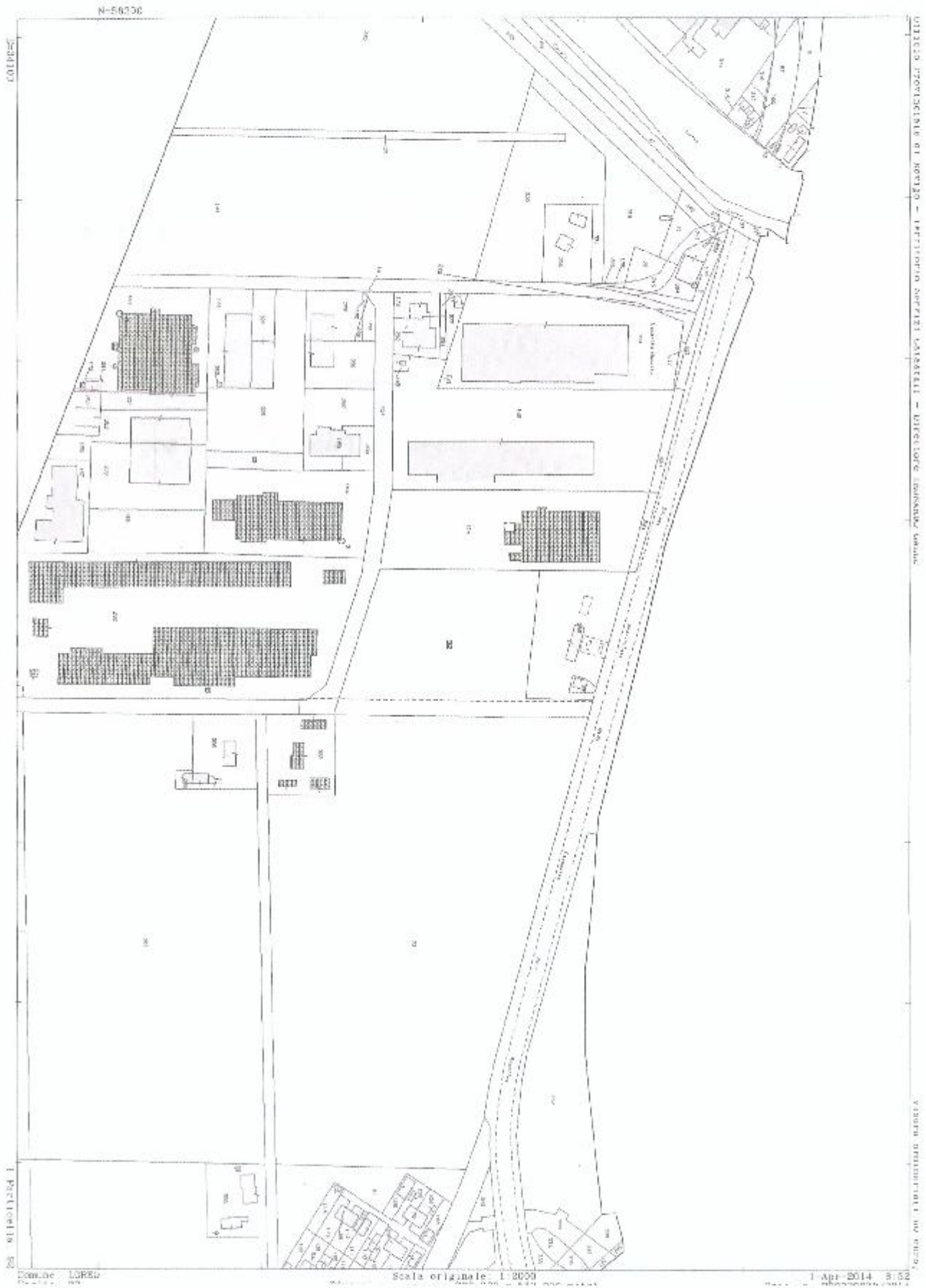
U.M.I. 1 (area oggetto di intervento)

cens. - foglio	mappale	proprietà	superficie
Loreo - 30	73 parte	Ferro Loredano	
Loreo - 30	92 parte	Ferro Loredano	
			<hr/> 47.153,40 mq

U.M.I. 2 (ambito del P.I.P.)

cens. - foglio	mappale	proprietà
Loreo - 30	298	Pozzato Paolo Mario & c. snc

Valutazione Ambientale Strategica
ATTUAZIONE DI P.U.A. - PIANO PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI - L.R. 61/1985



Estratto di mappa catastale

3.2 Stato dei luoghi

L'area in oggetto (U.M.I. n. 1) compresa all'interno dell'ambito di intervento, e distinta catastalmente coi mappali 73 parte e 92 parte, è ubicata nel comune di Loreo interposta tra la Strada Provinciale n. 45 e via Diana. Si evidenziano due particolarità presenti sulla superficie prevalentemente pianeggiante e precisamente:

- una capezzagna che l'attraversa con direzione nord-sud, costeggiata da alberatura di alto fusto;
- una linea Enel aerea, che l'attraversa con orientamento irregolare da ovest verso est (per questa è previsto un interrimento mediante il posizionamento di una nuova rete che verrà posata opportunamente sulla nuova sede stradale di progetto).

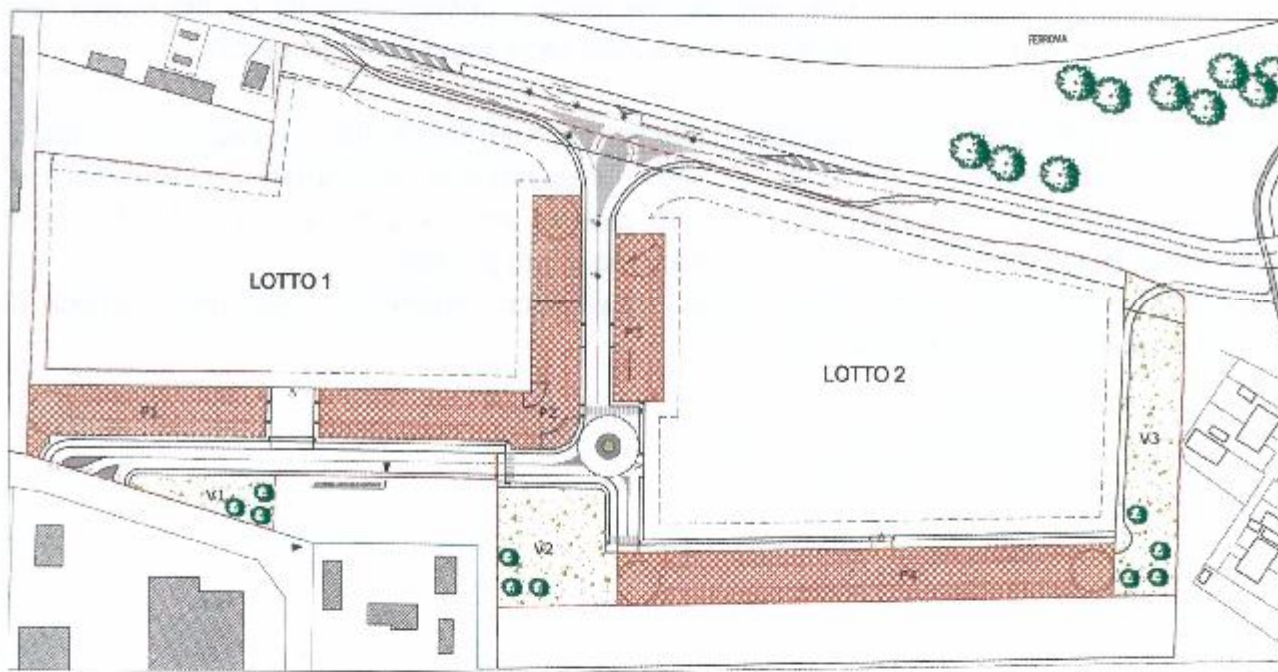
Attualmente l'intera superficie oggetto di intervento, è destinata alla coltivazione di prodotti agricoli anche se ricade nella Z.T.O. D2 - destinazione artigianale, commerciale e industriale esistente di completamento (con piccole aree a destinazione D5 - fascia di rispetto stradale interna al piano, F3 - verde pubblico di progetto).

Il rapporto preliminare, così come redatto, costituisce l'elaborato unico della verifica di assoggettabilità alla procedura VAS.

3.3 Interventi previsti dal Piano per Insedimenti Produttivi

Sostanzialmente l'intervento urbanistico prevede la realizzazione di due macro lotti all'interno dell'ambito territoriale di intervento, e più precisamente

- LOTTO 1: Ipotizzato sulla parte ovest dell'ambito, di mq 14.274,14. La superficie edificabile, data la presenza di una fascia di rispetto stradale, sarà di mq 13.703,74;
- LOTTO 2: Sulla parte est dell'ambito territoriale di intervento, di mq 16.101,77 La superficie edificabile data la presenza di una fascia di rispetto stradale, mq 15.418,77



L'accesso principale ai due lotti avverrà dalla Strada Provinciale n. 45, tramite la realizzazione di un'intersezione canalizzata (all'interno dell'ambito di proprietà); la strada interna al Piano avrà un primo tratto quasi perpendicolare alla Strada Provinciale, per poi proseguire tramite una rotonda, con distribuzione in direzione ovest verso via Diana ed in direzione sud, verso l'area parcheggio P5. Verranno realizzati adeguati parcheggi una pista ciclabile di collegamento con quella esistente in prossimità del sottopasso est e si è prevista un'ampia metratura da destinarsi a verde.
In particolare si veda quanto descritto al capitolo 6.

3.4 Dimensionamento del Piano per Insedimenti Produttivi

DIMENSIONAMENTO

Il progetto per il P.I.P. prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- Lotto 1	mq 13703,74
- Lotto 2	mq 15418,77

	mq 29121,51
- Strade di lottizzazione	
- carreggiate	mq 3283,23
- marciapiedi	mq 1321,46
	<hr/>
	mq 4604.69
- Parcheggi	mq 7327,24
- Verde	mq 3961,84
- Pista ciclabile interna all'ambito di interv.	mq 883,05 + mq 250.76 (interna all'area verde)
- Pista ciclabile esterna all'ambito di interv.	mq 88.75

Inoltre è prevista la realizzazione di un tratto ciclabile, esterno all'ambito di intervento, di collegamento con la viabilità ciclabile esistente che proviene dal centro di Loreo dalla zona Nord-Est e che passa sotto la Provinciale n. 45.

TIPOLOGIE E DESTINAZIONI

Nella U.M.I. n. 1 è individuata una superficie pari a mq 47.152,40 destinata a nuova edificazione e a spazi privati pertinenziali all'interno della quale, nel rispetto della normativa vigente, è possibile edificare fabbricati a destinazione commerciale, artigianale e/o industriale, per poter accogliere al loro interno attività di carattere produttivo e/o commerciale, direzionale, con esclusione tassativa delle industrie nocive.

Il tutto avente le seguenti caratteristiche:

- Percentuale superficie coperta: non potrà essere superiore al 50% della superficie del lotto, compresi i parcheggi primari agli effetti del rapporto di copertura, le fasce di rispetto possono essere incluse nel computo della superficie utile fondiaria, rimanendo con ciò vincolate agli edifici interessati. Gli uffici non potranno avere una superficie utile lorda superiore al 30% della S.U.L. riservata alla produzione;
- Altezza massima: non dovrà essere superiore a ml. 8,00 esclusi i volumi tecnici; potranno essere consentite altezze superiori sulla base di documentate esigenze dei cicli produttivi.
- Distanza dai confini di proprietà: non dovrà essere inferiore ai 2/3 dell'altezza del fabbricato con un minimo di ml. 5,00. E' consentita l'edificazione sul confine nel caso di edifici in aderenza o almeno 10 ml. da fabbricati preesistenti;
- Distanza dal ciglio della strada: non potrà essere inferiore a ml. 5,00 per strade non più larghe di ml.7,00, a ml.7,50 per strade con larghezza da 7,00 a 15,00 ml.; a ml. 10,00 per strade con larghezza maggiore a ml. 15,00; qualora prospettante su strada

di scorrimento, dovrà in ogni caso rispettare la profondità del rispetto stradale individuato nelle planimetrie di Piano;

- Distanza tra i fabbricati o corpi di fabbrica: non potrà essere inferiore all'altezza del fabbricato o corpo di fabbrica più alto, con un minimo di ml. 10,00. Le cabine elettriche, se necessarie all'azienda potranno essere costruite con distacchi minimi dalle strade di ml. 5,00 e dai fabbricati preesistenti di ml. 6,00.

4. QUADRO PROGRAMMATICO

Di seguito vengono analizzati gli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale vigenti nell'area interessata dal Progetto, distinti secondo i diversi livelli di pianificazione:

Livello regionale e provinciale

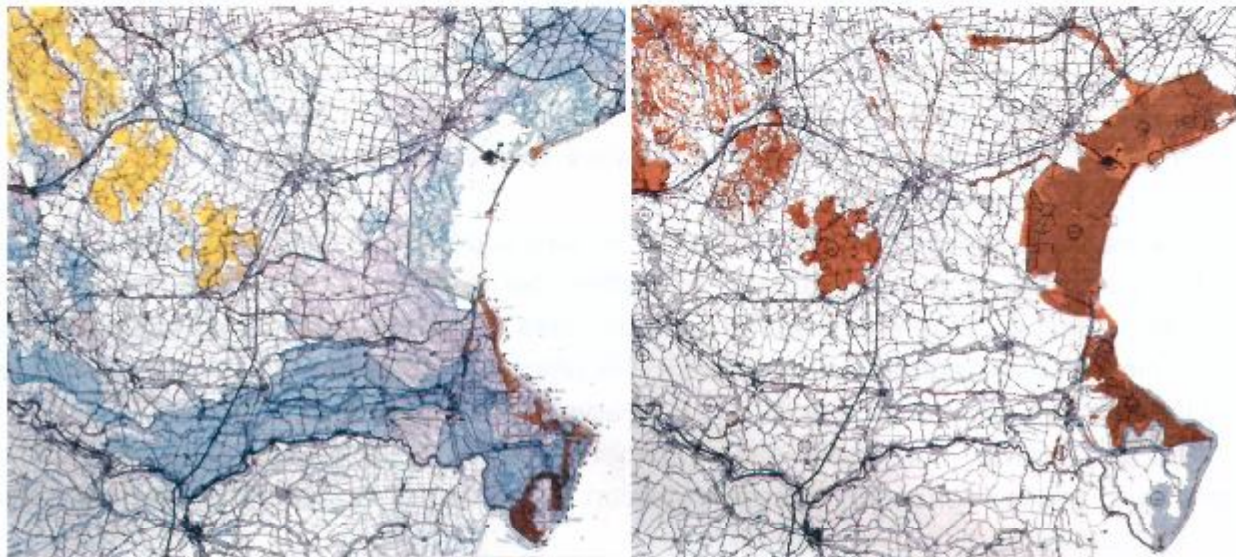
- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC);
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP).

Livello comunale

- Piano di Assetto Territoriale (PAT) del comune di Loreo;
- Piano Regolatore Comunale (PRG).

Livello regionale e provinciale

Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)



01 - Difesa del suolo e degli insediamenti
Vincolo: aree a suolo meccanico

02 - Ambiti naturalistico-ambientale e paesaggistico
di livello regionale



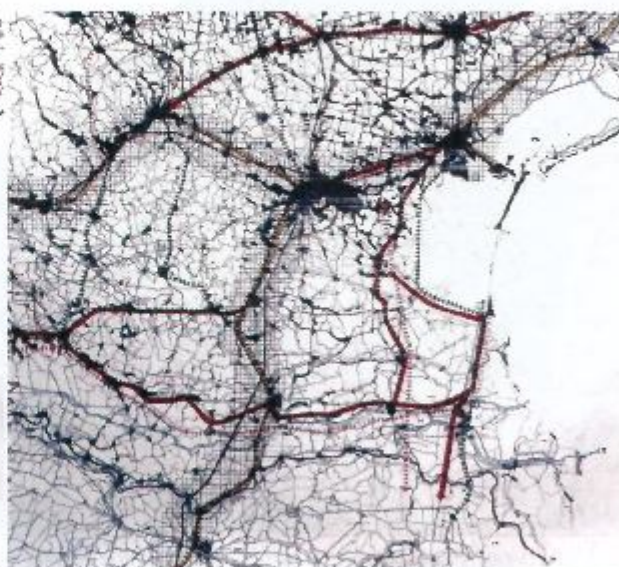
03 - Integrità del territorio agricolo
Vincolo: ambiti con buona integrità



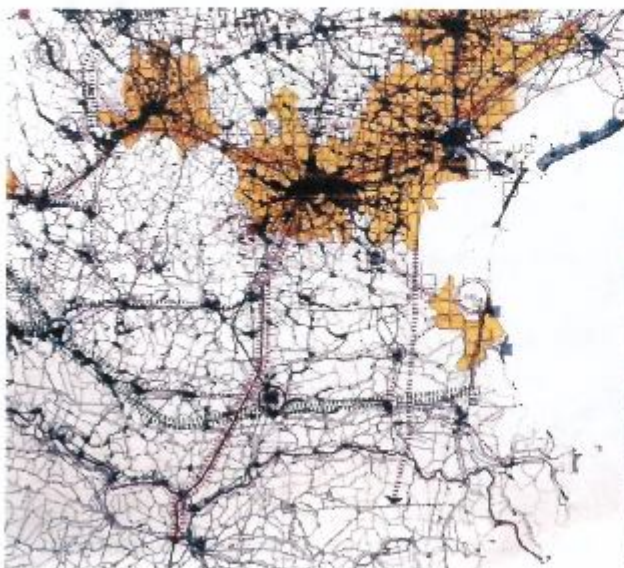
04 - Sistema insediativo ed infrastrutturale storico e
archeologico



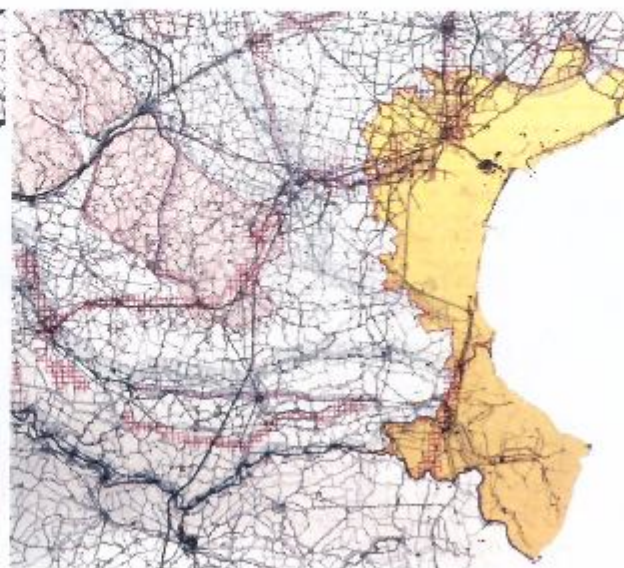
05 - Ambiti per l'istituzione di parchi di riserve
naturali-archeologiche e aree di tutela paesaggistica



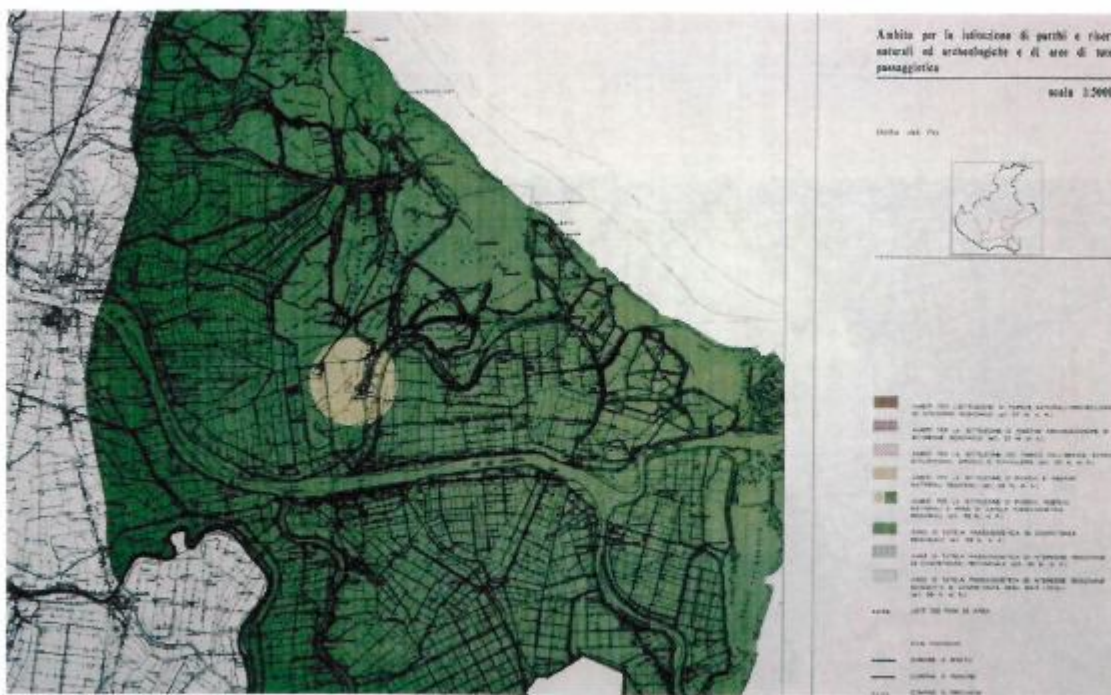
06 - Schema della viabilità primaria



07 - Sistema insediativo
Vincolo: viabilità di supporto regionale



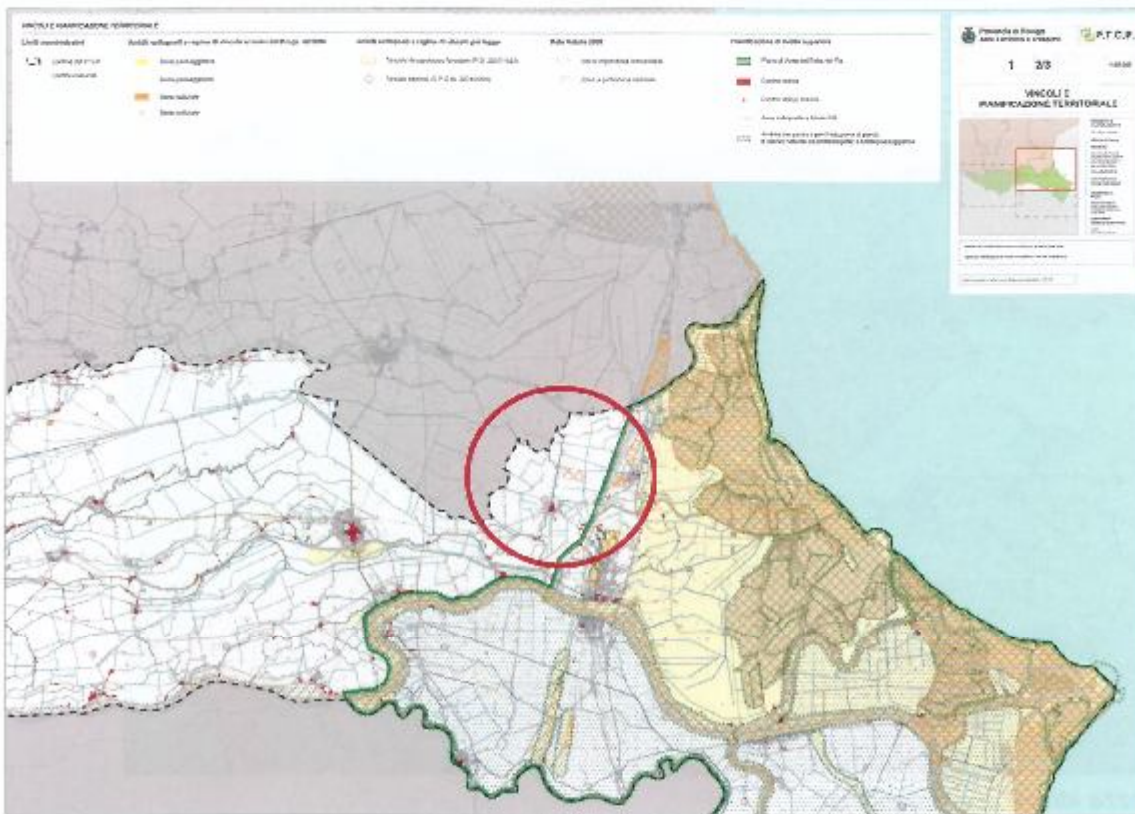
08 - Articolazione del Piano
Vincolo: Piani di area contestuali al 1° PTRC



09 - Ambito per l'istituzione di parchi e riserve naturali ed archeologiche e di aree di tutela paesaggistica

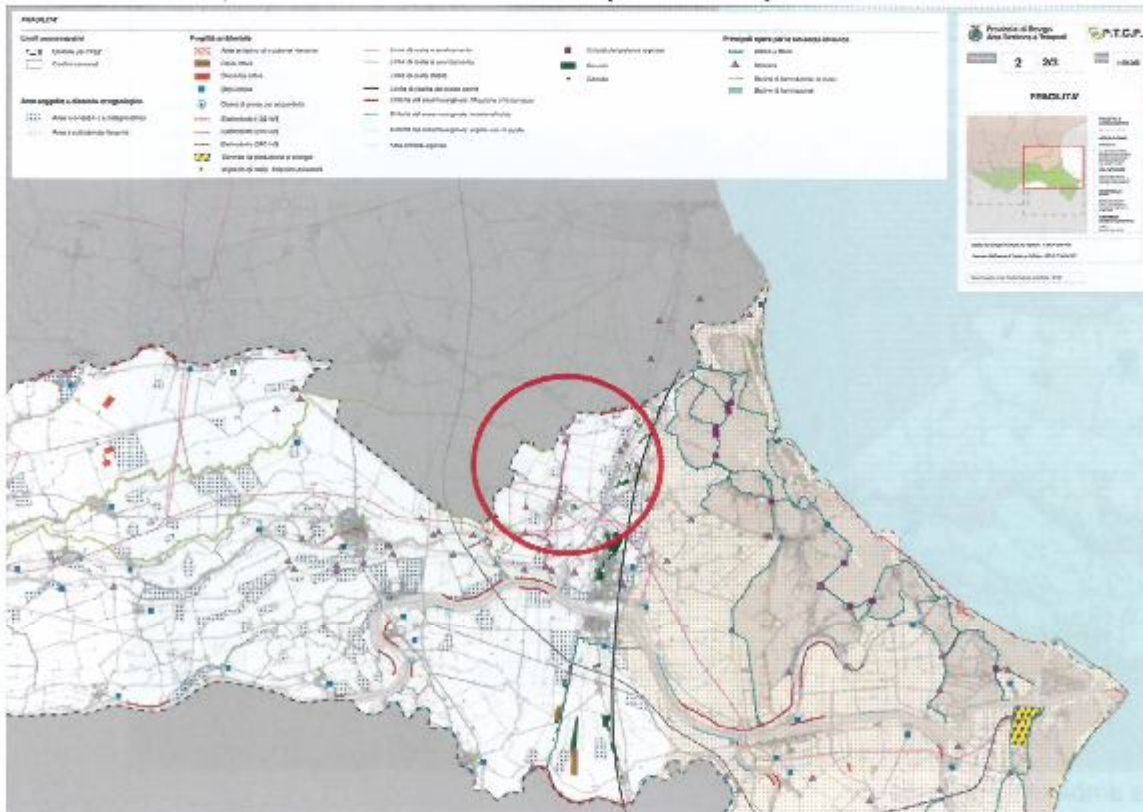
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

Con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 18 del 21.04.2009 è stato adottato, ai sensi dell'art. 23 della L.R. n. 11/04, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Rovigo.

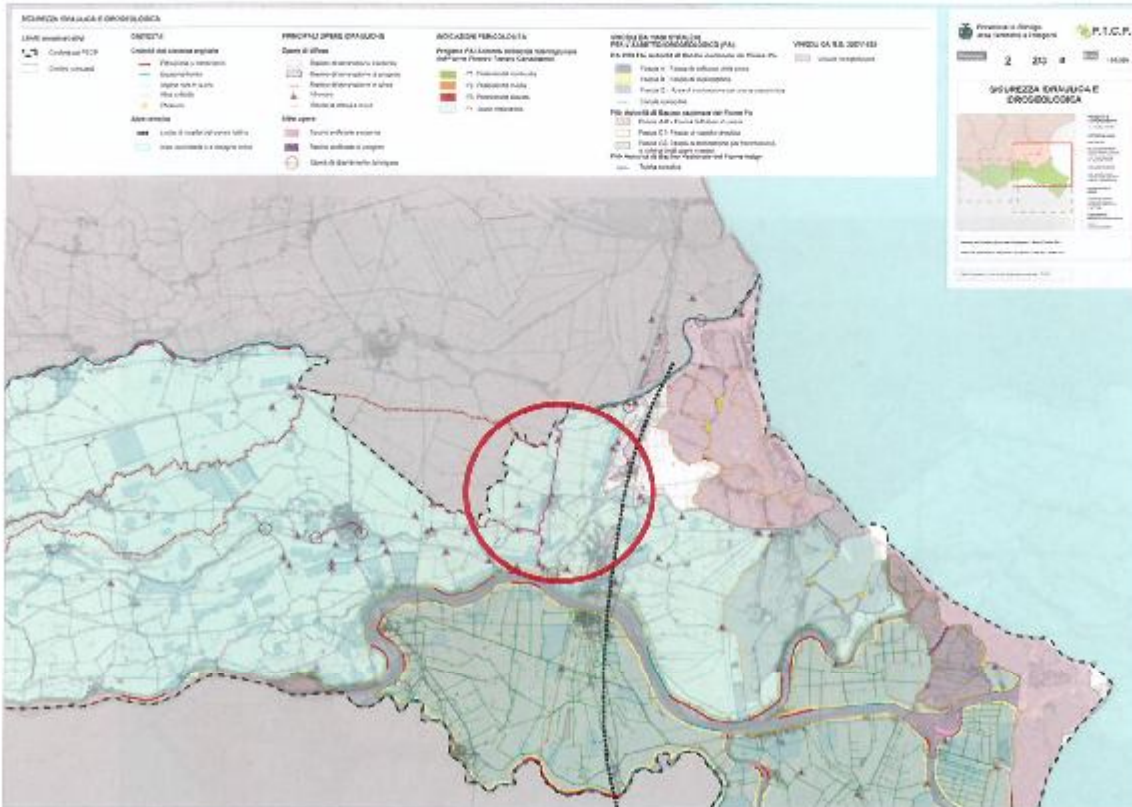


01 - Vincoli e pianificazione territoriale

Vincolo: siti di importanza comunitaria - zone a protezione speciale

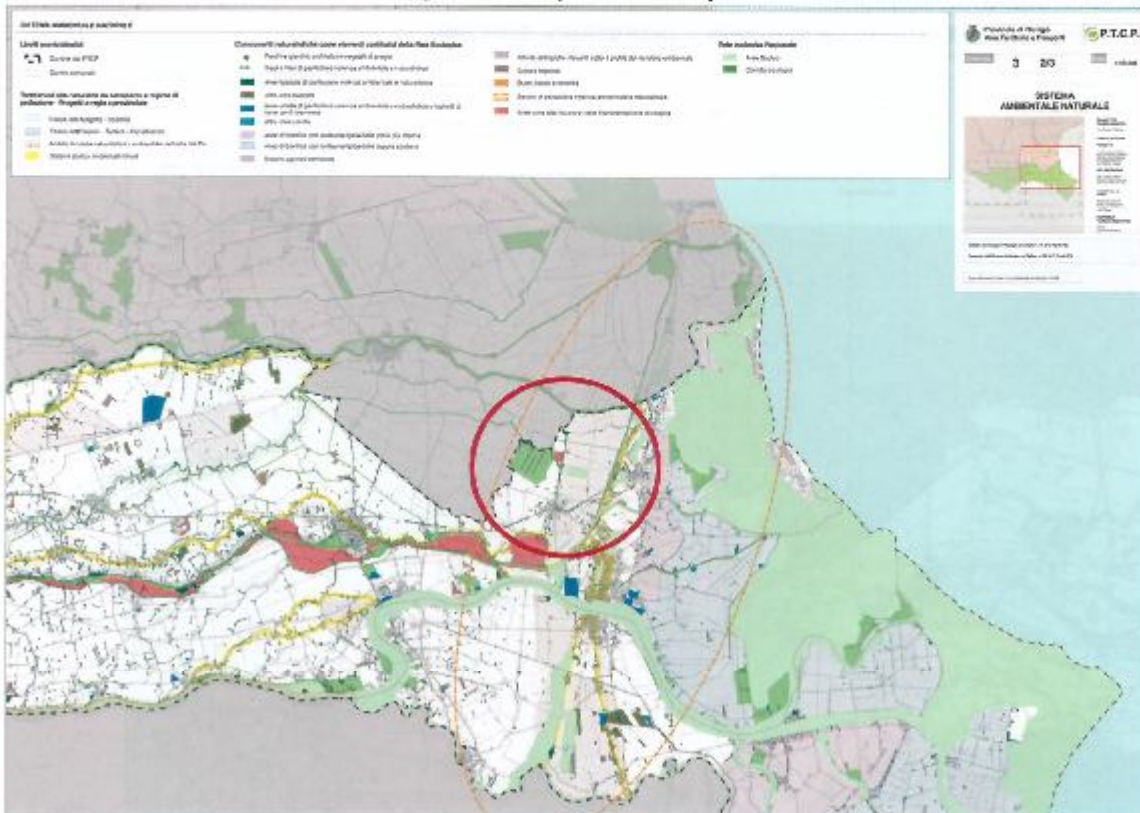


02 - Fragilità



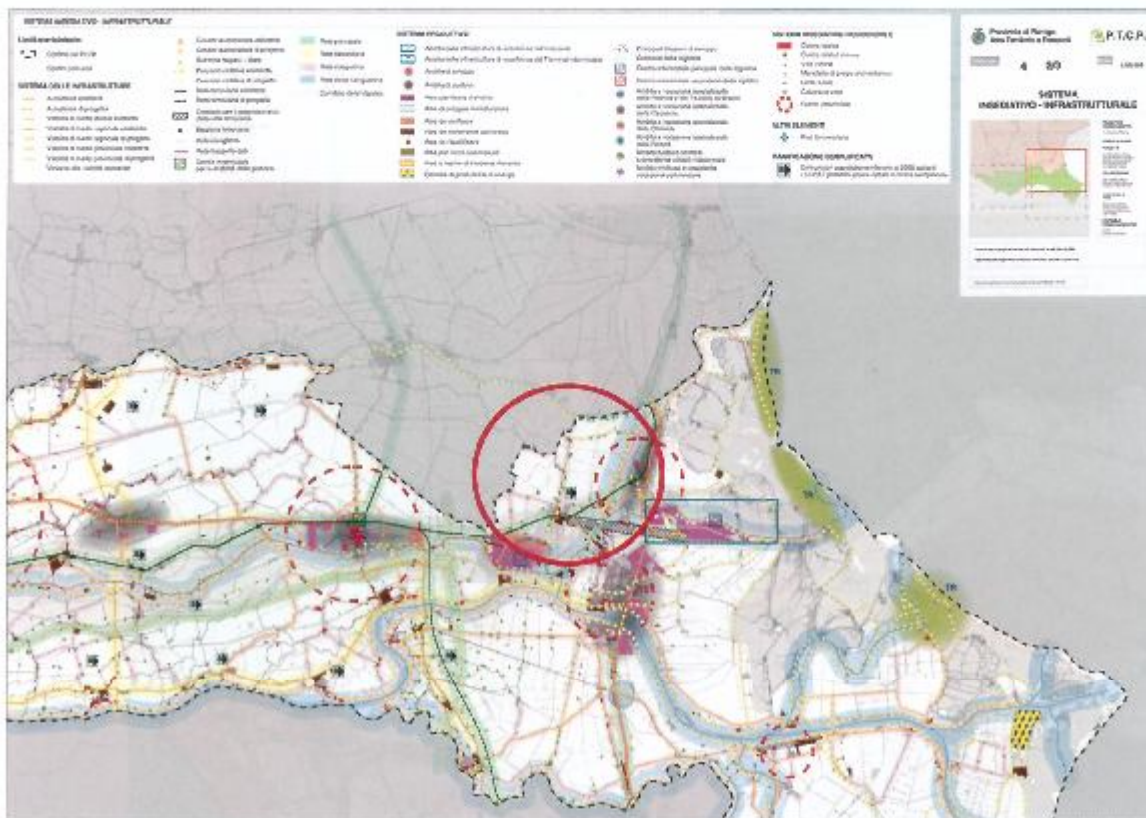
02a - Sicurezza idraulica e idrogeologica

Vincolo: aree esondabili o a ristagno idrico (indicazioni pericolosità: P1 - scolo meccanico)



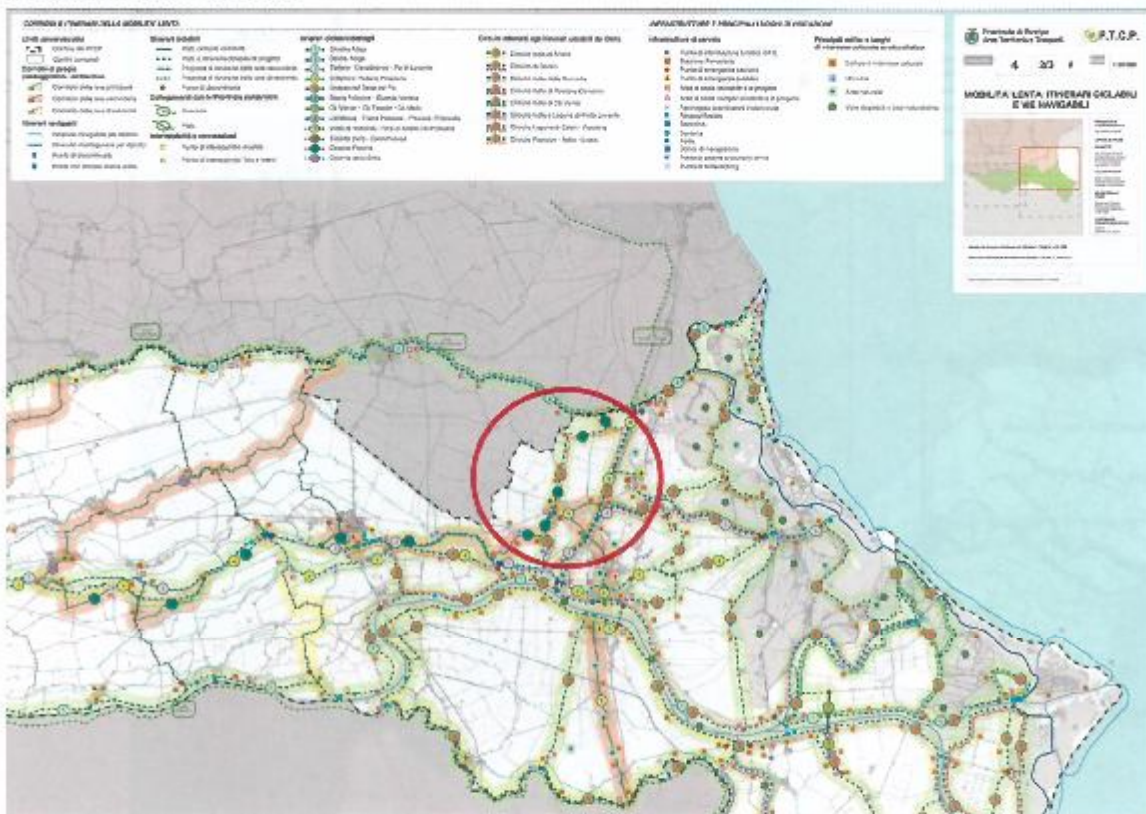
03 - Sistema ambientale naturale

Vincolo: aree nucleo - aree volte alla riduzione della trasformazione ecologica

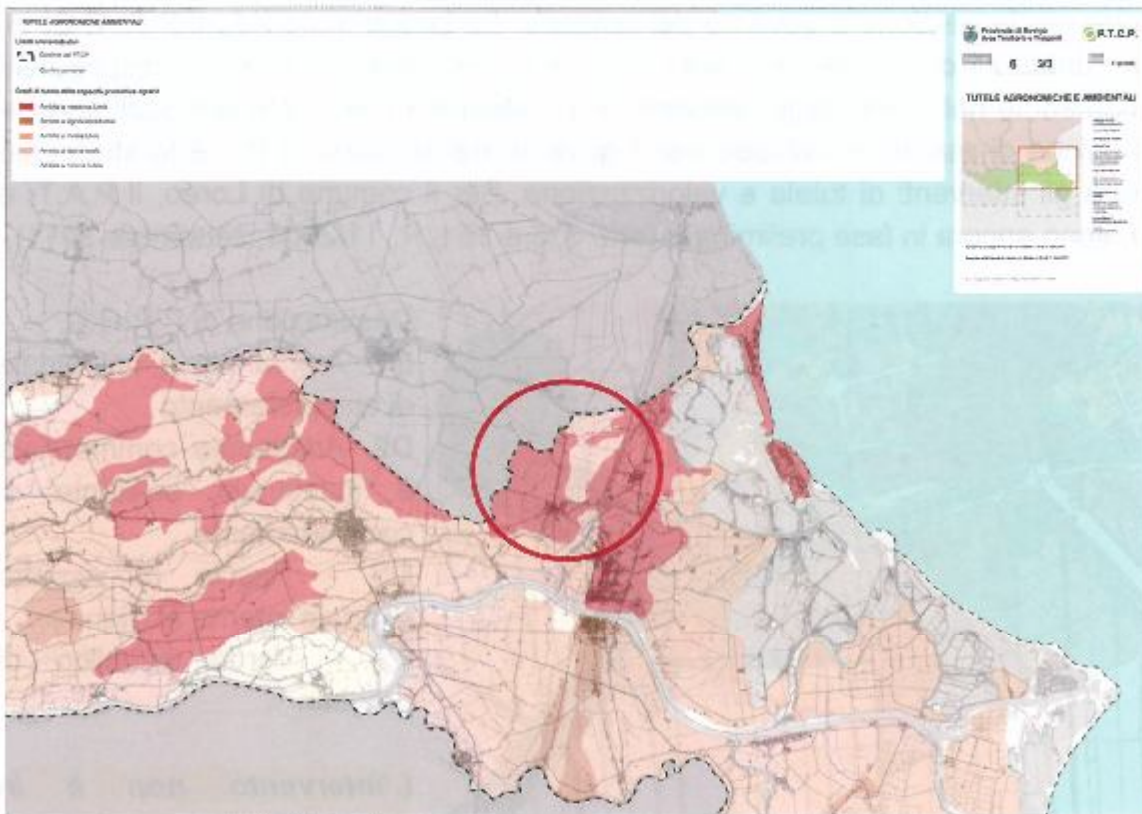


04 - Sistema insediativo infrastrutturale

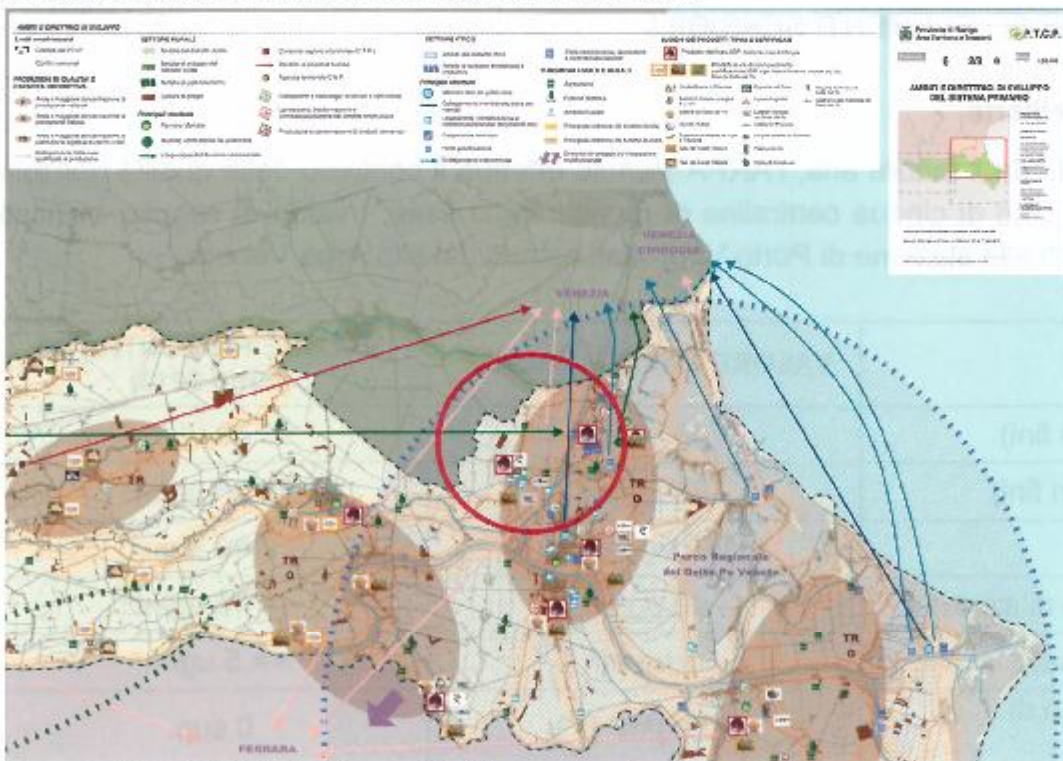
Vincolo: fulcro provinciale (sistema insediativo residenziale) - ambito multiuso a prevalente vocazione commerciale



04a - Mobilità lenta: itinerari ciclabili e vie navigabili



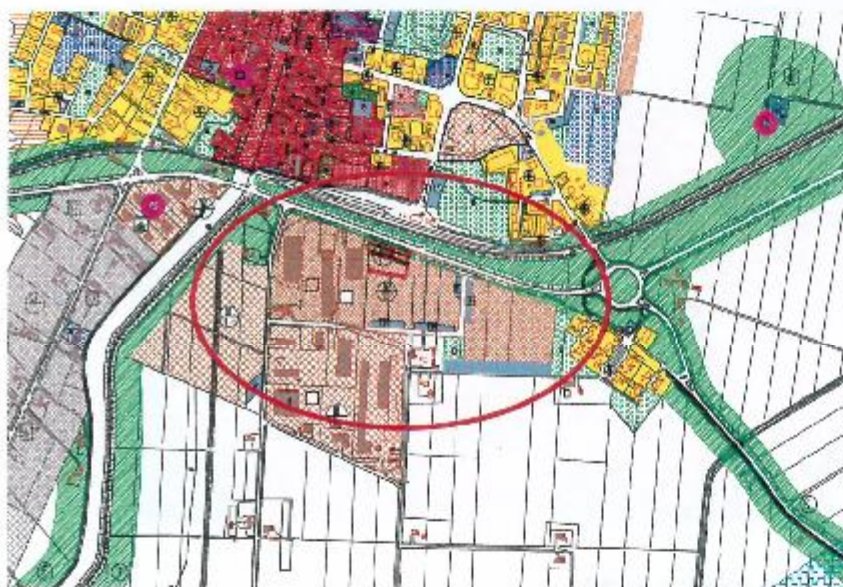
06 - Tutele agronomiche e ambientali
Vincolo: ambito a buona tutela - ambito a minima tutela



06a - Ambiti e direttrici di sviluppo del sistema primario

Livello comunale

La L.R. n. 11/2004 sancisce i metodi, indirizzi e contenuti degli strumenti urbanistici di pianificazione per la gestione e governo del territorio. La Legge suddivide il P.R.G.C. in: disposizioni strutturali contenute nel Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.); disposizioni operative contenute nel Piano degli Interventi (P.I.). Mentre il P.A.T. precisa quali sono le scelte strategiche di assetto e sviluppo per il governo del territorio, il P.I. è lo strumento che disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione. Per il comune di Loreo, il P.A.T. e relativo P.I. sono ancora in fase preliminare (artt. 3, 5 e 15 L.R. 11/2004, settembre 2011).



Destinazione di P.R.G.C.
 D1- Artigianale e industriale di completamento
 D2- Artigianale commerciale e industriale esistente di completamento
 D5 - Fascia di rispetto stradale interna al Piano
 F3 - Verde pubblico di progetto

L'intervento non è in contrasto con i vincoli territoriali e comunali

5. AMBIENTE ED ELEMENTI SENSIBILI

5.1 Qualità dell'aria

Per quanto riguarda il fattore aria, l'ARPA Veneto effettua il controllo della qualità dell'aria utilizzando una rete di cinque centraline di monitoraggio fisse; i valori di seguito elencati sono quelli riferiti alla stazione di Porto Viro - dati estratti dal sito Arpa Veneto -

DESCRIZIONE	VALORE LIMITE ANNUALE	VALORE RISCONTRATO (anno 2013)
PM 10 (polveri fini)	40 ug/m ³	<= 40 ug/m ³
PM 2.5 (polveri fini)	25 ug/m ³	<= 25 ug/m ³
O3 (ozono)	180 ug/m ³ (*)	0-10 sup.
NO2 (biossido di azoto)	40 ug/m ³	<= 40 ug/m ³
C6H6 (benzene)	5 ug/m ³	<= 5 ug/m ³
CO (monossido di carbonio)	10 ug/m ³ (**)	0 sup.
SO2 (biossido di zolfo)	125 ug/m ³ (***)	<= 3 sup.

(*) Numero di superamenti per stazione nel 2013 della soglia di informazione oraria

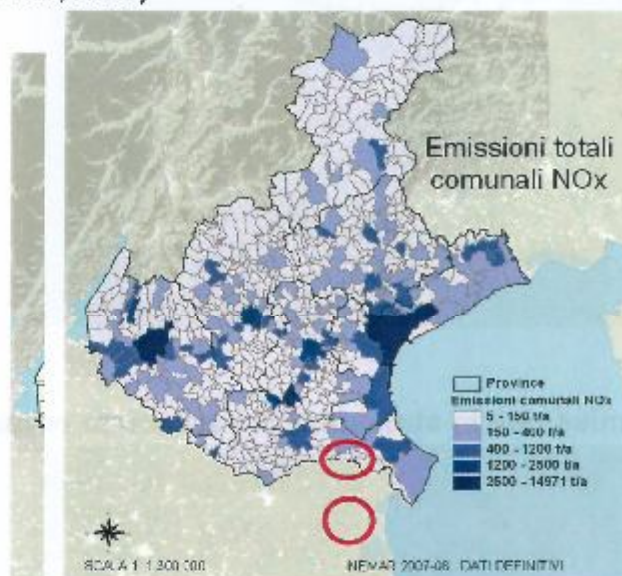
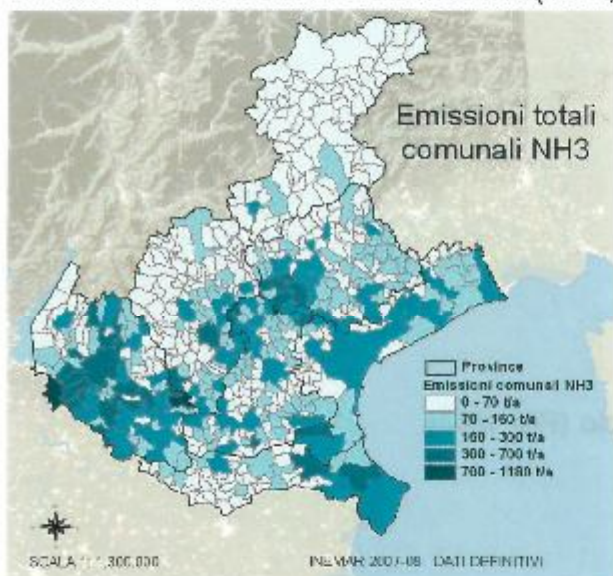
(**) Numero di superamenti per stazione nel 2013 del valore limite 8 ore

(***) Superamenti per stazione nel 2013 del valore limite giornaliero

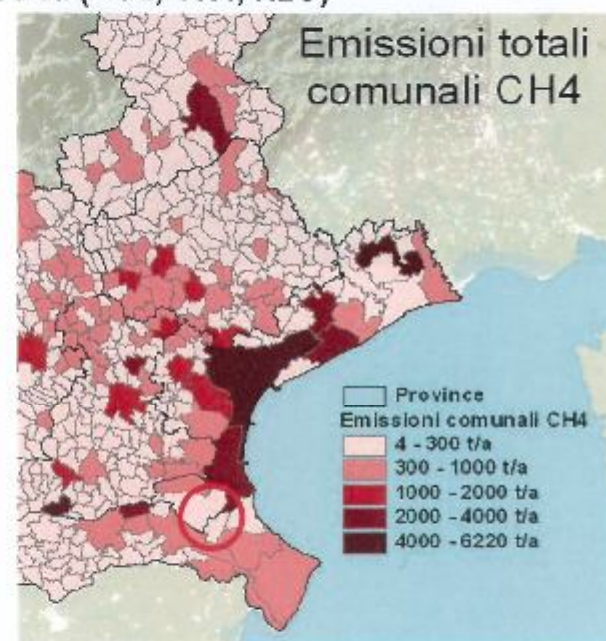
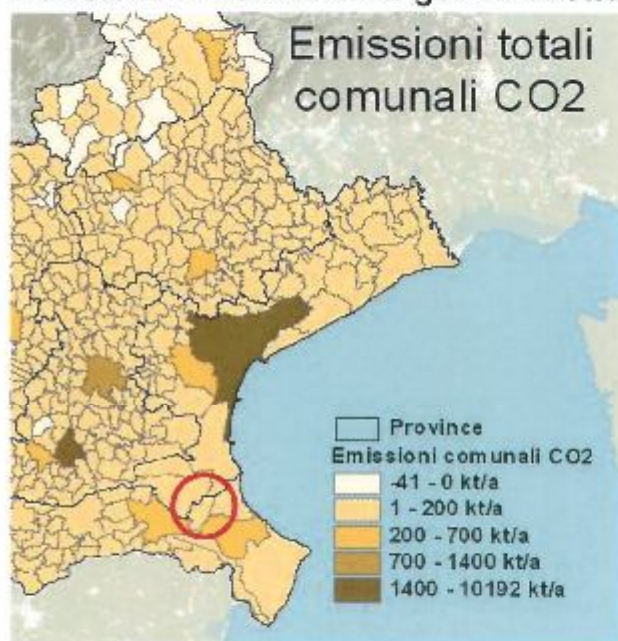
5.2 Emissioni

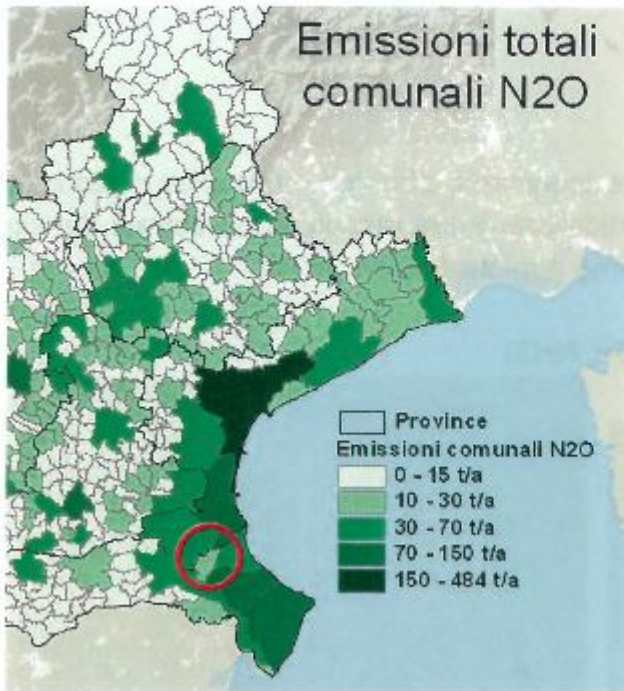
I dati riportati di seguito riguardano le sostanze inquinanti, di origine antropica o naturale, rilasciate in atmosfera in forma gassosa o particellare (i dati raccolti sono estratti dal sito dell'Arpa Veneto nel biennio 2007-2008, prossimo aggiornamento 2015).

Emissione di sostanze acidificanti (SO₂, NO_x, NH₃)

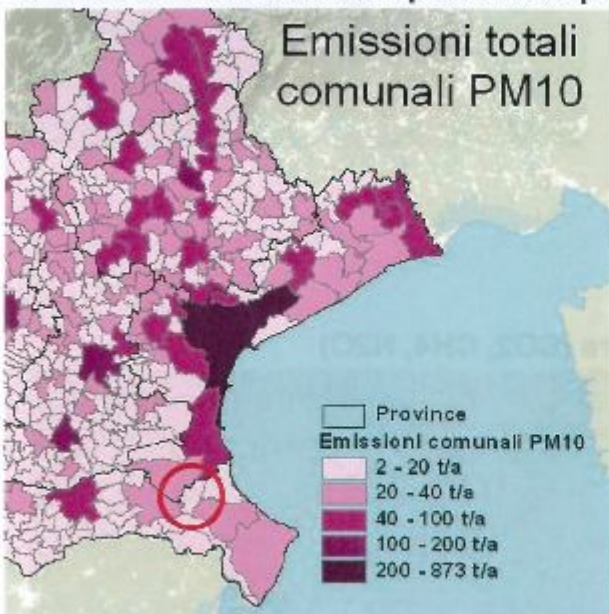


Emissione in atmosfera di gas ad effetto serra (CO₂, CH₄, N₂O)

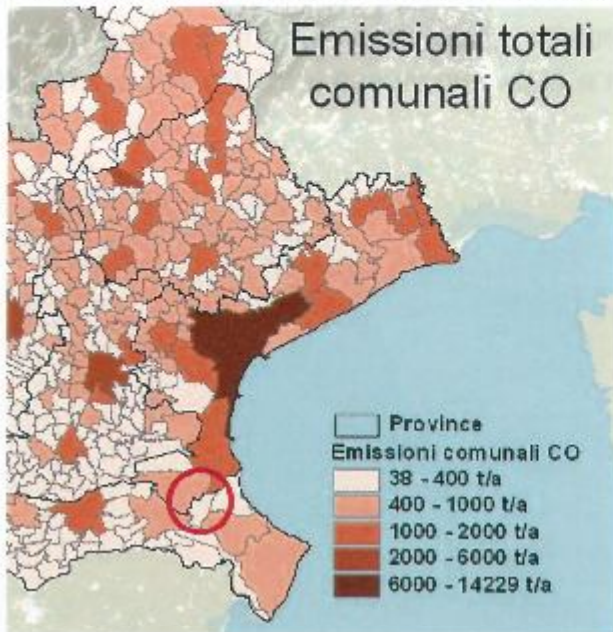




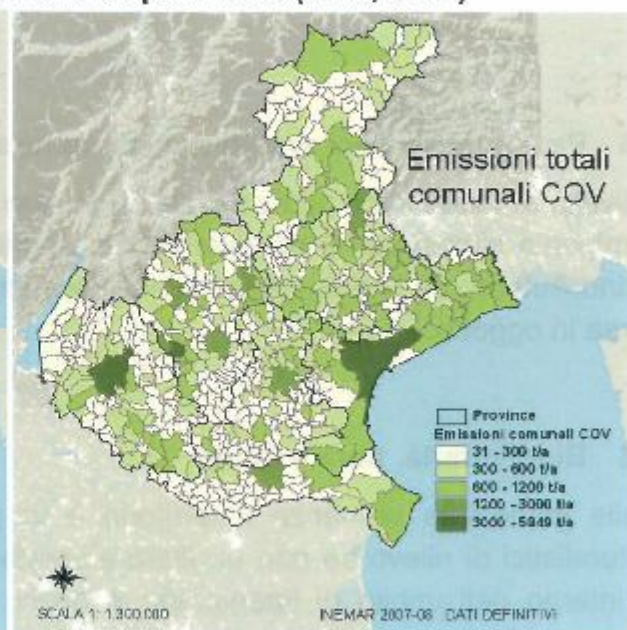
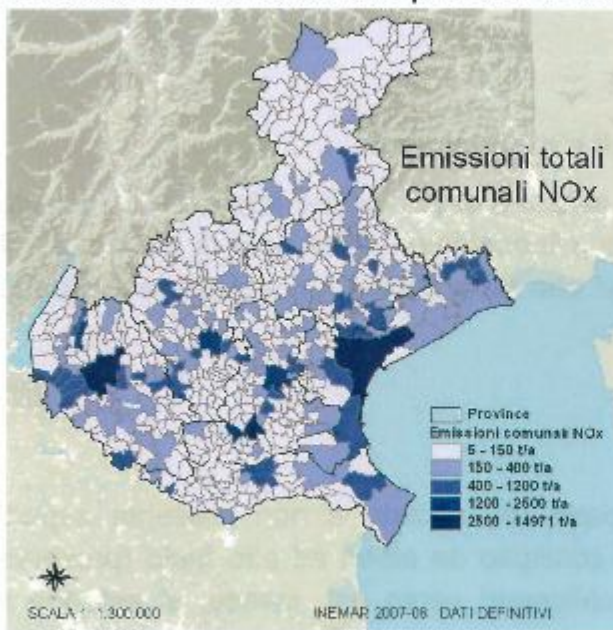
Emissione in atmosfera di particolato primario (PM 10)



Emissione in atmosfera di monossido di carbonio (CO)



Emissione in atmosfera di precursori di ozono troposferico (NOx, COV)



5.2 Ambiente idrico

L'area oggetto di intervento si trova in un contesto idrico ricco di corsi d'acqua, con il Canal Bianco e Collettore Padano a circa 4 km a sud della stessa, ed il Po di Levante ad est (ad una distanza di circa 5 km).



5.3 Paesaggio e beni architettonici, culturali e archeologici

A livello architettonico non sono da segnalare strutture di particolare interesse, in quanto l'ambiente circostante è prevalentemente agricolo/industriale. Unico polo di rilevanza è il vicino Autodromo "Adria Internacional Raceway" che dista circa 4 km a sud-ovest rispetto l'area in oggetto.

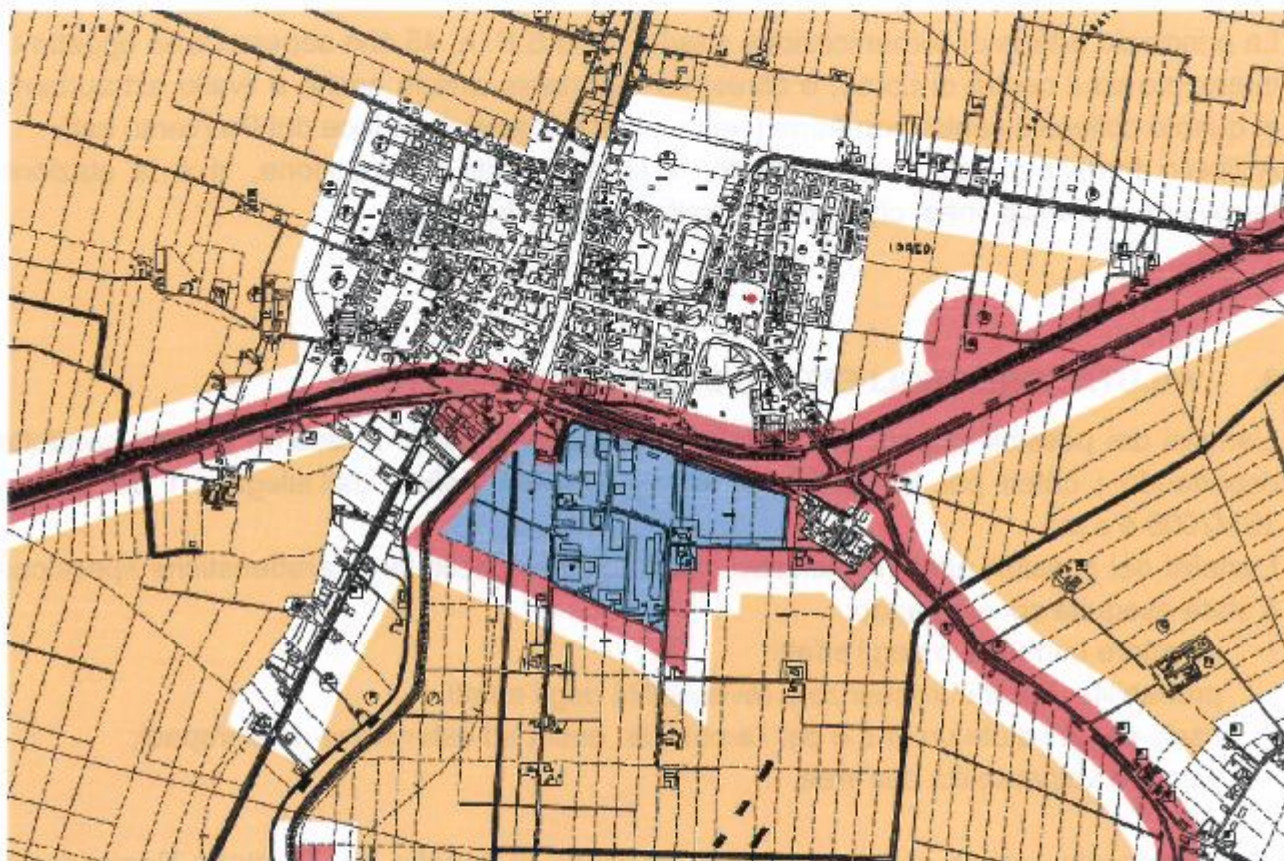
5.4 Biodiversità, flora e fauna

Nelle immediate vicinanze il territorio è in parte urbanizzato e non presenta aspetti naturalistici di rilievo se non un filare alberato costituito da alberi ad alto fusto (presente all'interno dell'ambito di intervento); a pochi chilometri verso est, invece, si estende il Parco del Delta del Po (il confine è determinato dal corso d'acqua Po di Levante). L'ambito territoriale oggetto del presente studio non è, quindi, caratterizzato dalla presenza di specie floristiche e vegetazionali di particolare valore e interesse.

5.5 Rumore

La zona intorno all'area oggetto della presente valutazione è a carattere prevalentemente agricolo/industriale e residenziale, con una densità media di fabbriche. A pochissimi chilometri è presente anche la ferrovia con relativa stazione.

Di seguito si riporta il Piano di Zonizzazione Acustico del comune di Loreo:



L'area interessata è classificata con due colori:

- colore blu chiaro, ossia "**classe V - aree prevalentemente industriali**, aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni (limite max diurno 70 dB e notturno 60 dB)"
- Rosa, ovvero "**classe IV - aree di intensa attività umana**, aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali; le aree con limitata presenza di piccole industrie (limite max diurno 65 dB e notturno 55 dB)"

5.6 Rifiuti

Il comune di Loreo è dotato di servizio con centro di raccolta porta a porta. Per quanto riguarda i rifiuti speciali, essendo l'area caratterizzata da una densità medio-bassa di attività industriali/commerciali/artigianali, la produzione di rifiuti non è considerevole. Per quanto concerne, invece, la produzione e gestione dei rifiuti urbani, per il comune di Loreo è stata riscontrata una produzione pro capite di 383 kg/abitante all'anno, mentre la percentuale raggiunta con la raccolta differenziata è stata del 64,2% (dati riferiti all'anno 2013, secondo i dati dell'Arpa Veneto).

5.7 Viabilità

La principale arteria di comunicazione stradale è la S.P. n. 45 che separa l'area oggetto di intervento ed il centro di Loreo; è altresì un'importante arteria anche a livello extraurbano in quanto collega il centro con Adria (verso ovest) e l'area della foce del Po (verso est).

A livello ferroviario, come sopra detto, a nord del sito in questione, vi è la stazione ferroviaria e relativa linea, che copre la tratta Adria - Chioggia.

6. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI E SCELTE PROGETTUALI

L'analisi dei possibili impatti ambientali del progetto di piano in esame è stata condotta rispettando i criteri per la verifica di assoggettabilità definiti dall'allegato 1 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

L'analisi dei possibili effetti significativi sull'ambiente e delle loro caratteristiche specifiche è stata eseguita considerando:

- carattere cumulativo degli effetti;
- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti;
- rischi per la salute umana o per l'ambiente, entità ed estensione degli impatti;
- valore e vulnerabilità dell'area.

Coerentemente con gli obiettivi generali del Piano di Assetto del Territorio Regionale di incentivazione alla realizzazione di edilizia con contenuti di risparmio energetico e sostenibilità ambientale e il principio della qualità architettonica ed urbanistica, di seguito si indicano le misure per l'inserimento di attività produttive tali da:

- garantire uno sviluppo ed un utilizzo del suolo coerenti con l'assetto attuale economico e geografico del territorio;
- non inficiare, ma altresì migliorare, la qualità del produrre, dell'abitare locale e il rendimento energetico degli edifici.

La progettazione urbanistica, finalizzata all'insediamento di attività produttive, si pone dunque come obiettivo la ricerca del miglior inserimento, sotto il profilo funzionale, paesaggistico e ambientale, delle previsioni di piano nel contesto esistente.

Sotto il profilo funzionale si intende favorire una trasformazione coerente con le potenzialità sociali, economiche e infrastrutturali dell'area di Loreo in modo da garantire la migliore utilizzazione e dinamicità delle risorse del territorio. In questo senso si farà particolare attenzione alla viabilità in termini di progetto di strade, parcheggi e pista ciclabile.

Sotto il profilo ambientale si intende garantire un corretto inserimento dell'intervento con il paesaggio in cui si colloca, prevedendo di mitigare gli impatti visivi sul paesaggio anche attraverso la realizzazione di fasce di mitigazione paesaggistica (siepi, elementi arborei...) dal punto di vista percettivo-visivo e con funzione di fascia tampone anche per rumori ed emissioni. In questo senso verrà data particolare attenzione all'inserimento di verde quantitativamente e qualitativamente efficace ai fini preposti.

In particolare l'area in oggetto necessita specifiche riflessioni sull'impatto infrastrutturale che determina la presenza di una nuova area produttiva a ridosso della Strada Provinciale, nonché sulla necessità di assicurare soluzioni progettuali di mitigazione degli effetti su clima e atmosfera, effetti su ambiente acustico, effetti su suolo, sottosuolo e acque sotterranee ed effetti sul sistema idrico superficiale.

In seconda istanza e nello specifico, in riferimento agli edifici ed alle attività che si andranno ad insediare nelle aree destinate all'inserimento di fabbricati, l'incentivazione dell'edilizia di qualità ecosostenibile potrà essere attivata in occasione di specifiche pratiche edilizie di richiesta di Permessi di Costruire, nelle quali verranno formulate adeguate integrazioni al presente prontuario che preciseranno le misure di sostenibilità ambientale approfondite per interventi edilizi in relazione alle attività insedianti, definendo:

- ambito di applicazione delle misure sostenibili specifiche per gli interventi di nuova costruzione, di ristrutturazione e per gli interventi sul patrimonio esistente;
- le misure applicative obbligatorie e quelle volontarie;
- le condizioni di incentivazione e gli incentivi da adottare nell'applicazione delle misure, sotto forma di:
 - crediti edilizi in termini volumetrici;
 - favorevoli condizioni per l'accorpamento e/o ampliamento dei volumi;
 - riduzione degli oneri amministrativi;
 - scomputo di superficie e di volume;
 - barriere verdi e antirumore;
 - etichette di certificazione di qualità.

SCELTE PROGETTUALI

Il progetto prevede, come accennato, di ricavare due macrolotti. Si ritiene fondamentale garantire ammissibilità al frazionamento dei lotti previsti dal Piano per Insediamenti Produttivi in lotti inferiori, a condizione che la superficie minima non sia inferiore a mq 1500 e che tali lotti siano accessibili mediante una idonea viabilità meccanica-pedonale di superficie. La possibilità edificatoria per singoli lotti ed in tempi successivi sarebbe infatti particolarmente favorevole ed opportuna, in ragione dell'attuale crisi di mercato edilizio. Un intervento unitario complessivo sarebbe infatti fortemente sfavorevole dal punto di vista economico.

Nella fattispecie si prevede l'insediamento di fabbricati a destinazione industriale-artigianale. L'altezza massima dei fabbricati sarà di 8,00 ml.

I fabbricati insediabili avranno caratteristiche tipologiche affini a quelle tipiche del tessuto urbano commerciale del luogo, per quanto riguarda la conformazione geometrico-volumetrica e per la scelta dei materiali e dei colori. Inoltre verrà data particolare attenzione alla qualità tecnologica dei prodotti utilizzati e dei metodi di edificazione.

VIABILITA'

Si ritiene che il progetto d'intervento urbanistico debba assicurare l'adeguata dotazione di opere viarie in relazione alle disposizioni di P.R.G. e alle necessità ed del contesto in cui l'intervento si colloca. Si è pensato pertanto ad una viabilità chiaramente e correttamente

gerarchizzata rispetto alla viabilità principale esistente (Strada Provinciale = strada a percorrenza veloce) tramite la:

- creazione di adeguate intersezioni;
- la specifica attenzione al superamento dei dislivelli con adeguate pendenze;
- la realizzazione di percorsi pedonali da entrambi i lati delle carreggiate;
- la realizzazione di piste ciclabili a sede separata dalla sede carrabile;
- la valutazione di specifica segnaletica verticale ed orizzontale di segnalazione e invito alla moderazione della velocità e salvaguardia dell'incolumità di pedoni e ciclisti.

L'accesso principale ai due lotti avverrà dalla Strada Provinciale n. 45, tramite la realizzazione di un'intersezione canalizzata (all'interno dell'ambito di proprietà), con possibilità di accesso ed uscita in tutte le direzioni; la strada interna al Piano avrà un primo tratto a sviluppo quasi perpendicolare alla Strada Provinciale, per poi proseguire tramite una rotatoria, con distribuzione in direzione ovest verso via Diana ed in direzione sud, verso l'area parcheggio P5. A tale proposito si chiarisce che l'area P5 è già identificata da PRG ma allo stato attuale la realizzazione della stessa risulterebbe totalmente inefficace a causa della mancanza di accessi viari proporzionati alla dimensione del parcheggio P5. Ragione per la quale si è reso necessario sacrificare parte dell'area edificabile per prevedere un tratto di strada di collegamento a tale area a parcheggio (sufficientemente ampia per la movimentazione e la sosta anche di mezzi pesanti) con la viabilità principale. Per quanto concerne i parcheggi si intende sottolineare che le aree in prossimità della Strada Provinciale che attualmente il PRG destina a parcheggio risultano previste in posizione eccessivamente vicina all'imbocco della Provinciale e senza la valutazione del dislivello esistente tra la sede stradale e il piano di campagna del fondo, tanto da rendere impossibile di fatto la realizzazione in sicurezza di un cuneo stradale con raggio a norma di legge, data la necessità di prevedere sia l'entrata e che l'uscita dall'area. Pertanto nell'ambito del progetto si è prevista la realizzazione di una intersezione stradale avente un raggio di immissione superiore e occupante una superficie maggiore a come previsto da PRG. Inoltre si è prevista una lieve variazione ed adattamento di superficie delle due aree parcheggio (P2 e P3). Il dislivello tra la quota della Provinciale e la quota del piano di campagna dell'area in oggetto comporterà la creazione di un muro di contenimento da entrambi i lati della nuova strada, fino al raggiungimento della quota zero.

Le aree destinate ai parcheggi saranno costituite da aree di soste dei veicoli e di altrettanta superficie destinata alle manovre, verranno dotate di appositi spazi per disabili, saranno completamente separate dalla carreggiata tramite un marciapiede e saranno accessibili da accessi esclusivi in modo tale da non intralciare la viabilità dalla carreggiata principale. Gli spazi per la sosta delle auto saranno realizzati in grigliato drenante al fine di garantire il migliore deflusso e assorbimento delle acque nel terreno.

Riprendendo la tematica della viabilità entro un ampio raggio del territorio in cui l'area in oggetto si colloca, si è valutato di grande necessità sotto molti aspetti la previsione di favorire l'accessibilità all'area non solo carrabile ma anche ciclabile/pedonale. Di fatto la Statale sancisce una separazione dal centro di Loreo con tutta la zona Sud, attualmente accessibile solo dal punto di vista carrabile, a meno di un piccolo tratto di ciclabile ad est.

Per questo fine è stata prevista la realizzazione di una nuova pista ciclabile che si collegherà a quella esistente, attraverserà l'area a verde (identificata nell'elaborato grafico di progetto come V3), proseguirà lungo tutto il confine con il lato sud del lotto 2, per poi risalire verso nord lungo l'area a verde (identificata come V2), ed infine per collegarsi, scorrendo lungo la strada interna di progetto, a via Diana.

Come riscontrabile dalle tavole grafiche allegate, è già presente nelle vicinanze una pista ciclabile che, proveniente dal centro di Loreo, attraversa, in prossimità della rotatoria est, la Strada Provinciale 45 tramite un apposito sottopasso. L'utilizzo della nuova pista ciclabile interna alla proprietà sarà subordinata appunto alla realizzazione di un ulteriore tratto di ciclabile (mq 88,75) di collegamento con quella esistente da attuarsi in terreno di proprietà del Comune di Loreo.

Nella fattispecie si è rilevato che sarebbe di notevole utilità la fruibilità ciclabile della zona sud di Loreo, nella quale si colloca il Piano in oggetto, anche da parte di chi proviene dal centro cittadino. In tal caso la prosecuzione della pista ciclabile prevista interna all'area del presente progetto troverebbe ragione d'essere con la sua prosecuzione e ricollegamento ad anello con il centro abitato di Loreo.

OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE ED IDRAULICA

Nello specifico le opere di mitigazione ambientale consistono nel favorire ampi interventi di sistemazione a verde.

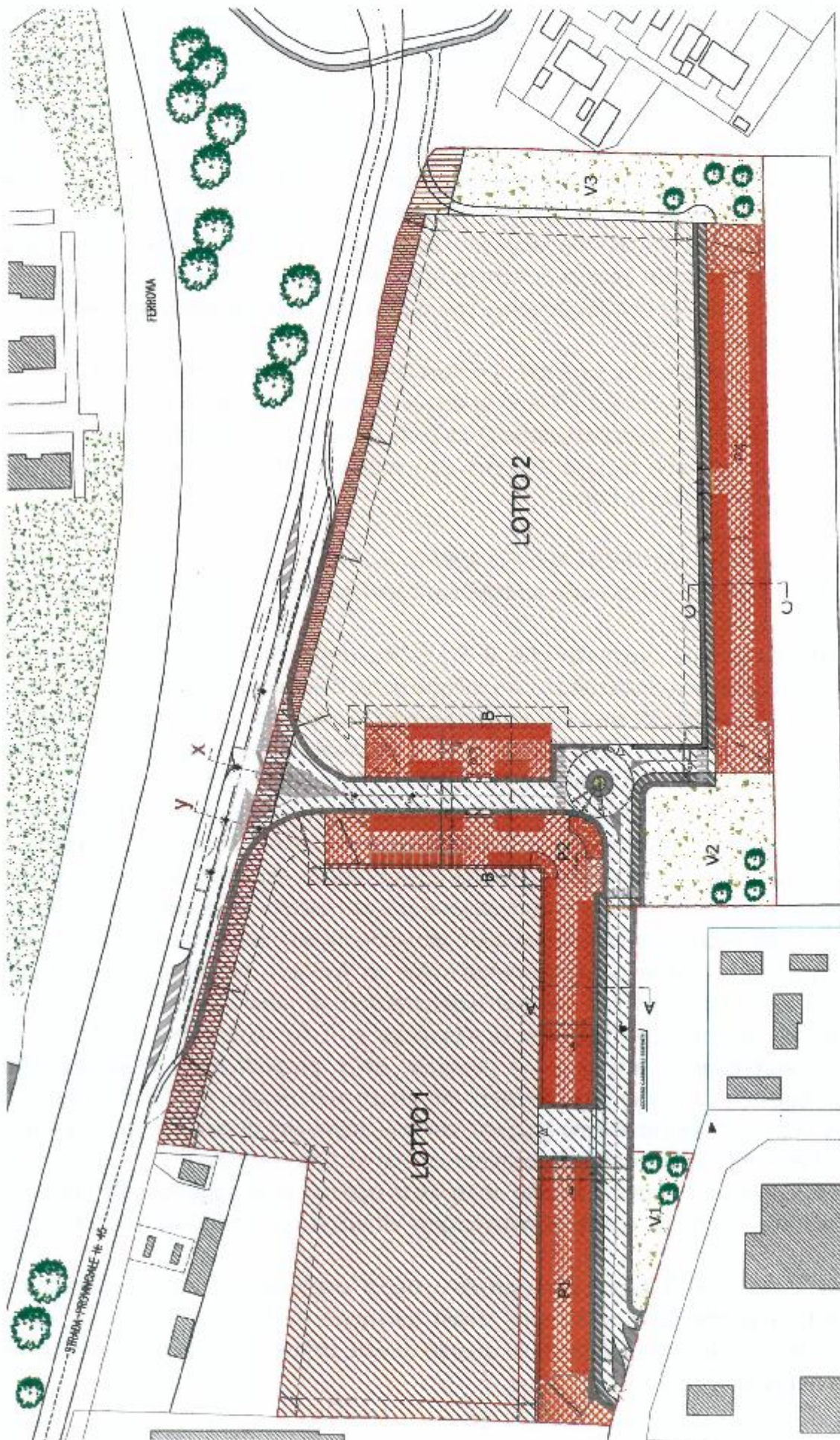
Infine si evidenzia a tale proposito che il P.I.P. ha previsto un'ampia metratura da destinarsi a verde pubblico, utilizzando, ad integrazione delle aree già previste da PRG, anche la porzione di refuso di area D1 "artigianale ed industriale di completamento" lungo via Diana (V1), la parte a nord della V3 attualmente destinata a fascia di rispetto stradale ed un ulteriore V4 ricavate in prossimità della rotatoria interna di progetto.

Gli spazi a verde V2 e V3 prevedono l'utilizzo della superficie mediante un agevole e degradante passaggio di dislivello da quota zero della superficie stradale di progetto a quota - 60/80 cm del "fondo vasca", affinché possa essere rispettata la normativa che prevede la realizzazione di vasche di laminazione per la raccolta di acque meteoriche di prima pioggia. Tale accorgimento progettuale è attualmente adottato in molteplici zone del territorio in quanto consente contemporaneamente di avere il vantaggio di un'ottima utilizzazione a verde pubblico con relative piantumazioni di medio ed alto fusto ed un assetto idraulico in grado di migliorare la sicurezza e di far diminuire i coefficienti di deflusso con accorgimenti adeguati. Si prevede, nella progettazione delle superfici impermeabili, basse o trascurabili pendenze di drenaggio superficiale, rendendo inoltre più densa la rete di punti di assorbimento (grigliati, chiusini, canalette di drenaggio). L'opera di mitigazione idraulica verrà debitamente concordata con gli Enti competenti.

Ogni successivo intervento edilizio attuato nell'area in oggetto (non oggetto della presente richiesta), metterà in atto le opere di mitigazione idraulica più adeguate alla specifica situazione.

Il trattamento delle aree e fasce verdi previsto per il presente progetto (schermature stradali, arredo a giardini privati, schermi visivi) dovranno di massima utilizzare piante autoctone o naturalizzate sotto elencate in quanto queste ultime consentono una migliore integrazione nel paesaggio.

Valutazione Ambientale Strategica
ATTUAZIONE DI P.U.A. - PIANO PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI - L.R. 61/1985



LEGENDA

	AMBITO DI PROPRIETA' Sign. FERRO LOREDANO SEZIONE DI LOREO, foglio 30, mapp. 92 (mq 10450) e mapp. 73 (mq 42936)	mq 53.386,00
	AMBITO TERRITORIALE DI INTERVENTO - UNITA' MINIMA DI INTERVENTO "1" SEZIONE DI LOREO, foglio 30, mapp. 92 parte e mapp. 73 parte	mq 47.152,40
	LIMITE DISTANZE DAI CONFINI INTERNI AI LOTTI	
	SUPERFICIE FONDIARIA fascia di rispetto stradale	mq 29.122,51
	<p>LOTTO 1</p> <p>area edificabile.....mq 13.793,74 fascia di rispetto stradale.....mq 570,40 — mq 14.274,14</p> <p>LOTTO 2</p> <p>area edificabile.....mq 15.418,77 fascia di rispetto stradale.....mq 983,00 — mq 16.101,77</p>	
	STRADE DI LOTTIZZAZIONE fascia di rispetto stradale	mq 4.604,69
	carreggiate.....mq 3.283,23 marciapiedi.....mq 1.321,46	
	PARCHEGGI	mq 7.327,24
	<p>P1.....mq 1.269,14</p> <p>area parcheggio.....mq 632,50 corsia di manovra.....mq 636,64</p> <p>P2.....mq 2.421,70</p> <p>area parcheggio.....mq 1095,00 corsia di manovra.....mq 1.208,24 aiuole verdi.....mq 118,46</p> <p>P3.....mq 880,00</p> <p>area parcheggio.....mq 332,50 corsia di manovra.....mq 547,50</p> <p>P4.....mq 2.756,40</p> <p>area parcheggio.....mq 1.295,00 corsia di manovra.....mq 1.461,40</p>	
	VERDE fascia di rispetto stradale	mq 3.961,84
	PISTA CICLABILE DI PROGETTO INTERNA ALL'AMBITO DI INTERVENTO (area stradale)	mq 883,05
	PISTA CICLABILE DI PROGETTO INTERNA ALL'AMBITO DI INTERVENTO (area verde)	mq 250,76
	PISTA CICLABILE ESISTENTE	
	Proposta di tratto ciclabile di collegamento con viabilità ciclabile esistente (mq 88,75)	
	profilo di corsie di accelerazione e decelerazione, come da indicazione di PRG	
	ACCESSI CARRAI ESISTENTI	
	ACCESSI AI LOTTI DI PROGETTO	

