

COMUNE DI ASCOLI PICENO

VARIANTE AL P.P.E.-ZONA 12 MONTEROCCO RELATIVA ALLA VIABILITÀ

RELAZIONE CON PIANO DI ESPROPRIO, PIANO FINANZIARIO E RELATIVA PREVISIONE DI SPESA - NORMATIVA E STANDARDS URBANISTICI -

PROGETTISTI:

DOTT. ARCH. GIANCARLO MARCONE

DOTT. ING. VINCENZO BALLATORI

DOTT. ING. MAURIZIO CURZI

scala

1:2000

data

6-10-88



ADOTTATA CON DELIB. C.C. N. 237 DEL 13/12/88

APPROVATA DEFINITIVAMENTE CON DELIB. C.C. N. 279 DEL 12/3/90

IL SEGRETARIO GENERALE Reggente
(Dott. Giovanni Alleva)



IL SINDACO
(Carlo Mario Nardinocchi)

DEFINITIVO



Comune di Ascoli Piceno

PARTITA IVA / CODICE FISCALE N. 0022 9010 442

- Variante al "PPE - zone 12 Monterocco " relativa alla
viabilità"

RELAZIONE CON PIANO DI ESPROPRIO, PIANO FINANZIARIO E
RELATIVA PREVISIONE DI SPESA.

NORMATIVA E STANDARDS URBANISTICI.

I Progettisti:

Dott.Arch. GIANCARLO MARCONE

Dott.Ing. VINCENZO BALLATORI

Dott.Ing. MAURIZIO CURZI

Ascoli Piceno, 6 ottobre 1988

Premessa

La presente variante è diretta conseguenza del progetto esecutivo delle opere stradali relative alla zona nord - ovest di Monterocco, così come elaborato dall'Ing. Giancarlo Frilli ci, incaricato con Delibera di G.M. n. 1675 del 6.11.1986.

Detto progetto stradale, infatti, consegnato il 3.8.1987, prevede lievi varianti all'iniziale tracciato viario di cui al vigente PPE e pertanto necessita della preventiva variante urbanistica per la Sua effettiva esecuzione. La variante urbanistica di cui trattasi è approvabile secondo la prassi stabilita dalla legge regionale n.19/79 in quanto variante di piano particolareggiato con interessanti zone sottoposte a vincoli paesaggistici.

A tal proposito si fa notare inoltre che le aree delle sedi stradali non rientrano tra quelle gravate dal "Vincolo Galasso", nè fra quelle tutelate dal PPAR (vedere art.60 punto 1/C delle NTA del PPAR).

L'unico vincolo esistente in zona è quello di carattere idrogeologico, per il quale verrà richiesto il parere di competenza dell'Ispettorato Ripartimentale delle Foreste.

Si fa notare infine che il progetto stradale in argomento ha già avuto il parere favorevole della Commissione Consiliare Urbanistica in data 28.7.88 e quello favorevole della USL 24 in data 17.8.88.

Necessita infine ottenere il parere del Servizio Decentrato Opere Pubbliche e Difesa del Suolo ai sensi dell'art.13 della legge n.64/74.

La presente variante del PPE zona 12 Monterocco è composta dai seguenti elaborati progettuali:

- Relazione con piano di esproprio, piano finanziario e relativa previsione di spesa, normativa;
- Tavola 3#
- Tavola 4#
- Tavola 5#
- Tavola 6#

Dette tavole, una volta approvate definitivamente dal Consiglio Comunale, sostituiranno le corrispondenti tavole 3 - 4 - 5 - 6 del PPE ora vigente, mentre la relazione andrà a integrare quella del PPE ora vigente.

Le lievi varianti stradali derivano soprattutto da motivi di carattere orografico ed economico e quindi di miglior adattamento delle strutture stradali stesse all'ambiente preesistente.

Si è anche tenuto conto di una migliore possibilità distributiva dei lotti edificabili senza però minimamente aumentare la superficie edificabili della zona 3 di PPE (sottozona A, B, C), anzi nella sottozona A la variante stradale comporterà una lievissima diminuzione di area edificabile.

Come già indicato in esordio, la presente variante urbanistica riguarda i due nuovi tronchi stradali, denominati A e B, che si innestano sulla strada provinciale Venarottese rispettivamente

alle progressive Km.0+300 e Km.1+600 le cui caratteristiche vengono qui di seguito riassunte, desumendole dalla relazione progettuale dell'Ing. Frillici.

Strada A - (dalla progressiva Km. 0+300 della strada Prov.le Venarottese)

1) INNESTO

Il P.P.E. prevede l'innesto unitamente alla rettifica della provinciale venarottese. Poichè questa potrà avvenire solò in un secondo tempo, è stato studiato un innesto realizzabile in due fasi successive, entrambe funzionali, in modo da non sovrapporre i lavori: la seconda fase costituisce l'ampliamento e completamento della prima.

La differenza fra P.P.E. e la 1^a fase in variante consiste comunque solo in una maggiore disponibilità di spazio al fine di realizzare un innesto non pericoloso, trattandosi di un punto ove convergono veicoli e pedoni da cinque direzioni diverse.

L'occupazione di terreno darà superiore a quella prevista, sia per le effettive condizioni di dislivello fra la venarottese nel punto d'innesto e i successivi 100 metri, che non si vuole colmare con opere in c.a. per evitare al massimo il turbamento ambientale.

2)- Tra le Sezioni E ed F è stato inserito un tratto rettilineo di 40 metri, sia per migliorare l'incrocio con la strada di P.P.E., che per compatibilità con il frazionamento in zona, già attuato.

3)- Tra le Sezioni H e I è stato aumentato il raggio di curvatura al fine di una migliore viabilità.

4)- La piazzetta è stata ruotata verso est di circa 5 gradi, al fine di un migliore posizionamento dei suoi lati rispetto alle linee di zonizzazione.

Strada B - (dalla progressiva Km. 1+600 della S.P.venettese)

1) INNESTO

Il P.P.E. prevede l'innesto in un punto geomorfologicamente aspro, con un dirupo che è possibile superare solo con opere in c.a. costose e di notevole impatto ambientale.

Si è preferito spostare tale innesto a monte, di circa 30 metri, così da consentire un innesto naturale, a raso con il terreno esistente, senza necessità di realizzare alcun manu fatto.

2) A causa di tale spostamento il primo tronco risulta parallelo a quello del P.P.E. ma :

- spostato a monte di circa 10 metri

-più corto di circa 20 metri.

Il secondo tronco più lungo di circa 8 metri.

Questo tronco inoltre, è stato girato verso sud di circa 25 gradi allo scopo non solo di evitare il taglio della vicina collina e le indispensabili opere di presidio, ma di ubicare la piazzetta terminale in una posizione che offra un miglior servizio rispetto ai fondi limitrofi.

Tali varianti si ritiene realizzino una notevole economia un minor impatto ambientale, un miglioramento nella viabilità, una più razionale fruizione delle opere.

Comunque, come già detto in premessa, tali variazioni di tracciato stradale non comportano aumento della superficie edificabile, bensì una lieve diminuzione in quanto, rispetto al P.P.E. originario, risulta leggermente più lungo solo il tratto stradale interno alla zona edificabile.

NORMATIVA

Le norme di attuazione del P.P.E. vigente non vengono modificate. Vanno però integrate con la seguente specifica norma:

- "Strade pubbliche": le sedi varie e di parcheggio sono quelle indicate nelle planimetrie del P.P.E. zona 12 Monterocco. Le quote altimetriche ivi riportate sono puramente indicative e potranno essere variate in fase esecutiva.

Saranno ammissibili, in fase esecutiva, anche lievi variazioni stradal^u di tipo planimetrico comunque non superiori a mt. 2,00 ferme restando l'ampiezza della carreggiata stradale e il totale delle superfici edificabili.

STANDARDS URBANISTICI

La presente variante non comporta variazioni di standards urbanistici.