

All. h	PIANO DI LOTTIZZAZIONE COMPARTI n.10 e 11	Località : Contrada Incoronata	
Rapp. :			a) Novembre 2006
Data : Luglio 2004	Relazione integrativa	Aggiorn.	b)
Rif. Informatico : Allegato h.dwg		c)	d)
		e)	e)

Proprietà :

- COLOSSO Carola Anna
- DELL'ATTI Filomena Maria
- DE METRIO Claudio
- DE METRIO Cosimo Giulio
- DE METRIO Maria Luisa
- DE METRIO Maria Teresa

Progettazione :

GE studio

Via Bovio, 2 73048 Nardò (LE)
 Tel. e fax. : 0833/562916

ingg. Mario e Marco **GABALLO**

ing. Luciano **ORLANDINO**

arch. Antonio **VETRUGNO**

A) INTEGRAZIONI RICHIESTE DALL'UFFICIO

In merito agli elaborati integrativi richiesti dallo Sportello Unico con nota n.° 42173 del 24.10.2006 si relaziona quanto segue.

Nella tavola integrativa n.° **21**, in cui sono stati riportati i lotti e le volumetrie degli edifici previsti dal progetto del P.d.L., sono state calcolate separatamente le superfici fondiarie dei cinque lotti L1...L5 previsti in progetto, nonché le superfici coperte e i volumi degli edifici ricadenti nel comparto 10 e nel comparto 11.

Come si evince dalle tabelle riportate nella tavola, nel comparto 10 il progetto del P.d.L. prevede una cubatura di 26.545 mc. a fronte dei 26.782 mc. previsti dal P.R.G. e un indice territoriale di 1,53 mc./mq. a fronte del limite di 1,55 mc./mq. prescritto dal P.R.G.. Nel comparto 11 si ha una cubatura di 9.184 mc. contro i 9.590 mc. previsti dal P.R.G. e un indice territoriale di 1,31 mc./mq. contro il limite di 1,37 mc./mq. prescritto dal P.R.G..

Gli indici soprariportati dimostrano chiaramente che lo studio unitario dei due comparti non ha determinato trasposizione di cubatura da un comparto all'altro e quindi il carico urbanistico dei due comparti è rimasto inalterato rispetto alle previsioni del P.R.G.. Per quanto non vincolante, ne è rimasto sostanzialmente invariato anche l'assetto interno, come è immediatamente riscontrabile confrontando la tavola **1** di inquadramento urbanistico con la tavola **2**, in cui è stata riportata la zonizzazione del P.d.L. alla scala del P.R.G..

Dal confronto si evidenzia che anche l'organizzazione interna dei due comparti conserva l'impostazione del P.R.G., fatti salvi gli approfondimenti che alla sua ridotta scala il P.R.G. non poteva contenere e gli sviluppi successivi, che possono riassumersi in tre punti fondamentali:

- a) lo spostamento dello svincolo sulla Nardò-Pagani, obbligato dall'adeguamento del P.R.G. al Piano Particolareggiato Pannella e dallo stato fisico dei luoghi;
- b) la necessità di ruotare la strada interna ai comparti 10 e 11 che collega via della Resistenza con la Nardò-Pagani in modo da innestarla in una posizione non conflittuale con lo svincolo;
- c) la scontata necessità di conservare il trullo con i quattro pini, che obbliga ad assegnare alla suddetta strada interna il percorso previsto nel progetto del P.d.L., dato che un collegamento diretto avrebbe intercettato il trullo.

Anche sulla ripartizione percentuale degli utili e degli oneri derivanti dalla realizzazione dei due comparti lo studio unitario non ha determinato sensibili alterazioni. Infatti confrontando la relativa tabella originaria riportata nell'all. d) del progetto del P.d.L. e la tabella della tav. n.° **21**, in cui le percentuali sono state ricalcolate considerando prima separatamente i due comparti e successivamente i dati complessivi, si riscontrano solo lievi differenze.

Si ritiene utile sottolineare, come evidenziato nella suddetta tabella riportata nella tav. n.° **21**, che le percentuali di utili e oneri, e quindi la cubatura spettante a ciascuno dei lottizzanti, rimane perfettamente identica sia che i due comparti si attuino contemporaneamente sia che si realizzino separatamente.

In buona sostanza le cubature spettanti sia alle propr. Colosso che alle propr. De Metrio sono sempre le stesse, indipendentemente dalla contemporaneità o meno della realizzazione dei due comparti, proprio perché il progetto unitario non ha spostato cubatura da un comparto all'altro, ma viceversa ha rispettato sia il carico urbanistico che l'impostazione generale dei due comparti, come più esplicitamente si dirà di seguito.

Quanto sopra dimostra chiaramente che il progetto del P.d.L. prevede l'attuazione contemporanea dei due comparti, non la loro fusione, attraverso uno studio unitario di coordinamento quanto mai opportuno e necessario a seguito delle modifiche introdotte dalla variante dello svincolo e, non ultima, per la dimensione insolitamente ridotta del comparto 11 (7000 mq).

Infine nella tav. n.° **1bis** di inquadramento urbanistico si è riportato lo stralcio del P.R.G. vigente aggiornato con la variante approvata con la Delib. C.C. n.° 76 del 09.11.2004.

**B) CONSIDERAZIONI IN ORDINE ALLE OSSERVAZIONI PRESENTATE DALLA
SIG.RA BAGLIVO ROSANNA**

In ordine alle osservazioni formulate da parte della sig.ra BAGLIVO Rosanna, al fine di fornire un contributo di chiarezza si ritiene utile riportare le considerazioni che seguono.

Il progetto del P.d.L. è stato presentato il 26 agosto 2004, e cioè pochi giorni prima della data di adozione della delibera C.C. n.° 76 del 30 settembre 2004 relativa alla variante al P.R.G. attinente la circonvallazione.

La suddetta variante si rendeva necessaria per alcune modifiche al tracciato, fra cui l'innesto sulla Nardò-Pagani. Già da tempo si era evidenziato che lo svincolo sulla Nardò-Pagani andava spostato verso i Pagani a causa di oggettive condizioni fisiche dei luoghi determinate dal Piano Particolareggiato Pannella, riscontrabili e note da anni, che richiedevano una deviazione del tracciato.

In conseguenza del suddetto spostamento, la strada prevista dal P.R.G. a cavallo dei due comparti 10 e 11, che prima confluiva sull'incrocio, con lo spostamento dello svincolo verso i Pagani, veniva a innestarsi sulla Nardò-Pagani in posizione conflittuale e incompatibile con lo stesso. Cosicché da tempo ormai lo studio della Provincia aveva concluso che la suddetta strada non poteva confluire sulla Nardò-Pagani.

Queste conclusioni vennero poi sancite definitivamente con la delib. n.° 70/04 in cui la strada in questione diventa a esclusivo servizio dei due comparti 10 e 11 in quanto si innesta su via della Resistenza e prosegue nella posizione e direzione originariamente prevista, ma poi non confluisce sulla Nardò - Pagani, in quanto immediatamente prima viene chiusa da una rotatoria che la riporta indietro.

Confrontando la zonizzazione previgente alla variante e quella aggiornata successiva alla variante stessa, si rileva immediatamente che con lo spostamento dello svincolo il ruolo di collegamento della Nardò-Pagani con il versante sud-est del centro abitato, che il P.R.G. originario attribuiva alla strada compresa tra i comparti 10 e 11 unitamente a viale

Italia, viene riversato solo su viale Italia, come di fatto poi in realtà avviene da molti anni, nel mentre la strada tra i comparti 10 e 11 rimane interna ad esclusivo servizio degli stessi in quanto l'innesto sulla Nardò-Pagani avverrebbe in posizione del tutto incompatibile con lo svincolo.

Nella tavola 2B della variante di aggiornamento della zonizzazione, si legge in modo chiarissimo che la strada fra i comparti 10 e 11 non confluisce sulla Nardò-Pagani, e non poteva essere altrimenti per elementari norme di tecnica stradale e per il rispetto del Codice della Strada.

Né può in alcun modo creare dubbi in tal senso l'indicazione, per la verità poco chiara, riportata tra la rotatoria che chiude la strada in questione e la Nardò-Pagani, che può avere qualunque altro significato eccetto quello di collegamento viario, non solo per la posizione incompatibile con lo svincolo, ma anche perché:

- è di larghezza pari a soli 2,50 ml;
- le strade sono tutte riportate a sfondo bianco e la suddetta indicazione non lo è;
- il disegno non è assolutamente coerente con la rotatoria.

Chiaramente un collegamento simile non ha le caratteristiche di una strada di Piano, non fa parte del sistema della viabilità urbana che potrebbe essere realizzata anche a prescindere dai comparti, in quanto il suo ruolo non è esteso all'ambito urbano bensì al limitato ambito costituito dai due comparti 10 e 11 e non può trovare realizzazione se non si attuano contemporaneamente i due comparti.

Tant'è che la Provincia in conseguenza di quanto sopra raccomandava di unificare l'attuazione dei due comparti 10 e 11.

E' di tutta evidenza che il progetto del P.d.L., redatto quando ormai queste conclusioni erano note da tempo e comunque derivanti da oggettive situazioni dettate dallo stato dei luoghi, nell'imminenza dell'adozione della variante non poteva che obbligatoriamente adeguarsi all'assetto che detta variante a breve avrebbe sancito, riportando lo svincolo nella posizione da essa prevista, e riorganizzando la viabilità interna ai due comparti.

Quanto sopra sul piano dei contenuti, che dovrebbero avere un ruolo primario.

Sul piano meramente burocratico si sottolinea soltanto che il P.d.L. è stato adottato con Del. C.C. n.° 14 del 24.02.2005 e cioè successivamente all'approvazione definitiva avvenuta con Delib. C.C. n.° 76 del 09.11.2004, della variante della circonvallazione.

L'istruttoria del P.d.L. è stata effettuata dall'Ufficio Comunale e dall'Assessorato all'Urbanistica Regionale dopo l'adozione della variante, cosicché se il progetto del P.d.L. per assurdo non fosse stato redatto in conformità, sarebbe stato rigettato già in fase istruttoria per effetto delle norme di salvaguardia.

In merito si sottolinea che la variante ha una sua precisa valenza urbanistica in quanto:

- recepisce nel P.R.G., apportandovi le conseguenti modifiche, il Piano Particolareggiato Pannella;
- modifica in modo sostanziale il ruolo della strada tra i comparti 10 e 11, riconducendola a strada interna a detti comparti;
- sposta lo snodo fra la circonvallazione, la Nardò-Pagani e la viabilità di collegamento con il versante sud-est del centro abitato

sull'incrocio con viale Italia, attribuendo solo a questa strada il ruolo che aveva prima anche la strada tra i due comparti;

- la variante contiene tra i suoi elaborati anche la tavola **2B** di aggiornamento del P.R.G., necessaria proprio per le variazioni urbanistiche che essa determina.

Infine si ribadisce che la strada fra i due comparti, ormai declassata a strada interna a loro servizio esclusivo, non ha più posizione obbligata (l'avrebbe solo se, facendo parte del sistema della viabilità urbana, ricoprisse un ruolo in ambito urbano). Così come è altrettanto scontato che, come già evidenziato, il progetto del P.d.L. doveva prevedere per il suddetto collegamento una soluzione più adeguata rispetto a quella che in prima approssimazione era stata prevista nella ridotta scala della variante, che aveva sancito solo un punto fondamentale, e cioè che non poteva più confluire sulla Nardò-Pagani immediatamente all'uscita dello svincolo.

Il progetto del P.d.L. ha avuto cura sia di conferire grande visibilità allo svincolo destinando a verde le aree contigue, sia di allontanare dallo svincolo l'innesto sulla Nardò-Pagani, sia di non prevedere uscite su viale Italia, stante il ruolo primario che ha il sistema Nardò-Pagani-svincolo-viale Italia nel traffico cittadino e di transito di collegamento con le marine.

CONCLUSIONI

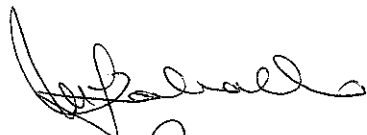
- 1) Il quadro normativo urbanistico di riferimento per il progetto del P.d.L. è quello vigente alla data della sua adozione, 14/02/2005, in cui era già operante la variante dello svincolo sulla Nardò – Pagani, approvata definitivamente il 09/11/2004, cui il P.d.L. è conforme.

- 2) La strada compresa fra i due comparti, a seguito di detta variante, non ha più i connotati di strada di piano, bensì di strada interna ai due comparti a loro servizio esclusivo. Di conseguenza sotto il profilo formale non sussistono motivi ostativi per conferire alla suddetta strada una differente configurazione che viceversa è necessaria e obbligata sotto il profilo sostanziale.
- 3) Il progetto del P.d.L. prevede l'attuazione contemporanea dei due comparti, non la loro fusione. Infatti non introduce modifiche sostanziali all'assetto generale e all'impostazione prevista dal P.R.G. per i due singoli comparti, né tantomeno alla ripartizione degli utili e degli oneri derivanti dalla loro attuazione fra i proprietari dei suoli in essi ricadenti.

Nardò, li 11/11/2006

I progettisti

Ing. Mario GABALLO



Ing. Marco GABALLO



Ing. Luciano ORLANDINO



Arch. Antonio VETRUGNO

