

RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

Variante al Piano di Lottizzazione del Comparto 5 UTOE 34 – Ghezzano (Ai sensi dell'Art. 112 della L.R. Toscana n. 65/2014)

1. PREMESSA E INQUADRAMENTO

La presente relazione riguarda il **Comparto 5 UTOE 34 "Ghezzano"** nel Comune di San Giuliano Terme, originariamente approvato con Deliberazione di C.C. n. 3/2020 e oggetto di successiva variante approvata con Delibera di G.C. n. 22 del 02/02/2023 (Autorizzazione N.1 del 03/04/2023). L'attuazione del comparto è affidata al **"Nuovo Consorzio Ghezzano TRE"**, rappresentato dalla società **Edifor S.r.l.**, come stabilito dalla Convenzione Urbanistica ai rogiti del Notaio Mario Marinella (Rep. 34.658).

2. OGGETTO DELLA VARIANTE

La proposta consiste in una variante semplificata finalizzata in primo luogo alla modifica dell'**Articolo 8 delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA)** relative alle recinzioni e agli accessi. La modifica mira ad adeguare i parametri architettonici del comparto alle previsioni del **Regolamento Edilizio Unificato (REU)** vigente ed in secondo luogo all'eliminazione dei due tratti di pista ciclabile previsti a confine con il territorio agricolo dei due sub comparti.

3. MOTIVAZIONI DELLA MODIFICA

Relativamente alla modifica alle recinzioni e agli accessi, le NTA vigenti (aggiornate a febbraio 2022) prevedono all'Art. 8 un'altezza massima per le recinzioni di **ml. 1,50**, facendo riferimento a criteri normativi risalenti all'anno 2008. Tuttavia, l'attuale **Regolamento Edilizio Unificato (REU)** di San Giuliano Terme stabilisce all'**Art. 54** che l'altezza massima delle recinzioni non può essere superiore a **ml. 2,00**. La presente variante intende quindi allineare il Piano di Lottizzazione a tali standard comunali, garantendo al contempo il "profilo omogeneo degli spazi pubblici" già richiesto dalle norme originali.

L'eliminazione dei due tratti di pista ciclabile si rende necessaria in quanto la pista ciclabile, originariamente, doveva servire come collegamento della viabilità lenta tra la via Salgari e la via Pascarella.

A seguito della sentenza n.118/2019 una porzione centrale del comparto 5 è stata estrapolata dal comparto stesso dando origine ai due sub comparti, 5a e 5b. Conseguenza di questo frazionamento è stata la necessità di suddividere la pista ciclabile in due tratti separati.

Successivamente all'approvazione del piano di lottizzazione è inoltre stata realizzata la viabilità lenta posta lungo il lato sud della via Vicarese. La realizzazione della nuova viabilità lenta, posta in prossimità della lottizzazione, rende superflua la realizzazione dei due tratti di pista ciclabile previsti dal progetto.

La variante prevede quindi la loro eliminazione, con inserimento di alcuni posti auto e contestuale implementazione dell'area a verde posta lungo il confine nord dei sub comparti.

4. DESCRIZIONE TECNICA DELLA PROPOSTA

Il progetto di variante prevede la realizzazione di recinzioni con altezza complessiva di **ml. 1,80** (valore inferiore al limite massimo di 2,00 ml consentito dal REU).

La tipologia costruttiva prevista è la seguente:

- **Recinzioni** composte da un muretto basso, in bozze splittate a faccia vista, di altezza pari a **cm. 40** e sovrastante mantellina in cls o pietra e ringhiera in ferro verniciato. I cancelli (pedonali e carrabili) saranno realizzati in **metallo a doghe orizzontali verniciate**, garantendo coerenza estetica con le recinzioni e le finiture del comparto. In corrispondenza dei cancelli sono previste colonne anch'esse in bozze splittate a faccia vista con sovrastante mantellina in cls o pietra. Le porzioni con presenza di vani contatori, così come piccole porzioni poste in tratti limitati che non permettono l'inserimento di recinzioni in ferro, potranno essere realizzate sempre in bozze splittate a faccia vista con sovrastante mantellina in cls o pietra.

Quanto sopra è meglio rappresentato nelle tavole grafiche allegate

Resta confermato l'obbligo di arretramento dei cancelli carrabili di ml. 5,00 rispetto alla sede viaria, ove non dotati di apertura automatica.

Relativamente all'eliminazione dei tratti di pista ciclabile, la variante prevede la sua sostituzione con alcuni posti auto collocati in adiacenza alle strade in progetto con conseguente ampliamento dell'area a verde.

I posti auto, che saranno collocati lungo le strade in modo saltuario, intervallati con zone di verde, saranno realizzati in cls architettonico.

La Tavola 5 "Zonizzazione – Stato Convenzionato, Stato di Variante e Raffronto" riporta in modo analitico il confronto tra le previsioni urbanistiche approvate e quelle oggetto della presente variante, evidenziando sia gli aspetti planimetrici sia i relativi conteggi delle superfici.

La modifica principale riguarda l'eliminazione dei due tratti di pista ciclabile previsti lungo il margine nord dei subcomparti 5A e 5B, originariamente destinati al collegamento della mobilità lenta tra Via Salgari e Via Pascarella. A seguito della suddivisione del comparto conseguente alla sentenza n. 118/2019 e della successiva realizzazione della viabilità lenta lungo il lato sud della Via Vicarese, tali tratti ciclabili hanno perso la loro funzione strategica di connessione, risultando di fatto privi di continuità con il sistema della mobilità dolce esistente.

La variante prevede pertanto la sostituzione delle superfici destinate a pista ciclabile con aree a verde pubblico e parcheggi pubblici realizzati in calcestruzzo architettonico, migliorando la fruibilità e la qualità urbana degli spazi pubblici senza modificare il dimensionamento urbanistico del Piano.

In particolare:

nelle opere esterne ai sub comparti 5° e 5B la superficie precedentemente destinata a percorso ciclopeditone (mq 1053) viene in parte assorbita all'interno delle aree a verde pubblico, che passano da mq 908,00 a mq 1.624 ed in parte dai posti auto mq.337, mentre per le opere interne ai sub comparti, nel sub comparto 5B la superficie

precedentemente destinata a percorso ciclopedonale (mq 170,35) viene interamente assorbita all'interno delle aree a verde pubblico, che passano da mq 992,00 a mq 1.225,35;

nelle opere di urbanizzazione esterne al comparto le superfici destinate a percorso ciclopedonale vengono sostituite da aree a verde pubblico e da parcheggi pubblici, con incremento delle aree verdi e inserimento di n. 26 posti auto pubblici;

restano invariati la superficie territoriale dei sub comparti, il volume edificabile, il numero degli alloggi, il carico urbanistico e tutte le altre previsioni edificatorie del Piano di Lottizzazione approvato.

Contestualmente alla revisione dell'area verde si è proceduto a variare le essenze arboree previste.

Relativamente all'area a verde sarà realizzato un pozzo artesiano per consentire, per i tre anni successivi all'ultimazione dei lavori, l'irrigazione e il mantenimento del verde a garanzia dell'attecchimento delle essenze arboree.

Dal raffronto quantitativo riportato nella Tavola 5 emerge che la superficie complessiva degli standard urbanistici e delle opere di urbanizzazione pubblica rimane invariata rispetto allo stato convenzionato, risultando modificata esclusivamente la ripartizione interna delle diverse categorie di standard.

La variante determina pertanto un miglioramento funzionale e qualitativo delle aree pubbliche, mediante l'incremento delle superfici a verde, la realizzazione di ulteriori posti auto pubblici e la creazione di spazi maggiormente fruibili dalla collettività, senza alcuna riduzione delle dotazioni territoriali previste dal Piano attuativo convenzionato.

5. VERIFICA DI CONFORMITÀ (ART. 112 L.R. 65/2014)

Ai sensi dell'Art. 112 della LR 65/2014, si attesta che la variante proposta si configura come **variante non sostanziale** in quanto:

- 1. Invarianza del Carico Urbanistico:** Non comporta alcun aumento di volume degli edifici o della SUL rispetto a quanto già autorizzato.
- 2. Invarianza del Perimetro:** Non viene modificato il perimetro del Piano di Lottizzazione.
- 3. Rispetto degli Standard:** Non vi è alcuna riduzione della superficie complessiva delle aree destinate a standard urbanistici (verde pubblico, parcheggi e viabilità) definite nella Tav. 5b del piano attuativo approvato, ma esclusivamente una loro redistribuzione.
- 4. Conformità al POC:** L'intervento è coerente con la destinazione residenziale (Zona C2) e con la Scheda Norma n. 5 del Piano Operativo Comunale vigente.

6. INVARIANZA IDRAULICA

La variante proposta relativamente alla modifica delle recinzioni non altera la tipologia delle fondazioni previste per le recinzioni che, pertanto, non interferiscono con le vasche volano poste sotto al lotto 2 del sub comparto 5a. L'eliminazione della pista ciclabile non influisce sull'invarianza idraulica in quanto non vengono alterate le quote di progetto.

7. CONCLUSIONI

La variante proposta rappresenta un mero adeguamento tecnico-estetico volto a migliorare il decoro architettonico dell'insediamento, e la funzionalità delle aree pubbliche (verde e parcheggi), garantendo l'omogeneità visiva richiesta dalle NTA, non modifica il disegno strutturale delle opere di urbanizzazione primaria, non comporta incremento del carico urbanistico né riduzione degli standard urbanistici complessivi. Le modifiche riguardano esclusivamente la redistribuzione funzionale di parte delle superfici pubbliche, con sostituzione di tratti di pista ciclabile non più necessari con aree a verde pubblico e parcheggi pubblici, mantenendo invariata la consistenza complessiva delle aree da cedere all'Amministrazione Comunale e migliorandone la fruibilità collettiva.

La proposta non comporta inoltre diminuzione dei costi previsti per la realizzazione delle opere pubbliche così come dimostrato dai computi metrici estimativi allegati.

Non alterando i parametri urbanistici fondamentali, la pratica può essere approvata mediante la procedura semplificata prevista dalla normativa regionale.

San Giuliano Terme li, 21/09 2026

I TECNICI



Geom. Gianluca Pistelli



Arch. Federico Di Paco