PIANO REGOLATORE GENERALE
VARIANTE PER LA TERRAFERMA

Allegato all'art. 38 delle N.T.S.A.
sottozone RTS

Elaborato ricognitivo della strumentazione urbanistica approvata

Si precisa che il valore legale delle informazioni contenute negli elaborati di piano è attestabile solo mediante consultazione degli originali cartacei o di copie conformi degli stessi

LEGENDA SCHEDE NORMATIVE

perimetro dell'intervento

unità minime d'intervento — UMI

indicazioni per la disposizione e la conformazione dell'edificato

superficie edificabile

sagoma limite

allineamento obbligatorio

allineamento obbligatario con portico

allineamento obbligatorio con fronte continuo

allineamento obbligatorio con fronte continuo e portico

numero dei piani — n

altezza edificio — n. X 3,50 m.

sezione normata

indicazioni per l'accesso, la percorrenza e l'utilizzo degli edifici a terra

permeabilità piano terra

passaggio coperto / galleria

accesso carrabile

fronte commerciale

indicazioni per gli edifici esistenti

edifici da recuperare — R

edifici da demolire — D

risanamento conservativo — RC

ristrutturazione con vincolo parziale — RIVP

indicazioni per la realizzazione e l'utilizzo del suolo

prato

superficie attrezzata

superficie pavimentata

orto

area piantumata ad impianto regolare

formazione boschiva esistente e di nuovo impianto

siepe

filare

barriera vegetale

alberi da mantenere

darsena, superficie max. specchio d'acqua

sponde da riqualificare

piano inclinato

terrapieno

parcheggio

parcheggio alberato

indicazione dei materiali per le superfici attrezzate e pavimentate

sabbia

gomma (erba sintetica)

canneto

terra battuta

ghiaia

indicazioni per i percorsi

pedonali

ciclabili

ciclopedonali in sede propria

linea di sezione

LEGENDA

viabilità carrabile

parcheggi

pista ciclabile

percorso pedonale

lotto per edifici pubblici

area a verde pubblico

allineamento ed altezza imposti

allineamento imposto

possibilità di fronte commerciale

case a schiera/unifamiliari/bifamiliari

rampa d'accesso ai garages

perimetro del lotto

tipo di vincolo per la fascia di bordo dei lotti

area edificabile previo spostamento acquedotto industriale

fronte di accesso carrabile

area residenziale non soggetta ad esproprio

area produttiva non soggetta ad esproprio

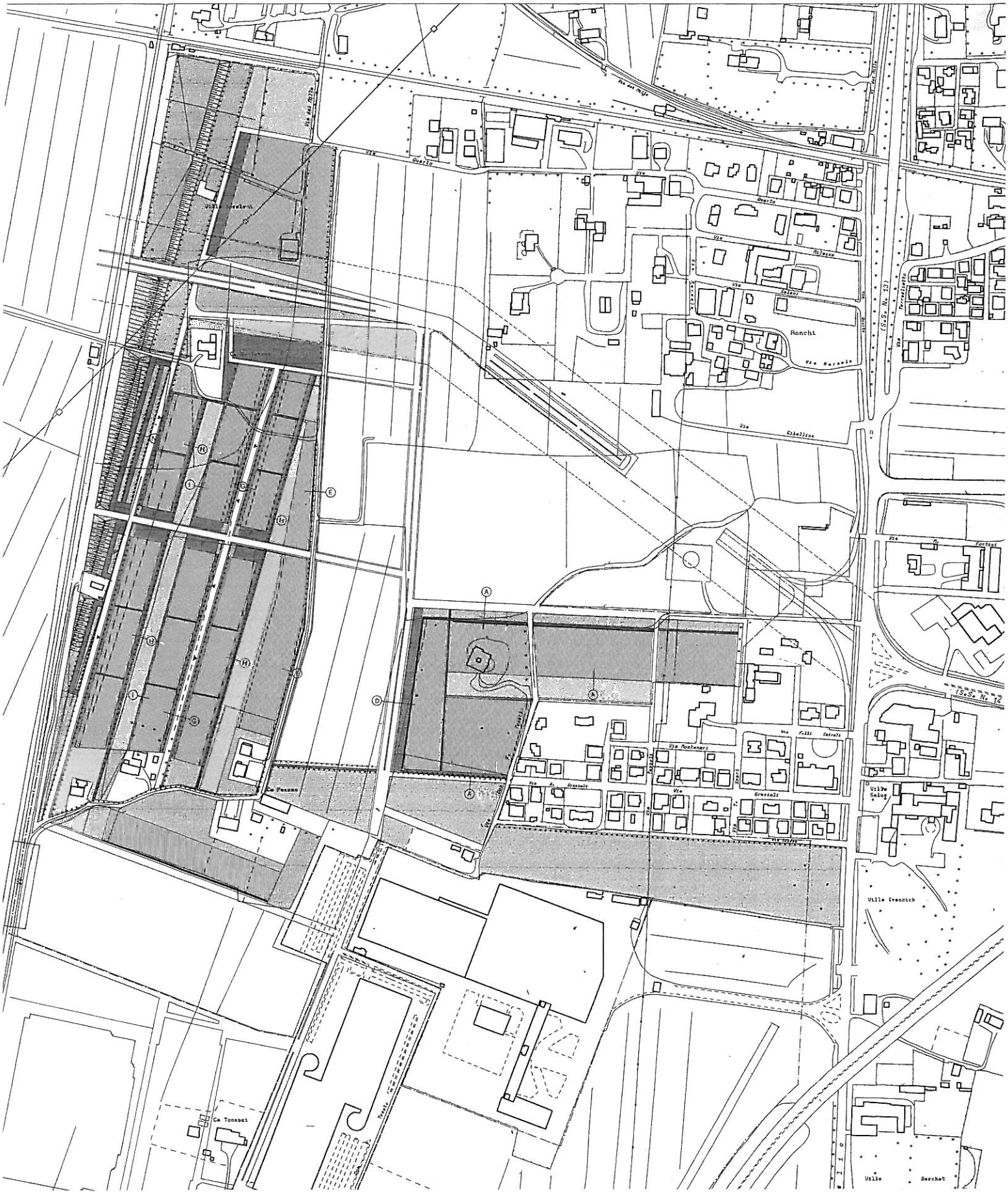
questa legenda fa riferimento alle seguenti schede norma: C2-5, C2-8, C2-9, C2-10, C2-12, C2-14, C2-15

PIANO REGOLATORE GENERALE

VARIANTE PER LA TERRAFERMA

SCHEDA GRAFICA

R.T.S. n.1

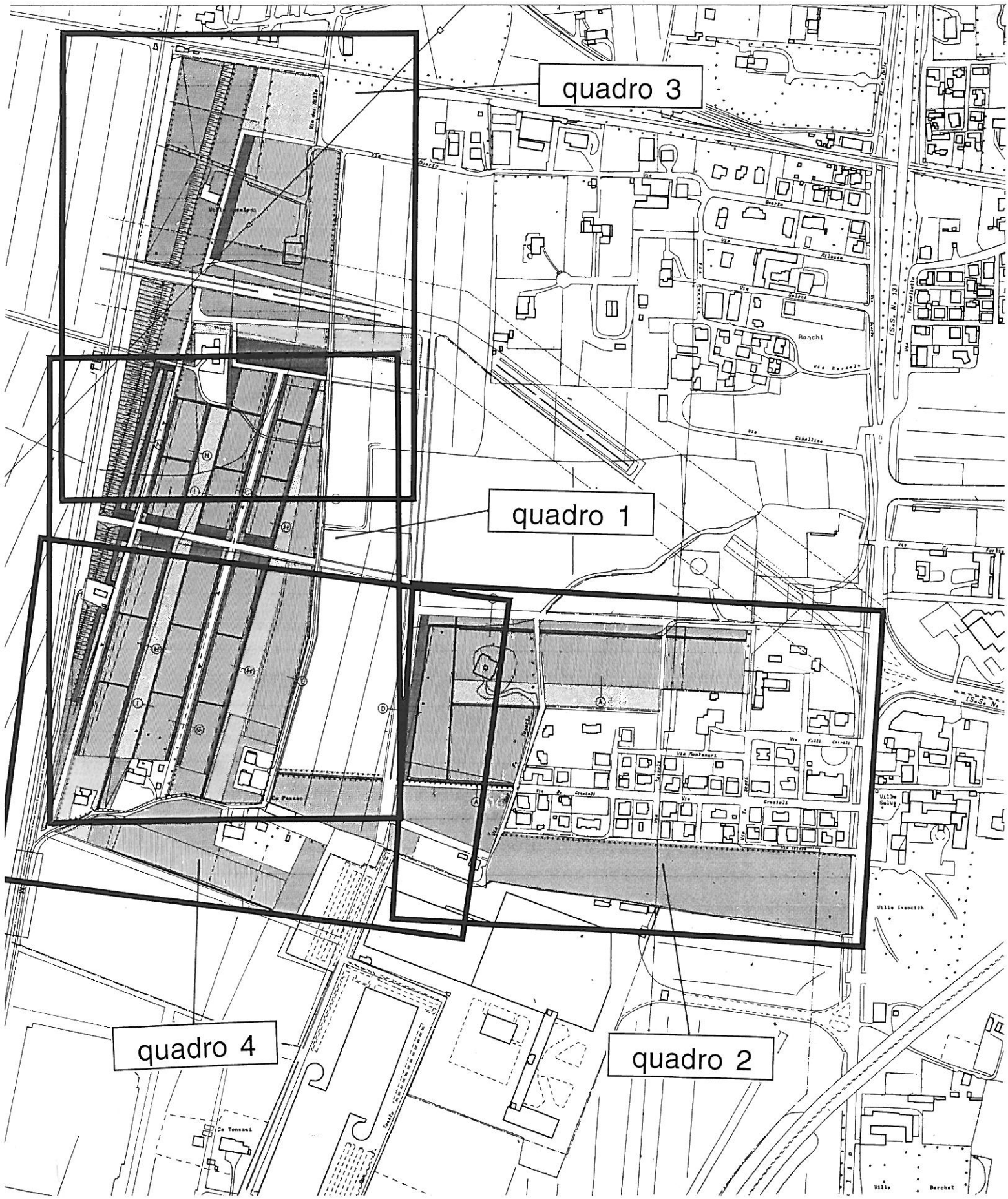


PIANO REGOLATORE GENERALE

VARIANTE PER LA TERRAFERMA

SCHEDA GRAFICA

R.T.S. n.1

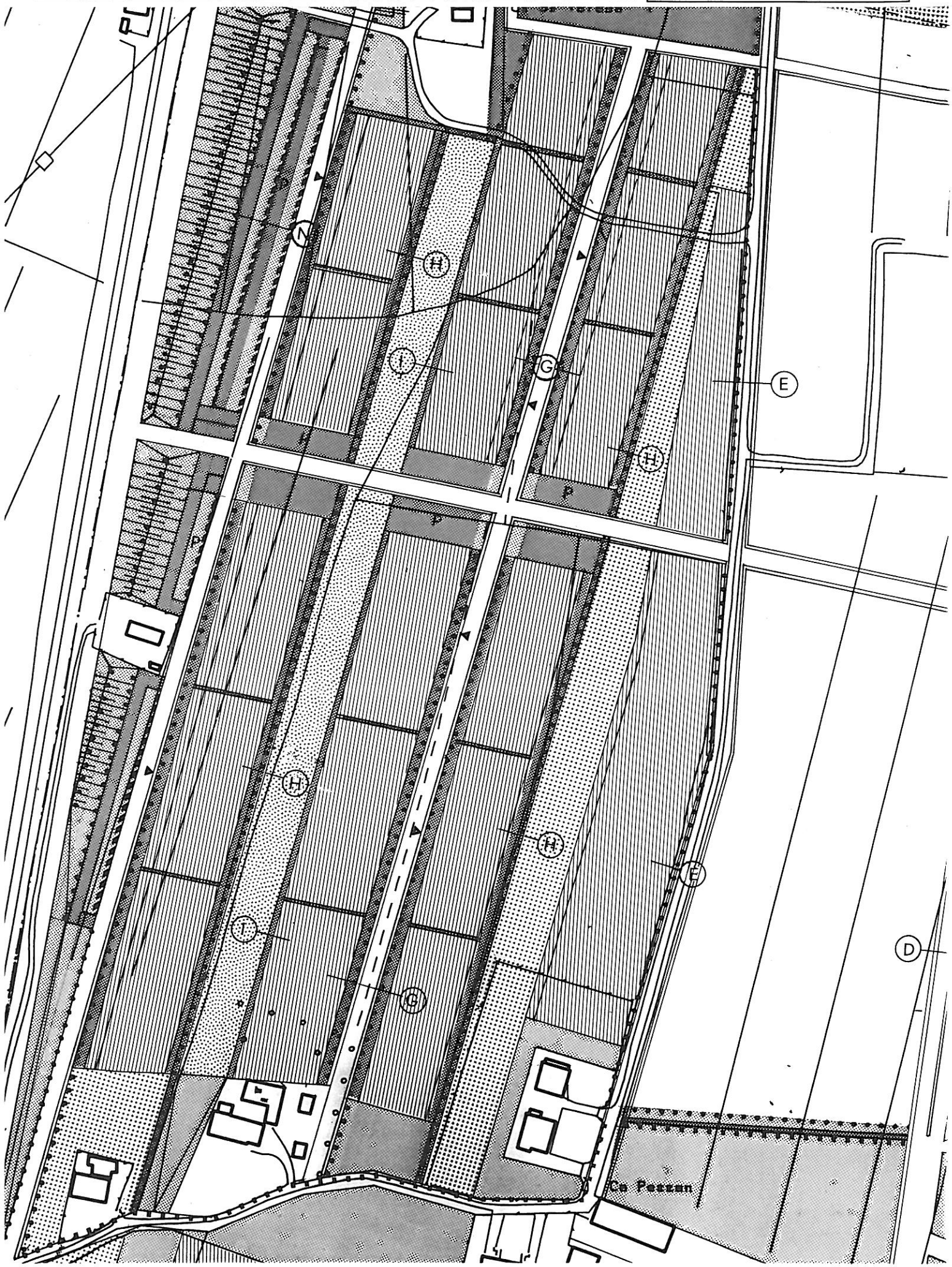


PIANO REGOLATORE GENERALE

VARIANTE PER LA TERRAFERMA

SCHEDA GRAFICA

R.T.S. n.1 quadro 1



PIANO REGOLATORE GENERALE

VARIANTE PER LA TERRAFERMA

SCHEDA GRAFICA

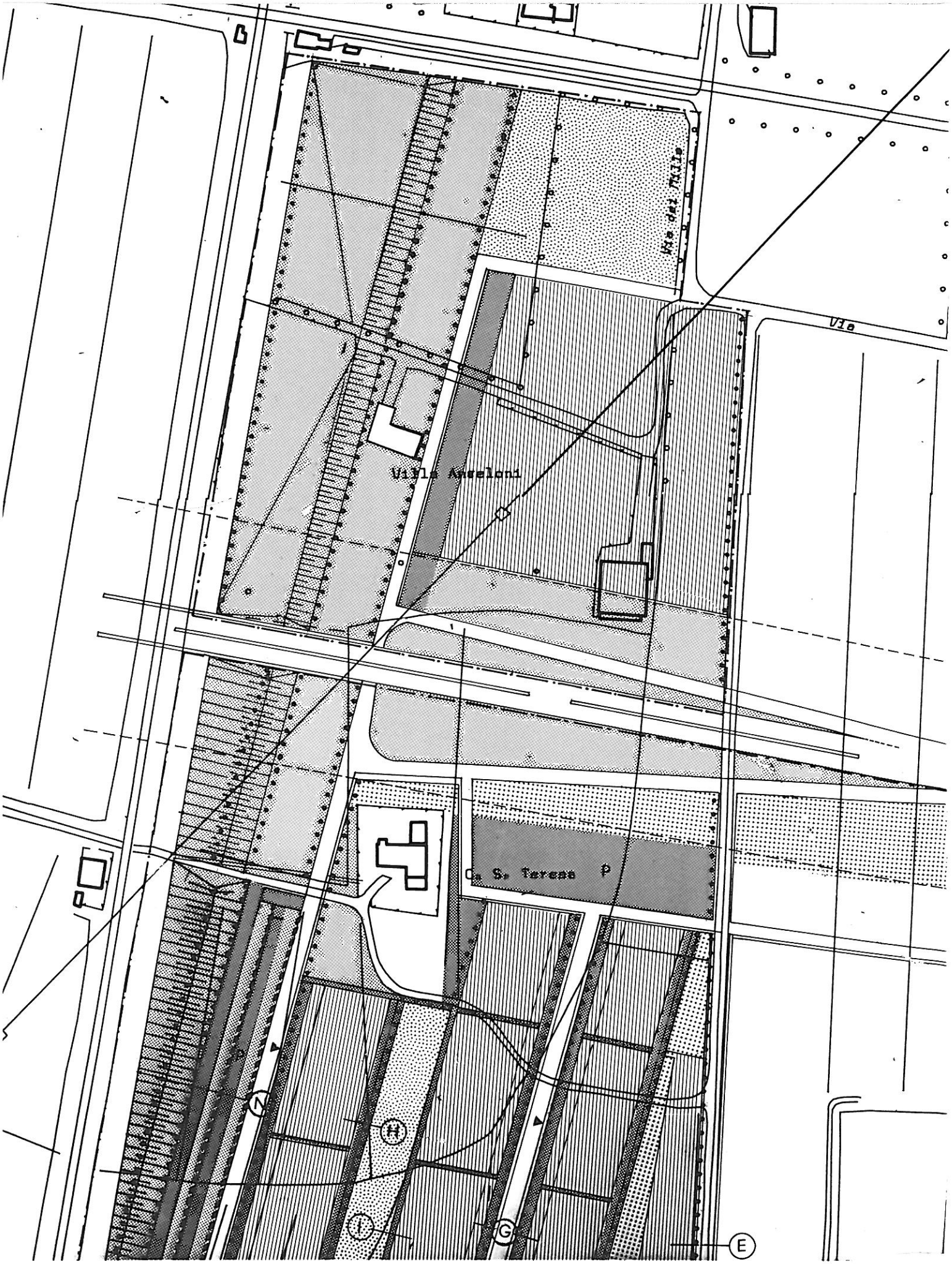
R.T.S. n.1 quadro 2

PIANO REGOLATORE GENERALE

VARIANTE PER LA TERRAFERMA

SCHEDA GRAFICA

R.T.S. n.1 quadro 3

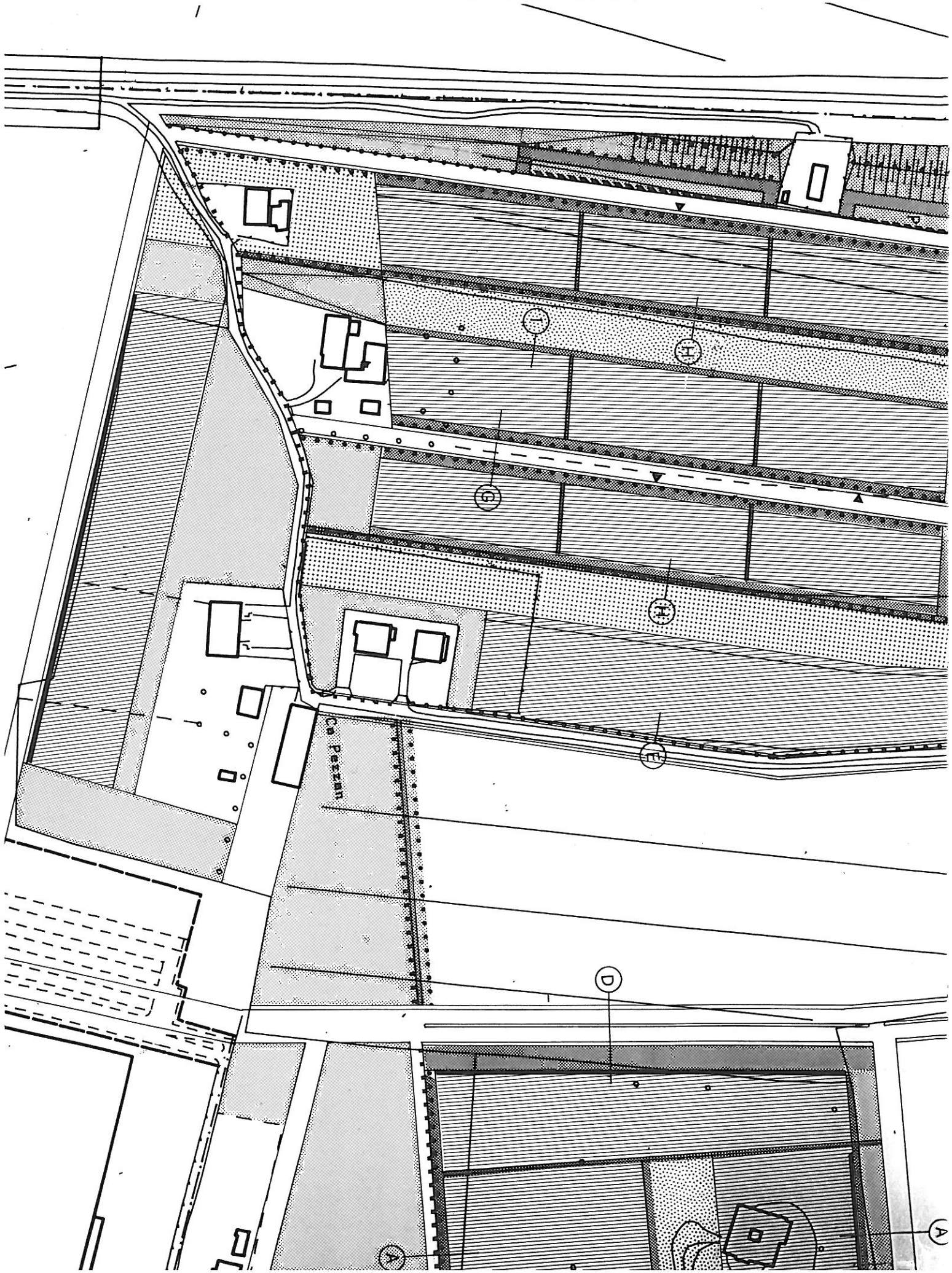


PIANO REGOLATORE GENERALE

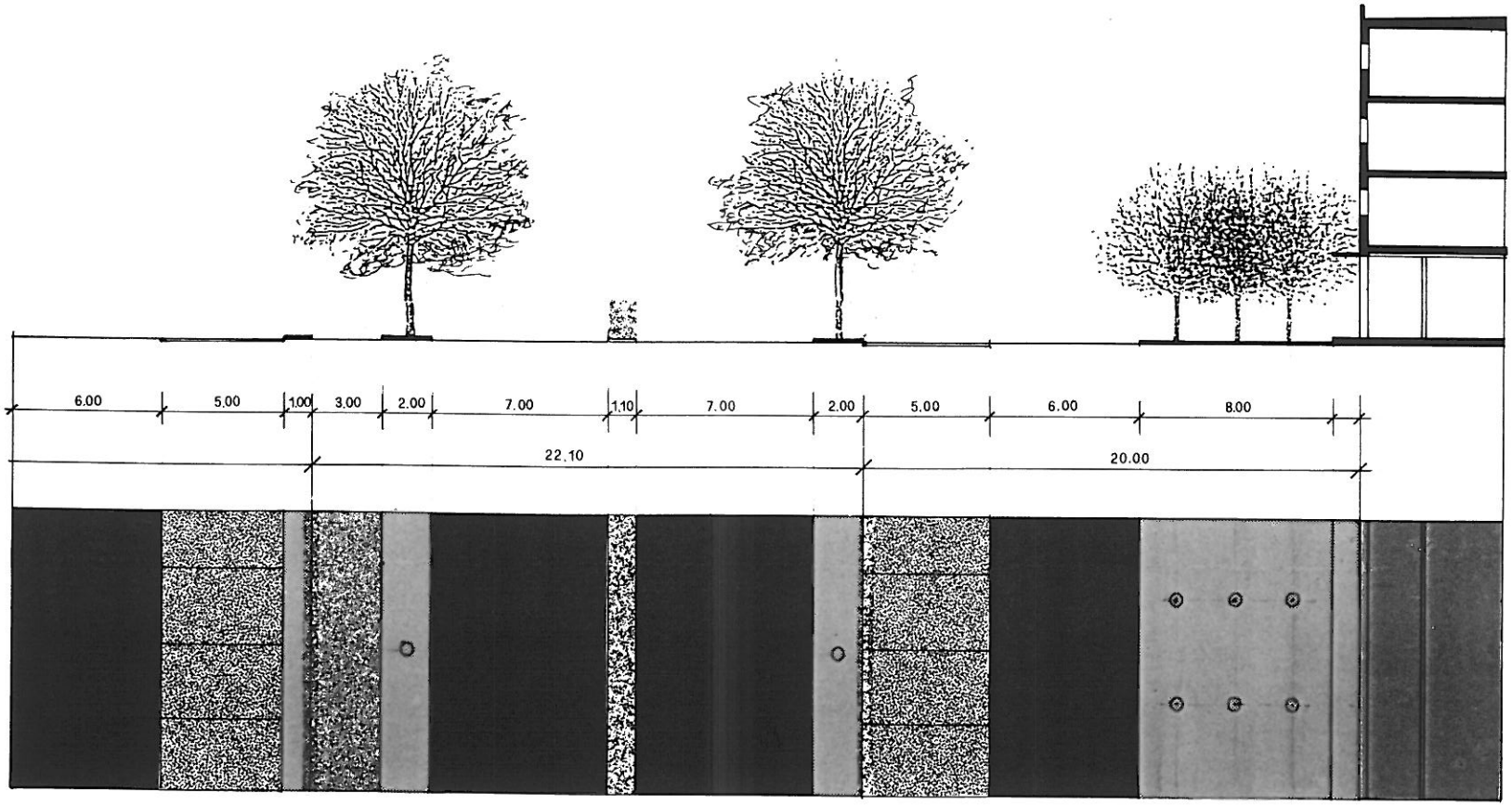
VARIANTE PER LA TERRAFERMA

SCHEDA GRAFICA

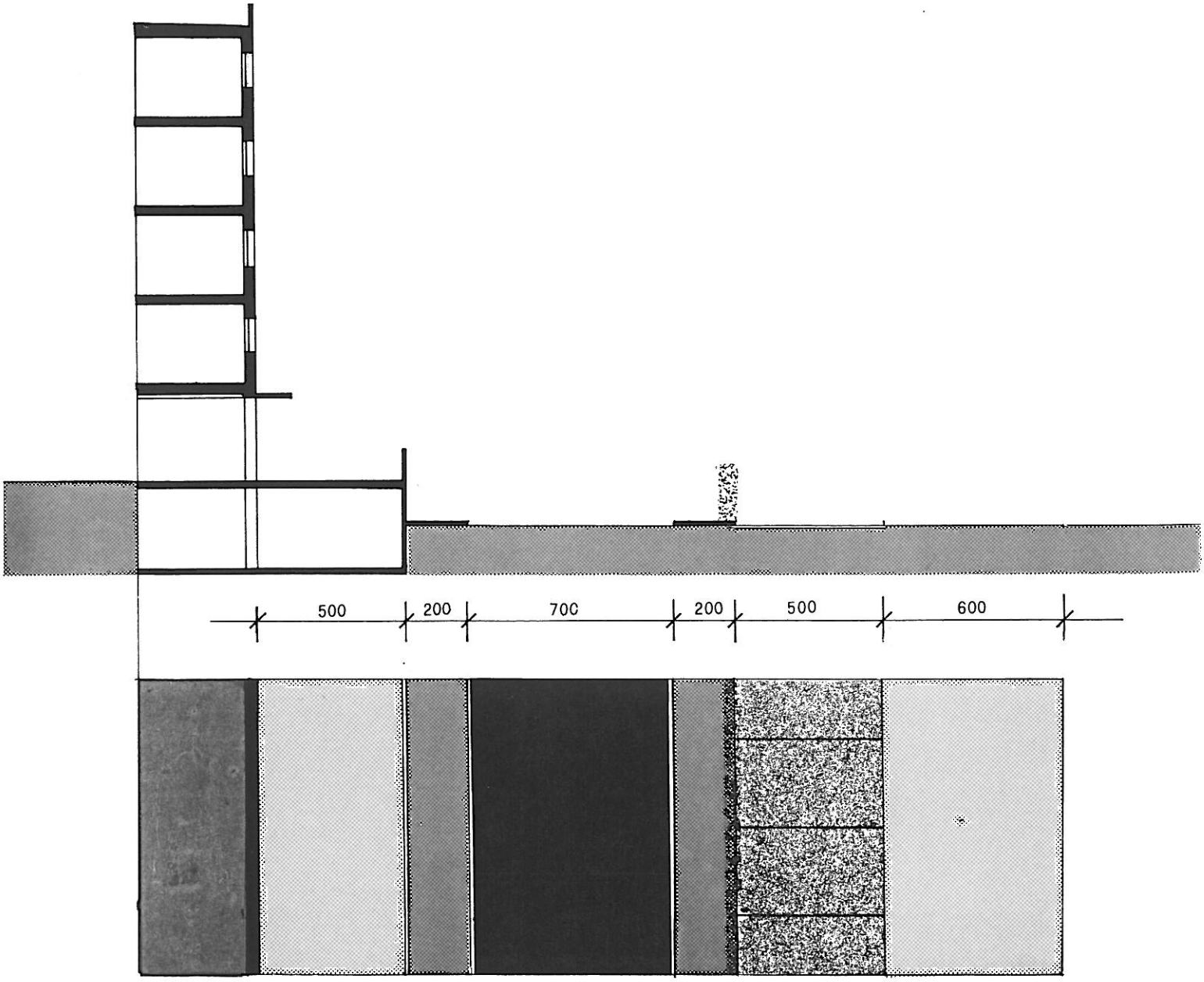
R.T.S. n.1 quadro 4



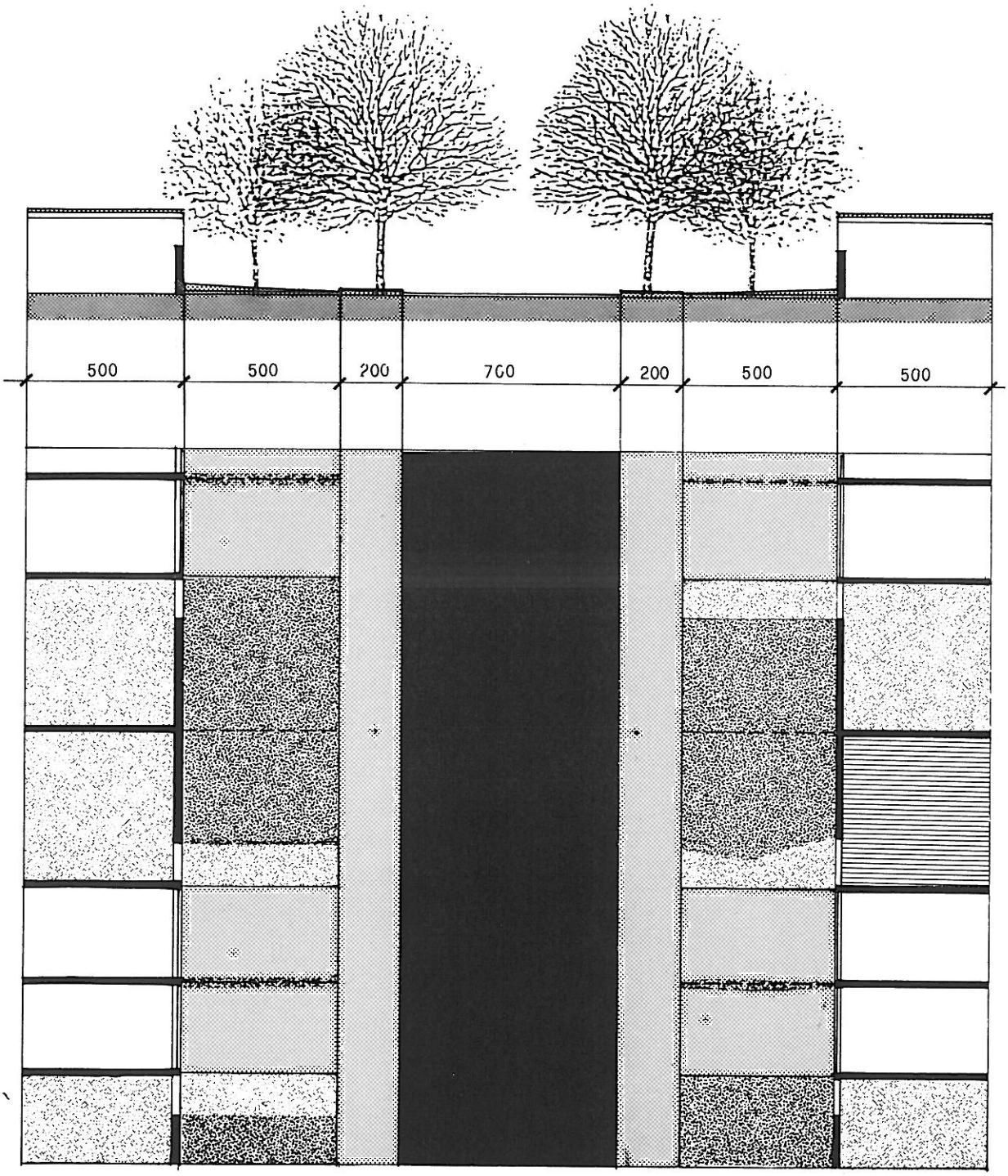
SEZIONE NORMATIVA D-D



SEZIONE NORMATIVA E-E



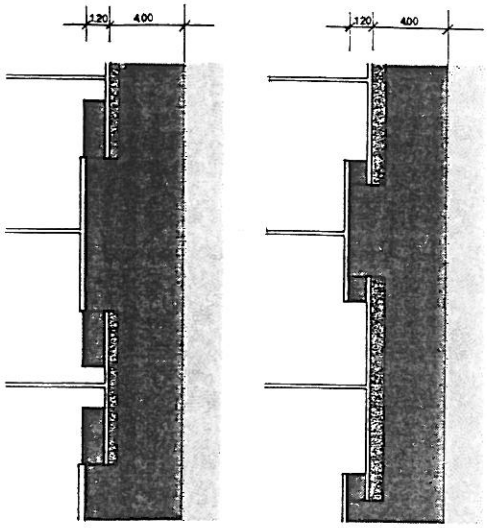
SCALA 1:200



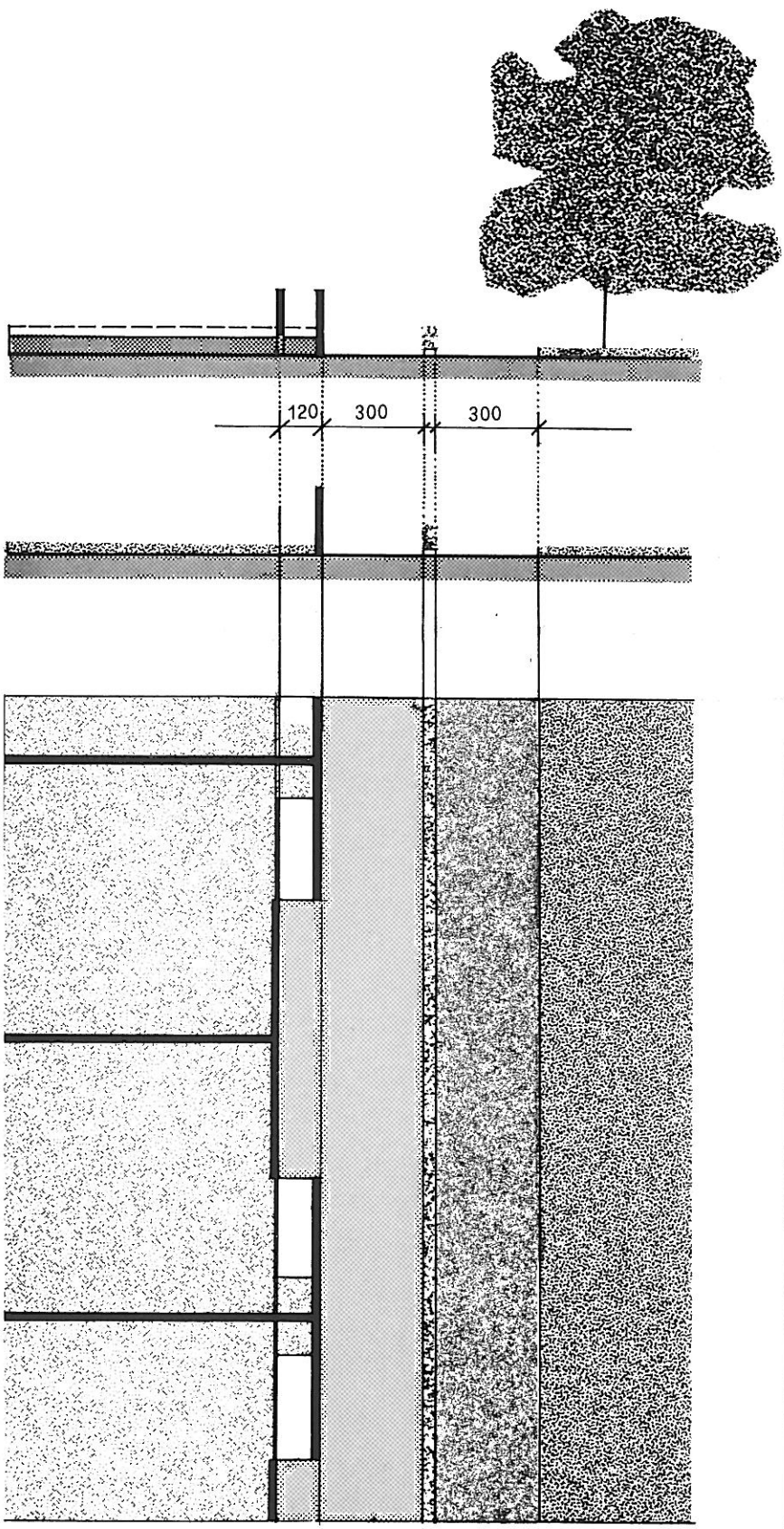
SEZIONE NORMATIVA G-G

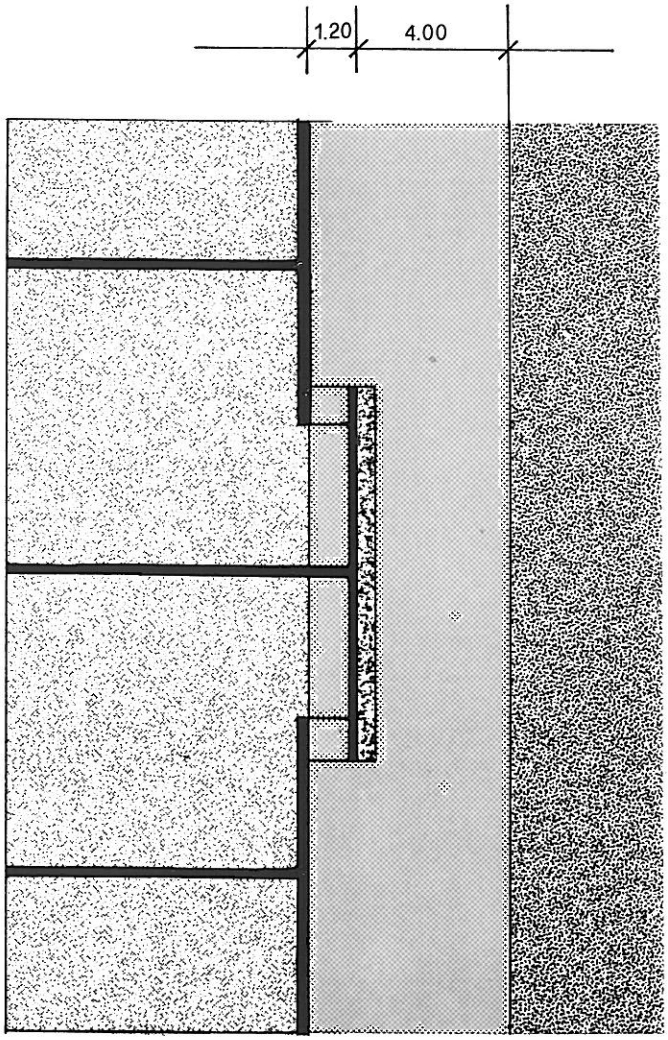
SCALA 1:200

variazioni



scala 1:400





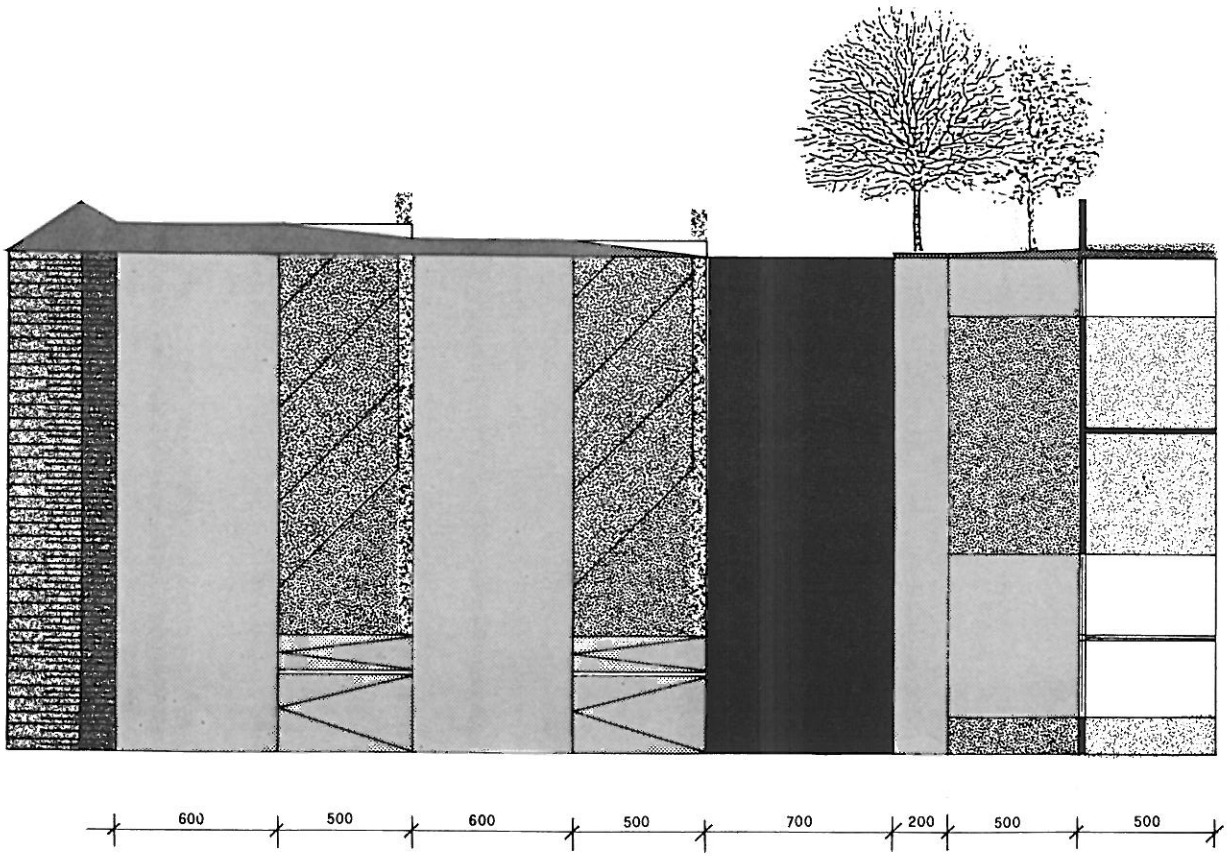
SEZIONE NORMATIVA H-H
PERCORSO PEDONALE + PISTA CICLABILE

SEZIONE NORMATIVA I-I
PERCORSO CICLO-PEDONALE

SCALA 1:200

SEZIONE NORMATIVA N-N

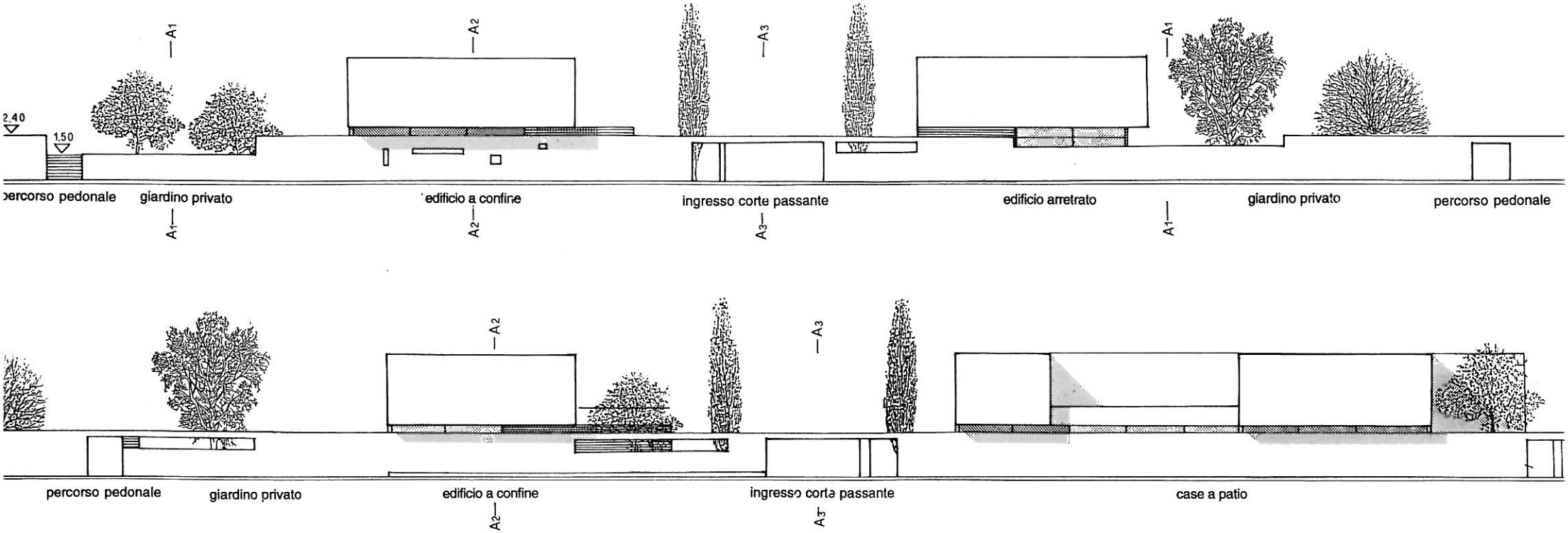
parcheggi - strada carrabile - residenza

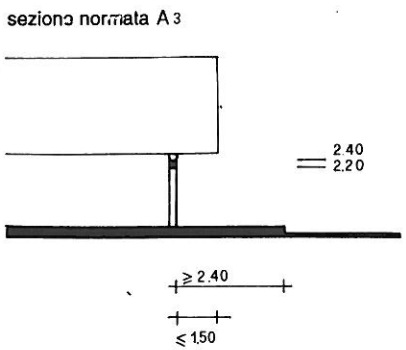


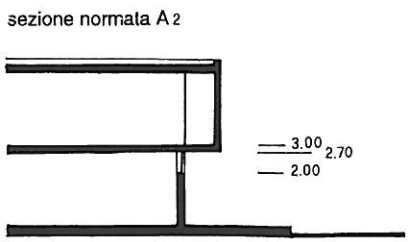
LEGENDA

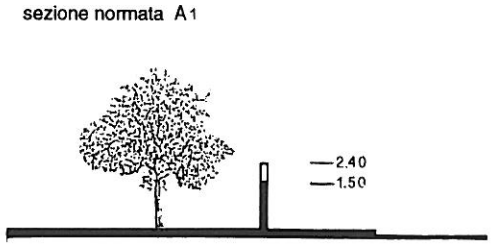
- terrapieno
- superficie pavimentata
- superficie semipermeabile
- verde pubblico
- siepe
- giardini privati
- asfalto

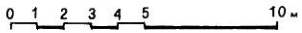
RECINZIONE NORMATA: ESEMPI DI CONFIGURAZIONI









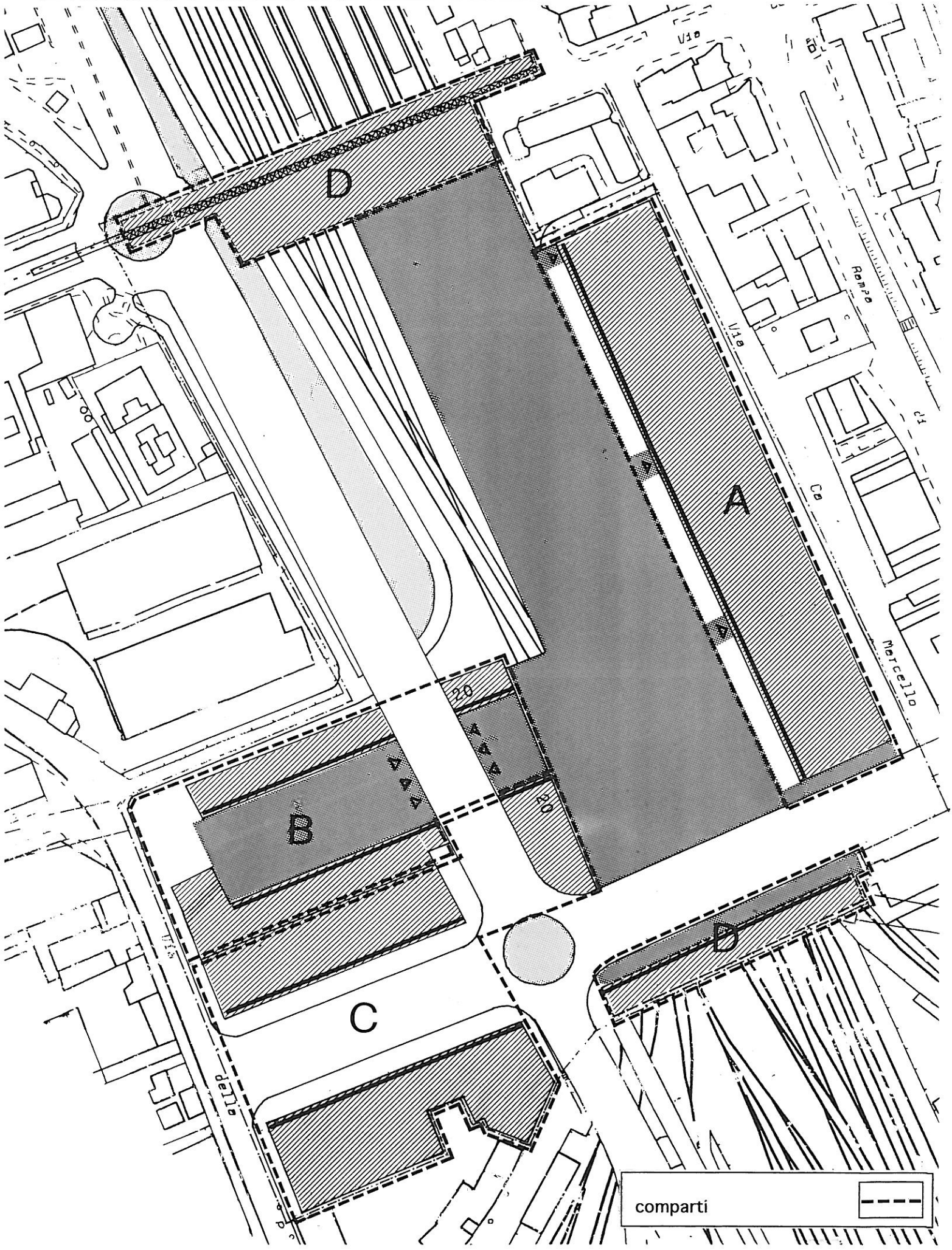


PIANO REGOLATORE GENERALE

VARIANTE PER LA TERRAFERMA

SCHEDA GRAFICA

R.T.S. n.2

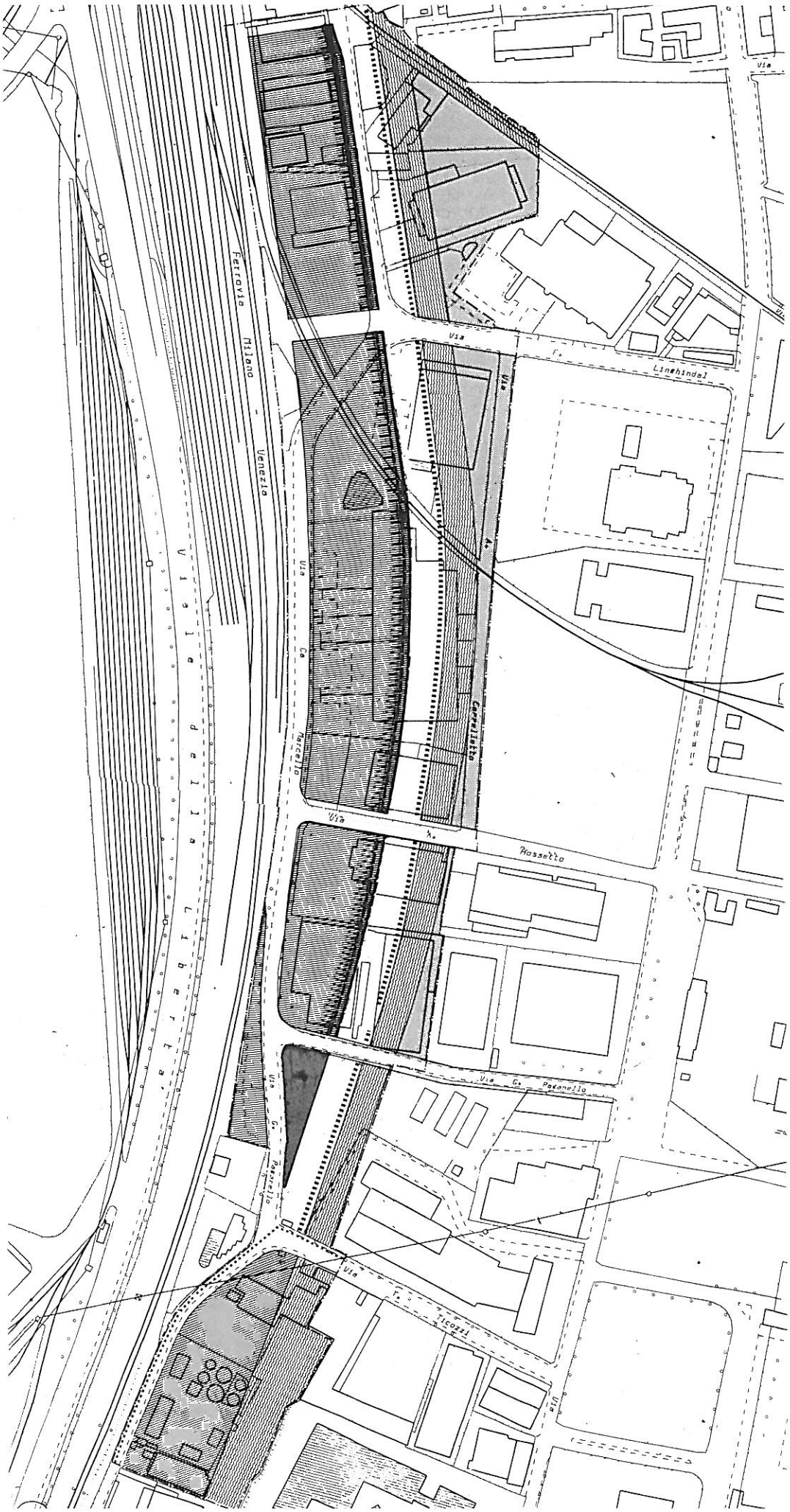


PIANO REGOLATORE GENERALE

VARIANTE PER LA TERRAFERMA

SCHEDA GRAFICA

R.T.S. n.3

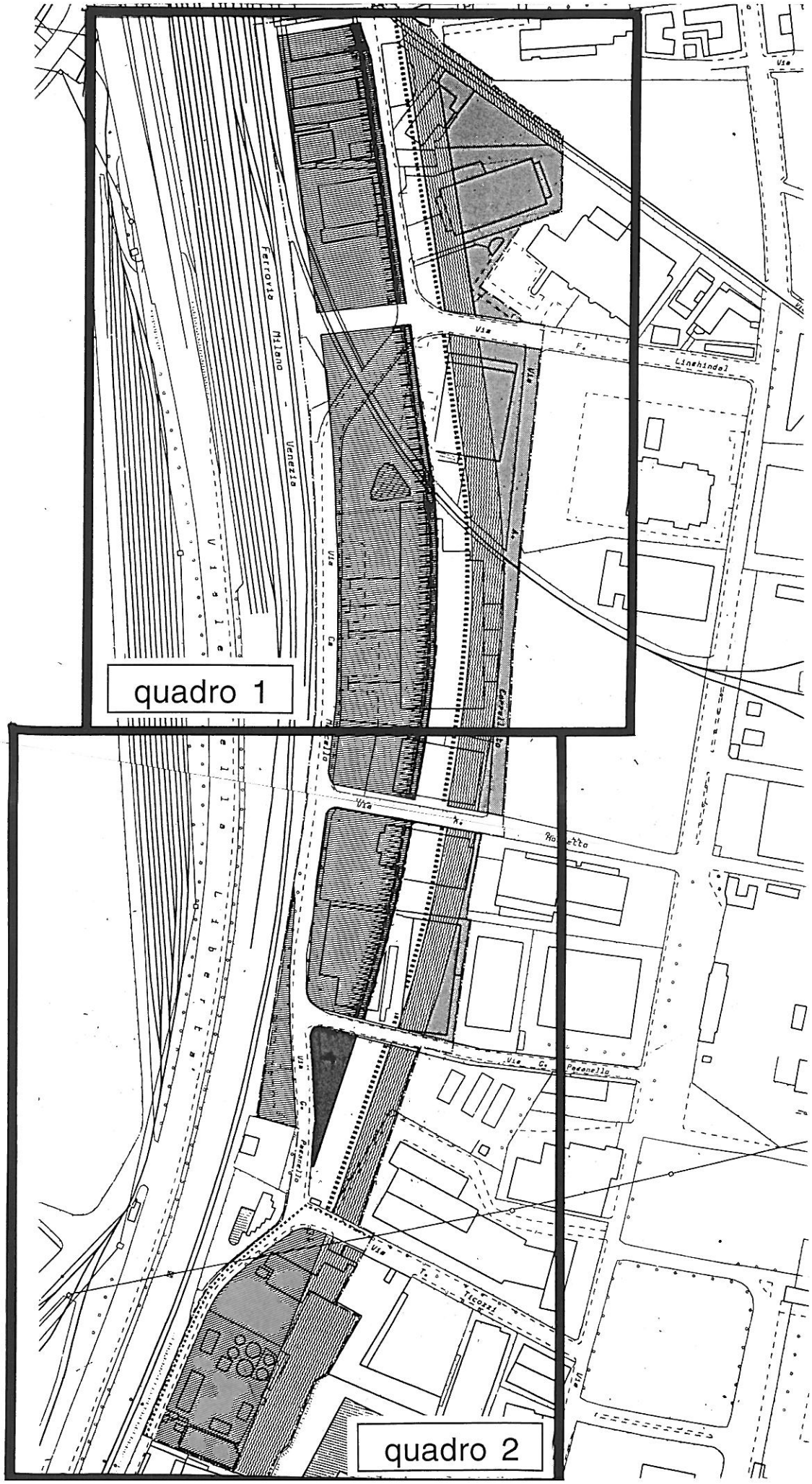


PIANO REGOLATORE GENERALE

VARIANTE PER LA TERRAFERMA

SCHEDA GRAFICA

R.T.S. n.3

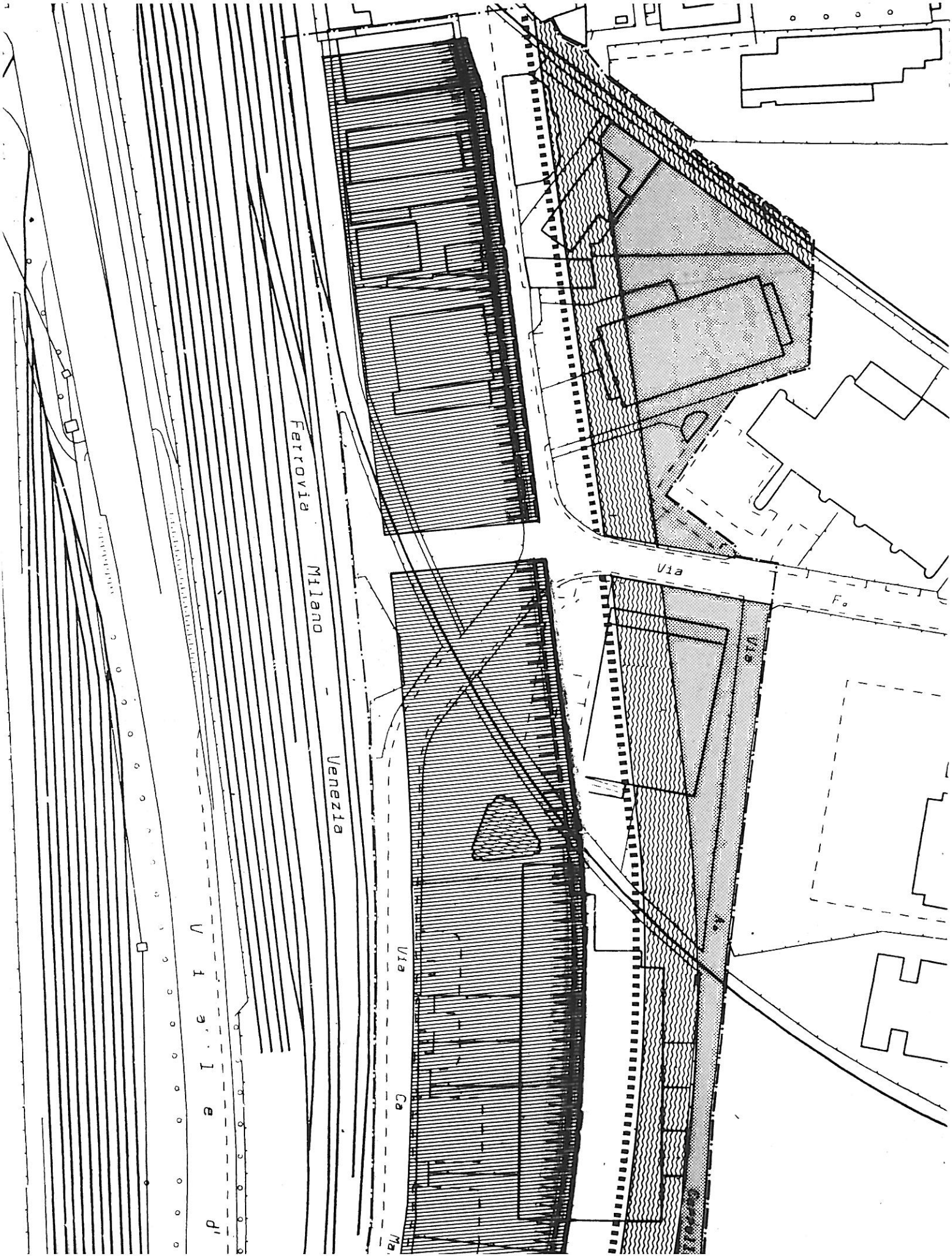


PIANO REGOLATORE GENERALE

VARIANTE PER LA TERRAFERMA

SCHEDA GRAFICA

R.T.S. n.3 quadro 1

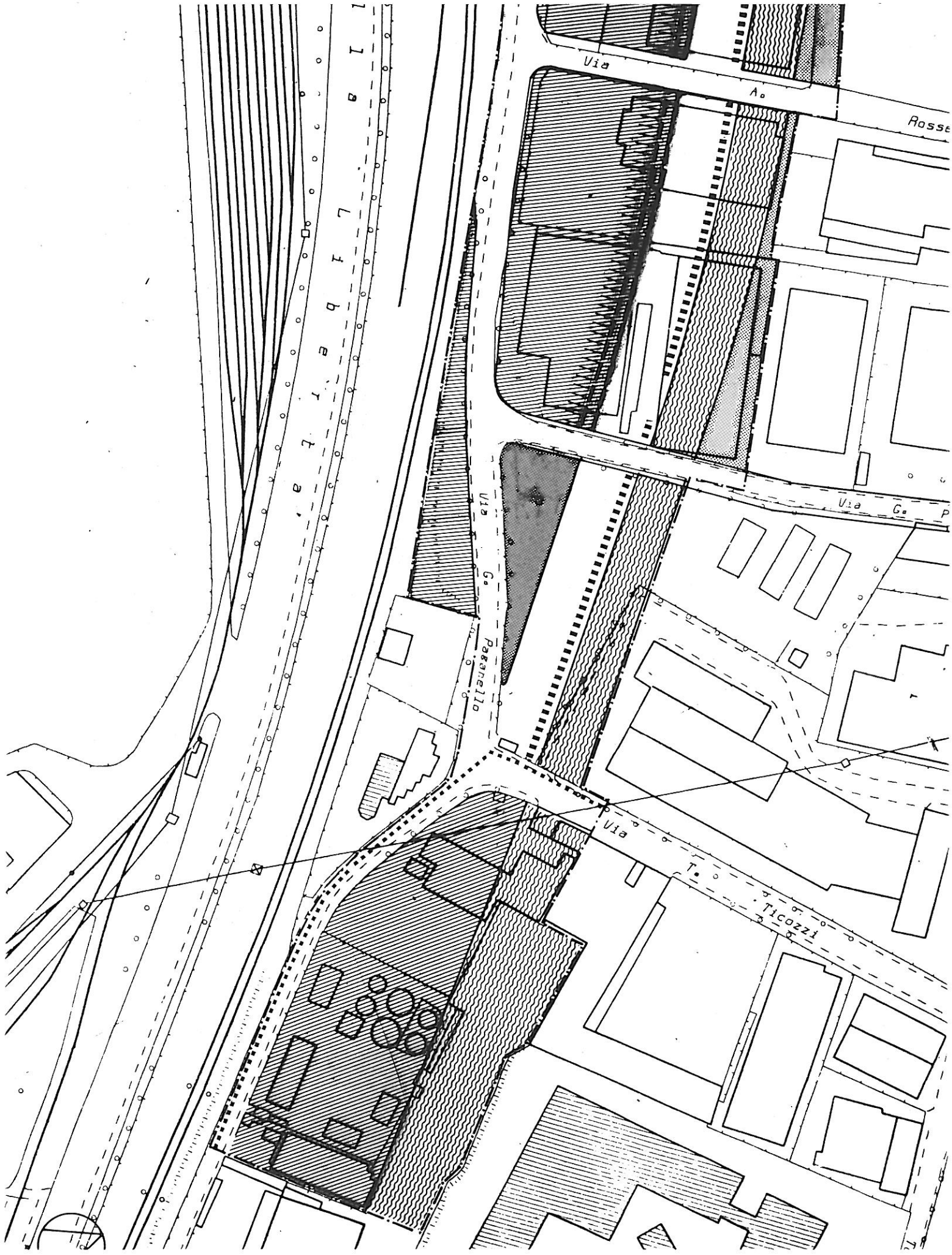

Via
Ferrovia
Milano
Venezia
Via
Via
Via
Via
Ca'
Ma
Via
Via
Via
Via

PIANO REGOLATORE GENERALE

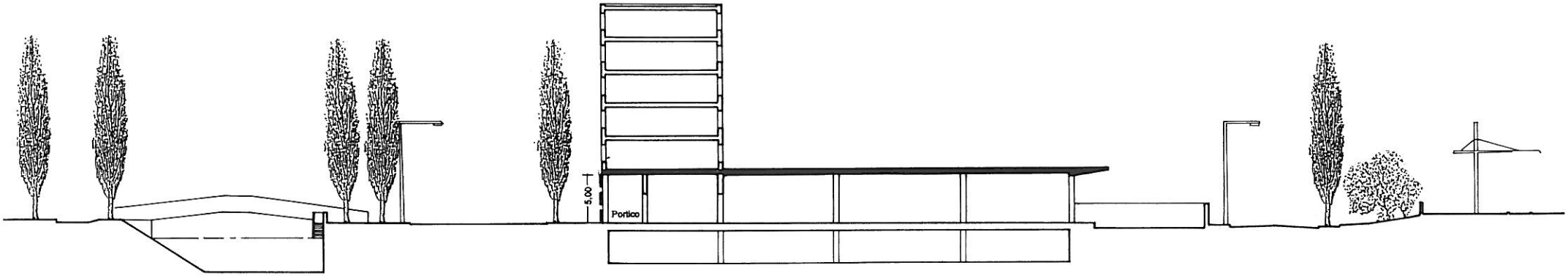
VARIANTE PER LA TERRAFERMA

SCHEDA GRAFICA

R.T.S. n.3 quadro 2



SCHEDA NORMA : R.T.S. N° 3



SEZIONE

LEGENDA

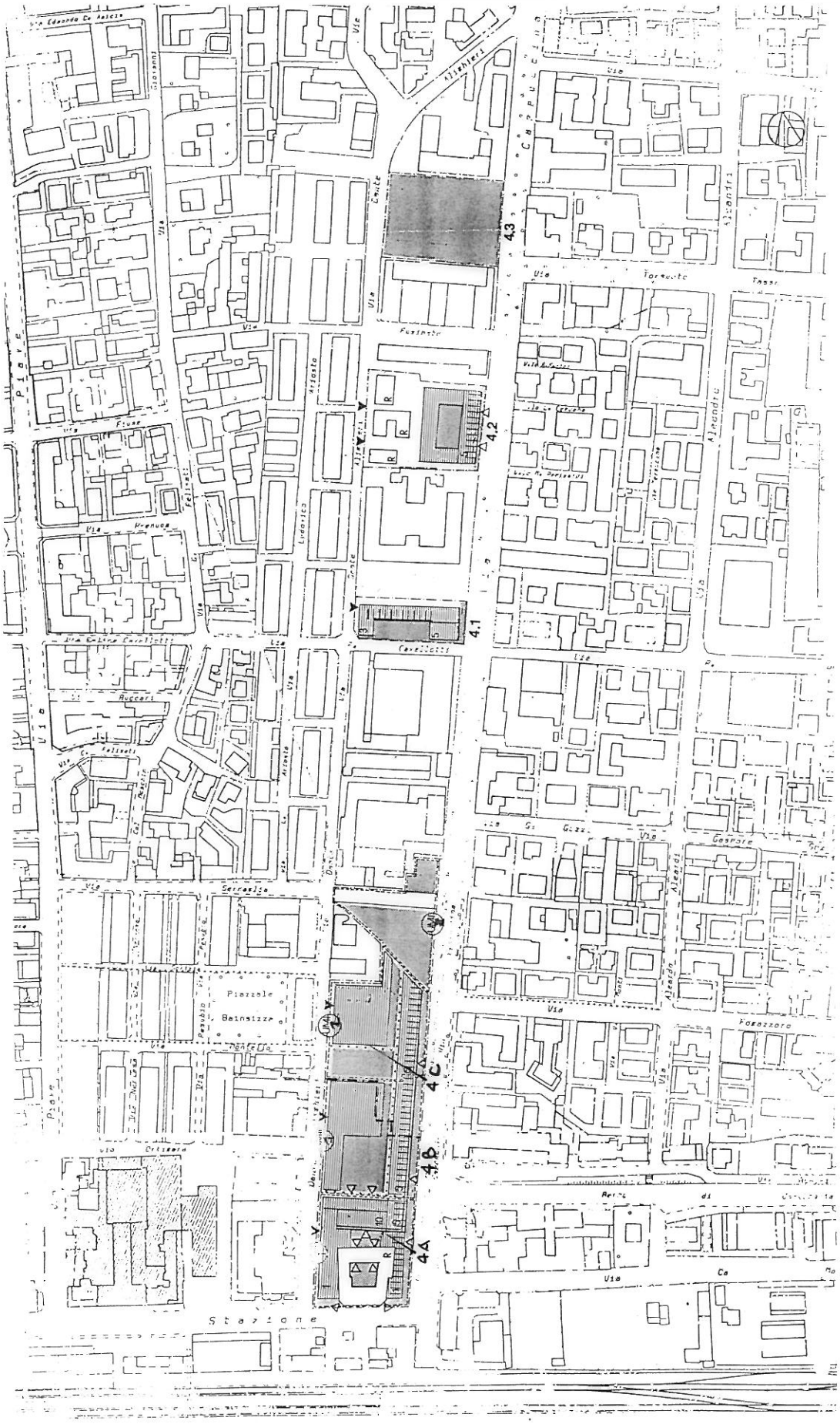
altezza vincolata per il basamento porticato

allineamento obbligatorio per il basamento porticato

note:
-Il materiale con cui saranno realizzati i basamenti porticati deve essere il più possibile omogeneo in modo che l'intervento abbia un forte carattere unitario.
-Lungo il porticato andranno insediate attività commerciali o direzionali, i dopositi o magazzini saranno invece localizzati sul retro dell'edificio.

PIANO REGOLATORE GENERALE
VARIANTE PER LA TERRAFERMA

SCHEDA GRAFICA
R.T.S. n. 4A – 4B – 4C
4.1 – 4.2 – 4.3



PIANO REGOLATORE GENERALE

VARIANTE PER LA TERRAFERMA

SCHEDA GRAFICA

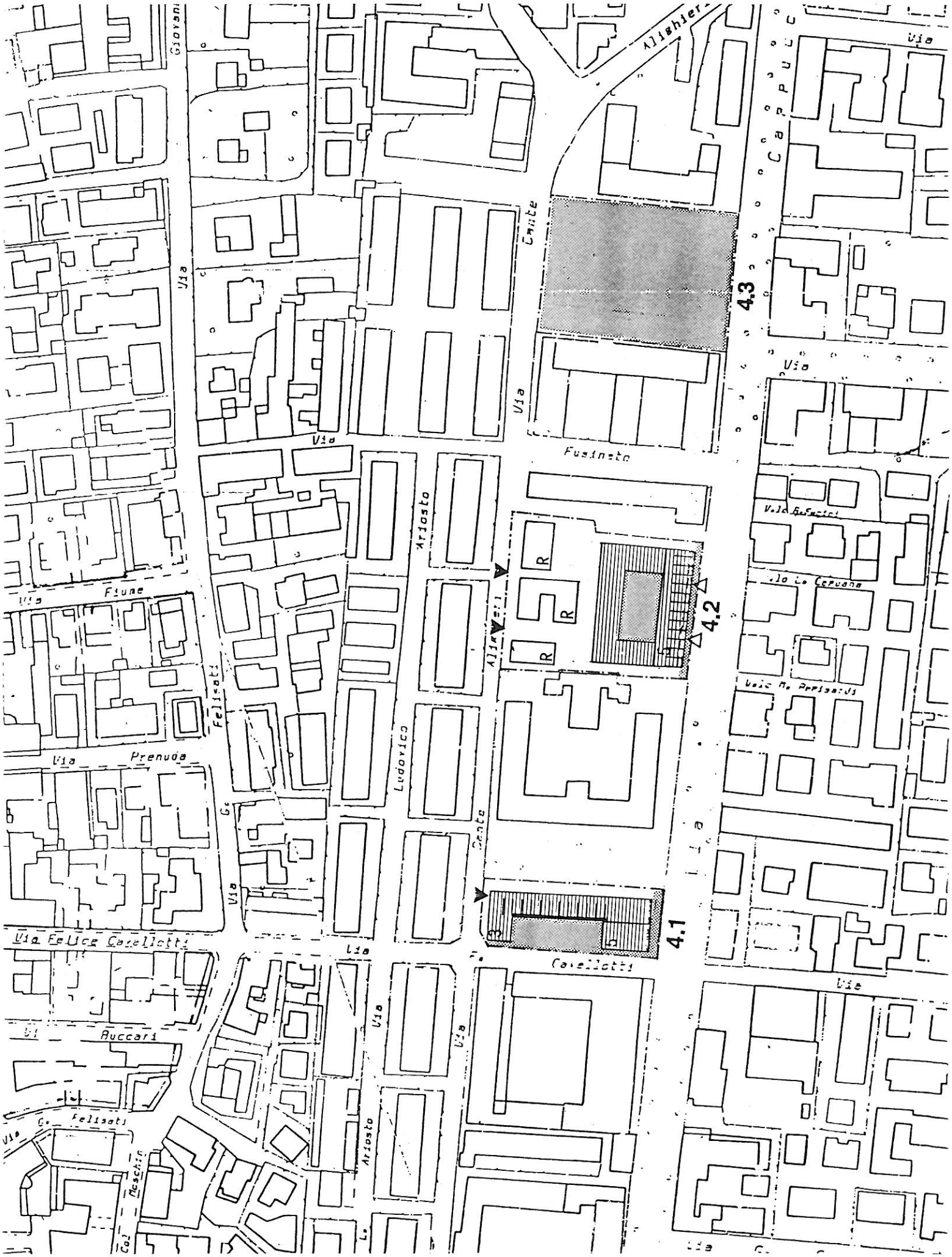
R.T.S. n. 4A – 4B – 4C

PIANO REGOLATORE GENERALE

VARIANTE PER LA TERRAFERMA

SCHEDA GRAFICA

R.T.S. n.4.1

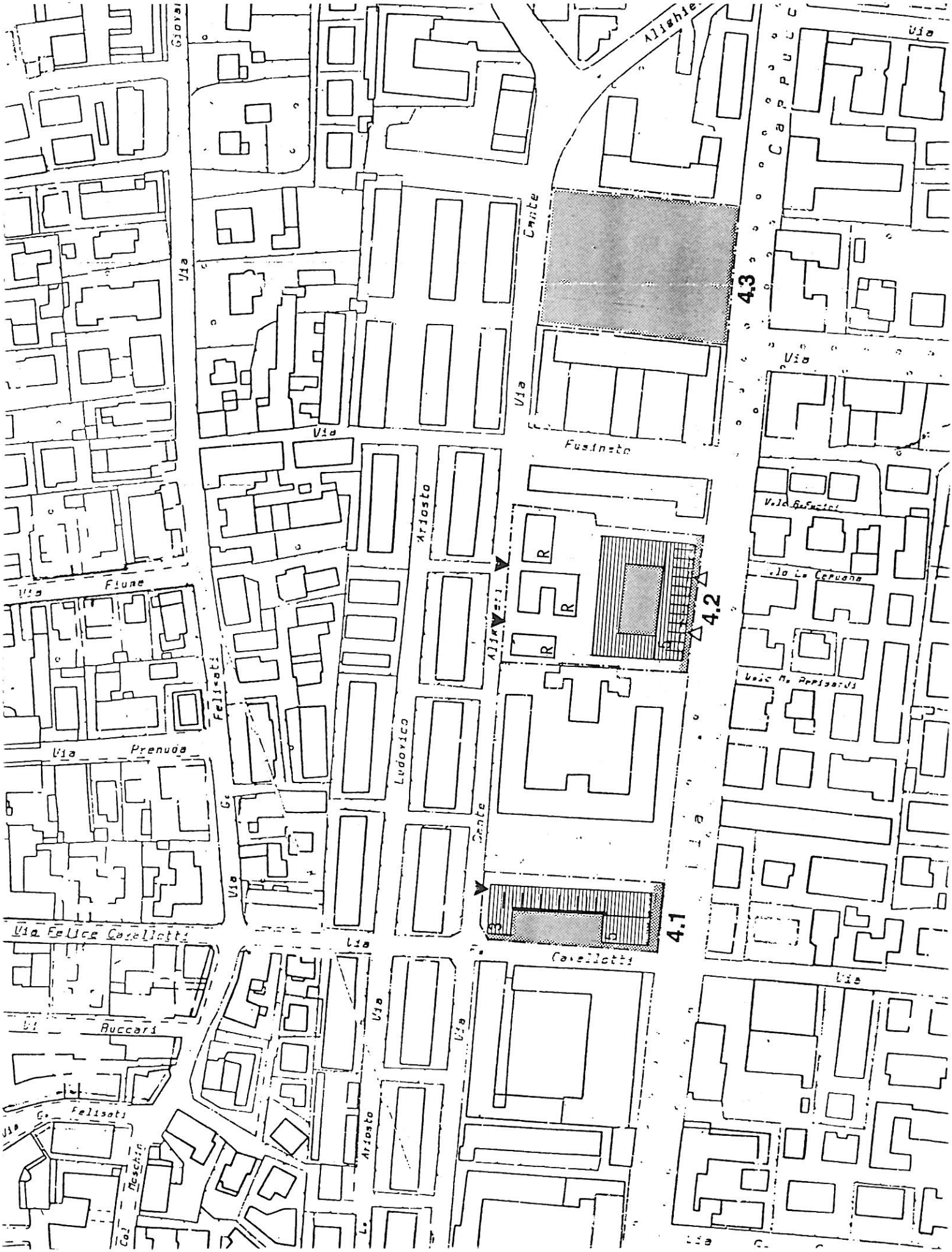


PIANO REGOLATORE GENERALE

VARIANTE PER LA TERRAFERMA

SCHEDA GRAFICA

R.T.S. n.4.2

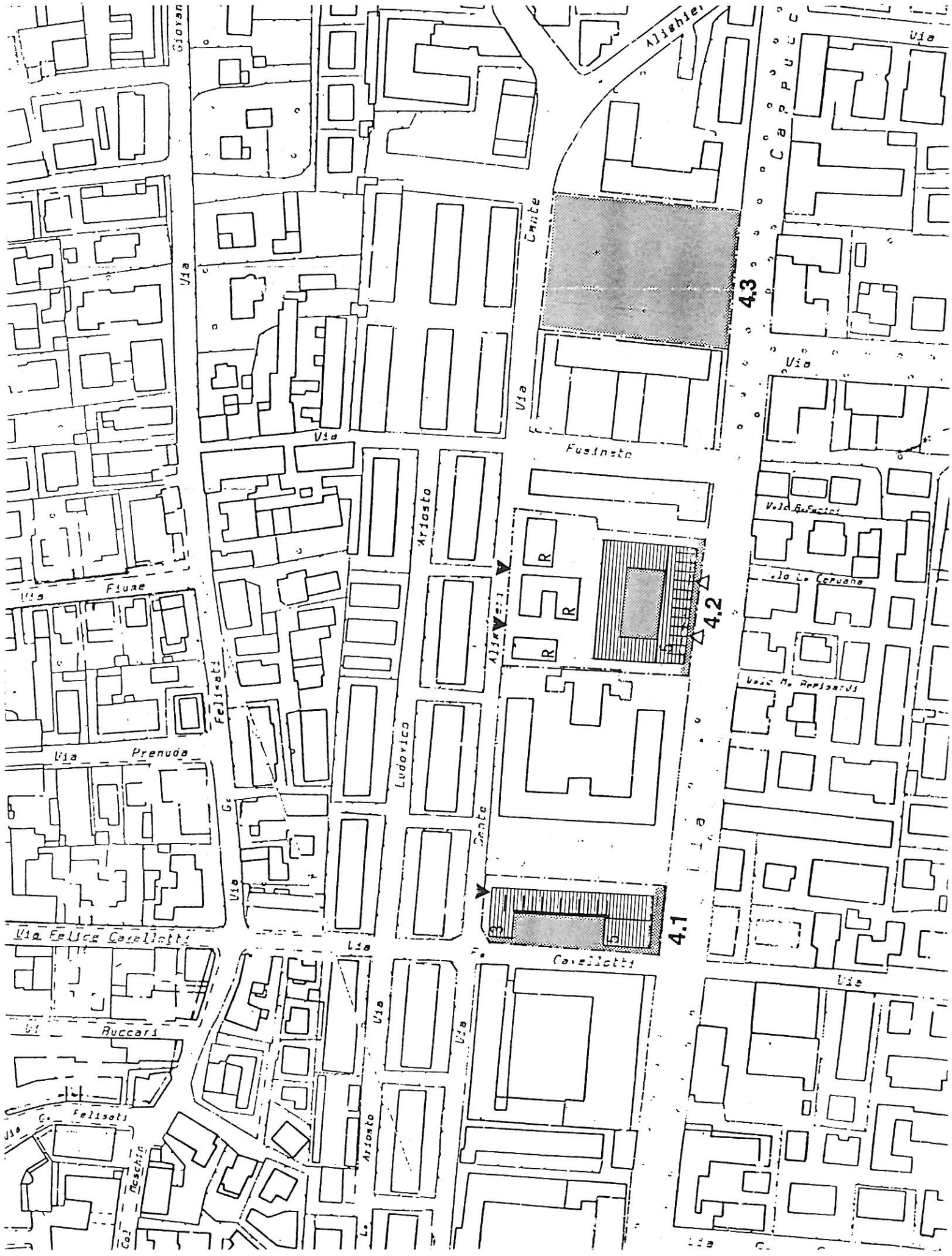


PIANO REGOLATORE GENERALE

VARIANTE PER LA TERRAFERMA

SCHEDA GRAFICA

R.T.S. n.4.3


Via
Dante
Alighieri
Via
Fusinato
Ariosto
Via
Fiume
Via
Prenuda
Felisati
Ludovico
Via Felice Cavallotti
Via
Cavallotti
Via
Ruccari
Via
Ariosto
Via
Felisati
Via
Via
Via

SCHEDA NORMA : R.T.S. N° 1

Il futuro piano attuativo per la zona mista R.T.S. 1 si configura come variante di alcune parti del P.P. della zona A.E.V. Terraglio già approvata nel luglio 1997 che verrà per tanto attivata dopo l'approvazione del presente P.R.G. La nuova destinazione prevede l'inserimento di una consistente quota di residenza e una riduzione del terziario nei lotti inedificati.

Per garantire il passaggio da uno strumento all'altro senza compromettere il disegno generale si è reso necessario riutilizzare una serie di elementi (tracciati della viabilità principale, posizionamento degli standard) già presenti nel P.P. vigente tali da non contrastare le direttive già inevitabilmente in corso, rendendo quindi il progetto per la zona mista estremamente flessibile.

Nei tre ambiti di intervento, che corrispondono alle aree del P.P. non ancora urbanizzate, si è intervenuto con tre modalità progettuali ed operative diverse in relazione alla localizzazione ed all'orientamento dei lotti stessi, cercando di superare così i limiti imposti, dall'area;

A) L'intervento più esteso. Il disegno del suolo agricolo viene assunto come "*tracciato generatore*" per i principali nuovi insediamenti residenziali che si collocano nei lotti non ancora occupati a ridosso della ferrovia.

L'intervento sarà caratterizzato da un tessuto residenziale uniforme che fa riferimento alla " Guida al progetto dei nuovi insediamenti residenziali a bassa densità 2" e alcuni edifici più alti, collocati in punti strategici(per esempio fronte strada) in cui si concentra la quota prevalente di terziario.

B) Nei lotti liberi a ridosso del tessuto residenziale esistente è stato inserito un insediamento a bassa densità che segue la "Guida al progetto dei nuovi insediamenti residenziali a bassa densità 1" a cui si rimanda.

C) Nel lotto a nord della viabilità territoriale l'edificazione viene concentrata al fine di permettere alla campagna di oltrepassare in direzione ovest-est il tessuto edificato esistente ed avrà una maggiore libertà di intervento.

D) Nel lotto a sud dell'area a ridosso del centro commerciale esistente viene collocato un edificio alto con prevalenza di terziario che delimita lo spazio verde di connessione est-ovest.

L'area è attraversata nella parte a nord dalla prevista nuova viabilità territoriale . Il progetto prevede una ipotesi di riprogettazione della rotonda prevista dal vigente P.R.G.. Ad essa si sostituisce il progetto di una strada che, sopraelevata in corrispondenza della ferrovia, prosegue a raso per distribuzione alla residenza e viene interrata nel suo tratto successivo. Essa funziona come una rotonda allungata. Tale ipotesi dovrà essere valutata in sede di progettazione esecutiva della citata viabilità territoriale. E' inoltre prevista una fermata metropolitana in corrispondenza dell'asse ferroviario.

Gli edifici, gli spazi aperti e le strade interne all'insediamento vanno progettati e assemblati come indicato nella "Guida al progetto dei nuovi insediamenti a bassa densità - 1" contenuta nell'allegato alle schede norma "Il progetto nuovi insediamenti residenziali, Parte prima: Il progetto dei nuovi insediamenti a bassa densità.

Il tessuto residenziale a bassa densità ha una recinzione a sezione vincolata sia verso l'accesso carrabile sia verso gli spazi aperti.

I lotti lungo le strade principali accoglieranno gli edifici alti in cui si concentrerà la principale quota di terziario. Un'ulteriore quota di terziario potrà essere collocata nella residenza a bassa densità nella fascia vincolata di 5 metri in alternanza con i garage o in sostituzione ad essi.

SCHEDA NORMA : R.T.S. N° 2

Realizzazione di terziario e commercio, residenza, parcheggi, piazza.

La separazione netta tra i centri abitati di Mestre e Marghera è da sempre uno dei punti irrisolti nell'organizzazione territoriale della terraferma che, piste ciclabili e passaggi pedonali in tunnel o in passerella non possono risolvere che funzionalmente.

La proposta è allora quella di risolvere il collegamento tra le due parti della città realizzando una vera e propria nuova parte di città sopra i binari ferroviari tra via Cappuccina e Corso del Popolo che possa anche configurarsi come il punto terminale del nuovo centro allungato della città bipolare.

Una grande piazza che assume la dimensione urbanistica della distanza tra i due assi urbani è tesa tra il cavalcavia di Corso del Popolo e un ponte attrezzato posto a ricostituire la continuità tra via Cappuccina e Viale Fratelli Bandiera, da cui è anche possibile scendere ai marciapiedi della stazione ferroviaria. Un altro collegamento con le aree ristrutturate della zona industriale avviene attraverso un percorso urbano individuato da due edifici a torre, che sottopassa il viadotto stradale di Viale della Libertà. Chiudono infine i lati della nuova grande piazza un sistema densamente costruito che si appoggia a Cà Marcello risolvendo il dislivello tra la via bassa e la piazza (sono qui localizzati una consistente quota di servizi pubblici) e un edificio a ponte sopra i binari disposto oltre il cavalcavia di Corso del Popolo.

INDIRIZZI PROGETTUALI

- Prima della redazione del progetto-guida andranno acquisite le intese con le ferrovie dello stato.
- Gli spazi pubblici, la pavimentazione dello spazio pubblico ed il suo arredo dovranno essere elementi qualificanti dello spazio aperto tanto quanto l'edificazione.

PRESCRIZIONI

Gli interventi edilizi sono subordinati alla redazione di un progetto-guida riguardante unitariamente l'intera area di cui alla presente scheda-norma, approvata dal Consiglio Comunale, e da Strumenti Urbanistici Attuativi dei singoli comparti individuati nella planimetria qui allegata; in sede di approvazione del progetto-guida potranno essere approvate modifiche ai perimetri dei comparti finalizzate ad una migliore attuazione del piano. Andrà predisposta anche un iniziativa privata, il preliminare dell'intera "piazza" al fine di verificarne le modalità ed i costi di attuazione che saranno successivamente posti a carico dei soggetti attuatori dei singoli comparti. Poiché tale opera di urbanizzazione secondaria dovrà essere realizzata dai singoli proprietari proporzionalmente alla Sp rispettivamente realizzabile, i soggetti attuatori dei singoli comparti dovranno depositare una polizza fidejussoria assicurativa al fine di garantire l'impegno relativo alla realizzazione della quota parte di opere di propria pertinenza.

-Le opere di urbanizzazione primaria e secondaria saranno realizzate secondo le prescrizioni e le indicazioni dello strumento urbanistico generale e dei vari S.U.A. oppure, in mancanza di indicazioni nello strumento urbanistico generale, calcolati ai sensi dell' Art.25 della L.R. 61/85 e potranno essere monetizzate. In sede di stipula della convenzione relativa alla realizzazione dello S.U.A dell'ambito di Ca' Marcello, dovrà essere previsto l'impegno relativo alla realizzazione della quota parte di opere di urbanizzazione di propria pertinenza, ed in particolare della quota parte della piastra che sovrapassando i binari ricongiunge i centri di Mestre e Marghera.

-In considerazione della particolare morfologia dell'intervento, le porzioni di edificato da destinare a parcheggio, fino a raggiungimento degli standard pubblici e privati, non andranno conteggiate nel calcolo delle Sp da realizzare, anche se costruite fuori terra. A condizione che non superino la quota della "piazza".

SCHEDA NORMA : R.T.S. N° 3

Realizzazione di terziario e commercio, residenza, parcheggi, escavazione di un canale, realizzazione di una nuova strada.

Il progetto si pone come obiettivo la riqualificazione di una gran parte dell'area compresa tra via Cà Marcello e via Torino. La zona essendo destinata ad attività economiche varie è ora occupata da depositi, edifici commerciali o direzionali e capannoni; con la trasformazione proposta dal progetto dovrebbe invece assumere un ruolo molto importante e un carattere fortemente urbano vista la sua vicinanza a Corso del Popolo. La maggior parte delle attività esistenti non verranno rilocalizzate in un'altra area, infatti si prevede che spostino la loro volumetria all'interno della fascia edificabile prevista. La struttura del progetto è data da due elementi molto forti che cambieranno la natura e il ruolo di tutta questa parte di città. Da una parte l'escavazione di un canale navigabile, prolungamento del ramo Canal Salso, che si conclude con una darsena, fa di quest'area un punto di fondamentale importanza anche per quanto riguarda i rapporti con la laguna e Venezia, dall'altra la realizzazione di un vero e proprio viale alberato con un carattere di asse commerciale molto urbano, dove le barche possono attraccare per scaricare la merce destinata alle varie attività commerciali, ma dove si può anche passeggiare o andare in bicicletta. Questo carattere urbano è dato anche dalla posizione degli edifici che definiscono il bordo della strada. E' prevista infatti la realizzazione di un fronte continuo con un piano terra porticato (con la possibilità di avere un grande deposito sul retro). Su questo basamento porticato alto cinque metri si impostano gli edifici veri e propri, con destinazione direzionale e residenziale. Il basamento dovrà rispettare gli allineamenti indicati nella planimetria, vanno evitati arretramenti che indebolirebbero il rapporto tra strada ed edificio. L'attuale via Cà Marcello - via Paganello diventerà una strada prevalentemente di servizio per il carico scarico della merce. La parte del lotto che rimane scoperta oltre che per la movimentazione degli automezzi può essere utilizzata per la realizzazione di standard a parcheggio.

- Il materiale con cui sono realizzati i basamenti porticati deve essere il più possibile omogeneo in modo che l'intervento abbia un forte carattere unitario.
- Il portico degli edifici, la pavimentazione dello spazio pubblico ed il suo arredo dovranno essere elementi qualificanti dello spazio aperto tanto quanto l'edificazione.
- Qualora le verifiche tecniche ed economiche, da espletarsi in sede di S.U.A. dimostrassero l'impraticabilità della realizzazione del canale, sarà presa in considerazione, al fine di mantenere il livello di qualità urbana voluto attraverso processo di riqualificazione fisico-funzionale della zona, la realizzazione di un viale alberato di sezione equivalente al citato canale.

SCHEDA NORMA : R.T.S. N° 4 (4- 4.1- 4.2- 4.3)

Realizzazione di nuova residenza, di servizi alle persone, attività direzionali e strutture ricettive. Realizzazione di spazi pubblici, percorsi pedonali, piazze.

Il progetto nel suo complesso intende riqualificare l'intera area compresa tra via Dante e via Cappuccina al fine di costituire un'asta dai forti caratteri urbani, capace di prolungare la densità di spazi e funzioni pubbliche del centro storico e di proporsi come nuovo sistema baricentrico di tutta la parte di città compresa tra la stazione ferroviaria e appunto il centro storico. Il potenziamento dove possibile del marciapiede lungo la via Cappuccina, il suo raddoppio in un percorso pedonale interno nella parte più a sud, l'allargarsi in spazi pubblici pavimentati più ampi, assieme al trasferimento degli accessi carrabili in via Dante e all'interramento dei parcheggi pubblici in Piazzale Leonardo da Vinci, sono tutti interventi volti a rafforzare il ruolo di principale asse pedonale di relazione nord-sud, anche in previsione della realizzazione del tracciato tramviario. Dal punto di vista edilizio è prevista la realizzazione di attività direzionali, commerciali e ricettive alberghiere oltre ad una quota residenziale.

Nella parte più prossima alla stazione ferroviaria e in Piazzale Leonardo da Vinci è anche prevista una quota di parcheggi aggiuntivi rispetto allo standard minimo.

L'altezza media di circa cinque piani di via Cappuccina viene confermata fatta eccezione per le due testate, dove l'individuazione di alcuni "punti alti" denuncia il ruolo urbano dell'area trasformata. Dal punto di vista attuativo l'intervento si struttura attraverso quattro zone RTS, la maggiore delle quali prevede a sua volta quattro unità minime d'intervento.