

RELAZIONE TECNICA

OGGETTO: VARIANTE PARZIALE AL PIANO REGOLATORE CONSISTENTE
NELLA TRASLAZIONE DI PORZIONI DI ZONIZZAZIONE
ALL'INTERNO DELLA STESSA PROPRIETA'
(Foglio 8 Particelle n.621-638- 634-645)

PROPRIETA':

MATTIOLI ANTHONY C.F. MTTNHN64C14Z614W Nato in Venezuela il 14/03/1964

MATTIOLI DANY SILVANA C.F. MTTDYS60B50Z614L Nata in Venezuela il 10/02/1960

MATTIOLI FABIO DINO C.F. MTTFDN81L19Z614Q Nato in Venezuela il 19/07/1981

MATTIOLI MARCO POLO C.F. MTTMCP76A24Z614M Nato in Venezuela il 24/01/1976

MATTIOLI PIERO C.F. MTTPRI71P25Z614M Nato in Venezuela il 25/09/1971

RICCI MARIA ANTONIETTA C.F. RCCMNT51C42E456X Nato in Venezuela il 02/03/1951

MATTIOLI LUISA C.F. MTTLSU53M71H321V Nata a Ripatransone il 31/08/1953

STORTINI NAZZARENO C.F. STRNZR51D16G920D Nato a Porto San Giorgio il 16/04/1951

MATTIOLI BERNARDINO C.F. MTTBNR25C13H321Y Nato a Ripatransone il 13/03/1925

RELAZIONE TECNICA

Trattasi di una variante parziale al piano regolatore consistente nella traslazione di porzioni di zonizzazione all'interno della stessa particella catastale (Foglio 8 Particella n.621)

Nella zona limitrofa al teatro comunale e alla passeggiata che costeggia le mura castellane di Porto San Giorgio, il PRG comunale individua (nella particella catastale n. 621) una zona a destinazione Parcheggio FH ed una zona a destinazione B1 di proprietà Mattioli Anthony, Mattioli Dany Silvana, Mattioli Fabio Dino, Mattioli Marco Polo, Mattioli Piero, Ricci Maria Antonietta.

La zona B1 viene identificata come una striscia a nord della proprietà, che non è stata utilizzata per la realizzazione degli edifici circostanti, e pertanto si chiede la possibilità di cambiare la conformazione della zonizzazione attuale (poiché praticamente inutilizzabile) spostando la zona B1 in aderenza alla curva stradale di Via Michelangelo e trasformando la striscia a nord in zona FH.

Si specifica che le superfici in oggetto, risulteranno invariate da un punto di vista della quantità di superficie stabilita dal PRG, e verranno solamente modificate nella loro "dislocazione e conformazione" all'interno della stessa particella catastale.

Allo stato attuale infatti la striscia nord, in corrispondenza della strada B. Cellini (come da certificato di destinazione urbanistica, aggiornato alla data 4/10/2021) ha una superficie di 517,32 mq, mentre la restante zona a parcheggio FH ha una superficie di circa 2241,74 mq.

La proposta di variante manterrà la superficie a destinazione B1 pari a 517,32 mq, e quella a parcheggio pari a circa 2241,74 mq.

La superficie FH verrà ceduta al comune al fine di poter permettere la realizzazione del parcheggio previsto dal piano (ed evitare espropri).

In tal senso la proposta di variante si propone di rendere realizzabile un intervento di indubbio interesse pubblico attraverso la realizzazione di un parcheggio a raso ad uso pubblico da cedere al comune e la realizzazione di alcuni box auto interrati e/o seminterrati di proprietà privata che potranno essere acquistati da i residenti della zona rione castello, (che ne sono ad oggi del tutto privi).

Il parcheggio pubblico potrà diventare uno snodo strategico in grado di valorizzare la passeggiata delle mura castellane ed il borgo antico, aumentare i parcheggi pubblici nel centro cittadino e aiutare a decongestionare il traffico cittadino esistente.

Il parcheggio potrà diventare il collegamento fisico tra il borgo antico e Via Michelangelo, e attraverso la realizzazione di eventuale scambiatore di bici a noleggio (bikesharing) potrebbe avere ottimi risultati in termini di limitazione del traffico cittadino. (Evitando in questo modo che la mobilità su quattro ruote vada ad intasare il centro cittadino già fortemente congestionato)

Durante l'estate, nei giorni di mercato, durante le manifestazioni al teatro comunale o durante le funzioni nella chiesa di San Giorgio, il parcheggio potrà convogliare gran parte del traffico proveniente da Fermo e paesi limitrofi.

Il borgo antico, *Rione castello*, potrà essere rivalorizzato, e diventerà l'accesso pedonale verso il mare privilegiato dagli utenti del parcheggio.

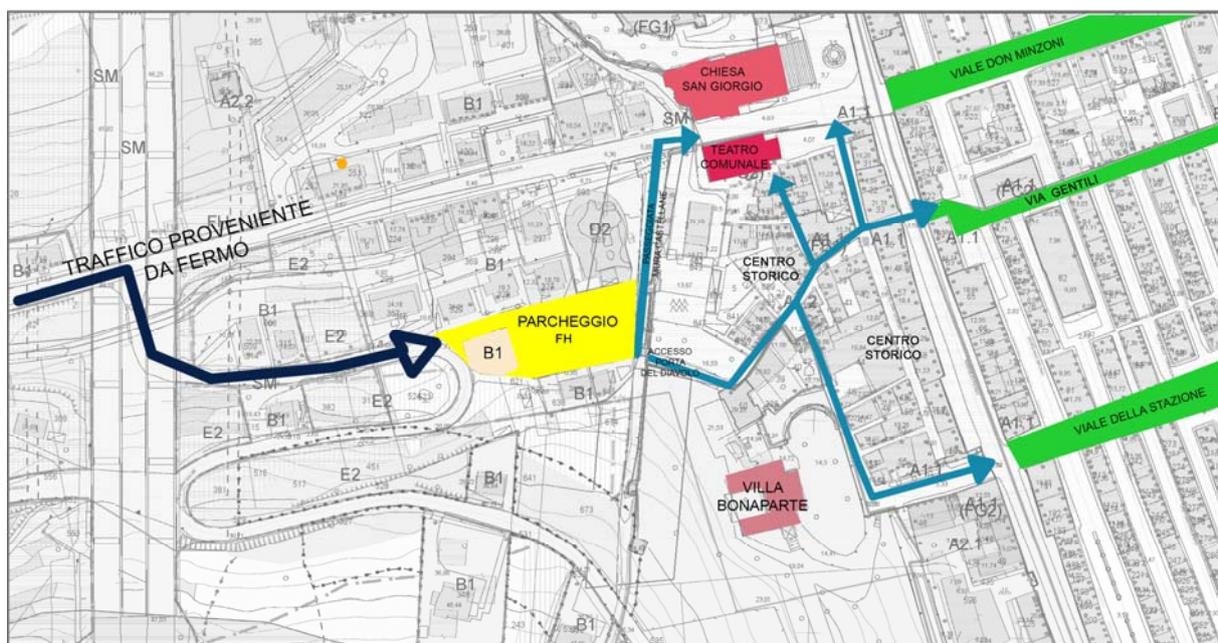
Per quanto riguarda la realizzazione dei box auto privati seminterrati (n.7/8 box auto, per una superficie lorda complessiva di circa 200 mq), saranno dislocati sul versante sud-ovest del lotto, al di sotto della casa esistente di proprietà Mattioli, in corrispondenza della parte di terreno più ripida e difficilmente utilizzabile con un parcheggio scoperto. Al di sopra di tali parcheggi sarà prevista una copertura con verde pensile ad uso e manutenzione della famiglia Mattioli.

L'edificio ad uso residenziale, (con ingombro massimo inferiore a 13m x 13 m) sarà invece costituito da tre livelli fuori terra, ed un piano interrato ad uso garage (quota + 0,90). La sagoma dell'area massima edificabile dell'edificio, la sagoma massima d'ingombro dei balconi e l'altezza massima sono evidenziati nella tavola n.4
Superficie fondiaria: 517,32, indice di fabbricabilità 0,65. (517,32 x 0,65= 336,25 mq fuori terra)

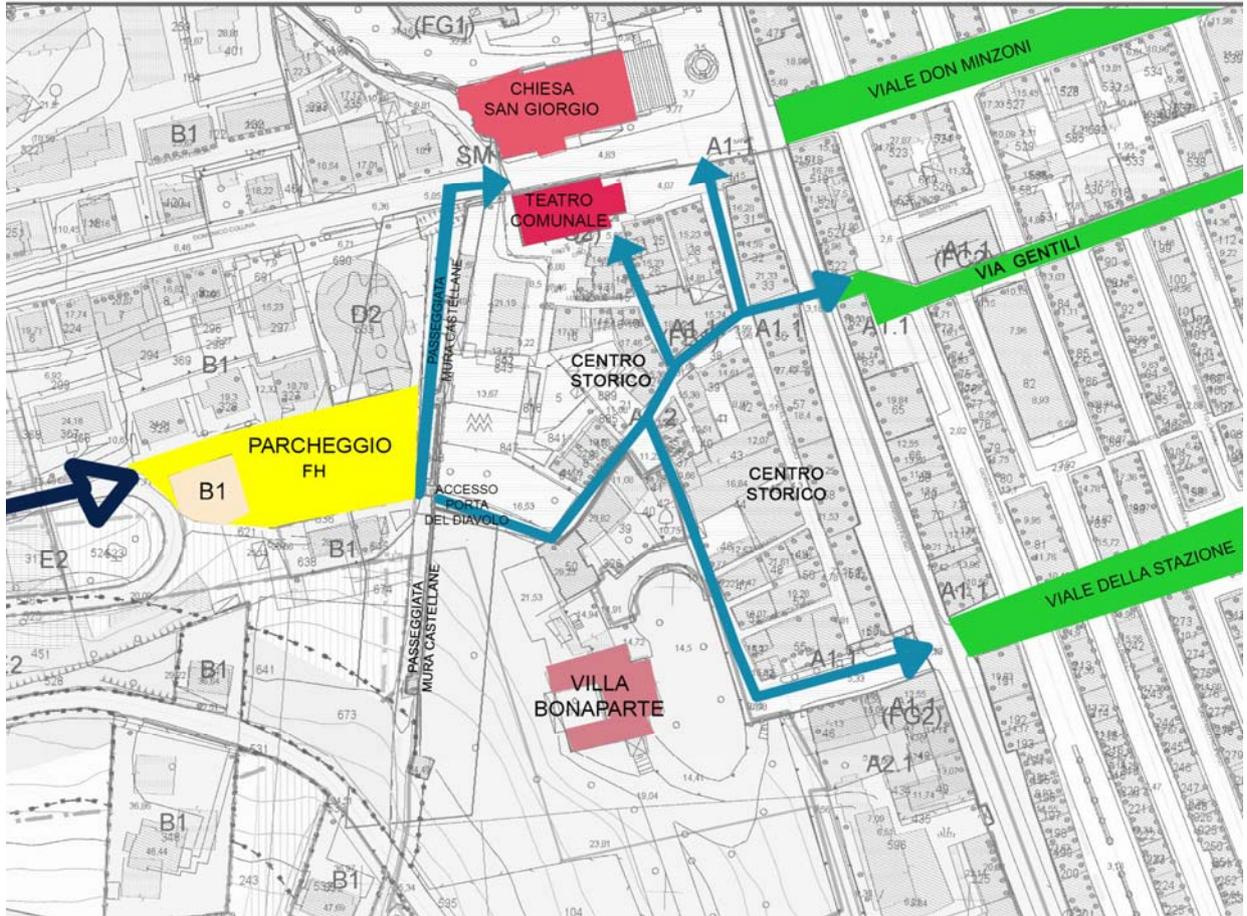
Nel piano sottostante il parcheggio pubblico a raso, i parcheggi seminterrati privati e l'edificio di civile abitazione è prevista la realizzazione di un piano interrato (quota

-2,40) ad uso garage privati, con rampa di accesso da via B. Cellini e con una superficie lorda massima di 1200 mq. La committenza si riserva la facoltà di non realizzare gli interventi di proprietà privata relativi ai garage interrati (quota -2,40) e dei garage seminterrati (quota +0,90) o di realizzarne solo una parte rispetto a quanto evidenziato nella tavola n.4. La realizzazione dei garage interrati/seminterrati è infatti subordinata alla realizzazione di una palificata di contenimento terreno a ridosso della casa esistente. Qualora i costi e le difficoltà tecniche dovute alla presenza della casa esistente dovessero impedire la realizzazione delle opere di contenimento terreno, gli interventi sopra citati (di proprietà privata) non saranno realizzati. Rimane certo che anche in questa eventualità i proponenti si faranno carico dei costi di realizzazione del parcheggio pubblico a raso e che questo sarà terminato e consegnato al comune prima del rilascio dell'agibilità dell'edificio ad uso residenziale e dei suoi relativi box auto privati.

Si specifica inoltre che la zona FH a ridosso della casa esistente (lato nord) dove il terreno presenta maggiore pendenza, rimarrà ad uso dei proponenti e su di essa saranno piantumate delle essenze arboree che funzioneranno da filtro e mitigazione visiva del parcheggio.



Planimetria generale viabilità



DATA

04-10-2021

I PROPRIETARI

Mattioli Fabio Dino

Mattioli Anthony

Mattioli Dany Silvana

Mattioli Marco Polo

Mattioli Piero

Ricci Maria Antonietta

Mattioli Bernardino

Stortini Nazzareno

Mattioli Luisa

IL TECNICO

Arch. Irene Sagripanti

STRALCIO NTA

b - zone miste a prevalente destinazione residenziale

Art. 67- Definizione, obiettivi del P.R.G.

1 Sono definite zone miste a prevalente destinazione residenziale le porzioni di territorio urbanizzato ad esclusiva o prevalente destinazione residenziale, in cui la Variante Generale del P.R.G. individua l'esigenza generale di qualificare il tessuto urbano nell'assetto spaziale e formale, nell'organizzazione delle funzioni, nella dotazione di servizi.

Tali zone, che comprendono ambiti urbani con caratteri sostanzialmente diversi per tipologia insediativa, diffusamente presenti nel territorio, vengono così classificate:

- B 1 zone miste sature della città permanente
- B 2 zone miste sature della fascia litoranea
- B 3 zone miste di trasformazione
- B 4 zone miste di completamento.

Le quattro zone, rappresentate nella tavola di sintesi in scala 1:5.000 (Tav. P2), comprendono situazioni diverse di tessuto urbanizzato, che costituisce l'espansione edilizia di Porto San Giorgio in epoca moderna e contemporanea, avendo come riferimenti fisici:

- l'impianto storico del Borgo Marinaro
- i caratteri orografici del territorio
- l'assetto viabilistico (assi viari storici, percorsi di nuovo impianto) e le infrastrutture ferroviaria e autostradale.

In base alla densità edilizia presente all'epoca di adozione della Variante Generale al P.R.G., ciascuna zona è articolata in due sottozone:

- a media densità (B 1.1 - B 2.1 - B 3.1 - B 4.1)
- ad alta densità (B 1.2 - B 2.2 - B 3.2).

Per tali zone, rappresentate nelle tavole 1:2.000 (tav. P3a-g), caratterizzate in larga misura da una distribuzione insediativa frammentata, spesso carenti di identità e di servizi in particolare negli spazi pubblici, si rendono oggi necessarie azioni di manutenzione urbana, riordino, completamento e sostituzione.

2 Nelle zone B il Piano si attua attraverso interventi edilizi diretti o previa approvazione di piano attuativo.

L'intervento diretto è costituito:

- dal completamento del tessuto edilizio, utilizzando lotti ineditati;
- dalla sostituzione dell'edilizia esistente.

L'approvazione di un piano attuativo (piano di recupero, programma integrato) consente la trasformazione urbanistica, attraverso un intervento unitario, finalizzato alla riorganizzazione, fisica e funzionale, del tessuto urbano; esso si attua all'interno delle sottozone B 2 e B 3.

Quando il piano attuativo è esteso a una dimensione minima fissata dal Piano o all'intera sottozona, gode di un incremento *una tantum* di possibilità edificatoria, entro

limiti massimi definiti dalla presente Variante Generale del P.R.G.

Possibilità simili di intervento coordinato sono consentite nelle sottozone B2 e B3 attraverso Progetto Unitario, nel quale sono più limitate le categorie di intervento.

3. *In tutte le zone B indicate nel presente articolo, ricadenti all'interno dell'area di notevole interesse pubblico individuata nel Decreto Ministeriale 12.06.1967, per le nuove costruzioni così come definite dall'art. 3 del DPR 380/01 dovranno essere rispettati i seguenti parametri, prevalenti rispetto a quelli contenuti nelle disposizioni specifiche delle sottozone:*

<i>Altezza massima degli edifici (H MAX)</i>	<i>9,50 ml</i>
<i>Fronte dell'edificio non superiore a</i>	<i>13,00 ml</i>

Art.68 - Zone miste sature della città permanente (zone B 1.1 e B 1.2)

- 1 Comprendono le zone a prevalente destinazione residenziale che costituiscono il tessuto della città moderna; presentano una certa commistione di funzioni, con presenza in particolare di attività commerciali, artigianali e industriali fortemente connesse alla residenza.
Si tratta in genere di zone consolidate e sature, che richiedono soprattutto azioni di manutenzione edilizia e urbana; in base alla densità edilizia esistente all'atto dell'adozione della presente Variante, sono distinte in zone B 1.1 (a media densità) e B 1.2 (ad alta densità).
- 2 Sul patrimonio edilizio esistente sono sempre ammessi gli interventi indicati alle lettere a, b, c1, c2, d1, d2 dell'art. 31, primo comma, delle presenti Norme.
Gli interventi di sostituzione edilizia previa demolizione (cat. e.1) sono normati all'art. 38.
- 3 Ai piani interrato, terreno e primo degli edifici a destinazione mista sono consentite le seguenti attività (insieme agli spazi per funzioni complementari):
attività commerciali al dettaglio (CD), artigianali di servizio (AS), attività di produzione (AP), limitato all'artigianato di produzione con attività compatibili con la residenza in relazione all'inquinamento atmosferico e acustico; attività di ricerca anche a carattere innovativo (AP3), terziario diffuso non commerciale (TD), terziario per lo spettacolo, attività associative, attività di consulenza (TDA), attrezzature culturali e sociali (FB 2), strutture sanitarie e assistenziali (FC 1), strutture amministrative (FB 1), autorimesse per uso pubblico e privato.
A tutti i piani sono consentiti gli usi residenziali (RP e RA).
- 4 E' sempre consentita, nel rispetto dei parametri stabiliti dalle presenti Norme, la realizzazione di autorimesse interrate o fuori terra, nonché la realizzazione di posti auto esterni entro l'ambito di pertinenza.
Il cambio di destinazione d'uso è consentito a condizione che sia assicurata la dotazione di posti auto ad uso privato e pubblico nella misura indicata dall'art. 62 del R.E.C. vigente.

- 5 Gli edifici aventi destinazioni in atto in contrasto con quanto stabilito dal presente articolo potranno subire modificazioni d'uso solo per adeguarsi alla disciplina normativa in esso stabilita.
- 6 Nei lotti costituiti da mappali non edificati all'atto dell'adozione della presente Variante, sono ammesse nuove costruzioni, nel rispetto delle seguenti prescrizioni:
- lotto minimo mq.400, con tolleranza massima del 5%.
 - numero massimo dei livelli fuori terra: 3
 - altezza massima di ciascun fronte: m. 11,00
 - distanza minima dai confini di proprietà: m.5,00
 - distanza minima tra gli edifici conforme a quanto previsto dal D.M. 02.04.1968, n.1444
 - distanza minima dalle strade conforme a quanto previsto dal D.M. 02.04.1968, n.1444
 - indice di utilizzazione fondiaria: 0,65 mq/mq. (zone B 1.1) - 0,65 mq./mq. (zone B 1.2)
 - rapporto massimo di copertura R.C.= 0,40
 - superficie permeabile $\geq 50\%$

Al fine della identificazione del lotto minimo si seguono le indicazioni dell'art.30, e possono essere conteggiate le superfici di aree contigue, asservite a tal fine nei termini prescritti dallo stesso art. 30 delle presenti Norme.

- 7 Sono possibili interventi di completamento dell'esistente anche attraverso un intervento coordinato di ristrutturazione dell'esistente e di nuova edificazione nei mappali liberi contigui; in questo caso (come specificato all'art.30 delle presenti Norme) l'indice di edificabilità si applica all'intera area, e la superficie esistente va conteggiata all'interno del valore della possibilità edificatoria complessiva calcolata in base all'indice di zona.

Art. 113 - Parcheggi ad uso pubblico (FH)

- 1 I parcheggi FH sono realizzati dal Comune, ovvero da altri soggetti pubblici e/o privati, in forza di apposita convenzione con l'Amministrazione, nella quale saranno definite le modalità e i tempi di realizzazione delle opere e le quote di uso privato eventualmente da associare all'uso pubblico.
- 2 La sottozona comprende i parcheggi di attestamento delle auto private, e quelli a rotazione concepiti per una sosta più breve.
Tali parcheggi possono essere realizzati in superficie a un solo livello, oppure come autorimesse multipiani, interrati o in elevazione fuori terra.
La superficie interrata, qualunque sia l'estensione e il numero di piani, non incide sull' I_f .
Ai nuovi interventi si applicano i seguenti indici e parametri:
Indice di edificabilità fondiario $I_f = 0,60$ mq/mq. (S.U.L. fuori terra).
Numero massimo dei livelli fuori terra: 3
Altezza massima di ciascun fronte: 10,00 m.
Distanza minima dai confini di proprietà: 5,00 m.
Distanza minima tra gli edifici: m.10,00 comunque non inferiore all'altezza massima dei due fronti prospicienti.
Distanza minima dalle strade: m.5,00 dal filo stradale
- 3 I parcheggi realizzati direttamente da soggetti diversi (privati, Enti, Associazioni), in particolare di quelli direttamente interessati all'attuazione degli interventi entro i quali rientrano tali infrastrutture (ad esempio, entro le zone Z.P.U., se ritenuti idonei ad eseguire le opere e a gestirle sulla base di una convenzione con l'Amministrazione). In tale convenzione saranno definite le modalità e i tempi di realizzazione delle opere e le quote di uso privato eventualmente da associare all'uso pubblico.
- 4 Autorimesse interrati e altri servizi pubblici nel sottosuolo.
Il progetto deve prevedere la sistemazione del soprassuolo destinato a servizi, secondo le prescrizioni di Piano.
In particolare, nelle aree che il P.R.G. destina a verde pubblico la realizzazione di autorimesse in sottosuolo è ammessa purché sia garantito un riporto di terra non

inferiore a 1,50 m., sufficiente alla piantumazione del verde e delle alberature. Deve comunque essere garantita in tali aree (destinate a verde) una quota minima pari al 50% per la realizzazione del verde in piena terra (non su soletta di copertura). Nel caso di realizzazione da parte di soggetti privati deve essere garantito l'uso pubblico del soprassuolo nonché la realizzabilità dei servizi e del verde attrezzato.

Art. 131- Prescrizioni per le aree a parcheggio di uso pubblico

- 1 Al fine di limitare lo sviluppo delle superfici impermeabilizzate e migliorare le caratteristiche microclimatiche degli spazi esterni, le aree destinate a parcheggio di uso pubblico dovranno essere di preferenza realizzate con pavimentazioni semi-permeabili, ad elementi prefabbricati discontinui, che consentano l'inerbimento e, parzialmente, la diffusione naturale dell'acqua nel sottosuolo.
- 2 Nei piazzali e parcheggi di uso pubblico di dimensione superiore a 1.000 mq (compresi gli spazi di manovra) tale pavimentazione è prescritta obbligatoriamente. In tali casi è inoltre da prevedere la raccolta delle acque di prima pioggia e il loro trattamento per la disoleazione e decantazione, con successivo avvio alla fognatura delle acque nere o il ripascimento della falda sotterranea attraverso pozzi disperdenti.
- 3 Per le aree a parcheggio di pertinenza di fabbricati o complessi edilizi con funzioni direzionali, produttive e commerciali e per i parcheggi di interscambio la dimensione minima per la quale è richiesta la raccolta e il trattamento delle acque di prima pioggia è ridotta a 500 mq.