

Note:



Région Autonome Vallée d'Aoste
Regione Autonoma Valle d'Aosta
Comune di Saint-Christophe
PUD DI INIZIATIVA PRIVATA
PIANO URBANISTICO DI DETTAGLIO
ai sensi Artt.48 e 49 LR 6 aprile 1998 n. 11
realizzazione di un centro adibito
ad attività prevalentemente commerciali
SOTTOZONA CE1 Aeroporto



L.LAURENT M.

Studio di Progettazione
arch. LAURENT Massimo
Via Saint Martin de Corléans n.222
11100 Aosta (AO)
Tel. 335 6315670
laurentmassimo69@gmail.com
massimo.laurent@archiworldpec.it



STUDIO ARCHITETTI

Arch. Rigoletto Carlo Alberto
studio architetti AD
via San Quintino 28
10121 TORINO
www.studioarchitettiad.it



Michele Saule / architetto
rue de Beauregard 4
11200 Aosta
info@michelesaulle.it
www.michelesaulle.it



Stefano Stola / architetto
via I maggio 29
20070 Grosso (To)
C.so Re Umberto I
0200 Torino
stefano.stola@gmail.com
www.endarchitetti.com

CLIENTE: Società Route 26 s.r.l.

ARCHITETTO:

SITO: PUD SOTTOZONA CE1

TITOLO: RELAZIONE ILLUSTRATIVA

SCALA:	DATA: luglio 2019	DISEGNATORE:	
PROGETTO N.:	DISEGNO NO.:	REVISIONE:	
PUD R			

INDICE

1. 1 Introduzione

1.2 Procedure

Parte Prima – Analisi ambientale

A1 Descrizione dell'ambiente

A2 Vincoli presenti nell'area

A2.1 Premessa

A2.2 Ambiti inedificabili

A2.3 Vincoli Aeroportuali

A2.4 Aspetti acustici

Parte Seconda – Il Piano Urbanistico di dettaglio

B1 Descrizione dell'intervento in progetto

B2 Usi ed attività

B3 Accessibilità veicolare

B4 Viabilità e parcheggi

B5 Impianto Carburanti

B6 Percorsi pedonali

B7 Volumi

B8 Materiali

Parte Terza – Verifica delle determinazioni del PUD che risultano conformi con il PRG

C1 Verifiche urbanistiche

C2 Stima degli investimenti occorrenti, evidenziando quelli relativi alle opere infrastrutturali

C3 Iter di approvazione

C4 Pareri necessari per l'approvazione del PUD

ALLEGATI:

- Allegato 1 : Norme Tecniche di Attuazione del PUD coerenti con il PRG ;
- Allegato 2 : Planimetria Generale con Aree Verdi e Parcheggi.

1. 1 INTRODUZIONE

La presente Relazione descrive il Piano urbanistico di Dettaglio di iniziativa privata relativa alla sottozona Ce1 del Piano regolatore Comunale del Comune di Saint-Christophe.

L'area oggetto di intervento (come da Elaborati Grafici Allegati) è individuata catastalmente al seguente foglio e ai seguenti mappali di proprietà della BLACK OILS s.p.a.:

- Foglio 40; mappale 29; Qualità/Classe ente Urbano; Superficie 8.848 m²;
- Foglio 40; mappale 380; Qualità/Classe ente Urbano; Superficie 112 m²;
- Foglio 40; mappale 49; Qualità/Classe ente Urbano; Superficie 6.697 m²;
- Foglio 40; mappale 12; Qualità/Classe ente Urbano; Superficie 1.823 m²;
- Foglio 40; mappale 381; Qualità/Classe ente Urbano; Superficie 8.588 m²;
- Foglio 40; mappale 382; Qualità/Classe ente Urbano; Superficie 55 m²;

Complessivamente, l'area di proprietà ha una superficie catastale di 26.123 mq .

Sull'area grava un vincolo per la realizzazione di una nuova viabilità da cui risultano espropriabili 8.643 m² e pertanto la superficie utilizzabile risulta di 17.480 mq .

La superficie urbanistica residenziale massima ammessa è pari a 5.224,60 m².

In data 22 novembre 2018 viene stipulato un "Contratto Preliminare di Compravendita" dell'area in oggetto tra la società Black Oils spa (promittente venditrice) e la società Route 26 s.r.l. (promissaria acquirente). In data 08 luglio 2019 il sig. Costatino Mario Maria, in qualità di Presidente della Black Oils spa, delega il sig. Monteleone Luigi, Amministratore Unico della società Route 26 srl, a *"presentare , modificare, ritirare documenti, planimetrie, visure, atti e quant'altro si renda necessario, presso gli uffici del Comune di Saint-Christophe (Ao) in nome e per conto della società Black Oils in esclusivo riferimento al terreno Saint Christophe dove risiede ex hotel Alp"*.

1.2 PROCEDURE

L'iter di approvazione del PUD di iniziativa privata segue le indicazioni e le prescrizioni dell'art. 49, commi 3 e 4 della L.r. 11/1998.

Parte Prima

Analisi ambientale

A1 - Descrizione dell'ambiente

La S.S. n° 26 “della Valle d'Aosta” è l'arteria stradale che divide in due parti il comune di Saint-Christophe. L'area oggetto di PUD confina a nord con la Strada Statale, ad est con la via Corrado Gex, a sud sempre con la via Corrado Gex e la pista dell'aeroporto e a ovest con la nuova aerostazione passeggeri e le relative aree a parcheggio. Nell'immediato futuro la Strada Statale subirà una notevole trasformazione, diventando una strada a quattro corsie con spartitraffico centrale. Proprio a cavallo tra il lotto oggetto di PUD e l'aerostazione sarà realizzata una grande rotonda, denominata “porta d'Aosta” e una rotonda minore per dare accesso alla aerostazione, agli edifici della protezione civile, alla torre di controllo e alla sottozona Ce1. In questo modo l'accesso semaforico di via Corrado Gex sarà eliminato, diventando così una strada senza sbocco.

A partire dagli anni sessanta, l'area ha subito importanti trasformazioni urbanistiche, dapprima con la nascita dell'aeroporto turistico e successivamente con tutta una serie di edifici a vocazione commerciale che si affacciano sulla Strada Statale.

L'attività caratterizzante di questa parte del territorio del Comune di Saint-Christophe è senza dubbio l'aeroporto. Si riporta di seguito quanto estrapolato dal sito dell'Aero Club Valle d'Aosta:

“La nascita dell'Aeroporto si deve alla spinta e all'entusiasmo di un gruppo di appassionati che nel 1956, in attesa di ottenere il riconoscimento dell'aero club Italiano, fondarono l'Associazione Valdostana Aeronautica.

Essi seppero creare un tale interesse ed attenzione sul problema del volo da indurre l'Amministrazione Regionale ad avviare la costruzione dell'aeroporto. I voli sul nuovo aeroporto iniziarono il 10 maggio 1959, quasi contemporaneamente ebbe inizio l'attività di addestramento. Fin dall'inizio la gestione dell'Aeroporto fu affidata dall'Amministrazione Regionale all'Aero Club.

Se oggi ad Aosta abbiamo un centro operativo della Protezione Civile fra i più qualificati in Europa lo si deve in gran parte, all'impulso ed all'attività svolta dall'Aero Club in quegli anni, quando, in assenza di ogni altra organizzazione, gli aeromobili del Club si prodigavano nelle ricerche di dispersi, nei soccorsi a feriti e nel rifornimento di viveri ai rifugi in alta montagna.

All'inizio degli anni 60 prende impulso anche l'attività di volo a vela. Già con i primi voli in aliante ci si rende conto delle eccezionali potenzialità del volo a vela in Valle d'Aosta, e, grazie alle iniziative propagandistiche avviate dall'istruttore Vitelli, arrivano in valle i primi volovelisti stranieri. Proprio sul finire degli anni sessanta, l'area veniva utilizzata dagli sportivi come zona di

campeggio, dagli appassionati di volo a vela. Da qui, nei primi anni settanta, nasce l'idea di costruire un hotel, per ospitare tutti gli sportivi e le persone che ruotavano attorno alle attività dell'aerostazione.

L'evoluzione tecnologica e i cambiamenti economici e sociali avvenuti in questi anni hanno notevolmente mutato la realtà in cui il Club si trova ad operare. L'importanza del Club come struttura di soccorso è notevolmente diminuita ed il volontariato di allora è stato sostituito dalla struttura della protezione Civile ed i velivoli ad ala fissa hanno lasciato il posto ai più versatili elicotteri.

Nel 1987 l'Aero Club ha cessato di essere il Gestore dell'aeroporto. Da una sua costola è nata l'Air Vallee, che, oltre al compito di istituire i primi collegamenti aerei regolari da Aosta, si è assunta l'incombenza di gestire la trasformazione dell'aeroporto da piccolo scalo locale aperto al traffico privato ad aeroporto internazionale aperto al traffico commerciale”¹.

Oggi l'area Ce1 aeroporto, si colloca in una parte del territorio comunale che può avere grosse potenzialità dal punto di vista più commerciale che turistico ricettivo, nonostante l'incerta destinazione dell'aeroporto internazionale.

Questo nuovo interesse è incentivato dal potenziamento della S.S. n. 26, che rilancerà tutta l'area ad un vocazione più commerciale e meno turistico ricettiva.

Attualmente l'area è dotata di un unico accesso dalla Strada Statale n. 26 tramite una regolamentazione semaforica.

Dal punto di vista infrastrutturale, si rilevano nelle immediate vicinanze dell'area: l'acquedotto (a Ovest e Nord), la fognatura (a Sud), la rete elettrica, la rete telefonica e la rete del gas.

Dal punto di vista urbanistico, l'area oggetto di intervento è individuata dalla sottozona di PRG Ce1 - aeroporto, totalmente edificata da un fabbricato costruito nel 1964 a destinazione turistico-ricettiva il quale ha ottenuto il Certificato di abitabilità il 15 gennaio 1965.

L'attività ricettiva è cessata da alcuni anni anche per le condizioni fatiscenti del fabbricato ulteriormente aggravatesi a causa dell'inutilizzo.

Dalle indagini svolte sul fabbricato emergono diverse criticità. Il sistema fondazionale dell'edificio poggia in modo diretto su un sedime limo-sabbioso a matrice fine che parrebbe non garantire adeguate caratteristiche meccaniche e deformative.

Nel progetto originario inoltre non sembra che siano state adottate soluzioni strutturali adeguate (trincee e/o pozzi di magrone) per interessare a livello delle fondazioni lo strato ghiaioso presente a

¹ <http://www.aecaosta.it/ITA.htm>

circa -1.5m dal piano di calpestio. In questo modo le sollecitazioni e i carichi dell'edificio avrebbero interessato un sedime dalle maggiori caratteristiche meccaniche.

L'ossatura strutturale presenta delle carenze evidenti e comunque non in grado di rispondere correttamente ad eventuali fenomeni di cedimento del sedime di fondazione (murature portanti in mattoni semipieni, pilastri che nascono direttamente dalle murature, travi di solaio assenti e/o di dimensioni ridotte e non adeguate).

Considerando l'età del fabbricato, il quadro delle criticità appena descritto risulta assai compromettente non solo per l'utilizzo ed il recupero delle strutture, ma anche per la loro stabilità ed integrità nel breve e medio periodo.

A2 Vincoli presenti nell'area

A2.1 Premessa

La relazione geologica e geotecnica in allegato e a firma del Geol. Roby Vuillermoz è stata condotta ai sensi del D.M. 11/03/88 e del D.M. 17.01.18 – Aggiornamento delle “Norme tecniche per le costruzioni” e della CIRCOLARE n. 7 del 21 gennaio 2019 del C.S.LL.PP (con oggetto: Istruzioni per l'applicazione dell'aggiornamento delle “Norme tecniche per le costruzioni” di cui al decreto ministeriale 17 gennaio 2018) e illustra il modello concettuale geologico, geomorfologico, geotecnico ed idrogeologico dell'area in esame la situazione geologica ed idrogeologica alla luce delle indagini pregresse e di quelle eseguite in corrispondenza dell'Hotel Alp sito in Saint-Cristophe (AO) – Frazione Grand Chemin.

La campagna d'indagine geognostica è stata affiancata da un dettagliato rilevamento geolitologico e geomorfologico di superficie del sito d'intervento e di un suo significativo intorno e dalla raccolta ed organizzazione dei dati geologici e stratigrafici esistenti.

A2.2 Ambiti inedificabili

Attualmente l'area è dotata di un accesso a Nord, dalla S.S. 26 con incrocio a “T” regolamentato da un impianto semaforico, ad Ovest, da una strada in previsione di piano che porterà alla rotonda dell'aeroporto, a sud dal parcheggio pubblico della torre di controllo dell'aeroporto e ad est dalla via Corrado GEX - (Vedi Elaborati Progettuali).

L'area risulta gravata dai seguenti vincoli:

- in relazione agli aspetti paesaggistici e storico-artistici - (Vedi Elaborati Progettuali) non sono state indicate emergenze storico-paesaggistiche;
- in relazione agli aspetti naturalistici nessuna indicazione è stata segnalata.
- in relazione agli ambiti inedificabili - (Vedi Elaborati Progettuali) si indica quanto segue:

Ambiti inedificabili	Condizioni dell'area oggetto di intervento	Note generali
Aree boscate (art. 33, L.r. 11/1998)	nessuna interferenza	
Zone umide e laghi (art. 34, L.r. 11/1998)	nessuna interferenza	
Terreni sedi di frane (art. 35, L.r. 11/1998)	20% in F3 – bassa pericolosità	possibile nuova edificazione
Terreni sedi di fenomeni di trasporto in massa (art. 35 comma 2, L.r. 11/1998)	nessuna interferenza	
Terreni a rischio di inondazioni (art. 36, L.r. 11/1998)	100% in Fascia C – piena catastrofica	possibile nuova edificazione
Terreni soggetti al rischio di valanghe o slavine (art. 37, L.r. 11/1998)	nessuna interferenza	

Per quanto attiene all'art. 35 della l.r 11/98 “Classificazione dei terreni sedi di frane”, l'area ricade in fascia F3 “Area a bassa pericolosità.”

Nelle aree a bassa pericolosità di cui all'art. 35, comma 1 – F3, ai sensi della DGR 2939 del 2008 è consentito ogni genere di intervento, edilizio ed infrastrutturale; nel caso di interventi di nuova costruzione, i relativi progetti devono essere corredati da uno specifico studio sulla compatibilità dell'intervento con i fenomeni idraulici, geologici e idrogeologici che possono determinarsi nell'area, e di verifica dell'adeguatezza delle condizioni di sicurezza in atto e di quelle conseguibili con le opere di mitigazione del rischio necessarie.

Per quanto attiene all'rt. 36 della L.r. 11/98 “Disciplina d'uso dei terreni a rischio di inondazioni”, l'area ricade in fascia Fc “Area di inondazione per piena catastrofica”.

Nelle aree della fascia C è consentito ogni tipo di intervento, edilizio ed infrastrutturale; nel caso di interventi di nuova costruzione, i relativi progetti devono essere corredati da uno specifico studio sulla compatibilità dell'intervento con lo stato di pericolosità idraulica determinato dall'evento preso a riferimento per la delimitazione della fascia, contenente, altresì, la verifica dell'adeguatezza delle condizioni di sicurezza in atto e di quelle conseguibili con le necessarie opere di mitigazione del rischio. Nella realizzazione dei nuovi fabbricati (...), devono essere adottati accorgimenti per limitare gli effetti di eventuali flussi di acque, con particolare attenzione nei confronti di quelli provenienti dalla rete viabile .

Il presente studio (PUD), trattandosi di nuova edificazione, così come prescritto dalla D.G.R. 2939/2008 e s.m.i., é corredato da specifico Studio di compatibilità dell'intervento con i fenomeni idraulici, geologici e idrogeologici che possono determinarsi nell'area, e di verifica dell'adeguatezza delle condizioni di sicurezza in atto e di quelle conseguibili con le opere di mitigazione del rischio necessarie. Tale Studio tiene conto che il Comune di Saint-Christophe, per quanto concerne la disciplina degli ambiti inedificabili per Inondazioni e per Frana, possiede una propria normativa del 2002 (Studio per la delimitazione degli ambiti inedificabili ai sensi della L.r. 11/98- art. 36 – Terreni a rischio di inondazione – Norme tecniche; Studio per la delimitazione degli ambiti inedificabili ai sensi della L.r. 11/98- art. 35 – Terreni sedi di frane – Norme tecniche).

A2.3 Vincoli Aeroportuali

In riferimento al piano di Rischio aeroportuale - (Vedi Elaborati Progettuali), l'area oggetto di intervento non ricade in tale ambito.

In relazione alle Limitazioni relative agli ostacoli e ai pericoli per la navigazione aerea, i fabbricati previsti nel PUD risultano coerenti: infatti l'altezza massima dei fabbricati di 7,50 mt (all'estradosso dell'ultimo solaio), risulta coerente rispetto alle altezze massime consentite.

Le aree verdi poste a sud – verso l'aeroporto – saranno prive di alberature a medio e alto fusto ma solo trattate a prato e arbusti;

la copertura degli edifici sarà dotata di tutti gli accorgimenti tecnici affinché i “volatili” non vi possano nidificare.

A2.4 Aspetti acustici

In relazione agli aspetti acustici - l'area oggetto di intervento è ricompresa nell'area di intensa attività umana (IV) nei confronti della quale gli usi ed attività previsti dal PUD risultano compatibili: infatti la classe di destinazione d'uso IV, così come riportato dalla Relazione del Piano di zonizzazione acustica, prevede quanto segue:

<p>CLASSE IV <u>Limiti di Immissione</u> Diurno 65 dB(A) Notturmo 55 dB(A) <u>Limiti di Emissione</u> Diurno 60 dB(A) Notturmo 50 dB(A)</p>	<p>Aree di intensa attività umana. Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali ed uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali; le aree con limitata presenza di piccole industrie.</p>
--	---

Parte Seconda

IL PIANO URBANISTICO DI DETTAGLIO

B1 - Descrizione dell'intervento in progetto

Il complesso immobiliare oggetto del presente Piano Urbanistico di Dettaglio, riguarda quattro edifici di forma regolare tra loro distinti, con destinazioni commerciali, somministrazione, vendita prodotti tipici, uffici e distributore di carburanti.

Questi sono collegati planimetricamente da percorsi pedonali e veicolari ed in verticale, da elementi decorativi composti da una maglia regolare in acciaio e legno che sarà sormontata da pannellature lignee e da indicazioni pubblicitarie.

Questa struttura avrà la sola funzione decorativa per creare un effetto dinamico agli edifici di forma regolare.

I quattro corpi di fabbrica, con distanza tra loro superiore ai dieci metri, avranno dimensioni diverse, il primo di circa 2297,24 mq (fabbricato "A"), il secondo di circa 2.241,06 mq (fabbricato "B"), il terzo di 560,85 mq (fabbricato "C") e l'ultimo di 92,11 mq (fabbricato "D").

Il secondo edificio avrà al secondo piano spazi destinati ad uffici, il terzo avrà al secondo piano spazi destinati alla ristorazione.

Al piano commerciale, il rivestimento della facciata e della pensilina a copertura del marciapiede in doghe sarà in legno di larice.

Il percorso commerciale che unisce gli edifici, oltre ad essere caratterizzato dal materiale di finitura, sarà anche caratterizzato da una sequenza di aperture che contribuirà a rendere ancor più chiara una forte connotazione commerciale.

La viabilità veicolare prevede un percorso ad anello con aree a parcheggio, e percorsi di accesso ed uscita per immissione nella viabilità ordinaria che potranno essere modificati senza alcun intervento strutturale nel momento in cui sarà aperta la rotonda dell'aeroporto e intercluso l'incrocio semaforico su via Corrado Gex.

L'arredo urbano ed in particolare l'illuminazione, sarà il più possibile uniformato all'intervento confinante (Aerostazione), in particolare verranno utilizzati gli stessi lampioni utilizzati dalla Regione Valle d'Aosta per il lotto confinante.

Le acque bianche saranno raccolte e convogliate in vasche di regimazione per il loro riutilizzo e per l'immissione nella rete di raccolta; le acque nere saranno convogliate e immesse nella rete fognaria esistente.

Per quanto concerne la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti, l'intervento è coerente e persegue quanto specificato dalle NTA e dal PTP – nello specifico Art. 22 comma 5 - per la gestione e lo smaltimento dei rifiuti. Verrà prevista una raccolta differenziata con specifiche aree ecologiche di raccolta e smaltimento degli stessi, coerente con quanto previsto dalle specifiche norme di settore.

Tutte le caratteristiche dimensionali sono consultabili negli elaborati grafici.

Per i calcoli Volumetrici e superficiali dei parametri del PUD si rimanda agli Elaborati Tecnici Progettuali.

Lo strumento urbanistico avrà una durata di dieci anni, con eventuale proroga previo aggiornamento della convenzione e delle fidejussioni assicurative. Le opere che dovranno essere terminate prima di una eventuale agibilità parziale degli edifici riguarderanno i sottoservizi, la viabilità suddivisa in lotti funzionali, i parcheggi pubblici e privati, i percorsi pedonali e le aree a verde piantumate secondo la convenzione.

Tutte le opere di urbanizzazione saranno collaudate con emissione di Certificato di Regolare Esecuzione e i collaudi potranno essere effettuati per stati d'avanzamento dei lavori (rif. Elaborati Grafici del PUD).

B2. Usi ed attività

Ai sensi dell'art. 48, comma 2, Tabella C2, nota 1 delle NTA le destinazioni d'uso previste nel presente PUD corrispondono alle seguenti attività come indicate nelle NTA:

- Art. 10, comma 8, lettera a) b) :

esercizi di vicinato ivi compresi bar e ristoranti non connessi ad attività turistiche e ricettive ed altre attività assimilabili ad attività commerciali; vendita di prodotti locali;

- Art. 10, comma 8, lettera d): Uffici direzionali ed in genere.

- Art. 10, comma 11, lettera b) medie strutture di vendita alimentari e non

All'interno dell'area è presente un distributore di carburante che occupa una superficie coperta pari a 422.53 mq.

Il PUD prevede di concentrare la superficie a disposizione, nella parte posta a sud della Strada Statale 26 e della sua variante in corso di progettazione. La superficie è distribuita su quattro fabbricati;

uno ha superficie coperta pari a 2297,24 m² (fabbricato "A") mentre gli altri tre hanno superficie coperta pari a 1180,73 m² il secondo (fabbricato "B"), 320,85 m² il terzo (fabbricato "C") ed infine 422,53 m² il distributore con annesso bar (fabbricato "D").

La stazione di servizio è posta a fianco dei fabbricati e sfrutta la viabilità interna per accedere alle colonnine di distribuzione.

I fabbricati del PUD sono stati progettati con larghezza e dimensioni adeguate ad un uso commerciale e terziario.

La configurazione plano-volumetrica scelta, consente di creare un fronte “nobile” con funzione di “fondale” della strada statale, e tiene conto anche della variante alla strada statale medesima.

La disposizione dei corpi di fabbrica consente di creare una circolazione veicolare perimetrale all’area con relativi spazi di parcheggio e di ottimizzare le aree libere a verde alberate che, grazie alla distribuzione periferica perimetrale dei volumi e della viabilità, assumono una consistenza tale da permetterne una percezione a “verde”.

Il Complesso Edilizio sarà dotato di adeguati parcheggi ed in particolare, si prevede di realizzare anche un piano interrato – servito da un’unica rampa – posto al di sotto dei fabbricati **B** e **C**. . La rampa di accesso ai locali interrati sarà con pendenze nella norma, con camminamento pedonale laterale (larghezza minima 6,00 mt. per accessi veicolari corredati da marciapiedi ai sensi del comma 4, art.18 “Piani” del regolamento edilizio), con inserimento di eventuale serpentina antighiaccio. Nei parcheggi esterni saranno installate colonnine elettriche per ricarica veicoli;

anche i camminamenti esterni saranno realizzati con eventuali serpentine antighiaccio; verranno installati impianti ad alta efficienza energetica posti sulla copertura dei fabbricati; gli stessi saranno comunque di altezza inferiore a 1,50 metri (ai sensi del comma 2, art.17 “altezza degli edifici” del regolamento edilizio “*dal computo delle altezze devono essere escluse le opere accessorie di natura tecnica che si rende necessario collocare al di sopra della copertura (ad esempio camini, antenne, vani tecnici la cui altezza non superi metri 1,50)*”) e comunque nel rispetto del limite dei 7,50 metri di altezza massima dei corpi di fabbrica previsti dalle NTA (tabella C3 art.48 “Sottozone di tipo “C”);

tutti gli edifici saranno realizzati nel rispetto delle normative in termini di prevenzione incendi e saranno presenti vasche interrate antincendio;

Come già esposto, i fabbricati verranno realizzati con parcheggi posti ai piani interrati nei lotti B e C ed il piano terreno dell’intero complesso sarà edificato ad una quota sopraelevata al massimo di 1 metro dal piano attuale di campagna, (ai sensi del comma 3, art.17 “altezza degli edifici” del regolamento edilizio), il tutto comunque nel rispetto delle NTA previste dal PRG e nel rispetto delle norme cogenti e prevalenti cui si fa riferimento.

B3. Accessibilità veicolare

L'accessibilità veicolare dell'area oggetto di intervento sarà garantita mediante quattro ingressi.

L'ingresso principale avverrà da via Corrado Gex e sempre su tale via vi sarà un'uscita. Sul lato posto a sud del lotto si realizzerà un'ulteriore uscita in corrispondenza della strada esistente (Vedasi Elaborati Grafici del PUD).

All'area commerciale si accederà inoltre dalla viabilità interna e/o a servizio del lotto dell'Aerostazione; anche il nuovo distributore di carburante avrà ingresso ed uscita lungo la predetta strada che delimita il lotto ad occidente.

Il dimensionamento delle carreggiate sarà nel rispetto delle normative vigenti, saranno previsti marciapiedi, raccolta acque superficiali, segnaletica orizzontale e verticale. (Vedasi Elaborati Grafici del PUD).

B4. Viabilità e parcheggi

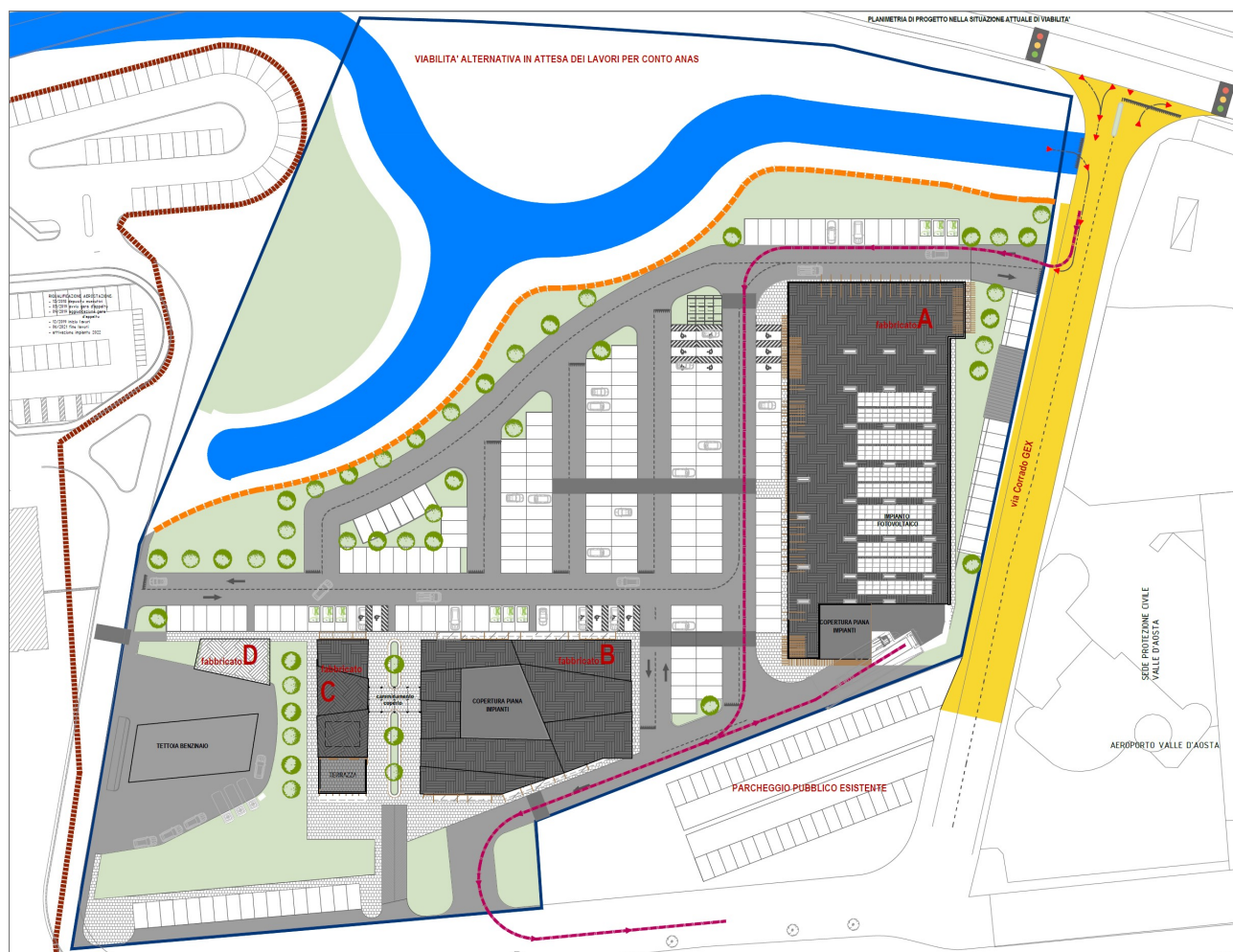
La circolazione avverrà sul perimetro dei quattro fabbricati ed internamente sarà a doppio senso con un ingresso e due uscite. La viabilità interna avrà larghezza pari a 7,00 m circa con pavimentazione bituminosa.

Lungo tale strada interna si attesteranno tutti i parcheggi richiesti a soddisfacimento dello standard di PRG con dimensioni pari a 2,50x5,00 m e pavimentazione bituminosa.

Il PUD ad oggi è stato progettato per poter rispettare il vincolo imposto dalla nuova viabilità della statale S.S. 26, progetto redatto dall'ANAS.

Attualmente, in attesa della realizzazione della citata rotonda, si è progettato l'intervento con la possibilità di realizzare in fasi distinte e lotti funzionali, l'intervento della viabilità appena citata.

Si allega estratto del progetto in cui si evidenzia l'alternativa alla rotonda ANAS in attesa della realizzazione della medesima (Vedasi Elaborati Grafici del PUD).



B5. Impianto Carburanti

Il progetto prevede di realizzare un impianto di distribuzione carburanti composto da:

- un edificio in muratura e c.a. in cui sono allocati: locale gestore, servizio igienico privato, bar e retro bar, deposito, servizio igienico per disabile;
- n° 2 banchine distributori coperte da pensilina prefabbricata;
- un palo reclamistico con prezzario;

Composizione Petrolifera dell'Impianto

L'impianto risulterà essere composto da:

- n° 4 erogatori MPD a 3 pistole per parte di Super Spb/Gasolio/Gasolio collegati rispettivamente ad un serbatoio interrato avente una capacità di mc 20 del prodotto Super Spb , a due serbatoi da mc 20 ciascuno del prodotto Gasolio ;
- due apparecchiature self-service collegate ai suddetti erogatori;
- olio lubrificante in confezioni sigillate per mc 0,500.

Edificio

L'edificio sarà realizzato conformemente alla normativa antisismica DM 17 gennaio 2018 e s.m.i.

ed avrà caratteristiche estetiche e di progetto uniformi al resto del complesso immobiliare oggetto del presente PUD.

Nuova Pensilina

La nuova pensilina sarà di tipo prefabbricato con un'altezza dal piano di calpestio all'intradosso di almeno 4,50 m.

Serbatoi e Impianto Meccanico

I serbatoi saranno di forma cilindrica ad asse orizzontale , realizzati in doppia camicia lamiera di acciaio dello spessore di 5/6 mm per la sezione cilindrica di fasciame .

I serbatoi saranno dotati di pozzetto anti spandimento prefabbricato a sezione circolare giustapposto sulla mastra appositamente sagomata e su cui è installato il chiusino non carrabile in zona verde dell'aiuola.

Le tubazioni di aspirazione saranno a doppia parete e realizzate in multistrato tipo KPS correate dei pezzi e giunzioni speciali. Le intercapedini dei serbatoi e delle tubazioni saranno collegate ad una centralina di monitoraggio per verificare eventuali perdite che si verificassero nel tempo.

Detti serbatoi saranno posti ad una profondità tale che la loro generatrice superiore venga a trovarsi a m 1 dal piano di pavimentazione e distanziati tra di loro di almeno cm 50. Detti serbatoi saranno posati su di una soletta armata e coperti da altra soletta sempre con soletta armata con rete elettrosaldata.

Il tutto nel rispetto delle normative specifiche e di settore.

Erogatori e Sel Service

Gli erogatori dovranno essere conformi alle norme ATEX/94/9/CE in particolare alle norme CEI 64-2 e 31-93 , al DPR n° 126/1998 e D.M. Del 31/07/1934 .

Detti erogatori saranno collegati ai rispettivi serbatoi mediante tubazioni in multistrato tipo KPS , opportunamente incamiciati e dotati del sistema di rilevazione perdite .

Le pistole di SSPb saranno dotate del Kit e delle relative tubazioni per il recupero delle sostanze organiche volatili che si formano durante il travaso di carburante ed in particolare di, tubazione flessibile coassiale, pompa di recupero vapori, scheda elettronica di controllo pompa, valvola di non ritorno , il tutto ai sensi del D.M. n.76 del 20/01/1999, D.M. 156 del 16 /05/1996 e del decreto del Ministero degli Interni del 27 gennaio 2006.

Gli erogatori collegati all'apparecchiatura self-service prepagamento, saranno forniti del dispositivo anti spandimento di sicurezza contro le perdite accidentali di carburante dai tubi di erogazione come prescritto dal D.M. n° 53 del 05/02/88.

Impianto Scarico Acque Nere, Meteoriche e di Lavaggio

Acque nere domestiche

Le acque nere domestiche derivanti dai servizi igiene dell'edificio saranno realizzate mediante una tubazione diametro 120 mm e convogliate alla fognatura comunale. Sarà sistemato inoltre un disoleatore per il trattamento delle acque del locale bar e retrobar.

Acque meteoriche di piazzale

Verrà realizzato un sistema di captazione, costituito da griglie lungo l'area utilizzata per il rifornimento, pozzetti isolati che, tramite tubazioni in pvc pesante, consentirà di convogliare e smistare le acque meteoriche cadute sul piazzale sino all'impianto di accumulo e trattamento.

Quelle iniziali, dette di prima pioggia (primi 5mm sulla superficie scolante) che si prevede possano contenere tracce sensibili di oli minerali depositate sul piazzale a causa di perdite accidentali dalle autovetture, saranno convogliate alla parte iniziale del ciclo di trattamento il pozzetto scolmatore.

Da detto pozzetto le acque verranno stoccate nella vasca di accumulo e da qui in quella successiva, destinata alla procedimento di separazione fanghi e disoleazione, ed infine convogliate attraverso un pozzetto per prelievo campioni nella fognatura delle acque nere.

Le acque accumulate verranno smaltite entro le 48 ore successive all'evento meteorico grazie alla presenza di un sensore in grado di rilevare l'inizio e la fine dell'evento meteorologico che attiverà la pompa anche per il travaso graduale nella vasca per la disoleazione.

Tutte le acque in esubero, già diluite e dette di seconda pioggia, saranno convogliate, attraverso una elettrovalvola comandata da un galleggiante sensore posto all'interno della vasca di accumulo per indicare il livello massimo di stoccaggio raggiunto, in un'altra tubazione che si diparte sempre dal pozzetto scolmatore.

Distanze di Sicurezza (D.M. 31/7/34, C.M. n°10 del 10/2/69, C.M. n°17 del 11/10/88)

- Non risultano presenti ferrovie a distanze inferiori a mt. 20.
- Tra i serbatoi interrati intercorre una distanza maggiore o uguale a mt. 0,50.
- I serbatoi sono ubicati ad una distanza superiore a mt. 2 da gallerie ferroviarie o stradali, fognature, cantine e simili.
- L'impianto non è sottostante a linee elettriche ad alta tensione e dista dalla proiezione di queste a non meno di mt. 6.00.
- Le isole di distribuzione sono poste ad una distanza non inferiore a m 9.00 tra aree destinate al parcheggio, regolarmente delimitate, da motels, da posti di ristoro (ristoranti, bar, snack/bar, tavole calde) con superficie superiore a mq.150, da locali vendita di merci varie con superficie superiore a mq.200.

Segnaletica di Sicurezza

In conformità a quanto prescritto dal D.L. 81/08 titolo V e relativi allegati verrà sistemata la segnaletica autoadesiva riportante il divieto a fumare o usare fiamme libere e l'ubicazione dei mezzi antincendio.

Particolare attenzione anche per la posa della cartellonistica relativa all'ubicazione del pulsante d'emergenza per il sezionamento dell'impianto fotovoltaico.

Mezzi Antincendio

La prevenzione antincendio sarà assicurata, oltre che da normali secchi di sabbia, anche da estintori di tipo approvato, idonei per fuochi di classe A-B-C e con capacità estinguente non inferiore a 21 A. 89 BC posizionati all'esterno in prossimità degli erogatori e del chiosco.

Tali mezzi mobili d'estinzione, omologati ai sensi del D.M. 7/1/2005 (UNI EN 3-72004) saranno sottoposti a periodica verifica ai sensi dell'art. 34 lett. C del D.P.R. del 27/4/55 n°547 (UNI 9994).

B6. Percorsi pedonali

Sono previsti percorsi pedonali lungo il perimetro dei fabbricati. Sono presenti anche due aree pedonali che fronteggiano i fabbricati.

Tutti i percorsi saranno protetti dalla pensilina in aggetto posta al piano primo. I percorsi e la pensilina avranno larghezza variabile da un minimo di 1,30 mt. e un massimo di 2,00 mt. (ai sensi dell'art.19 "Superficie coperta" del regolamento edilizio "*sono esclusi dalla superficie coperta gli elementi decorativi, i cornicioni, le pensiline ed i balconi aperti a sbalzo, aggettanti per non più di 1,30 m dal perimetro della costruzione, nonché lo sporto del tetto, aggettante per non più di 1,30 m dal perimetro della costruzione*").

I camminamenti saranno eventualmente dotati di serpentine antighiaccio nel percorso di collegamento tra i fabbricati commerciali.

B7. Volumi

Il PUD si articola in quattro corpi tra loro vicini con caratteristiche tipologiche simili.

Il piano terreno (ad uso prevalentemente commerciale e vendita prodotti del territorio), si presenta con ampie superfici vetrate, coperte dallo sporto posto al piano primo consentendo di ottenere uno spazio adeguato di visione delle vetrine commerciali.

Il piano primo occupa totalmente due corpi di fabbrica (B e C). La superficie è occupata da diverse attività di tipo terziario con la parte esterna trattata con superfici vetrate, acciaio e legno.

Il primo piano si presenta con pareti perimetrali opache e finestre verticali a tutta altezza ad interasse variabile.

Il PUD prevede la possibilità di suddividere il volume totale edificato in più unità.

Si rimanda alle Tavole Grafiche di Progetto.

B8. Materiali

Il PUD ha utilizzato un linguaggio contemporaneo utilizzando finiture di facciata in legno naturale di larice, pannelli prefabbricati a fondo cassero liscio, serramenti metallici a tutto vetro, porte e portoni sezionali in metallo, aggetti in acciaio prefabbricato e legno a copertura delle vetrine. Esternamente agli edifici è stata utilizzata una struttura metallica modulare e legno a puro scopo decorativo, che unisce gli edifici e li caratterizza con percorsi coperti di comunicazione commerciale.

Si precisa che **il progetto edilizio** è stato pensato tenendo conto dell'intorno edilizio, della presenza della vicina aerostazione e della sua "impronta" architettonica, ed inoltre, fermo restando il rispetto delle sopracitate **linee generali di impostazione plano-volumetrica** e delle prescrizioni derivanti dal PRG e dai vincoli presenti, lo stesso potrà proporre:

- modificazioni agli usi e alle attività nel rispetto delle indicazioni e di quanto previsto nelle NTA;
- modificazioni alle dimensioni dei volumi con lievi spostamenti di giacitura degli stessi;
- modificazione dei materiali di finitura ma comunque in armonia architettonica con il complesso del contesto;
- modificazioni alla dimensione delle aree a parcheggio e alla relativa collocazione (anche in relazione alla scelta da definire in sede di progetto edilizio, di realizzare o meno il piano interrato a parcheggio/autorimessa sotto tutti i fabbricati).

Parte Terza

VERIFICA DELLE DETERMINAZIONI DEL PUD CHE RISULTANO CONFORMI CON IL PRG

C1. Verifiche urbanistiche

Le previsioni del PUD sono coerenti con le prescrizioni di PRG, così come rilevabile nell'**Allegato 1**. Nell'**Allegato 2** sono definite le aree da destinare a Parcheggio e a Verde per le destinazioni previste.

C2. Stima degli investimenti occorrenti, evidenziando quelli relativi alle opere infrastrutturali

La stima degli investimenti occorrenti viene riportata in allegato. Si precisa che il presente PUD non necessita di realizzazione di opere infrastrutturali, bensì dei soli allacci privati alle reti esistenti di acquedotto, fognatura, gas e energia elettrica.

Oggetto	Livello	Superfici Lorde (m ²)	Costo unitario (1)	Costo totale
Corpo A	Piano terra	2297,24	€ 1.100,00	€ 2.526.964,00
Corpo B	Piano terra	1.180,73	€ 1.100,00	€ 1.298.803,00
	Piano Primo	1.060,33	€ 1.300,00	€ 1.378.429,00
Corpo C e Corpo D	Piano terra	417,57	€ 1.100,00	€ 459.327,00
	Piano Primo	240,00	€ 1.300,00	€ 312.000,00
Viabilità e parcheggi	Piano terra	6567,19	€ 50,00	€ 328.359,50
Sistemazione esterne a verde	Piano Terra	4830,76	€ 20,00	€ 96.615,20
TOTALE				€ 6.400.497,70

ARROTONDAMENTO	€ 6.500.000,00
----------------	-------------------

(1) Costi di costruzione mediato da interventi affini

C3. Iter di approvazione

Ai sensi dei commi 3 e 4 dell'art. 49 della l.r. 11 aprile 1998, l'iter di approvazione si articola nelle seguenti tre fasi:

Fase istruttoria (60 gg.):

Sulle proposte di PUD di iniziativa privata si pronuncia, relativamente all'ammissibilità, alla completezza degli elaborati e alla conformità al PRG, il responsabile della struttura comunale competente in materia di urbanistica, sentita la commissione edilizia, qualora costituita, e previa concertazione con le strutture regionali competenti in materia di beni culturali e di tutela del paesaggio, ove il PUD incida su beni tutelati ai sensi del d.lgs. 42/2004, anche attraverso apposita conferenza di servizi, entro il termine di 60 giorni.

Fase di pubblicazione e di osservazioni (45 gg.):

Il PUD ritenuto ammissibile è depositato in pubblica visione presso il Comune per 45 giorni e del deposito è pubblicato avviso all'albo pretorio. Entro il predetto termine chiunque può presentare osservazioni e proposte scritte.

Fase di decisione su eventuali osservazioni ed approvazione (30÷45 gg.):

Il Comune decide in ordine alle eventuali osservazioni e approva il PUD entro i successivi 30 giorni.

Nel caso in cui il Comune ritenga di apportare modificazioni al PUD adottato, la deliberazione contenente le modifiche è comunicata ai soggetti interessati perché possano far pervenire, nel termine di 15 giorni, le proprie osservazioni.

Il PUD acquista efficacia con l'esecutività della deliberazione che lo ha approvato.

Il Comune trasmette, in formato cartaceo e digitale, copia del PUD di iniziativa privata approvato alla struttura regionale competente in materia di urbanistica entro 30 giorni dalla

data di esecutività della deliberazione di approvazione.

C4 – Pareri necessari per l’approvazione del PUD.

Per l’approvazione del PUD è necessario acquisire o avviare i seguenti pareri:

Parere Commissione Edilizia;

Inoltre per l’approvazione del PUD risulta necessario adempiere ai seguenti obblighi:

- Trasmissione presso la Regione Autonoma Valle d’Aosta della verifica di Assoggettibilità VAS, ai sensi della L.r. 12/2009;
- Comunicazione presso R.A.V.A. per il Parere Autorizzativo.

Si precisa inoltre che ai sensi del d.lgs. n. 42/2004 e dell’art. 12 “Verifica dell’interesse culturale” il fabbricato presente nell’area soggetta a PUD, considerato che è un immobile privato e visto che è stato progettato nel 1964 e edificato nel 1965, risulta non soggetto alla verifica dell’articolo sopra citato.