

COMUNE DI MOSCIANO SANT'ANGELO
Provincia di Teramo

committente

DI CARLO S.P.A.
Zona industriale ovest - 66043 Casoli (CH)

progetto

RIMODULAZIONE ED AMPLIAMENTO
UNITÀ DI TRASFORMAZIONE URBANA
(U.T.U.) ESTENSIVA N. 3

il progettista

Dott. Ing. Domenico Merlino

REALIZZAZIONE DI UN CENTRO LOGISTICO
DI DEPOSITO E DISTRIBUZIONE



elaborato

RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

tavola n.

07

commessa n.

livello progettuale

Preliminare

settore

ARC

particolare

--

scala:

--

project manager

DM

work manager

DM

REV.	DATA	DESCRIZIONE	DISEGNATORE
01	Settembre 2021	Riferimento zonizzazione approvata con D.C.C. n. 18 del 25.03.2019	EL

RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

PREMESSA

La presente relazione tecnica descrive l'intervento edilizio promosso dalla Società Di Carlo S.p.A., consistente nella "Realizzazione di un centro logistico di deposito e distribuzione", su area sita nel territorio comunale di Mosciano Sant'Angelo (TE) in località Selva Piana ad ovest della zona Artigianale di Mosciano Stazione, indicativamente compresa tra la Strada Statale del Gran Sasso – SS.80, la Strada Provinciale SP15 (già Strada vicinale Molino) e il Fosso Formale Rossi.



Foto 01 – Individuazione area di intervento su foto aerea

L'area, di cui la Di Carlo S.p.a. ha la piena disponibilità, è individuabile catastalmente al Foglio 44 del comune di Mosciano Sant'Angelo, particelle n. 441-442-443-444-445-446-447-448-449-450-451-452-453-454-455-456-457-458-459-460-461-462-463-464-465-466-467-468-469-470-471-472-473-474-475-476-77-478-479-480-481-482-483-484-485-486-487-488-490-491-492-493-494-495-496-499-500-39-40-267-267-556, con una superficie complessiva di mq 173.517.

Tale sito presenta un andamento lievemente collinare con una quota media s.l.m. di 65 m ed andamento che degrada verso sud. L'area in passato utilizzata dal punto di vista agricolo come seminativo è quasi del tutto libera da alberature, ad eccezione di un filare di alberi di ulivo che demarcano un confine catastale ed è totalmente priva di manufatti edilizi.



Foto 02 – Individuazione area di intervento su stralcio catastale

Il Comune di Mosciano Sant'Angelo è dotato di P.R.G. con Variante Tecnica di Adeguamento approvata con delibera del Consiglio Comunale n. 16 del 17/04/2005, esecutiva, pubblicata sul B.U.R.A. n. 29 del 01/06/2005. L'Ente è altresì dotato di "Variante per l'insediamento, lo sviluppo e la razionalizzazione di attività produttive, infrastrutture, servizi ed attrezzature di interesse pubblico" definitivamente approvata con la Deliberazione di Consiglio Comunale n. 6 del 26/01/2008, pubblicata sul B.U.R.A. n. 16 del 14/03/2008 e che la stessa prevede la redazione di un "Progetto Direttore" delle Opere di Urbanizzazione nonché di un progetto di dettaglio degli "Ambiti per la difesa e la tutela delle aree ed oggetti di interesse bio-ecologico" e degli "Ambiti di riordino urbano a pluridestinazione integrata".

Le azioni previste nel "Programma di Trasformazione" sono state suddivise in "Unità di Trasformazione Urbana" in base alle specificità e vocazioni delle aree al tal fine individuate. Le UTU sono state a loro volta divise in U.T.U. intensive ed estensive. Le prime riguardano le aree che il Piano Regolatore vigente perimetra come suoli edificabili, le seconde riguardano i suoli agricoli e le aree non edificabili.

L'attivazione delle diverse U.T.U. e i progetti delle relative opere di urbanizzazione, da redigersi a carico dei privati proponenti per le singole Unità di Trasformazione Urbana, dovranno fare riferimento al Progetto Direttore delle opere di infrastrutturazione redatto dall'Ente.

L'area di intervento, dal punto di vista urbanistico, ricade per circa due terzi all'interno dell'Unità di Trasformazione Urbanistica Estensiva n.3, in passato già oggetto del progetto di dettaglio approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n.18 del 25/03/2019, mentre la restante parte ricade all'interno Unità di Trasformazione Urbanistica Estensiva n.2.

Per l'intervento edilizio di cui trattasi risulta perciò necessaria la presentazione di un nuovo progetto di rimodulazione dell'assetto urbanistico ad oggi vigente. La Di Carlo S.p.A. intende quindi procedere secondo quanto previsto dall'Art. 8 comma 2 del Decreto del Presidente Della Repubblica 7 settembre 2010, n. 160 con specifica istanza al competente Sportello Unico per le Attività Produttive per la verifica preliminare sulla conformità, allo stato degli atti, del progetto preliminare con i vigenti strumenti di pianificazione paesaggistica, territoriale e urbanistica, per la definizione del successivo procedimento conclusivo.

DESCRIZIONE VARIANTE URBANISTICA

Il progetto di variante, elaborato secondo le specifiche esigenze tecniche funzionali all'insediamento logistico, determina l'accorpamento in un unico lotto della superficie fondiaria di fatto già prevista con la medesima destinazione urbanistica D2 pari a complessivi mq 90.700. Si prevede infatti la realizzazione di un unico fabbricato di mq 45.000 di Superficie Coperta, interamente destinato a centro logistico di deposito e distribuzione, con relativi uffici della direzione e piazzali di pertinenza. Tale struttura presenta quindi un rapporto di copertura inferiore a 0,50 mq/mq attualmente già previsti. All'interno del lotto fondiario, la superficie libera dal fabbricato e dai locali tecnici di servizio (Cabina di fornitura elettrica, cabina di trasformazione MT/BT, locale misura, locale gruppo antincendio ed impiantistiche varie) saranno lasciate per il 15% permeabili, destinate a verde privato di pertinenza e con indice di piantumazione di almeno 1 albero ogni 100 mq di superficie a verde.

Unico parametro edilizio per il quale si richiede specifica variazione è quello dell'altezza massima, determinato da specifica esigenza tecnica legata all'attività di logistica che presenta il piano terra, rialzato di 1,20 m rispetto al piazzale esterno per consentire il regolare carico e scarico delle merci direttamente dal pianale degli autoarticolati e necessita di un'altezza netta sotto trave di 11,50 m per l'allestimento del deposito scaffalato secondo le più attuali tecniche distributive. L'edificio di progetto presenterà quindi un'altezza massima pari di m 14,80 invece dei 10,50 m attualmente previsti.

Il lotto così ricavato lascia inalterato l'asse viario principale, come previsto già nell'assetto urbanistico vigente. E' inoltre prevista la realizzazione delle aree a standard urbanistico per parcheggi e verde pubblico attrezzato secondo quantità ampiamente superiori ai quantitativi minimi di cui all'Art. 5 del D.M. 2 aprile 1968, n. 1444, il tutto come rappresentato nello specifico elaborato tecnico "Tav 03_Zonizzazione vigente – Zonizzazione proposta". Le scelte progettuali per il nuovo assetto urbanistico sono state informate dalla volontà di non alterare in maniera pesante il profilo topografico dell'area, al fine di ridurre al minimo i movimenti di terra.

Per quanto concerne invece i piani di natura sovracomunale, l'area non ricade in zona di Vincolo idrogeologico ai sensi del R.D.30/12/23 n.3267, né sottoposta a vincolo dal Piano Stralcio Difesa Alluvioni (P.S.D.A.) e dal Piano Assetto Idrogeologico (P.A.I.) della regione Abruzzo. Dal punto di vista paesaggistico, la maggior parte dell'area è ricompresa, secondo il vigente Piano Regionale Paesistico – 2004, in Zona "C1 – Trasformabilità Condizionata", mentre la restante parte, corrispondente alla fascia destra di rispetto del Fosso Formale Rossi, è classificata come Zona "A1 – Conservazione Integrale".

Il nuovo assetto urbanistico proposto, rispetto ai vincoli paesaggisti sopra definiti, non apporta modifiche sostanziali, lasciando inalterate le destinazioni urbanistiche già previste e garantendo ampiamente la fascia di rispetto di almeno 50 m dal Fosso Formale Rossi destinata di fatto ad *“Ambito di difesa e tutela di aree ed oggetti di interesse bioecologico”* per complessivi mq 29.430. Inoltre la previsione di destinare a spazi per verde pubblico attrezzato di complessivi mq 22.625 determina che ben il 30% della Superficie Territoriale viene di fatto destinata a verde pubblico e/o di salvaguardia delle valenze paesaggistiche del sito. Tali aree di verde pubblico saranno opportunamente piantumate con essenze arboree di alto fusto, tipiche della zona e da individuare con specifico studio vegetazionale, in modo da mitigare la struttura di progetto. Parte delle aree a verde saranno inoltre attrezzate con panchine lungo la pubblica viabilità e aree di sosta e relax con tavoli.

Al contempo, la necessità di accorpare in un unico lotto la superficie fondiaria determina un ulteriore fattore di mitigazione del potenziale impatto paesaggistico riducendo le superfici viarie di distribuzione precedentemente previste ed i relativi spazi per parcheggi pubblici. L'assetto urbanistico di progetto prevede infatti la realizzazione di 13.320 mq di viabilità pubblica e di mq 13.360 di parcheggi pubblici. Sia nelle aree a parcheggio pubblico che in quelle a parcheggio privato di pertinenza saranno allestite apposite colonnine elettriche per la ricarica degli autoveicoli.

Per quanto concerne la viabilità pubblica è prevista la realizzazione dell'asse viario principale con andamento est/ovest. Questo avrà una sezione complessiva di 29 m, con carreggiata di 12 m, parcheggi a pettine di 5 m di profondità su entrambi i lati oltre a marciapiede di m 2 ed aiuola di m 1,5. Inoltre sono previsti due assi stradali con andamento nord/sud a servizio per la connessione con le aree delle altre U.T.U. già previste. Tali assi presentano rispettivamente una sezione complessiva di 14 m quello che connette i due piazzali adibiti a parcheggi pubblici, con carreggiata di 10 m e marciapiede di 2 m su entrambi i lati, mentre l'altro che connette le aree a verde pubblico attrezzato presenta una sezione complessiva di 12 m, con carreggiata di 8 m e marciapiedi di 2 m su entrambi i lati. Tale viabilità, interamente ricompresa all'interno del comparto di attuazione, sarà oggetto di cessione al comune quale viabilità pubblica e sarà così realizzata:

- a) cassonetto di spessore medio di cm 65 realizzato con 45 cm in misto di cava di idonea pezzatura e 20 cm in misto granulare stabilizzato;
- b) strato di base realizzato con conglomerato bituminoso di spessore finito pari a cm 7;
- c) dal tappetino di usura in conglomerato bituminoso dello spessore finito di cm 3.

Sarà pienamente garantito il pieno raccordo con la sezione già esistente con ripristino del tappetino di usura e relativa segnaletica stradale verticale ed orizzontale.

Per quanto concerne i parcheggi pubblici sono destinati sia alla sosta degli autoarticolati che alla sosta di autoveicoli. Presentano stalli sempre ortogonali rispetto alla viabilità o ai corselli di distribuzione, con dimensione di 20x4,5 m quelli destinati agli autoarticolati e di 5 x 2,5 m quelli destinati agli autoveicoli. I corselli di distribuzione sono tutti a doppio senso di marcia e così realizzati:

- a) cassonetto di spessore medio di cm 65 realizzato con 45 cm in misto di cava di idonea pezzatura e 20 cm in misto granulare stabilizzato;
- b) strato di base realizzato con conglomerato bituminoso di spessore finito pari a cm 7;
- c) dal tappetino di usura in conglomerato bituminoso dello spessore finito di cm 3.

Gli stalli dei posti auto saranno invece così composti:

- a) cassonetto di spessore medio di cm 60 realizzato con 40 cm in misto di cava di idonea pezzatura e 20 cm in misto granulare stabilizzato;
- b) sabbia di allettamento di cm 5
- c) pavimentazione drenante con masselli grigliati autobloccanti in cls tipo di colore grigio e delimitazione del singolo stallo con masselli di colore mattone spessore 8 cm;
- d) cordonetto in cls vibrocompresso di 11,50x10x50 cm per delimitazione stalli verso i corselli in asfalto;

Alla luce di quanto sopra descritto si evidenzia che la superficie destinata a spazi pubblici, per verde pubblico e parcheggi, esclusa la sede della viabilità principale e l'area lasciata inedificate in quanto destinata al futuro raccordo con la viabilità extracomparto, è pari a circa il 37,7% della Superficie Territoriale, quindi ampiamente superiore al 10% dell'intera superficie destinata all'insediamento produttivo, come previsto dal D.M. 1444/68.

Dal punto di vista viario, l'area, come già riportato in premessa, è ubicata in prossimità della zona artigianale di Mosciano Stazione cui è collegata tramite l'asse viario della Strada Statale del Gran Sasso – SS.80 e dista solo 1,5 km dal Casello Autostradale della A14 Teramo-Giulianova. Tale ubicazione in prossimità di un rilevante polo viario la rende pienamente idonea ad ospitare un importante centro logistico di deposito e distribuzione legato al mondo della grande distribuzione, nello specifico costituite da merci non alimentari quali prodotti per la casa, la persona e articoli di profumeria e make-up.

DESCRIZIONE INTERVENTO DI PROGETTO

L'intervento edilizio di cui trattasi, come specificato in premessa, consiste nella *“realizzazione di un centro logistico e di deposito”*, con relativi piazzali di manovra e sosta degli autoarticolati per il carico/scarico delle merci e parcheggi auto per i dipendenti e per i camionisti.

La planimetria generale prevede la realizzazione della nuova viabilità pubblica di accesso con innesto sulla SP15, aventi caratteristiche e dimensioni tali che la rendono pienamente in grado di disimpegnare in modo adeguato i flussi di traffico pesante generati dalla struttura di progetto. L'accesso al lotto edificabile è configurato in modo tale da consentire l'agile manovra degli autoarticolati in ingresso ed in uscita, con la realizzazione di idonee corsie di raccordo sia con il piazzale di sosta per gli autoarticolati in attesa sia con il piazzale destinato alle auto del personale dipendente e dei camionisti. Tutti gli stalli dei posti auto sono disposti a pettine o in linea, rispetto alla corsia di manovra. Dal punto di vista progettuale si prevede in asfalto la viabilità di distribuzione e di manovra, mentre gli stalli degli autoveicoli saranno realizzati con pavimentazione drenante in grigliato erboso costituito da masselli autobloccanti in cls.

L'edificio di progetto è di forma rettangolare e presenta una Superficie Coperta di mq 45.000. Si articola su di un unico livello ad eccezione del solo settore est che prevede anche piano primo per ulteriori funzioni di servizio all'attività principale. Trattandosi di un fabbricato destinato di fatto a deposito e movimentazione delle merci, presenta il piano terra, rialzato di 1,20 m rispetto al piazzale esterno per consentire il regolare

carico e scarico delle merci direttamente dal pianale degli autoarticolati, è ripartito nei seguenti ambienti principali:

- deposito scaffalato per tutti prodotti "secchi" non alimentari, da conservare a temperatura ambiente;
- sala ricarica e sosta dei muletti;
- zona uffici della direzione, locale mensa e servizi igienici e spogliatoi riservati a personale dipendente;
- isola ecologica con appositi spazi attrezzati con cassoni compattatori;

Dal punto di vista operativo e di funzionamento il fronte sud del fabbricato è destinato al ricevimento delle merci in entrata, con l'allestimento di n. 40 baie per lo scarico, mentre il fronte nord è destinato alla spedizione delle merci in uscita, con l'allestimento di n. 40 baie di carico. Dal punto di vista costruttivo, l'edificio di progetto sarà realizzato in struttura prefabbrica, compreso tamponatura e copertura, riducendo quindi le tempistiche di cantiere e i relativi impatti.

Sia gli uffici amministrativi sia gli spazi di supporto al personale dipendente sono dimensionati secondo i dati preliminari ad oggi disponibili. Tutti gli ambienti risponderanno comunque alla vigente normativa in materia di requisiti dei locali da destinare ai luoghi di lavoro di cui al D.Lgs. 81/2008 e ss.mm.ii.

PERMEABILITA' DEI SUOLI

La struttura logistica di progetto, per caratteristiche tipologiche e dimensionale, non consente di garantire all'interno del lotto fondiario di soddisfare, per la parte libera da fabbricati, una superficie superfice permeabile in percentuale pari al 30%. Per le aree destinate a piazzale e quindi al traffico di mezzi pesanti, non è possibile l'utilizzo di materiali in grado di garantire la permeabilità del suolo. La permeabilità ha infatti la funzione di evitare che in caso di evento eccezionale di piovosità si possa generare un ruscellamento dell'acqua proveniente dalla zona di nuova impermeabilizzazione del suolo che posso costituire pericolo per le aree limitrofe.

Allo stato attuale si prevede che circa il 15 % dell'area sarà effettivamente permeabile, lasciato a verde di pertinenza ed in parte a parcheggio per le auto dei dipendenti.

Quale misura alternativa alla permeabilità diretta si propone di integrare la quota mancante di area permeabile attraverso la creazione di un impianto costituito da una serie di volumi di accumulo "pozzettoni" che hanno la capacità di trattenere parte dell'acqua piovana ed attraverso un idoneo sistema di "troppo pieno" condurla alla rete fognante delle acque bianche, secondo modalità e tempistica tale da non generare pericolosità idraulica. L'acqua accumulata sarà equivalente all'entità generata dal suolo non permeabile , quindi circa il 15% della superficie del lotto fondiario libero da fabbricati. Tali volumi di accumulo idrico, opportunamente trattati come prescritto dalla L.R. 16/2009 per gli usi diversi dal consumo umano, saranno anche utilizzati, attraverso la realizzazione di un impianto idraulico integrativo, per l'alimentazione degli scarichi dei servizi igienici presenti nella struttura,

In fase esecutiva verranno meglio quantificate e rappresentate graficamente tutte le opere integrative di cui sopra.

RETI TECNOLOGICHE DI PROGETTO

Nel progetto è prevista anche la realizzazione di tutti i sottoservizi e le reti tecnologiche necessarie all'intervento edilizio di cui trattasi. Nello specifico è prevista la realizzazione:

- impianto di illuminazione esterna a led, mediante apposite torri faro;
- rete fognaria delle acque meteoriche;
- rete fognaria delle acque reflue;
- rete di adduzione idrica acqua potabile;
- rete di fornitura elettrica e cabina di trasformazione MT/BT;
- rete di fibra ottica per telefonia e dati;
- impianto di protezione attiva antincendio;

L'impianto d'illuminazione esterna sarà realizzato su tutta l'estensione del parcheggio per la sosta degli autoarticolati e del parcheggio riservato ai dipendenti, nonché su tutto il piazzale per il carico/scarico merci. Le linee elettriche sia di alimentazione sia di distribuzione saranno realizzate al di sotto della viabilità per mezzo di specifici cavidotti e nel pieno rispetto delle normative tecniche di settore.

La rete fognaria delle acque meteoriche di dilavamento dei diversi piazzali, sarà conforme a quanto prescritto dal combinato disposto del D.Lgs. 152/2006 e della LR 31/2010. Le acque meteoriche della copertura del fabbricato, verranno raccolte in apposita vasca di accumulo interrata di mc 300 e utilizzate per l'irrigazione delle aree verdi previste in progetto.

Sono quindi previste linee di collegamento dei pluviali, idonee tubazioni in polietilene interrato fino alla vasca di accumulo, dotato di filtro per la raccolta delle eventuali impurità all'ingresso. Il serbatoio interrato, con apposita elettropompa sommersa garantirà il rilancio in pressione alle linee di irrigazione delle aree verdi. Un sistema di troppo pieno garantisce che in caso di evento eccezionale, le eccedenze confluiranno nel collettore generale.

Le acque meteoriche del piazzale privato verranno raccolte con linee fognarie perimetrali con tubazioni in polietilene interrato e relativi pozzetti con caditoie di collegamento/ispezione in ghisa sferoidale Classe E600. Le linee confluiranno, tramite apposito pozzetto di prelievo e campione, nel collettore generale e quindi convogliate e scaricate nel Torrente Rovano.

Le acque meteoriche della viabilità pubblica e del parcheggio pubblico per gli autoarticolati verranno raccolte con linee fognarie sotto strada con tubazioni in polietilene e relativi pozzetti con caditoie di collegamento/ispezione in ghisa sferoidale Classe E600. Tali linee sono appositamente dimensionate con diametro maggiore, per un futuro completamento della stessa viabilità. Le linee confluiranno, nel collettore generale e quindi convogliate e scaricate nel Torrente Rovano.

La rete fognaria delle acque reflue sarà del tutto separata ed indipendente dalla canalizzazione delle acque meteoriche di dilavamento. Trattasi di attività dove è prevista la produzione di acque reflue dei soli servizi igienici e quindi derivanti dal metabolismo umano. La rete fognaria delle acque reflue sarà allacciata al collettore della pubblica fognatura già esistente lungo la SS.80.

RIEPILOGO QUANTITA' URBANISTICHE ED EDILIZIE

- SUPERFICIE TERRITORIALE = mq 173.517
 - AREE A PARCHEGGIO PUBBLICO = mq 13.360
 - AREE A VERDE PUBBLICO ATTREZZATO = mq 22.625
 - AMBITO DI DIFESA E TUTELA DELLE AREE DI INTERESSE BIOECOLOGICO = mq 29.430
 - VIABILITÀ PUBBLICA = mq 13.320
 - AREA PER RACCORDO ALLA VIABILITÀ PUBBLICA EXTRA COMPARTO = mq 4.082
 - SUPERFICIE FONDIARIA (S.F.) con destinazione D2 = mq 90.700
 - RAPPORTO DI COPERTURA = 0,50 mq/mq
 - ALTEZZA MASSIMA (H max) = 15 m
 - ALTEZZA UTILE SOTTO TRAVE = 11,50 m (per esigenze di lavorazione è consentita la realizzazione di interpiani, purché nei limiti dell'altezza utile e massima fissata);
 - Distanza dalla viabilità = 10 m
 - INDICE DI PERMEABILITÀ AREE LIBERE (IP) = 15%
 - INDICE DI PIANTUMAZIONE = n.1 albero di alto fusto ogni n.4 posti macchina e nelle aree a verde privato di pertinenza n.1 albero di medio fusto ogni 100 mq di superficie a verde;
 - DESTINAZIONI D'USO CONSENTITE IN D2:
 - U 5.4 MAGAZZINI, DEPOSITO MERCI E LOGISTICA;
 - U 6.7 PARCHEGGIO;
 - U1.1 RESIDENZE E UFFICI, STRETTAMENTE CONNESSE ALLE SUDETTE DESTINAZIONI D'USO.
- E' possibile realizzare cabine di trasformazione dell'energia elettrica, gas, impianti di protezione antincendio e accumulo idrico, al servizio dell'utenza ai limiti della proprietà, confinante con la viabilità stradale. Tali manufatti possono essere accorpati a strutture similari poste sui confini del lotto.
- PARCHEGGI PRIVATI = 10 mq ogni 100 mq di S.U.L., comprensiva degli spazi di sosta e di manovra;

ASPETTI CONVENZIONALI

Il Proponente privato cederà gratuitamente al Comune, in fase di sottoscrizione della convenzione, i terreni su cui realizzare tutte le opere urbanizzazione. Le opere da realizzare a scapito degli oneri di urbanizzazione, tutte a carico del proponente saranno: viabilità pubblica, parcheggi pubblici e verde pubblico attrezzato con relative reti tecnologiche e sottoservizi tutti. Il computo metrico estimativo delle opere di urbanizzazione viene redatto utilizzando il Prezziario Regionale Edizione 2021. Per quanto concerne gli ulteriori di cui all'Art. 16 comma 4, lettera d-ter) il proponente si rende disponibile anche alla realizzazione di ulteriori opere di urbanizzazione su indicazione dell'Amministrazione comunale o in alternativa provvederà al pagamento a rate (in anni tre pari alla durata di validità del PdC e comunque con saldo prima della presentazione della Segnalazione Certificata di Agibilità) con stipulo di specifica fideiussione bancaria a garanzia.

Per quanto non riportato nella presente relazione tecnica, si rimanda agli elaborati grafici di progetto.

MERLINO PROGETTI SRL
Il Tecnico
Ing. Domenico Merlino