



VARIANTE
PIANO URBANISTICO ATTUATIVO DENOMINATO
“BRESCIANI s.r.l. - PO DI LEVANTE”
RELATIVO AD UNA NUOVA STRUTTURA PER ORMEGGIO DI
IMBARCAZIONI LUNGO L'ARGINE DESTRO DEL PO DI LEVANTE



ELABORATO A)

RELAZIONE

- RELAZIONE ILLUSTRATIVA
- VERIFICA DI COMPATIBILITA' GEOLOGICA, GEOMORFOLOGICA ED IDROGEOLOGICA
- INDIVIDUAZIONE DEI VINCOLI GRAVANTI SULL'AREA
- INDIVIDUAZIONE DELLE AREE DA CEDERE O VINCOLARE
- NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE
- PRONTUARIO PER LA MITIGAZIONE AMBIENTALE

TECNICO

Geom. **CESARE GIACON**

Studio Tecnico Giacon Geom. Cesare

via Zara, 2, Porto Viro tel. 0426/321299 e-mail : studiogiacon@libero.it

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

A) PREMESSA

Il presente Piano Urbanistico Attuativo (PUA) è una variante al Piano Urbanistico Attuativo (PUA) approvato con Delibera di Giunta Comunale n° 53 del 08/05/2013, riguardante la realizzazione di una banchina per l'ormeggio di imbarcazioni, ubicata lungo l'argine destro del fiume Po di Levante, appena a monte della darsena esistente di Marina Nuova.

B) IDENTIFICAZIONE CATASTALE E DITTA PROPRIETARIA

L'area oggetto del PUA è identificata in catasto nel censuario di Donada, foglio 17, mappali n. 5 e 20. Il PUA interessa solo una parte dei mappali citati.

L'area è di proprietà demaniale ed è in concessione alla società Bresciani s.r.l., con sede a Porto Viro in Via dei Salici n. 51, p. iva n. 00583610290.

La soc. Bresciani s.r.l. è la richiedente del PUA.

La concessione per l'utilizzo di pertinenze idrauliche demaniali è stata rilasciata con il Decreto del Dirigente dell'Ispettorato di Porto di Rovigo n. 195 del 19.07.2013 con relativo disciplinare n. 4 del 04.07.2013.

L'area oggetto della concessione si estende per ml 140,00 lungo il fiume, con una superficie complessiva di mq 2.398,78, della quale mq 1.400 sono costituiti dallo specchio acqueo, mq 350 dalla scarpata arginale a fiume, mq 560 dalla scarpata arginale bassa. Mq 88,78 dalle due rampe di collegamento con le strade sulla sommità arginale.

L'area interessata dal PUA ha superficie inferiore a quella della concessione demaniale e cioè:

- specchio acqueo (area per l'ormeggio delle imbarcazioni)		mq	600
- percorso (strada) per transito automezzi	mq	240	
- banchina	mq	117	
- aiuola piantumata (verde)	mq	33	
- superficie totale "asciutta" del PUA (superficie territoriale)	mq	390	mq 390
- superficie totale (compreso specchio acqueo)		mq	990

C) DESCRIZIONE DELL'AREA

Si tratta di una parte dell'arginatura del Po di Levante, lato destro del fiume.

La banchina arginale è già praticabile per una lunghezza di circa 140 m, ha il fondo costipato e consolidato con materiale calcareo arido stabilizzato e attraverso due rampe, raggiunge ad est la Strada Provinciale n. 64 e ad ovest la sommità arginale, sulla quale passa una strada con fondo come la banchina di cui sopra, che consente l'accesso ai veicoli diretti alle case esistenti più ad ovest e per la sorveglianza idraulica.

Sono presenti nello specchio acqueo n. 4 gruppi di ormeggio (briccole in legno).

D) INQUADRAMENTO URBANISTICO

Le zone ad est e ad ovest del tratto terminale del Collettore Padano, nei pressi della darsena di Marina Nuova ed in fregio al Po di Levante, sono classificate nel Piano degli Interventi (PI) vigente come zona D7 - Turistica - approdi fluviali per natanti da diporto.

Le relative norme sono riportate all'art. 45 delle Norme Tecniche Operative del PI, che si riportano di seguito:

Art. 45. ZONA D7 – Turistica – Approdi fluviali per natanti da diporto

1. Le zone di cui al titolo sono previste dove le particolari caratteristiche delle arginature e dei fondali consentono la presenza di approdi per natanti da diporto.
2. Gli approdi turistici, costituiti da opere e impianti idonei alla ricettività dei natanti da diporto, possono essere dotati, nei limiti prescritti dal presente articolo, di attrezzature e di impianti destinati alla manutenzione, alaggio e rimessaggio delle imbarcazioni, nonché delle infrastrutture necessarie e complementari al soddisfacimento delle esigenze degli utenti.
3. L'utilizzazione dell'area dovrà avvenire mediante formazione di PUA con la conseguente dotazione di standard previsti dalle normative statali e regionali vigenti.
4. La quantità massima dei posti barca per impianto, la superficie coperta di servizio (rimessaggio, officine, stazione radio, guardianeria, ecc.) e la superficie coperta per le attività ricettive (locali di ritrovo, ristoro, albergo, ecc.) dovranno essere determinate dallo strumento attuativo con previsioni planovolumetriche.
Dovranno preliminarmente essere utilizzati i manufatti esistenti.
5. Si prescrivono le seguenti norme:
 - Altezza massima degli edifici: ml 7,00 fatte salve altezze maggiori per volumi tecnici.
 - Distanza dai confini di proprietà: non potrà essere inferiore ai 2/3 dell'altezza del fabbricato con un minimo di ml 5,00.
 - 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 15,00 per strade con larghezza maggiore a ml 15,00.
 - Distanza tra i fabbricati: non potrà essere inferiore all'altezza del fabbricato più alto, con un minimo di ml 10,00.
6. Sono comunque ammessi gli impianti sportivi scoperti: piscine, campi da tennis, di bocce, ecc..

7. In aggiunta agli standard previsti dalla normativa statale e regionale vigente dovranno essere previsti almeno 1 posto macchina per posto barca, anche localizzabili in aree limitrofe alla specifica zona portuale.
8. Le caratteristiche tipologiche degli edifici dovranno in linea di massima uniformarsi alle caratteristiche degli edifici posti in zona agricola.

Si nota anche l'indicazione sulla Strada Provinciale n. 64 "Cao Marina - Porto Levante" del simbolo relativo alla "Viabilità veicolare di penetrazione", di cui all'art. 87 delle Norme Tecniche Operative del PI, il quale dice:

Art. 87. Viabilità veicolare di penetrazione

1. Negli elaborati grafici di progetto è individuata la viabilità veicolare di penetrazione, destinata alla viabilità meccanica libera che si diparte a pettine dall'asse di connessione territoriale della SS 309 Romea verso gli ambienti lagunari.
2. Lungo tali percorsi devono essere previste, ove necessario, opportune opere di mitigazione visiva ed idoneo equipaggiamento con spazi per la sosta, punti di belvedere, punti luce, piantumazione di specie arboree tipiche del luogo a idonea distanza dal ciglio stradale, nonché il recupero di eventuali elementi e manufatti collocati ai margini della strada in grado di aumentare la qualità paesaggistica della stessa.
3. In fregio alle strade di cui al presente articolo è fatto divieto di installare insegne e cartelloni pubblicitari, con esclusione di quelli indicanti pubblici servizi, attrezzature ricettive ed esercizi pubblici, nonché quelli che servono a descrivere le caratteristiche dei siti attraversati; è vietata inoltre, di massima, la realizzazione di infrastrutture aeree su palificate.
4. La realizzazione di eventuali piste ciclopedonali deve avvenire, ove possibile, in sede propria e adeguatamente separata dalla viabilità autoveicolare.

Come si vede la norma ha carattere generale e non detta prescrizioni particolarmente restrittive.

E) CONSIDERAZIONI

Appare di particolare importanza il comma 3, il quale vincola l'approvazione dei progetti di nuovi insediamenti alla preventiva approvazione di un Piano Urbanistico Attuativo (PUA), ovviamente redatto secondo le prescrizioni dell'art. 19 della Legge Regionale 23 aprile 2004.

Il perimetro della zona D7 si estende fino all'alveo del Po di Levante, comprendendo anche l'argine e l'unghia arginale verso il fiume e quindi interessa, anche se parzialmente, la zona del progetto che la soc. Bresciani s.r.l. intende realizzare, riguardante una struttura per l'ormeggio di natanti ad uso turistico.

Si rende perciò necessaria la redazione di un PUA, anche se di estensione molto limitata rispetto all'area della zona D7 perimetrata dal PI. Si applica quindi quanto previsto dalla Deliberazione del Consiglio Comunale n. 41 del 30.11.2006.

La deliberazione citata consente la realizzazione di PUA per ambiti omogenei parziali "a condizione che sia predisposto uno studio unitario, anche se indicativo, che preveda soluzioni progettuali riferite all'intero comparto." Nel caso in questione la redazione dello studio unitario, comunemente chiamato Piano Guida, esteso all'intero comparto non è di alcuna utilità, perciò non è allegato al PUA.

Il motivo sta nella peculiarità dell'area. L'argine del Po di Levante e la strada S.P. n. 64, sebbene compresi all'interno del comparto di cui si è detto in precedenza, costituiscono un elemento di divisione fisico e funzionale molto netto fra la parte verso l'alveo del fiume e la parte a campagna del comparto, oltretutto quest'ultima è quasi completamente edificata, con edifici adibiti ad attività collegate con la nautica e non, un complesso residenziale turistico di rilevanti dimensioni, pubblici esercizi ed altro. In altre parole un Piano Guida di tutto il comparto sarebbe solo un esercizio grafico, con contenuti del tutto ipotetici, non fondati su previsioni realistiche, né legati ad effettive esigenze di sviluppo dell'area non interessata dal progetto della soc. Bresciani s.r.l..

F) CARATTERISTICHE DEL PUA E DELL'INTERVENTO PREVISTO

Come già accennato lo scopo del PUA è solamente quello di soddisfare le prescrizioni dell'art. 45 delle Norme Tecniche Operative del PI, se ciò non fosse necessario, le modeste dimensioni dell'intervento previsto e la sua semplicità lo avrebbero fatto rientrare fra gli interventi diretti, subordinati al solo Permesso di Costruire.

L'intervento previsto insiste completamente su area demaniale in concessione (vedere il punto B) e consiste nella realizzazione di una banchina per l'ormeggio di imbarcazioni.

La lunghezza della banchina sarà di 60,0 m.

Il piano di utilizzo della banchina, verrà posizionato a quota +11,20 m dallo zero di bonifica (le quote sono state riferite al C.S. n° 72) e sarà posizionato tra l'argine e i gruppi di ormeggio (briccole) già esistenti.

I lavori prevedono l'allargamento della banca arginale di 2,50 m, per la realizzazione della nuova banchina di ormeggio. L'allargamento sarà realizzato mediante l'infissione di pali \varnothing 30 cm in legno di larice lunghi circa 8,00 m ed il riempimento dello spazio risultante tra la palificata e l'argine avverrà con macinato di frantoio \varnothing 10/15, con soprastante materiale arido stabilizzato previa posa, a ridosso della palificata, di geotessuto con grammatura di 600g/mq.

Anche il terreno sarà consolidato con materiale arido stabilizzato, così come la sottobanca per consolidare la viabilità esistente, che sarà modificata ed allargata, avendo cura di utilizzare pietrisco di colore chiaro rosato, per uno spessore minimo costipato di 10 cm.

Se si renderà necessario al materiale arido stabilizzato potranno essere aggiunti additivi minerali consolidanti (tipo Biostrasse), mantenendo inalterate le caratteristiche cromatiche ed estetiche.

La banchina sarà completata da un percorso sul margine verso l'acqua, realizzato con un deck (pavimento) in tavole di legno di castagno, della larghezza di 190 cm e dello spessore di 5 cm, analogo a quello adiacente, della darsena di Marina Nuova; sulla banchina, infine, verranno posizionate delle idonee bitte per l'ormeggio delle imbarcazioni.

Fra la nuova banchina e le briccole esistenti, verranno posizionati, mediante infissione, dei pali in legno di rovere \varnothing 15/20 sempre per l'ormeggio delle imbarcazioni; mentre fra la pavimentazione in legno della banchina e la viabilità, è prevista una fascia della larghezza di 60 cm circa tenuta a prato.

Per quanto riguarda i parcheggi, che dovrebbero essere 3, tanti quanti i posti barca, se ne prevede la monetizzazione, per i seguenti motivi: il primo, e più importante, per l'assoluto diniego da parte dell'ente Concessionario (Regione del Veneto, Ispettorato di Porto di Rovigo) alla realizzazione degli stessi per motivi di sicurezza idraulica,

secondo, la reale difficoltà a reperire spazi adeguati, data la conformazione del progetto e delle aree a disposizione,

G) INFRASTRUTTURE A RETE ESISTENTI E DI PROGETTO

Non è prevista alcuna attività di cantieristica, manutenzione, alaggio, varo, ecc. per cui non necessita alcuna realizzazione di reti tecnologiche (rete elettrica, rete idrica, illuminazione, ecc.), neppure della rete fognaria, dato che non saranno realizzati servizi igienici (nelle vicinanze esistono due esercizi pubblici)

Per quanto sopra, pertanto, è da escludersi il rilascio di inquinanti solidi o liquidi sulla banchina.

Per quanto riguarda le acque meteoriche vedere la compatibilità idrogeologica, al punto H.3).

H) PARAMETRI URBANISTICI E DIMENSIONAMENTO DEL PUA

PARAMETRI URBANISTICI

a) Superficie territoriale del PUA	mq	390
b) Strade (percorso per transito autoveicoli)	mq	240
c) Verde (aiuola piantumata)	mq	33
d) Parcheggi	da monetizzare	
e) VERIFICA DEGLI STANDARD URBANISTICI		

1) Standard urbanistici di cui all'art. 25 della L.R. 27.06.1985, n. 61:

- 10% della sup. territoriale per opere di urbanizzazione primaria (390x0,1) =	mq	39
- 10% della sup. territoriale per opere di urbanizzazione secondaria (390x0,1) =	mq	39

2) Superficie delle opere di urbanizzazione primaria

- Parcheggi	mq	0
-------------	----	---

opere di urbanizzazione primaria (parcheggi) da monetizzare come prescritto dalla L.R. 27.06.1985, n. 61 (mq 39)

3) Superficie delle opere di urbanizzazione secondaria

- strade di collegamento, comprese le fasce verdi	mq	277
---	----	-----

La superficie per opere di urbanizzazione secondaria risulta superiore al minimo prescritto all'art. 25 della L.R. 27.06.1985, n. 61 (mq 39 > mq 277)

VERIFICHE DI COMPATIBILITA' GEOLOGICA, GEOMORFOLOGICA ED IDROGEOLOGICA

CARATTERISTICHE GEOLOGICHE DELL'AREA E COMPATIBILITA' GEOLOGICA

La litostratigrafia padano-polesana è caratterizzata superficialmente da depositi plio-quadernari sabbiosi, limosi, argillosi, torbosi, di diversa origine in funzione dalla variabilità degli ambienti deposizionali succedutisi nei tempi: ambiente litorale, deltizio, lacustre, palustre, fluviale.

La geometria dei depositi è condizionata sia dal tipo di processo deposizionale che si è verificato nei vari ambienti, che dalle caratteristiche geomeccaniche del sedimento; pertanto essi sono caratterizzati da strutture lenticolari e strutture suborizzontali debolmente inclinate che determinano una rapida variazione dei litotipi sia lateralmente che verticalmente.

E' quindi in funzione dell'assetto litostratigrafico estremamente variabile sia in superficie che in profondità che la risposta del terreno, come reazione all'aggiunta di sovraccarichi che inducono tensioni nel sottosuolo, può essere molto diversificata.

Limitatamente all'area in questione, in base alla semplice osservazione ed a notizie storiche, si può senz'altro dire che il corpo arginale è costruito con terreno di riporto di buona qualità, composto da argille, limi compatti e sabbia. Il fondo dell'alveo del fiume è naturalmente composto da limi sciolti, fino a profondità di almeno un metro e mezzo.

La situazione geologica comunque è compatibile con le finalità del piano in progetto, dato che non sono previste opere edilizie gravanti sul terreno e che l'unica modifica prevista significativa in termini di nuovi carichi su terreno è il riempimento con macinato di frantoio con soprastante stabilizzato fra la palificata e l'argine, il quale si adatterà e compatterà da solo nel giro di qualche mese.

COMPATIBILITA' GEOMORFOLOGICA

Valgono le considerazioni fatte al punto precedente.

La situazione geomorfologia è certamente compatibile con le finalità del piano in progetto.

COMPATIBILITA' IDROGEOLOGICA

La situazione idrogeologica non sarà modificata in maniera sensibile dagli interventi previsti dal PUA, innanzitutto perché non ci sono reti di raccolta e scarico delle acque meteoriche, poi perché non è prevista alcuna superficie impermeabile.

In ogni caso non può esserci alcun cambiamento idraulico perché le precipitazioni finiscono nell'invaso del Po di Levante sia ora che dopo la realizzazione delle opere previste dal PUA.

INDIVIDUAZIONE DEI VINCOLI GRAVANTI SULL'AREA

L'area è sottoposta a tutela paesaggistica, in quanto ricade fra le aree tutelate per legge, di cui all'art. 142, lettera c) del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio). Inoltre tutta l'area del Comune di Porto Viro ubicata ad est dell' Strada Statale n. 309 "Romea" è sottoposta alla tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 136 del D. Lgs. 42/2004, per effetto del Decreto Ministeriale 1 agosto 1985 (Decreto "Galasso").

I piani urbanistici (tra cui il presente PUA) non debbono ottenere l'Autorizzazione Paesaggistica di cui all'art. 146 del D. Lgs. 42/2004, mentre per i progetti delle opere in essi previste (progetto esecutivo delle opere di urbanizzazione, progetto dell'approdo turistico ecc.) ciò è propedeutico all'ottenimento del Permesso di Costruire.

L'alveo del Po di Levante è compreso nella Zona di Protezione Speciale (ZPS) IT 3270023 "Delta del Po" della Rete Ecologica Europea Natura 2000, quindi il PUA, ricadendo in parte direttamente nella ZPS ed in parte nelle sue immediate vicinanze, deve essere sottoposto alla Valutazione di INCidenza Ambientale (VINCA), secondo le procedure previste dalla Deliberazione della Giunta Regionale del Veneto 10 ottobre 2006, n. 3173, in modo da accertare che non si verifichino effetti significativi sul sito tutelato dalla rete Natura 2000.

Nelle vicinanze dell'area non ci sono Siti di Interesse Comunitario (SIC). Il più vicino, a circa 800 m, è il SIC IT 3270017 "Delta del Po, Tratto terminale e delta veneto".

INDIVIDUAZIONE DELLE AREE DA CEDERE O VINCOLARE

L'ambito del PUA ricade interamente il area demaniale, quindi pubblica, per cui non sarà ceduta al comune alcuna area.

La viabilità, della superficie di 240 mq circa, sarà vincolata all'uso pubblico, a seguito di specifico atto unilaterale d'obbligo da parte della società Bresciani s.r.l., titolare del PUA e della concessione demaniale.

NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

Considerate le particolari caratteristiche del PUA, la sua modesta entità dimensionale e l'ubicazione in area demaniale in concessione, non trovano completa applicazione le previsioni dell'art 47 delle Norme Tecniche Operative del PI, ma si fa riferimento alle presenti NORME Tecniche di Attuazione del presente PUA.

Le presenti Norme Tecniche di Attuazione del PUA stabiliscono quanto segue:

- non è ammessa la costruzione di volumi edilizi di alcun tipo o materiale, comprese le tettoie aperte;
- le superfici per la viabilità può essere finita solo con materiale arido stabilizzato, eventualmente completato additivi minerali consolidanti. Non è ammesso l'uso di conglomerato bituminoso o di pavimentazioni discontinue in sassi, cubetti o piastre in pietra, massetti autobloccanti in calcestruzzo ecc.;
- per le opere relative alla banchina, l'unico materiale ammesso è il legno;
- nei parcheggi devono essere ricavati posti auto in numero non inferiore a quello dei posti barca; in alternativa la monetizzazione.
- dopo approvazione del PUA, il progetto esecutivo delle opere di urbanizzazione potrà essere compreso nel progetto per la costruzione della banchina, che sarà soggetto a richiesta di Permesso di Costruire e costituirà titolo unico per l'esecuzione delle opere di urbanizzazione e della banchina;
- la richiesta di Permesso di Costruire è subordinata alla concessione per l'utilizzo delle pertinenze idrauliche demaniali e dello specchio acqueo;
- il Permesso di Costruire potrà essere rilasciato solo previo nulla osta da parte dell'autorità competente in materia di navigazione interna (Sistemi Territoriali S.p.A.).

MITIGAZIONE AMBIENTALE

La realizzazione del presente P.U.A., non prevede impatti particolari sull'ambiente in quanto l'opera, di modesta entità, fa parte di interventi normalmente eseguiti in tali aree e compatibili e ben integrati con il contesto locale e con le normative vigenti in materia, pertanto non si prevede alcuna mitigazione visiva, oltretutto, l'ente Concessionario (Regione del Veneto, Ispettorato di Porto di Rovigo) ha fatto assoluto diniego alla realizzazione della stessa, mediante piantumazione di essenze arboree di qualsiasi tipo; E' prevista comunque la realizzazione di una fascia a verde, tenuta a prato, della larghezza di cm 60 circa, posta tra la viabilità e la banchina,

Porto Viro

Geom. CESARE GIACON