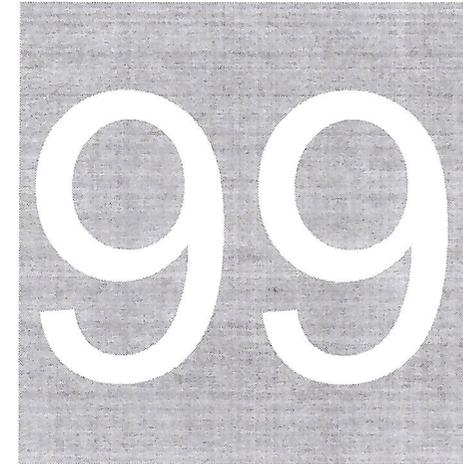


relazione

DOTT. ARCH. BOLOGNI ALESSANDRO
DOTT. ARCH. PETRI DANIELA



varianti



VARIANTI 99

Varianti Necessarie Per Realizzare Opere Pubbliche Di Interesse Comunale

Varianti Necessarie Per Apportare Rettifiche Di Minima Entità Alle Perimetrazioni Di Zona Che Complessivamente Non Comportino Incremento Di Volume O Di Superficie Utile Degli Edifici

Variante Necessaria Alla Razionalizzazione Del Sistema Di Distribuzione Carburanti – Individuazione Dei Criteri, Requisiti E Caratteristiche Delle Aree Sulle Quali Possono Essere Installati Nuovi Impianti Di Distribuzione Carburanti

RELAZIONE

1 INTRODUZIONE.....	2
2.1 REALIZZAZIONE DI OPERE PUBBLICHE DI INTERESSE COMUNALE.....	3
2.2 MODESTE RETTIFICHE ALLE PERIMETRAZIONI DI ZONA INDICATE NEL PRG	4
2.2.1 <i>Cimitero del Fiano, cimitero di San Gaudenzio a Ruballa, cimitero di San Donnino.....</i>	<i>4</i>
2.2.2 <i>Podere "bosco bruciato", Podere "la valle"</i>	<i>5</i>
2.2.3 <i>Zone industriali di via Toscana, Montebello, il Bassetto.....</i>	<i>6</i>
2.2.4 <i>Fasce di rispetto stradali.....</i>	<i>6</i>
2.3 VARIANTE NECESSARIA ALLA RAZIONALIZZAZIONE DEL SISTEMA DI DISTRIBUZIONE CARBURANTI – INDIVIDUAZIONE DEI CRITERI, REQUISITI E CARATTERISTICHE DELLE AREE SULLE QUALI POSSONO ESSERE INSTALLATI NUOVI IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE CARBURANTI.....	7
3 STANDARD URBANISTICI.....	9
4 DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI.....	9
ALLEGATI: TABELLA 1B stato vigente e di progetto	

1 Introduzione

Con deliberazione n. 393/CC del 19.12.1987 questo Comune ha adottato il proprio P.R.G. (approvato dalla Regione Toscana con delibera C.R. n.280 del 18.09.1990) al quale sono state apportate alcune varianti come risulta dagli atti n.178/CC/91 e n. 79/CC/96.

Nella fase gestionale più recente del Piano sono emerse alcune esigenze di adeguamento normativo e grafico tali da non renderlo più adeguato ai bisogni espressi dalla collettività, sia per effetto di specifiche esigenze del Comune medesimo sia per adeguamenti alle normative sopravvenute di recente. Per tali motivi l'Amministrazione ha affidato all'Ufficio Urbanistica l'incarico di effettuare un'ulteriore revisione dello strumento urbanistico apportando alcune varianti per renderlo più adeguato alle nuove necessità.

Le varianti che qui vengono esposte sono redatte ai sensi delle lettere "A" "D" "F4" del comma 2, art. 40, legge regionale 16 gennaio 1995 n.5:

A -Varianti necessarie per realizzare opere pubbliche di esclusivo interesse comunale o per aumentare la dotazione di standard urbanistici di cui al D.M. 2 aprile 1968 n.1444 e a norme fissate al riguardo dal Consiglio Regionale. Nella «CIRCOLARE ILLUSTRATIVA DEL TITOLO III (NORME TRANSITORIE) CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE NORME TRANSITORIE PER L'ADEGUAMENTO E L'APPROVAZIONE DEGLI STRUMENTI URBANISTICI E LORO VARIANTI» pubblicata sul B.U.R.T. del 5.7.1995 n.44, veniva precisato che le varianti di questa tipologia debbano comunque riferirsi ad opere pubbliche, edilizie od infrastrutturali, destinate ad un servizio pubblico dello stato o di un altro ente pubblico, mentre rimangono escluse le varianti necessarie per consentire la realizzazione di interventi che siano soltanto di interesse pubblico. Rientrano in questa tipologia quelle variazioni che si apportano alla precedente disciplina urbanistica anche sulle aree adiacenti alla nuova previsione di opera pubblica, purchè strettamente funzionali a conseguire un corretto inserimento nel contesto urbanistico della nuova previsione.

Tutte queste varianti sono finalizzate all'aumento della quantità complessiva degli standard e delle attrezzature pubbliche presenti sul territorio. Tra queste, alcune (zona viale Fabiani, zona viale Matteotti-via Rossini-via Catalani, zona via delle mura), localizzano nuovi parcheggi nelle zone più densamente edificate, in aree libere su cui insistono ruderi di edifici industriali, oppure in aree delle quali attualmente viene fatto un utilizzo inadeguato.

Altre (zona ex-aeronautica, zona Stadio-viale don Minzoni, varianti normative dell'art. 44 e dell'art.57) sono strettamente funzionali alla realizzazione degli interventi, per la ristrutturazione di un edificio localizzato nel complesso dell'ex aeronautica, da destinarsi a centro di aggregazione giovanile (vedi delibera Consiglio Comunale n. 123 del 26 novembre 1996), per la realizzazione di un edificio polivalente nella zona di fronte alla piscina Fiammetta (vedi delibera Consiglio Comunale n. 06 del 15 gennaio 1998).

D -Varianti necessarie per apportare rettifiche di minima entità alle perimetrazioni di zona, che complessivamente non comportino incremento di volume o di superficie utile degli edifici. La definizione esclude con chiarezza qualsiasi incremento di edificabilità complessivo. Nella «CIRCOLARE ILLUSTRATIVA DEL TITOLO III (NORME TRANSITORIE) CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE NORME TRANSITORIE PER L'ADEGUAMENTO E L'APPROVAZIONE DEGLI STRUMENTI URBANISTICI E LORO VARIANTI» pubblicata sul B.U.R.T. del 5.7.1995 n.44, sono escluse da questo tipo di variante le modificazioni normative e qualsiasi modifica degli indici di edificabilità, sia in termini volumetrici, sia in termini di superficie, così come definiti dagli S.U. La definizione non esclude invece limitate compensazioni di edificabilità tra una zona e l'altra in corrispondenza delle piccole variazioni dei perimetri di zona conseguenti alla loro rettifica, fermo

restando che dovrà essere escluso in ogni caso qualsiasi incremento complessivo della edificabilità e che dovrà essere comunque garantita la condizione generale di non ridurre la dotazione di standard.

F4 -Varianti di cui all'art. 14 della L.R. 31 ottobre 1985 n.61, necessarie per l'attuazione del piano regionale per gli impianti di distribuzione carburanti. Nella «CIRCOLARE ILLUSTRATIVA DEL TITOLO III (NORME TRANSITORIE) CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE NORME TRANSITORIE PER L'ADEGUAMENTO E L'APPROVAZIONE DEGLI STRUMENTI URBANISTICI E LORO VARIANTI» pubblicata sul B.U.R.T. del 5.7.1995 n.44, si specifica che per questo tipo di varianti viene semplificata la procedura d'adozione.

2.1 Realizzazione di opere pubbliche di interesse comunale

Sono necessarie limitate varianti relative alla realizzazione di opere pubbliche, come: parcheggi pubblici che incrementino la quantità degli standard presenti sul territorio Comunale; attrezzature collettive.

- Dei parcheggi, uno è situato nell'isolato tra via Rossini-viale Matteotti-via Catalani. Si tratta di una zona in cui sono presenti degli edifici artigianali dismessi, indicata nel P.R.G. come 4BM1,-AREE DI RISTRUTTURAZIONE URBANISTICA PER RESIDENZA E SERVIZI. Attualmente si presenta come uno spazio posto all'interno di un isolato residenziale, nel quale sono situati edifici degradati e ricoperti dalla vegetazione.
- Pochi metri più a sud di questa zona è localizzata un'altra variante, relativa alla realizzazione di un'opera pubblica, un centro per l'aggregazione giovanile realizzato ristrutturando un edificio esistente nella zona ex-aeronautica (progetto preliminare approvato con delibera C.C. n. 123 del 26.11.1996); la realizzazione potrà avvenire riducendo la fascia di rispetto ferroviario, attualmente indicata sulla tavola n. del PRG, con lo spessore di ml 30 dal filo binario, al nuovo spessore di ml 5,00, limitatamente all'area indicata nel PRG come zona 0M1.2 oggetto del progetto.
- Sempre sull'asse nord- sud di viale Matteotti-viale Fabiani è localizzata un'altra variante per la realizzazione di parcheggi pubblici, più precisamente all'incrocio viale Fabiani-via Aldo Moro. L'area lungo la ferrovia è attualmente destinata a M1.1- (ART. 39 NTA- AREE M1.1 AREE M1.2 E AREE M1.6 VERDE PUBBLICO NON ATTREZZATO) ed attraversata da un sottopassaggio ferroviario; in conseguenza delle nuove previsioni di viabilità (vedi Piano Territoriale di Coordinamento Territoriale di Coordinamento della Provincia di Firenze, tavola n. 122) la realizzazione di quest'opera è divenuta inutile, quindi se ne propone la completa cancellazione, trovando così la superficie sufficiente per aumentare sia gli spazi destinati a parcheggi, sia, con la ricollocazione ad ovest del tracciato ferroviario, degli spazi da destinarsi a verde pubblico.
- Sempre relativamente alla realizzazione di opere pubbliche, si è considerato di aumentare il limite di altezza nelle aree M.3.6 (ART. 44 - AREE M3.6 ATTREZZATURE DI INTERESSE COMUNE POLIVALENTI), poiché lo vigente, 6.50 ml, non permette di realizzare edifici rappresentativi, che focalizzino anche visivamente l'attenzione del pubblico. Questo faciliterà la realizzazione di un edificio polivalente situato nell'area M.3.6.23, il cui progetto preliminare è stato approvato con delibera C.C. n. 06 del 15.01.1998.
- Nel P.R.G.C. vigente, era prevista una particolare normativa all'art.57 per quel che riguardava il Parcheggio di via delle Mura. L'area adibita a parcheggio verrà realizzata con il contributo dei privati, ed in quell'articolo erano specificate le condizioni necessarie per la realizzazione del parcheggio pubblico posto in prossimità delle pertinenze di Palazzo Stiozzi-Ridolfi de' Peverelli Luschi. Per quanto riguarda la norme tecniche di attuazione, queste prescrivevano una serie di accorgimenti per la realizzazione del parcheggio di via delle Mura. Poiché col Piano Territoriale Di Coordinamento - Provincia Di Firenze approvato, si hanno una serie di direttive e prescrizioni per quanto riguarda l'ambito del parcheggio, ricadente in zona disciplinata dall'art.7, si ritiene che le direttive del Piano Regolatore Generale siano da riconsiderare nell'ottica di uno strumento di valenza urbanistica, e siano insufficienti per quel che riguarda la progettazione esecutiva dell'opera pubblica. Si è quindi ritenuto opportuno lo stralcio di alcuni periodi, fermo restando che il progetto

- esecutivo del parcheggio dovrà seguire le prescrizioni e le direttive del Piano Territoriale Di Coordinamento - Provincia Di Firenze, relativamente al suo inserimento nel contesto ambientale.
- La variante normativa proposta per l'art. 24 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regolatore Generale riguarda la facoltà di ampliare i piccoli insediamenti cimiteriali presenti all'interno delle campagne.
 - Un'ultima variante riguarda inoltre la zona del viale Don Minzoni-Stadio. Si tratta di un errore commesso nella redazione del P.R.G. che in pratica impediva, limitando sia la superficie coperta che il volume, la realizzazione di attrezzature sportive.

2.2 Modeste rettifiche alle perimetrazioni di zona indicate nel PRG

All'interno di questa tipologia di variante hanno trovato collocazione diverse tematiche, relativa alla risoluzione di problemi gestionali verificatisi successivamente alla variante '95.

2.2.1 Cimitero del Fiano, cimitero di San Gaudenzio a Ruballa, cimitero di San Donnino

Il territorio comunale di Certaldo, nelle zone agricole, è caratterizzato dalla presenza di insediamenti cimiteriali di piccole dimensioni, posti in prossimità di edifici rurali.

L'amministrazione comunale, considerando il fatto che le sepolture in questi cimiteri erano progressivamente divenute sempre più rare e visti i problemi ed i costi di gestione, anche relativamente agli aspetti igienico-sanitari, ha già operato alcune dismissioni in passato. Attualmente, non si ritiene di doverne operare altre, anche se i cimiteri cosiddetti "minori" sono utilizzati con sempre minor frequenza. Fanno eccezione i cimiteri di San Donato, a nord dell'abitato del Fiano, e quello di Nebbiano, posto sulla via di Tavolese in prossimità di Marcialla. In questi due piccoli centri, posti sul crinale che separa la valle dell'Elsa dalla Val di Pesa, negli ultimi anni si è verificato un forte incremento della popolazione.

Nelle norme d'attuazione del piano regolatore di Certaldo (vedi allegato) il vincolo cimiteriale impone il divieto di qualsiasi intervento eccetto la manutenzione ordinaria e straordinaria. Si è quindi verificato un fenomeno di abbandono dei fabbricati all'interno della fascia di rispetto, con il conseguente degrado fisico di edifici di valore architettonico e ambientale. Per questo motivo, con la variante al P.R.G. si intende diminuire il vincolo di alcuni insediamenti cimiteriali (Cimitero del Fiano, Cimitero di S. Gaudenzio a Ruballa, Cimitero di S. Donnino, Cimitero di S. Lazzaro a Lucardo), lasciandone al di fuori alcuni manufatti edilizi esistenti, in modo che i proprietari possano eseguire i lavori di ristrutturazione edilizia permessi nelle zone agricole "E", nonché gli interventi previsti dalla L.R. 25/97.

Tabella riassuntiva

N°	LOCALITÀ	Fascia di rispetto cimiteriale		Diff.
		DA M	A M	
1	San Donato - Fiano	225	80	- 145
2	S. Gaudenzio a Ruballa	200	50	-150
3	S. Lazzaro a Lucardo	200	70	-130
4	S. Donnino	200	70	-130

Come evidenziato dalla tabella, la riduzione più consistente è quella relativa alla fascia di rispetto del cimitero di San Gaudenzio a Ruballa. Questo piccolo cimitero si trova a poca distanza da un piccolo abitato rurale ed è raggiungibile tramite: un accesso pedonale dal resede della chiesa, ed un accesso carrabile, non asfaltato e scarsamente adeguabile alle norme del Codice della strada. Per questo motivo eventuali ampliamenti del cimitero sono di difficile realizzazione, e quindi si è previsto di portare la fascia di rispetto alla distanza minima (cinquanta metri).

Per quanto riguarda i due piccoli cimiteri di San Lazzaro a Lucardo e di San Donnino, la fascia di rispetto sarà ridotta a settanta metri, per non impedire un ipotetico ampliamento di venti metri, che per il momento non è comunque pianificato.

Infine, per quanto riguarda il cimitero del Fiano, la fascia di rispetto sarà portata ad ottanta metri, calcolata dall'ampliamento più recente dello spazio cimiteriale.

2.2.2 Podere "bosco bruciato", Podere "la valle"

Alcune delle modifiche di perimetrazione sono necessarie per il parco di Canonica, di proprietà comunale. Il territorio del parco costituisce il nucleo originale di un più vasto possedimento agricolo che si viene a formare dal Basso medioevo nelle mani dei frati agostiniani del convento di Santo Spirito di Firenze, per poi consolidarsi, con la costituzione del nucleo della Villa-Fattoria verso la metà del XVII sec., in una struttura aziendale più complessa ed integrata. Confiscata durante il periodo napoleonico, nel corso di tutto il XIX sec. divenne proprietà di alcune famiglie fiorentine (Conti, Corsini, Gherardi) e si registrano ampliamenti e miglioramenti alla tenuta, alla villa ed al giardino, alle case coloniche. Il bosco ed il paesaggio agrario giungono sostanzialmente immutati ed intatti sino all'inizio degli anni '50, quando la proprietà è donata all'orfanotrofio di San Marco di Siena. Durante gli anni '60 e '70 con l'esodo dalle campagne, la tenuta subisce un progressivo abbandono, l'articolazione delle colture si impoverisce, i boschi cedui si inselvaticiscono, gli edifici si degradano. Il passaggio al demanio comunale all'inizio degli anni '80 trovò dunque sostanzialmente stravolto quell'equilibrio natura-uomo che, formatosi nel corso dei secoli, aveva creato un paesaggio di grande valore, che comunque ancora oggi conserva caratteri ambientali altamente qualitativi.

Nel 1985-86 con il "Progetto di massima del parco collinare e del giardino di Canonica" ed il "Progetto di massima per il restauro ed il recupero del complesso degli edifici della fattoria" il Comune avvia le iniziative per il riuso di tutta la tenuta. Nel 1994 da inizio al primo stralcio di lavori che interessano la zona collinare centrale, ovvero la "spina dorsale" del parco collinare, che separa i terreni pianeggianti lungo il borro del Vicariato da quelli lungo il borro della Fornace. Quest'area di circa dieci ettari (di cui sei a bosco e quattro a campi aperti) è stata oggetto da una parte di "restauri ambientali" con consolidamenti, sistemazioni stradali, nuovi sistemi di smaltimento delle acque meteoriche e miglioramenti della vegetazione, dall'altra nella dotazione di attrezzature ricettive quali aree picnic, punti di sosta e un percorso vita che scende fino al borro del vicariato.

Così sistemata l'area già offre ai cittadini il piacere di camminare, sostare immersi nel verde, fare attività fisica all'aria aperta, ritrovarsi per iniziative culturali e di gioco, oppure più semplicemente sedersi e godere dell'aria pura e dei panorami che offre il parco. Nonostante questo, la prevista ristrutturazione degli edifici ed il loro riuso come attrezzature collettive funzionali al parco, non è stata attuabile a causa della mancanza di fondi, per questo molte delle case coloniche del complesso si trovano in serie condizioni di degrado fisico e statico, generando anche una certa preoccupazione per la sicurezza degli utenti. Ne è derivata, in conseguenza, l'esigenza di trovare una nuova destinazione degli edifici, che ne facilitasse il recupero, anche ridisegnando i confini del parco.

Si propone quindi una piccola variazione del perimetro del parco, relativa al "Podere Bosco Bruciato" che, pone l'edificio in zona agricola di collina E2.

Tra gli edifici del complesso di Canonica è presente un edificio classificato RVAA nell'elenco degli edifici di rilevante valore architettonico ed ambientale. L'elenco fu realizzato nel 1983, ed i criteri vigenti all'epoca per quel che riguarda la definizione di bene ambientale erano influenzati dalla riscoperta della cultura materiale, della civiltà contadina. Era quindi preso in considerazione il manufatto edilizio, ma non i rapporti ambientali. Il contesto in cui è situato l'edificio è quello delle zone marginali, attualmente presenta l'aspetto di degrado fisico comune a tutte quelle aree dette "di frangia", non più agricole, non ancora edificate, nelle quali il potenziale naturalistico risulta notevolmente basso, e difficilmente ripristinabile.

Nell'elenco dei "Siti e Manufatti Di Rilevanza Ambientale e Storico-Culturale" del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Firenze (fascicolo 2b, Appendice H), il manufatto architettonico, pur comparso, non riveste importanza tale da giustificare un vincolo equiparabile a quello ex lege 1089/39. Infatti, all'art. 8.2 dello Statuto del Territorio, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Firenze definisce i monumenti da salvaguardare come: «...*omissis...*...*si considera "monumento storico-ambientale" ogni manifestazione dell'opera dell'uomo il cui interesse estetico, formale, artistico, documentario richieda una tutela ed una valorizzazione non solo del fatto in se stesso ma dello spazio circostante che forma nell'insieme una unità paesistica... omissis...*».

Sempre allo stesso articolo, prosegue dicendo: «...*omissis...*...*monumenti storico-agrari, cioè i modelli paesistici da tutelare come testimonianza della storia civile e rurale, cioè lembi di territorio di limitata estensione, ma di valenza paesistica e documentaria da conservare nelle strutture e negli aspetti originari... omissis...*». Da quanto sopra si deduce che una casa colonica, con i suoi annessi e le colture originarie, può essere considerata "monumento" in quanto facente parte di un "modello paesistico" e quindi di un sistema che conservi le caratteristiche del paesaggio storico, incentrate sul sistema mezzadrile, delle ville-fattorie e dei poderi a loro collegati. Al momento del passaggio al patrimonio immobiliare comunale il complesso di Canonica aveva già perduto molti dei caratteri ambientali di pregio. Si reputa quindi giustificato il prendere atto di quanto stabilisce un piano urbanistico sopraordinato, e di mutare l'attuale classificazione in Valore Architettonico-Ambientale.

Una classificazione VAA risulta paradossalmente più adeguata alla definizione di un utilizzo del manufatto che ne permetta il recupero, anche a fini abitativi, essendo le attuali norme basate sulla mera conservazione, e coincidenti in modo semplicistico con l'astensione da interventi complessi.

2.2.3 Zone industriali di via Toscana, Montebello, il Bassetto

Tra i criteri a cui la stesura del P.R.G.C. si ispirava, c'era quello della ridefinizione, completamento, risanamento ambientale delle zone produttive, con particolare attenzione verso una omogeneizzazione dei tessuti e una migliore articolazione dei luoghi attrezzati. Le zone industriali erano, e sono tuttora, suddivise in due: il nucleo industriale sulla strada per Poggibonsi e quello lungo la strada per Castelfiorentino. Per il primo era previsto il completamento con un'area produttivo-commerciale che interessa la fascia già urbanizzata compresa tra la strada e la ferrovia, ed alcune integrazioni delle strutture industriali presenti. Per il secondo erano previsti interventi più consistenti, in quanto l'area era già gravemente compromessa da insediamenti industriali lungo la strada statale

Queste aree industriali possono essere valutate, utilizzando la duplice classificazione del Piano Territoriale di Coordinamento - Provincia di Firenze come: aree di insediamento della piccola e media impresa, con destinazione mista ed attività del settore terziario (commercio, servizi alle imprese, ecc); aree di insediamento misto, con funzioni produttive e residenziali; e, in riferimento ai tipi di intervento ipotizzabili, come: zone produttive di completamento e riorganizzazione.

In alcuni casi, l'originaria previsione di piano non prendeva in considerazione alcune dinamiche che si sono compiute negli anni successivi, e per questo motivo era urgente prendere atto di quanto avvenuto e provvedere alla ridefinizione del disegno degli isolati più disgregati, ed alla ridefinizione degli isolati appartenenti a lottizzazioni ormai completamente edificate.

2.2.4 Fasce di rispetto stradali

Alcune delle varianti sono soltanto la correzione di alcuni errori cartografici che intralciavano la gestione operativa del piano.

2.3 Variante necessaria alla razionalizzazione del sistema di distribuzione carburanti – Individuazione dei criteri, requisiti e caratteristiche delle aree sulle quali possono essere installati nuovi impianti di distribuzione carburanti

Diversamente da quanto vigente in precedenza, ai sensi del Decreto Lgs. 11.02.98 n°32 – Razionalizzazione del sistema di distribuzione dei carburanti, il Comune è delegato quale unico soggetto nella gestione del sistema di distribuzione carburanti in ambito comunale, seppure all'interno di una cornice di norme di indirizzo programmatico espresse dalle Regioni.

Pertanto il Comune è chiamato ad elaborare un complesso di norme di indirizzo ed una disciplina per l'autorizzazione dell'attività economica della distribuzione di carburanti, tenendo presente i criteri di liberalizzazione, di semplificazione amministrativa, di promozione della competitività delle imprese e di razionalizzazione della rete commerciale che sono espressi nelle disposizioni di legge richiamate.

In particolare il Comune, ai sensi del 2° comma dell'art.1, per consentire la razionalizzazione della rete di distribuzione e la semplificazione del procedimento di autorizzazione di nuovi impianti, individua i criteri, requisiti e caratteristiche delle aree sulle quali possono essere installati detti impianti, anche in difformità dai vigenti strumenti urbanistici. Contestualmente i comuni dettano norme applicabili a dette aree ed ogni altra disposizione che consenta al richiedente di conoscere preventivamente "l'oggetto e le condizioni" per la corretta presentazione dell'autocertificazione. Avendo questo Comune già provveduto all'approvazione delle « **NORME RELATIVE ALLA INDIVIDUAZIONE DEI CRITERI, REQUISITI E CARATTERISTICHE DELLE AREE SULLE QUALI POSSONO ESSERE INSTALLATI NUOVI IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE CARBURANTI** », con delibera C.C. n. 69 del 10.06.98, per poter attuare completamente tale nuova normativa restava da completare la variante relativa alle Norme Tecniche d'attuazione del P.R.G.

Pertanto le norme che si allegano e conseguentemente le zone destinate ad accogliere le relative attività, non sono state puntualmente elencate come ordinariamente avviene per i piani urbanistici, ma conformemente allo spirito della nuova legge, sono stati individuati i criteri per la loro selezione, sulla base di un ventaglio di possibilità, fra le quali il cittadino può esercitare la sua facoltà di scelta nello spirito di liberalizzazione di mercato contenuto nelle nuove disposizioni di legge.

Il documento è stato predisposto per fornire al richiedente uno strumento, per quanto possibile, completo della generalità delle disposizioni che questi deve osservare per avviare l'attività di installazione e di esercizio di un nuovo impianto e ciò al fine di agevolarlo nell'applicazione del nuovo strumento dell'autocertificazione, individuato quale strumento di semplificazione delle nuove disposizioni di legge.

Per la individuazione dei criteri, requisiti e caratteristiche delle aree, invece di creare nuovi elaborati cartografici che avrebbero provocato un risultato opposto rispetto agli obiettivi di semplificazione, è stato congegnato un sistema di sovrapposizioni di elaborati già presenti e facenti parte degli strumenti urbanistici del comune, quali le tavole in scala 1:2000 del Piano Regolatore Generale e la cartografia della delimitazione del Centro Abitato redatta ai sensi dell'Art. 4 del Decreto Lgs. 30.04.92 n° 285. Con il detto sistema si crea sul territorio comunale, una maglia costituita dalla sovrapposizione della zonizzazione del P.R.G. e dalla perimetrazione del centro abitato; mediante detta maglia si individuano le "zone" quali aree idonee al collocamento dei nuovi impianti e "zone" dove tale attività non è consentita. Il sistema è completato dalla definizione delle tipologie di impianto, già facente parte del "Piano Regionale in materia di distribuzione stradale di carburanti per autotrazione", dal quale peraltro è stato recuperato anche il criterio di suddivisione del territorio a zone ed altre disposizioni minori.

Con il suddetto metodo si ritiene di aver adempiuto pienamente alla finalità di "liberalizzazione" indicata dalla nuova normativa.

Conformemente a quanto consentito dal 1° comma dell'art.2, le norme di cui in allegato costituiscono variante al vigente Piano Regolatore Generale, limitatamente agli articoli n°24 e 50 delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G. relativi alle zone omogenee "E" agricole e alle Aree e Fasce di rispetto.

Infatti le aree ammesse per la costruzione dei nuovi impianti sono limitate alle seguenti zone:

- Zone omogenee "D" – Sono le parti di territorio destinate prevalentemente a nuovi od esistenti impianti industriali/artigianali o ad essi assimilati; in tali zone si ricomprendono anche tutte le sottozone, le zone miste "CD", le "DF", le "DL";
- Zone omogenee "L2" - sono le parti di territorio riservate al parcheggio autotreni;

- Zone omogenee "L5" - sono le parti di territorio riservate alla localizzazione di distributori carburanti;
- Zone omogenee "L6" - sono le parti di territorio riservate alla localizzazione di distributori carburanti con attività commerciali;
- Zone omogenee "E" agricole - sottozone "E1", sovrapposte e parzialmente in aderenza alle zone per fasce di rispetto stradale statale o provinciale - sono le parti di territorio prevalentemente di pianura, destinate ad usi agricoli;
- Zone omogenee "E" agricole - sottozone "E2", sovrapposte e parzialmente in aderenza alle zone per fasce di rispetto stradale statale o provinciale - sono le parti di territorio prevalentemente collinari, destinate ad usi agricoli;

Considerato che :

- le zone omogenee "D", "CD", "DF", "DL", hanno destinazioni di uso prevalentemente produttive e che gli unici impianti ammessi sono ad uso privato, non si rilevano, per tali zone, nelle N.T.A. del P.R.G., divieti specifici alla installazione di impianti, anche perché manufatti assimilabili ad accessori funzionali a tali attività produttive;
- le zone "L2" sono le parti di territorio riservate al parcheggio autotreni per le quali vale quanto già sopra detto per le zone "D";
- Le zone "L5" e "L6" sono già destinate dal P.R.G. ad accogliere impianti di distribuzione carburanti seppure di tipologia diversa;

Conseguentemente le varianti che la presente normativa comporta alle N.T.A. del P.R.G. sono le seguenti:

INSERIMENTO NELL'ART 24 – NORME COMUNI PER LE ZONE AGRICOLE – della facoltà di costruire impianti di distribuzione carburanti e suoi manufatti nelle zone agricole, sulle quali risultano sovrapposte le fasce di rispetto stradali statali e provinciali, conformemente alle disposizioni contenute nella normativa allegata. La motivazione che ha determinato la presente variante è la constatazione che le esigenze di distribuzione dei carburanti si manifestano soprattutto lungo i tracciati di maggior traffico veicolare e che il Codice della Strada classifica, ai sensi del 4° comma dell'art.24, le aree di servizio con i relativi manufatti per il rifornimento, quali pertinenze delle strade.

Considerato che fuori del Centro Abitato le fasce di rispetto stradali e le vie di maggior traffico veicolare risultano i tracciati della statale 429 di Val d'Elsa e le strade provinciali e constatato che queste sono delimitate quasi esclusivamente da aree agricole, in particolare "E1" ed "E2", si ritiene conseguentemente, che le suddette aree, sovrapposte alle fasce di rispetto stradale, statale e provinciali, siano funzionali alla utilizzazione per l'insediamento di impianti di distribuzione carburanti, anche in considerazione della attribuzione di pertinenze stradali che a tali impianti viene riconosciuto dal Codice della Strada.

INSERIMENTO ALL'ART 50 – AREE E FASCE DI RISPETTO – della possibilità di produrre l'atto unilaterale d'obbligo o la convenzione necessari al rilascio della Concessione Edilizia per l'esecuzione dei lavori previsti, limitatamente a quelli eseguiti in una fascia di rispetto stradale di profondità di ml. 10,00 invece che ml.20,00 quale quella attualmente vigente.

In assenza dell'atto di cui sopra, il rilascio della Concessione Edilizia sarà consentito solo nell'ipotesi che all'interno della fascia di rispetto, per una profondità di ml. 10,00, non vengano previste ed eseguite opere di impianti o manufatti in genere, ad eccezione delle opere di sistemazioni esterne, quali ad esempio le pavimentazioni, le recinzioni, la segnaletica di servizio, i raccordi per l'adduzione ai pubblici servizi, ecc. La considerazione che ha determinato la presente variante è quella di preservare agli Enti pubblici competenti la facoltà di intervenire con una modifica del tracciato stradale senza vincoli anche in presenza di un impianto di distribuzione carburanti, ma nell'ambito di una fascia limitata a ml.10.00 di profondità. Detta misura si può ritenere più che sufficiente per suddette esigenze in considerazione del fatto che gli impianti saranno realizzati prevalentemente lungo tratti di strada rettilinei e dove la necessità di un ampliamento della carreggiata o una modifica del tracciato stradale sarà conseguentemente estremamente ridotta.

Lo stesso Codice della strada classifica al 4° comma dell'art.24, quali pertinenze delle strade, le aree di servizio con i relativi manufatti per il rifornimento.

3 Standard urbanistici

Le varianti in oggetto non prevedono nuovi insediamenti che necessitino di dotazioni di standard ai sensi dell'art.17 della L.6 agosto 1967 n. 765.

Le varianti "A", relativamente alla zona di via delle Mura, all'isolato di via Rossini, via Catalani, viale Matteotti, e alla zona di viale Fabiani comportano l'aumento della dotazione complessiva di standard. Infatti, realizzando parcheggi pubblici in luogo di aree industriali dismesse, ampliando quelli previsti, rilocalizzando un nuovo parcheggio in posizione più favorevole, si perviene al risultato, esposto in modo più esplicito nelle allegate tabelle, di aumentare in modo considerevole lo spazio destinato a parcheggio. Inoltre, ricollocando la zona di verde pubblico non attrezzato da viale Fabiani al lato opposto alla ferrovia, quindi più vicina alle attrezzature sportive, si otterrà un ampliamento degli spazi destinati a verde pubblico.

Anche per quanto riguarda le varianti "D" sono previsti nuovi parcheggi pubblici.

4 Disposizioni transitorie e finali

La presente variante va ad interessare porzioni di territorio incluse e disciplinate dal Piano Regolatore Generale.

Tali discipline di ordine generale dovranno quindi essere sostituite dalle norme della variante in quanto maggiormente dettagliate. Per questo motivo vengono abrogate parzialmente alcune normative contenute nel Piano Regolatore Generale vigente.

La variante, essendo di specifica competenza comunale, in quanto rientra in quelle previste all'art. 40 2° comma lettera "A", "D", "F" 4° alinea della L.r. 5/95 potrà essere adottata ed approvata secondo la procedura prevista nella stessa legge.

TABELLA 1B

TAVOLA	ZONA	S.ZONA	AREA	SUP.FOND.	SUP.TERRIT.	I.F.	I.T.	H.	PIANI	SUP.COP.	VOLUME	VANI	NOTE
				MQ	MQ	MC/MQ	MC/MQ	ML		MQ/MQ	MC	N°	
23	D	D2	4D21	5330		3.0		7.0		60%	15.990		
23	D	D2	4D23	5760		3.0		7.0		60%	17.280		
23	D	D2	4D24	2052		3.0		7.0		60%	6.156		
23	D	D2	4D25	5388		3.0		7.0		60%	16.164		
31	D	D2	4D26	13376		3.0		7.0		60%	40.128		
31	D	D2	4D27	14400		3.0		7.0		60%	49.200		
45	D	D2	4D28	2756		3.0		7.0		60%	8.268		
45	D	D2	4D29	4900		3.0		7.0		60%	14.700		
45	D	D2	4D210	2140		3.0		7.0		60%	6.420		
23	D	D3	4D31	3360		3.0		7.0		60%	10.080		
23	D	D3	4D32	4905		3.0		7.0		60%	14.706		
23	D	D3	2D31	19360		3.0		7.0		60%	58.080		
23	D	D3	2D32	8160		3.0		7.0		60%	24.480		
23	D	D3	2D33	17844		3.0		7.0		60%	53.532		
22/23	D	D3	5D3	97564		3.0		7.0		60%	292.692		
45	D	D4	2D4	26976		2.5		7.0		60%	67.440		

STATO VIGENTE

n.b. I DATI RELATIVI ALLA SUPERFICIE TERRITORIALE, ALLA SUPERFICIE FONDIARIA E AL VOLUME HANNO VALORE INDICATIVO E SONO RIPORTATI AL SOLO FINE DEL DIMENSIONAMENTO DEL P.R.G.

TABELLA 1B

TAVOLA	ZONA	S.ZONA	AREA	SUP.FOND.	SUP.TERRIT.	I.F.	I.T.	H.	PIANI	SUP.COP.	VOLUME	VANI	NOTE
				MQ	MQ	MC/MQ	MC/MQ	ML		MQ/MQ	MC	N°	
23	D	D2	4D23	5760		3.0		7.0		60%	17.280		
23	D	D2	4D24	2052		3.0		7.0		60%	6.156		
23	D	D2	4D25	5388		3.0		7.0		60%	16.164		
31	D	D2	4D26	13376		3.0		7.0		60%	40.128		
31	D	D2	4D27	7680		3.0		7.0		60%	23.040		
45	D	D2	4D28	2756		3.0		7.0		60%	8.268		
45	D	D2	4D29	4900		3.0		7.0		60%	14.700		
23	D	D3	4D31	3360		3.0		7.0		60%	10.080		
23	D	D3	4D32	4905		3.0		7.0		60%	14.706		
23	D	D3	2D31	19360		3.0		7.0		60%	58.080		
23	D	D3	2D32	8160		3.0		7.0		60%	24.480		
23	D	D3	2D33	17844		3.0		7.0		60%	53.532		
22/23	D	D3	5D3	97564		3.0		7.0		60%	292.692		
45	D	D4	2D4	26976		2.5		7.0		60%	67.440		

STATO DI PROGETTO

n.b. I DATI RELATIVI ALLA SUPERFICIE TERRITORIALE, ALLA SUPERFICIE FONDIARIA E AL VOLUME HANNO VALORE INDICATIVO E SONO RIPORTATI AL SOLO FINE DEL DIMENSIONAMENTO DEL P.R.G.