

**COMUNE DI
CAMPITELLO DI FASSA**
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



PIANO REGOLATORE GENERALE

**VARIANTE PER
OPERA PUBBLICA 2018**

**RELAZIONE
RENDICONTAZIONE URBANISTICA
ESTRATTI NORMATIVI E CARTOGRAFICI**

Settembre 2018
Adozione preliminare

dott. arch. Remo Zulberti
Studio di architettura ed urbanistica
P.zza Principale 84 – 38082 CIMEGO (TN)
e-mail: remozulberti@hotmail.com



Indice

RELAZIONE ILLUSTRATIVA	2
<u>Introduzione.....</u>	<u>2</u>
<i>Elaborati di variante</i>	<i>2</i>
Obiettivi della variante per Opera Pubblica	3
Inquadramento territoriale	4
Il PRG in vigore.....	7
<i>Legenda</i>	<i>7</i>
<i>Cartografia sistema insediativo.....</i>	<i>8</i>
<i>Norme di attuazione.....</i>	<i>8</i>
Il PRG di Raffronto	10
Il PRG di Variante	11
Norme di attuazione.....	12
<u>Usi civici 14</u>	
RENDICONTAZIONE URBANISTICA	15
<u>Rete Natura 2000.....</u>	<u>15</u>
<u>In varianti del PUP</u>	<u>15</u>
<u>Sintesi geologica del PUP</u>	<u>16</u>
<u>PGUAP 17</u>	
<u>Aree agricole del PUP</u>	<u>18</u>
<u>Sintesi della rendicontazione</u>	<u>19</u>

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Introduzione

Il PRG in vigore e gli obiettivi dell'Amministrazione

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Campitello di Fassa in vigore è costituito dagli elaborati della Variante II approvati con delibera di Giunta Provinciale n. 155 di data 30/01/2009.

Negli anni successivi l'Amministrazione ha provveduto ad avviare l'iter tecnico amministrativo della terza variante che prevede, fra i diversi obiettivi posti dall'amministrazione, anche l'adeguamento cartografico alle specifiche tecniche approvate dalla Giunta Provinciale n. 2129 di data 22/08/2008 e l'adeguamento normativo alla L.P. 15/2015 ed al suo regolamento attuativo.

Nel periodo di predisposizione ed approvazione della variante III, che presumibilmente richiederà ancora diversi mesi prima di potere essere approvata da parte della Giunta Provinciale, l'Amministrazione comunale ha rilevato la necessità di procedere con urgenza alla predisposizione di una variante puntuale per opera pubblica, che non richiede modifiche normative ma esclusivamente cartografiche.

La variante per opera pubblica viene quindi redatta in forma di "estratto cartografico", partendo dalla versione in vigore, rinviando alla successiva variante generale la conversione grafica alla legenda tipo.

Elaborati di variante

Gli elaborati di variante sono integralmente contenuti nel presente fascicolo costituito da:

- Relazione illustrativa;
- Rendicontazione;
- Norme di Attuazione (estratto);
- Cartografie dello stato attuale e dello stato di variante;

OBIETTIVI DELLA VARIANTE PER OPERA PUBBLICA

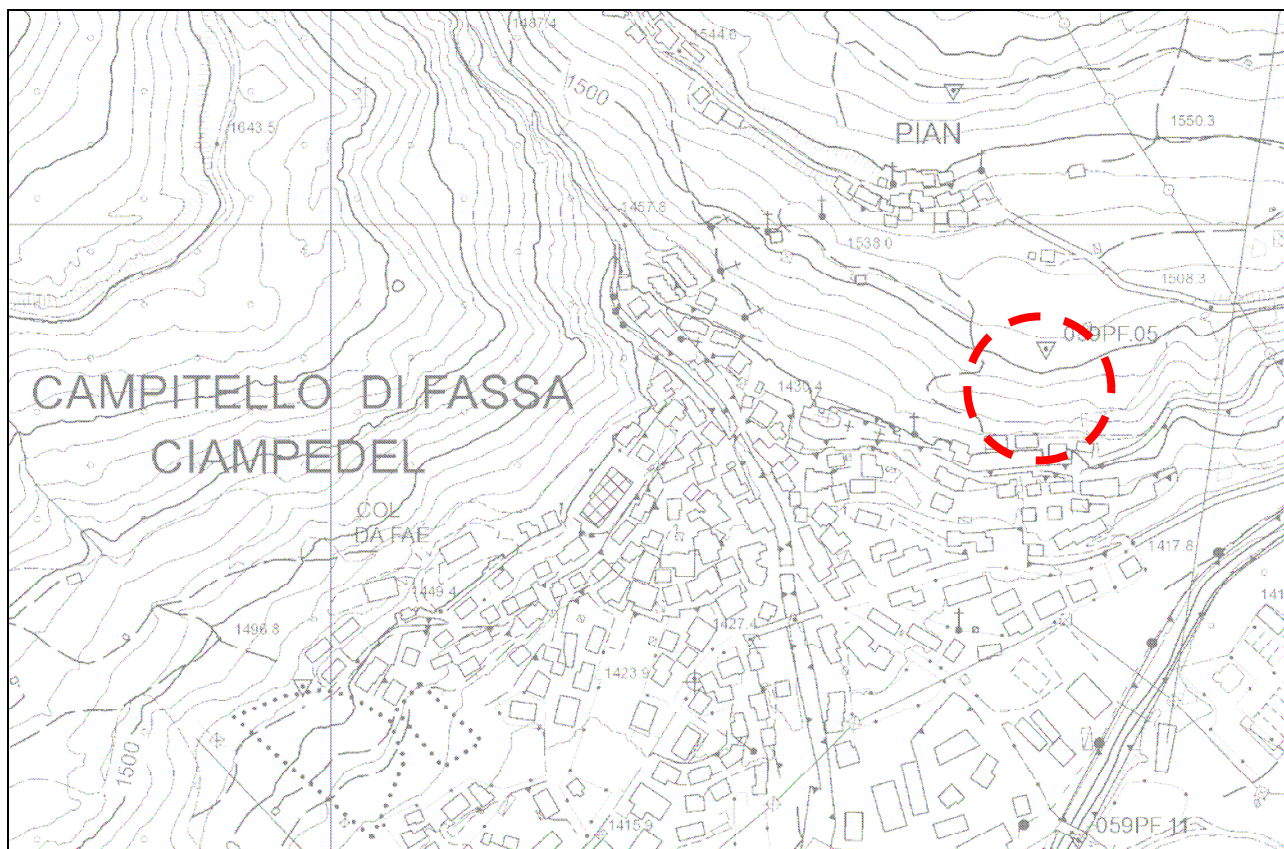
L'Amministrazione comunale ha avviato l'iter progettuale per il nuovo parcheggio in località Pian, partendo da una previsione urbanistica che già è prevista nelle tavole del PRG in vigore.

Durante le successive fasi di rilievo e progettazione sono state riscontrate due problematiche:

- a) Il rilievo dello stato attuale si differenzia in maniera sostanziale dal frazionamento catastale e parte della particella privata, già destinata dal PRG in vigore a parcheggio pubblico risulta già essere occupata dalla strada esistente.
Per questa porzione di area si richiede quindi una modifica puntuale della previsione di PRG allargando la viabilità locale esistente.
- b) Il secondo punto riguarda la conformazione planimetrica e la profondità dell'area a parcheggio che ora deve essere raffigurata a partire dal confine con la viabilità esistente e non più dal vecchio limite catastale.

Per potere ora procedere con l'acquisizione delle aree da destinare a "**viabilità locale**" e a "**parcheggio pubblico**" si rende quindi necessario eseguire una variante puntuale dello strumento urbanistico ed ottenere la conformità urbanistica necessaria per acquisire le aree tramite le procedure previste dalla legge per le diverse fattispecie. (Regolarizzazione ai sensi dell'art. 31 L.P. 6/93o acquisizione ai sensi L.P. 6/93).

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

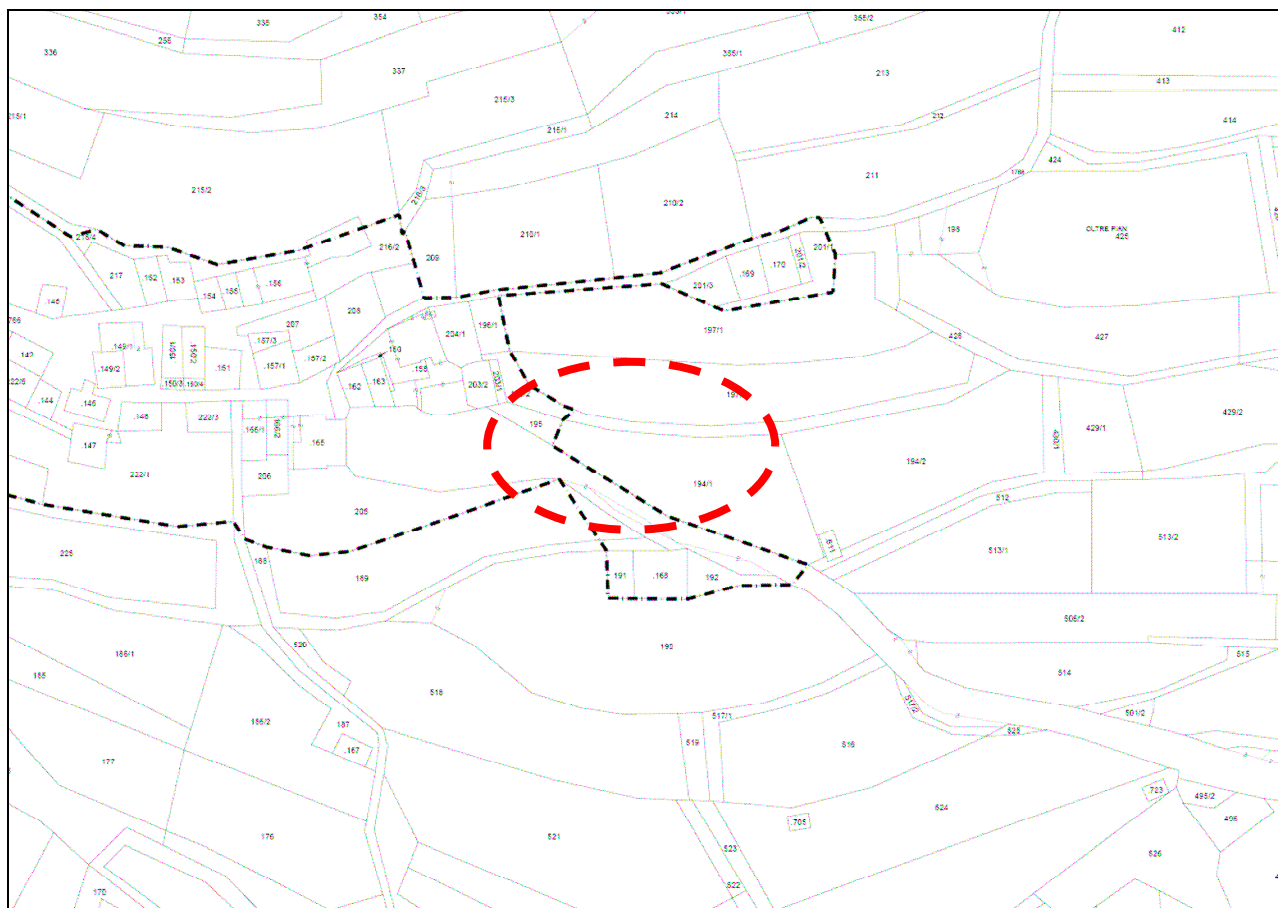


Estratto CTP

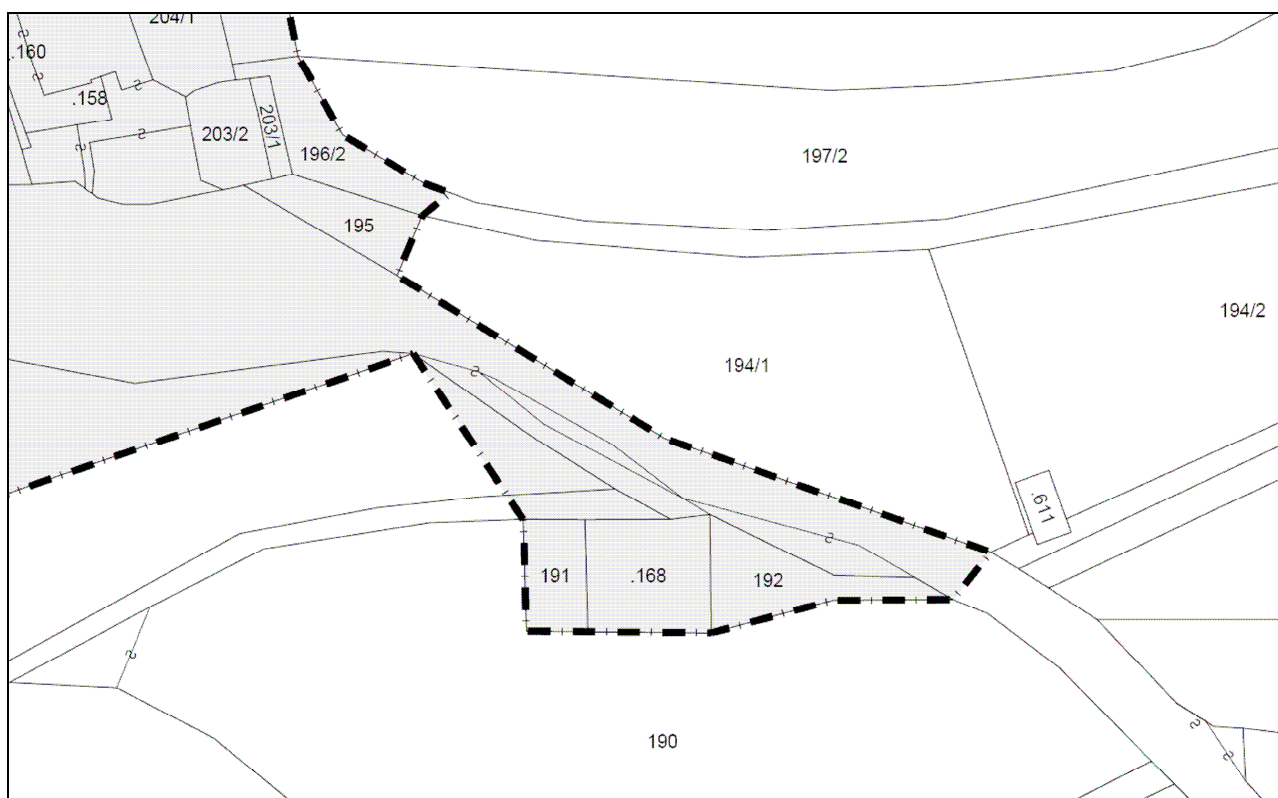


Foto aerea

Nella foto aerea risulta evidente la sovrapposizione della strada esistente con una parte della p.f. 194/1



Estratto mappa



Estratto mappa con evidenziata l'area ricadente in centro storico



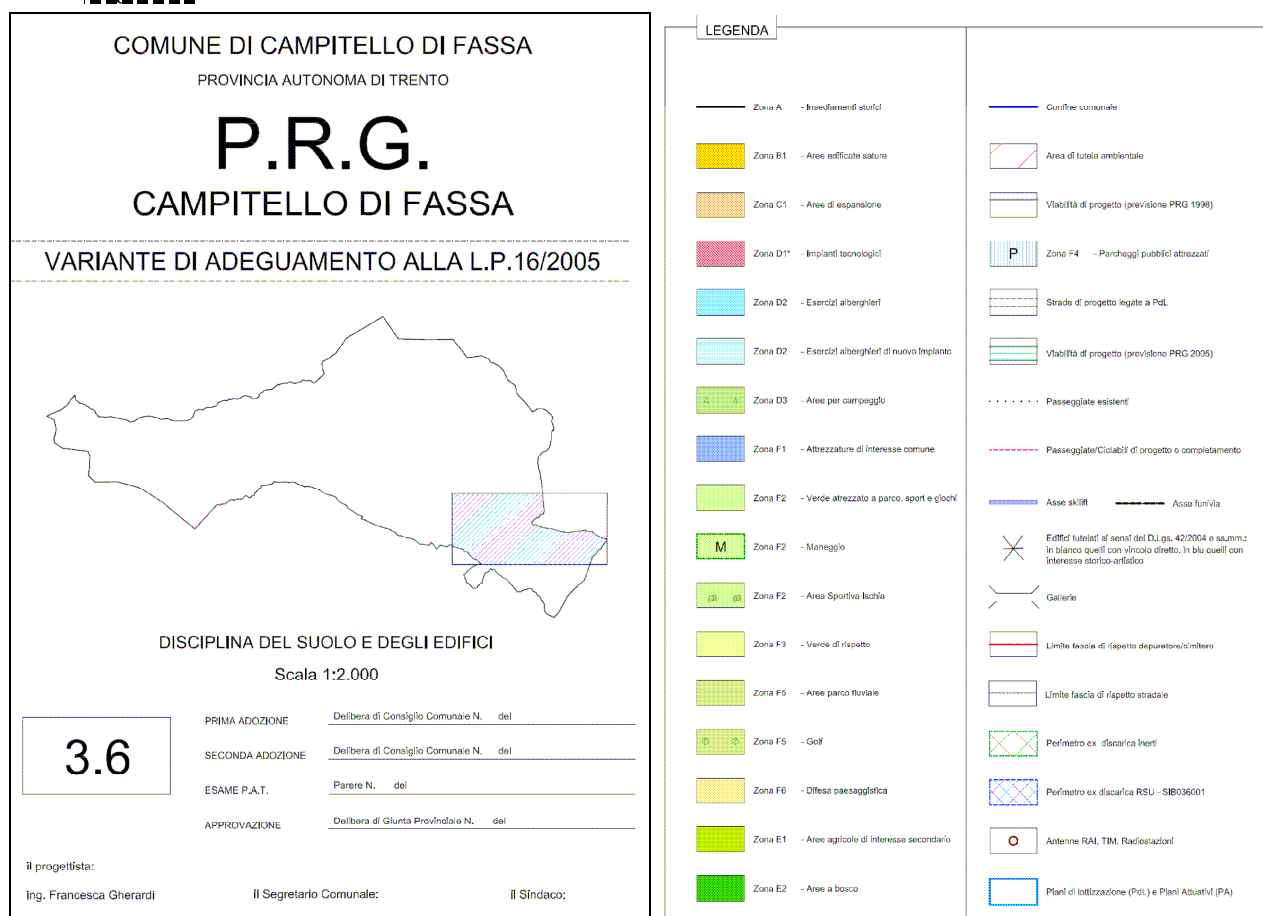
documentazione fotografica

IL PRG IN VIGORE

Come già riportato nei precedenti paragrafi il PRG in vigore prevede in prossimità dell'area di variante la destinazione di parcheggio pubblico.

L'area rappresentata in cartografia non risulta però rispondente né allo stato reale né alle esigenze progettuali.


Legenda



PRG in vigore (2009) - Intestazione tav. 3.6

Legenda

Cartografia sistema insediativo

	Zona F4 - Parcheggi pubblici attrezzati	Cartiglio di legenda relativo ai parcheggi pubblici e che fa riferimento all'articolo 40 delle norme di attuazione.



PRG in vigore (2009) - Estratto della Tavolata 3.6

Norme di attuazione

Per quanto riguarda la viabilità locale l'articolo definisce caratteristiche e modalità costruttive delle nuove strade e di quelle oggetto di potenziamento. Per le strade locali esistenti non vengono specificate particolari prescrizioni normative, ed anche la cartografia del PRG in vigore non rappresenta compiutamente questo tema.

art.40 - F4) Zone destinate alla viabilità e ai parcheggi pubblici

1. La cartografia di PRG identifica con apposita simbologia solo le strade di progetto.

2. Nelle aree assegnate alla circolazione veicolare sono ammessi solo interventi di miglioramento, ampliamento e nuova realizzazione di strade e impianti relativi alla viabilità (illuminazione, semafori, marciapiedi, opere di arredo, ecc...). Nelle aree riservate alla circolazione e alla sosta dei pedoni e nelle piazze possono essere realizzate solo opere infrastrutturali e di arredo urbano finalizzate a tali funzioni.

3. I tracciati delle strade di progetto evidenziati in cartografia sono da ritenersi indicativi e hanno lo scopo di orientare la progettazione esecutiva; fino a quando non verranno realizzate, rimangono in essere le destinazioni e i parametri edilizi delle aree indicate. La progettazione esecutiva dei tracciati delle strade di progetto dovrà avvenire all'interno della relativa fascia di rispetto stradale.

Dalla fascia di rispetto indicata con apposito tratteggio in cartografia, situata all'inizio dell'abitato di Campitello e all'interno della quale verranno progettate una rotonda, una strada di accesso al parcheggio della funivia per il Col Rodella e la circonvallazione del paese, parzialmente in galleria, le costruzioni dovranno avere distanza minima pari a 10 ml.

Tutte le opere di miglioramento di tratti stradali esistenti, anche se non indicati in cartografia, sono comunque ammessi.

4. Tutte le strade di nuova costruzione o sottoposte ad opere di ristrutturazione devono essere dotate di marciapiedi su ambo i lati, di larghezza non inferiore a ml.1.20 per lato. Qualora ciò fosse tecnicamente impossibile, dovrà essere realizzato un marciapiede su un solo lato della larghezza non inferiore a ml.2.00.

5. Le caratteristiche tecniche delle sezioni stradali sono quelle stabilite dal D.P.G.P. 909/95 e ss.mm.

La larghezza delle fasce di rispetto stradale, ove non specificate nelle prescrizioni di zona delle presenti Norme, sono:

a) all'esterno del centro abitato:

Larghezza delle fasce di rispetto stradali (in metri)				
Categoria	Strade Esistenti	Strade esistenti da potenziare	Strade di progetto	Raccordi e/o svincoli
Autostrade	60	---	---	150
I categoria	30	60	90	120
II categoria	25	50	75	100
III categoria	20	40	60	80
IV categoria	15	30	45	60
Altre strade	10	20	30	40

b) all'interno del centro abitato (dall'inizio del paese fino alla rotonda di progetto indicata in cartografia, compreso il nucleo di Pian, e nella zona di Cerenà) la fascia di rispetto di tutte le strade esistenti pubbliche è di ml.5, di tutte le strade progetto

e da potenziare è di ml.10, ad eccezione di eventuali diverse previsioni riportate nei Piani di Lottizzazione di cui all'Art.60 delle presenti Norme.

6. Valgono le modalità di misura geometrica delle fasce fissate dal DPGP 909/95 e ss.mm.

La larghezza delle fasce di rispetto stradale si misura dal limite (margine della piattaforma stradale) della strada in quelle esistenti e da potenziare, dall'asse stradale per quelle di progetto.

Tali fasce sono inedificabili ad eccezione di quanto previsto dall'Art.6 dal citato Decreto.

Per gli edifici esistenti ricadenti nelle fasce di rispetto stradale sono possibili tutti gli interventi previsti dal Titolo III delle presenti Norme e nel rispetto della deliberazione del Presidente della Giunta Provinciale n.909/95 e ss.mm.

7. Nelle fasce di rispetto delle strade "esistenti" del centro abitato, specificatamente destinate all'insediamento e individuate dalla cartografia del PRG, sono consentiti, previo parere della Commissione Edilizia Comunale, sia l'ampliamento entro e fuori terra, sia la realizzazione di nuovi edifici, nel rispetto degli indici previsti dalle varie zone del Piano, quando preesistano fabbricati rispetto ai quali sia opportuno assicurare un allineamento e purché non si crei pregiudizio alla sicurezza della circolazione.

8. Gli spazi destinati a parcheggi pubblici e individuati in cartografia con apposito simbolo sono inedificabili, con l'eccezione degli interventi edilizi relativi alla costruzione di fabbricati interrati destinati esclusivamente al ricovero e alla sosta di autoveicoli.

La distanza minima delle nuove edificazioni dagli spazi destinati a parcheggio è di ml.5.

9. Nella realizzazione delle strade ci si dovrà attenere a rigorosi criteri di minimo impatto sull'ambiente e sul paesaggio.

In particolare i bordi delle aree riservate alla circolazione e alla sosta automobilistica dovranno essere di norma alberati.

10. I parcheggi pubblici vanno realizzati negli spazi previsti in cartografia, entro e fuori terra. Nella loro realizzazione ci si dovrà attenere a criteri di minimo impatto ambientale, curando in particolare le pavimentazioni, l'illuminazione, gli accessi, le opere di arredo stradale ed assicurando una adeguata alberatura dei bordi e degli spazi interni.

Articolo 40 tratto dalle Norme di attuazione in vigore

I parcheggi pubblici sono trattati unicamente al comma 10 dell'articolo 40, il quale definisce le regole per la realizzazione dei parcheggi pubblici, come individuati in cartografia, e fissa anche criteri di tipo paesaggistico da seguire nelle fasi progettuali ed esecutive.

10. I parcheggi pubblici vanno realizzati negli spazi previsti in cartografia, entro e fuori terra. Nella loro realizzazione ci si dovrà attenere a criteri di minimo impatto ambientale, curando in particolare le pavimentazioni, l'illuminazione, gli accessi, le opere di arredo stradale ed assicurando una adeguata alberatura dei bordi e degli spazi interni.

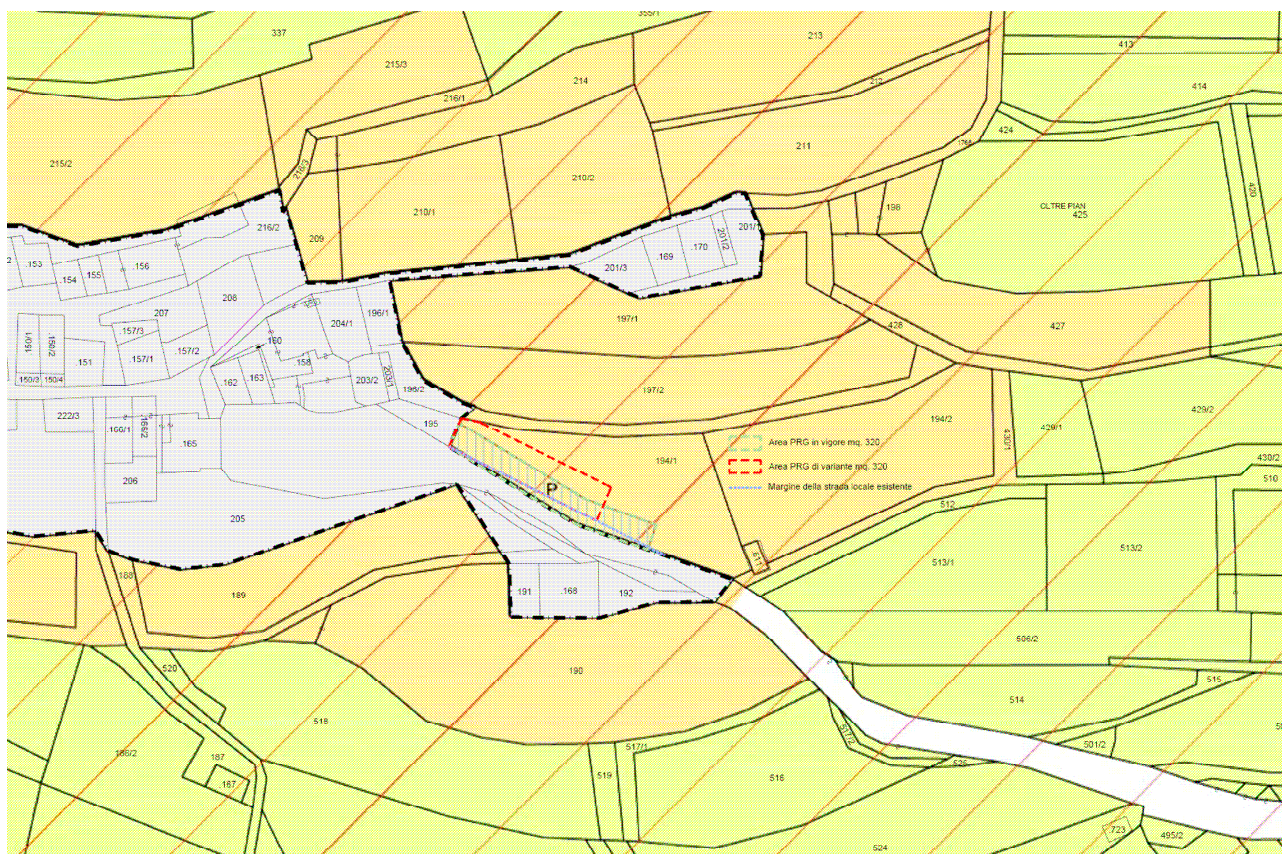
Comma 10 dell'articolo 40

IL PRG DI RAFFRONTO

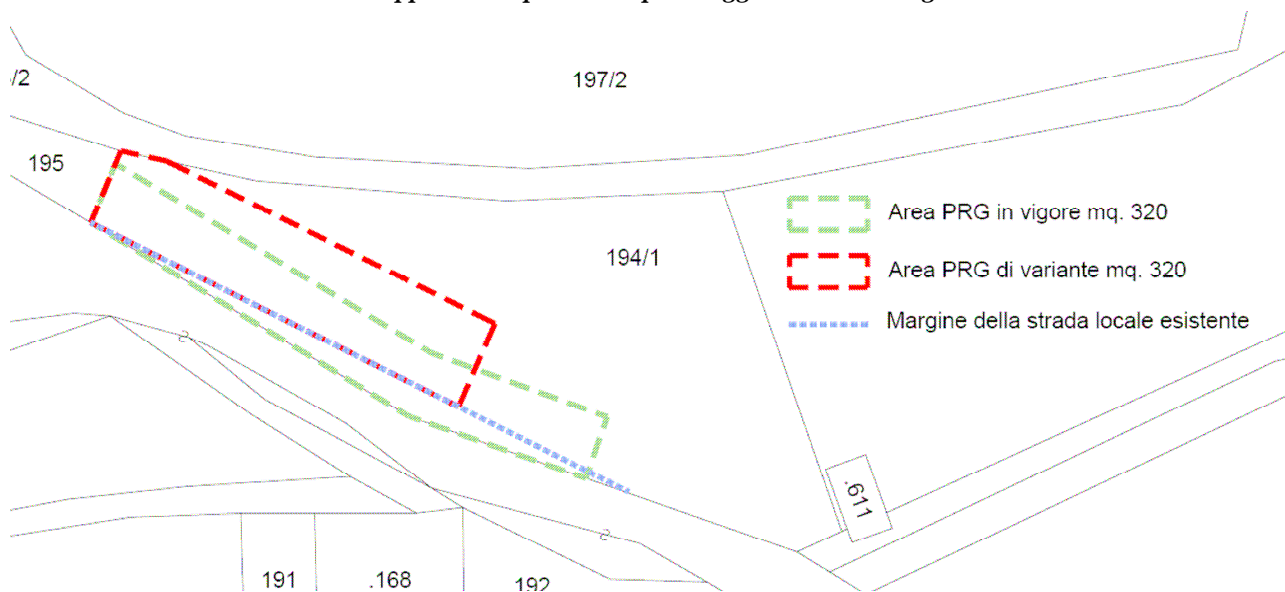
Il raffronto rappresenta sull'estratto mappa il bordo del parcheggio pubblico previsto dal PRG in vigore in colore verde scuro ed il bordo del PRG di Variante in colore rosso.

La superficie del parcheggio previsto dal PRG in vigore è pari a mq 320.

Nella proposta di variante viene mantenuta la stessa superficie modificandone però la conformazione come evidenziato nell'allegato schema di raffronto.



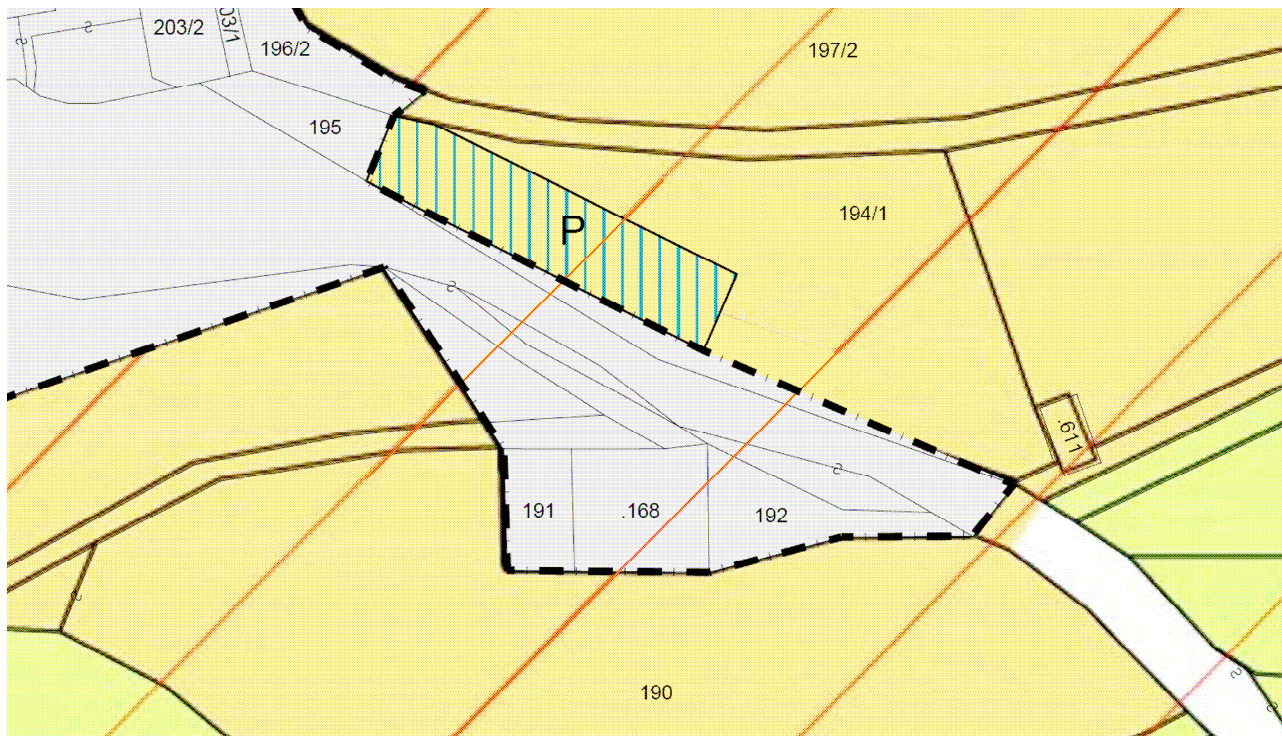
Sovrapposizione perimetro parcheggio al PRG in vigore



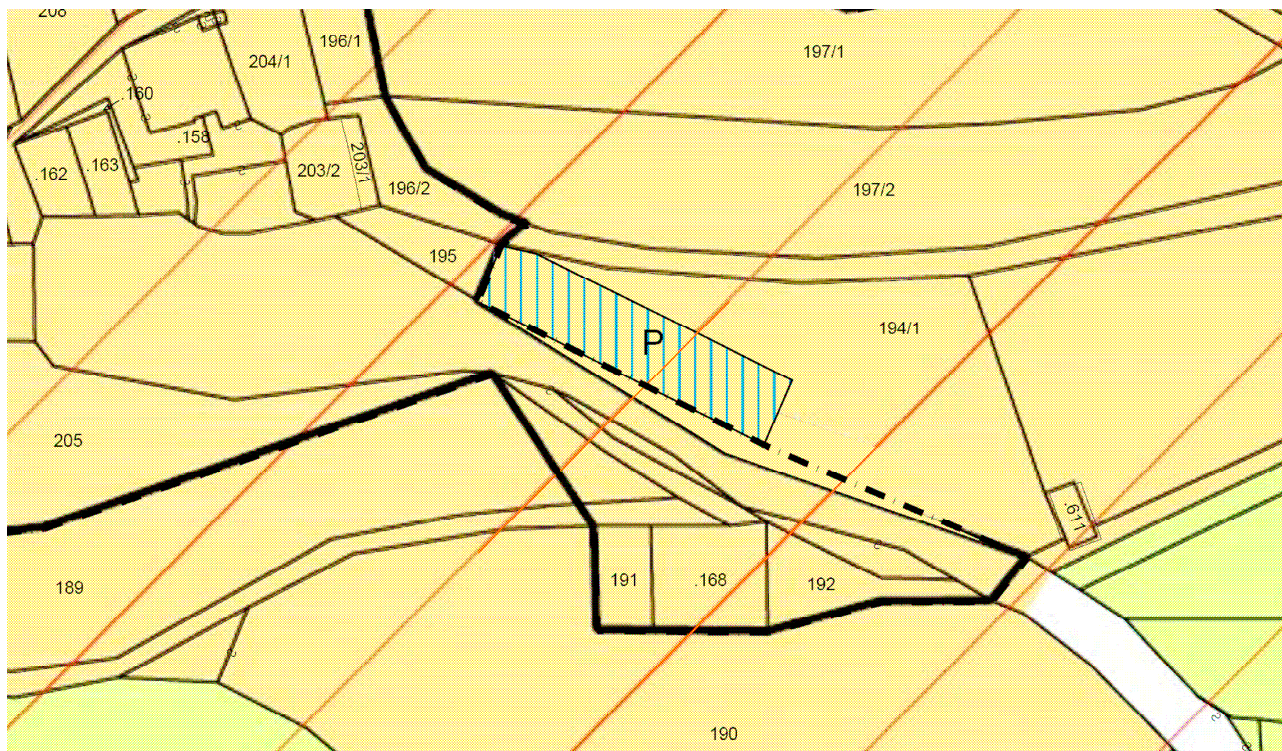
Ingrandimento su base mappale

IL PRG DI VARIANTE

La variante prevede il nuovo bordo della strada esistente, che interessa una parte della p.f. 194/1 per una superficie di ca. 100 mq, e il nuovo perimetro del parcheggio di progetto per una superficie pari a 320 mq interamente ricadenti anche essi all'interno della p.f. 194.



Estratto tavola 3.6b di variante (con evidenziata l'area centro storico)



Estratto tavola 3.6b di variante (come da legenda del PRG in vigore)

NORME DI ATTUAZIONE

Le norme di attuazione non vengono interessate da nessuna modifica e sono quindi confermate come da estratto dell'articolo 40, dove al comma 10 la previsione normativa soddisfa le necessità dell'amministrazione per potere procedere con la realizzazione del parcheggio.

Si evidenzia, in ogni caso, che il parcheggio di località Pian non prevede la realizzazione di parcheggi interrati ma solo di superficie, questo anche tenendo in considerazione la particolare valenza paesaggistica dell'area.

art.40 - F4) Zone destinate alla viabilità e ai parcheggi pubblici

1. La cartografia di PRG identifica con apposita simbologia solo le strade di progetto.

2. Nelle aree assegnate alla circolazione veicolare sono ammessi solo interventi di miglioramento, ampliamento e nuova realizzazione di strade e impianti relativi alla viabilità (illuminazione, semafori, marciapiedi, opere di arredo, ecc...).

Nelle aree riservate alla circolazione e alla sosta dei pedoni e nelle piazze possono essere realizzate solo opere infrastrutturali e di arredo urbano finalizzate a tali funzioni.

3. I tracciati delle strade di progetto evidenziati in cartografia sono da ritenersi indicativi e hanno lo scopo di orientare la progettazione esecutiva; fino a quando non verranno realizzate, rimangono in essere le destinazioni e i parametri edilizi delle aree indicate. La progettazione esecutiva dei tracciati delle strade di progetto dovrà avvenire all'interno della relativa fascia di rispetto stradale.

Dalla fascia di rispetto indicata con apposito tratteggio in cartografia, situata all'inizio dell'abitato di Campitello e all'interno della quale verranno progettate una rotatoria, una strada di accesso al parcheggio della funivia per il Col Rodella e la circonvallazione del paese, parzialmente in galleria, le costruzioni dovranno avere distanza minima pari a 10 ml.

Tutte le opere di miglioramento di tratti stradali esistenti, anche se non indicati in cartografia, sono comunque ammessi.

4. Tutte le strade di nuova costruzione o sottoposte ad opere di ristrutturazione devono essere dotate di marciapiedi su ambo i lati, di larghezza non inferiore a ml.1.20 per lato. Qualora ciò fosse tecnicamente impossibile, dovrà essere realizzato un marciapiede su un solo lato della larghezza non inferiore a ml.2.00.

5. Le caratteristiche tecniche delle sezioni stradali sono quelle stabilite dal D.P.G.P. 909/95 e ss.mm.

La larghezza delle fasce di rispetto stradale, ove non specificate nelle prescrizioni di zona delle presenti Norme, sono:

a) all'esterno del centro abitato:

Larghezza delle fasce di rispetto stradali (in metri)				
Categoria	Strade Esistenti	Strade esistenti da potenziare	Strade di progetto	Raccordi e/o svincoli
Autostrade	60	---	---	150
I categoria	30	60	90	120
II categoria	25	50	75	100
III categoria	20	40	60	80
IV categoria	15	30	45	60
Altre strade	10	20	30	40

b) all'interno del centro abitato (dall'inizio del paese fino alla rotatoria di progetto indicata in cartografia, compreso il nucleo di Pian, e nella zona di Cercenà) la fascia di rispetto di tutte le strade esistenti pubbliche è di ml.5, di tutte le strade progetto

e da potenziare è di ml.10, ad eccezione di eventuali diverse previsioni riportate nei Piani di Lottizzazione di cui all'Art.60 delle presenti Norme.

6. Valgono le modalità di misura geometrica delle fasce fissate dal DPGP 909/95 e ss.mm.

La larghezza delle fasce di rispetto stradale si misura dal limite (margine della piattaforma stradale) della strada in quelle esistenti e da potenziare, dall'asse stradale per quelle di progetto.

Tali fasce sono inedificabili ad eccezione di quanto previsto dall'Art.6 dal citato Decreto.

Per gli edifici esistenti ricadenti nelle fasce di rispetto stradale sono possibili tutti gli interventi previsti dal Titolo III delle presenti Norme e nel rispetto della deliberazione del Presidente della Giunta Provinciale n.909/95 e ss.mm.

7. Nelle fasce di rispetto delle strade "esistenti" del centro abitato, specificatamente destinate all'insediamento e individuate dalla cartografia del PRG, sono consentiti, previo parere della Commissione Edilizia Comunale, sia l'ampliamento entro e fuori terra, sia la realizzazione di nuovi edifici, nel rispetto degli indici previsti dalle varie zone del Piano, quando preesistano fabbricati rispetto ai quali sia opportuno assicurare un allineamento e purchè non si crei pregiudizio alla sicurezza della circolazione.

8. Gli spazi destinati a parcheggi pubblici e individuati in cartografia con apposito simbolo sono inedificabili, con l'eccezione degli interventi edilizi relativi alla costruzione di fabbricati interrati destinati esclusivamente al ricovero e alla sosta di autoveicoli.

La distanza minima delle nuove edificazioni dagli spazi destinati a parcheggio è di ml.5.

9. Nella realizzazione delle strade ci si dovrà attenere a rigorosi criteri di minimo impatto sull'ambiente e sul paesaggio.

In particolare i bordi delle aree riservate alla circolazione e alla sosta automobilistica dovranno essere di norma alberati.

10. I parcheggi pubblici vanno realizzati negli spazi previsti in cartografia, entro e fuori terra. Nella loro realizzazione ci si dovrà attenere a criteri di minimo impatto ambientale, curando in particolare le pavimentazioni, l'illuminazione, gli accessi, le opere di arredo stradale ed assicurando una adeguata alberatura dei bordi e degli spazi interni.

Usi civici

La variante non interessa terreni soggetti a vincolo di Uso Civico. Per questo motivo la variante non è soggetta alle procedure previste dalla Deliberazione Giunta Provinciale n. 1479 di data 19/07/2013.

RENDICONTAZIONE URBANISTICA

Rete Natura 2000

La variante non interessa ambiti soggetti ai vincoli della rete natura.

In varianti del PUP

Il PUP individua l'abitato di Pian come bene ambientale ed è inserito nell'elenco al numero T60 e numero 84 come evidenziato dalle tavole allegate:



Estratto tavola delle inquadramento strutturale

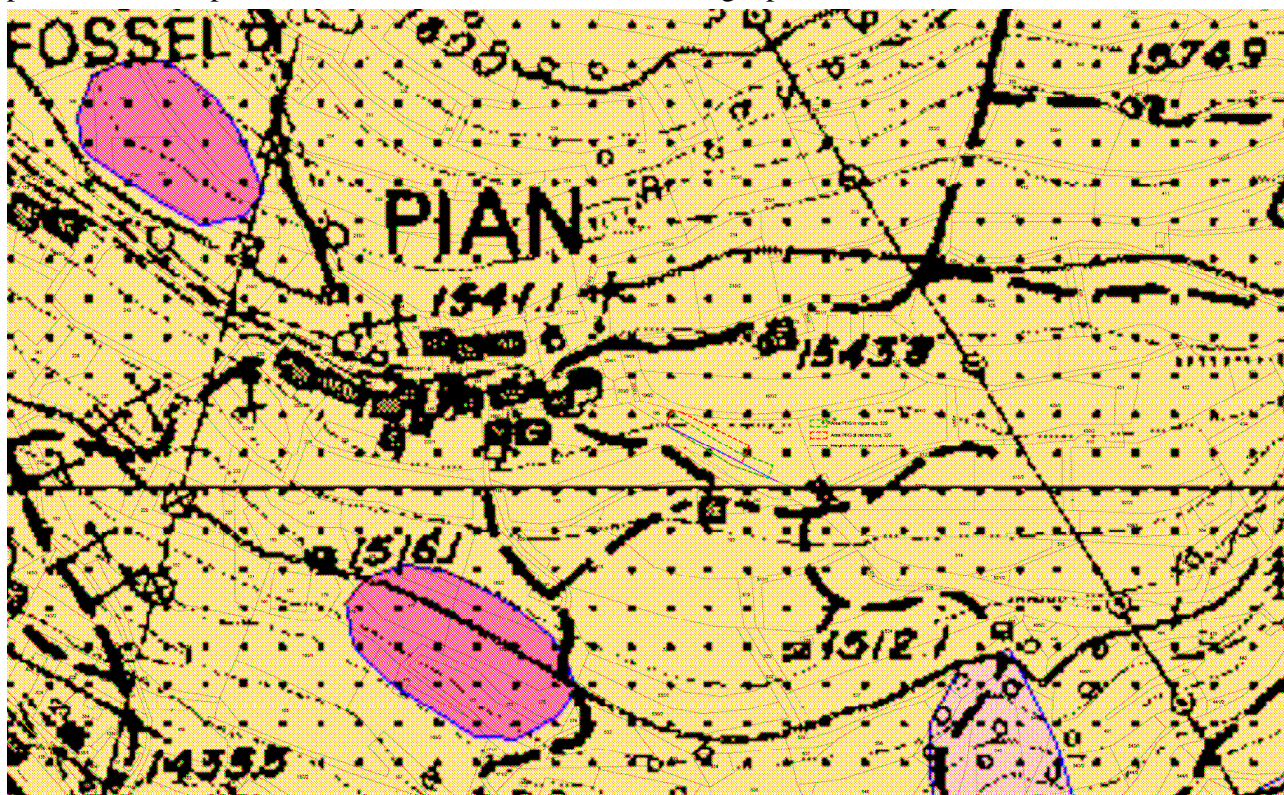


Estratto tavola delle tutele paesistiche

Il parcheggio si pone al di fuori dell'area storica tutelata, che coincide con il margine degli edifici storici. La variante prevede il mantenimento della superficie complessiva (320 mq) e non viene modificata la posizione rispetto al perimetro del centro storico.

Sintesi geologica del PUP

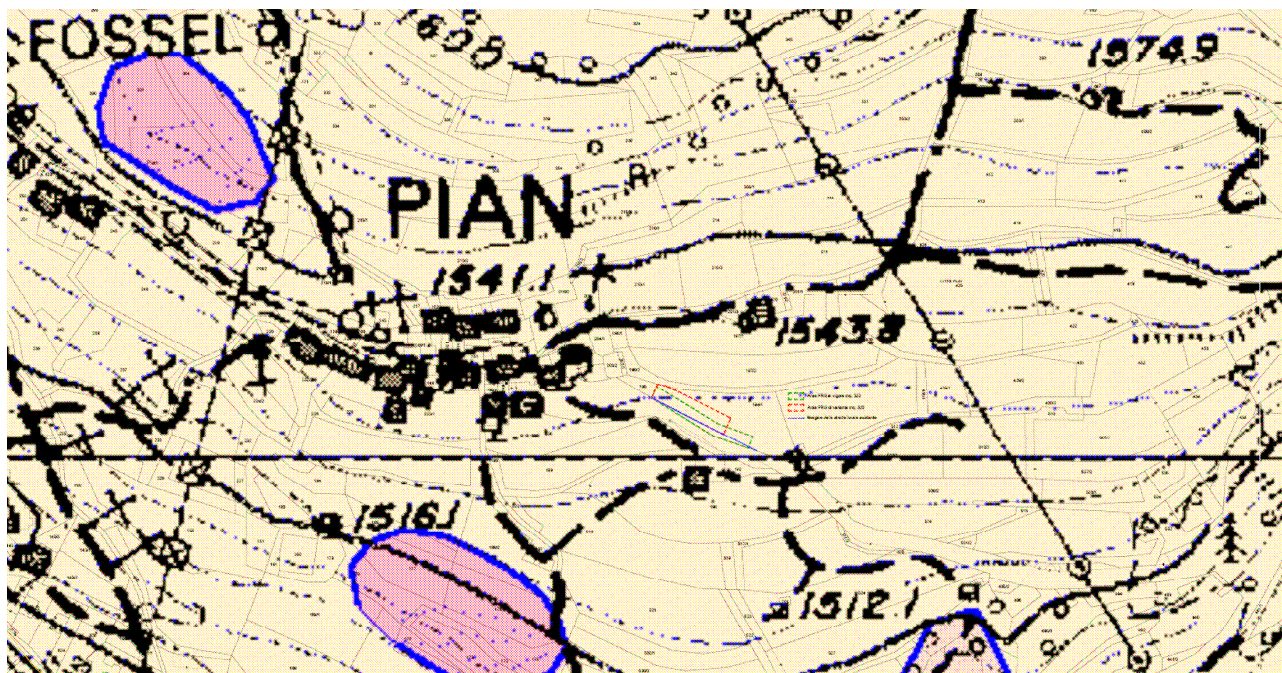
La carta di sintesi geologica in vigore ed in salvaguarda per l'area oggetto di intervento prevede gradi di pericolosità compatibili con la trasformazione urbanistica già prevista dal PRG.



Estratto Carta di Sintesi in vigore



Estratto carta di sintesi del 2017 (in corso di approvazione)

PGUAP*Pericolosità idrogeologica**Grado di rischio idrogeologico*

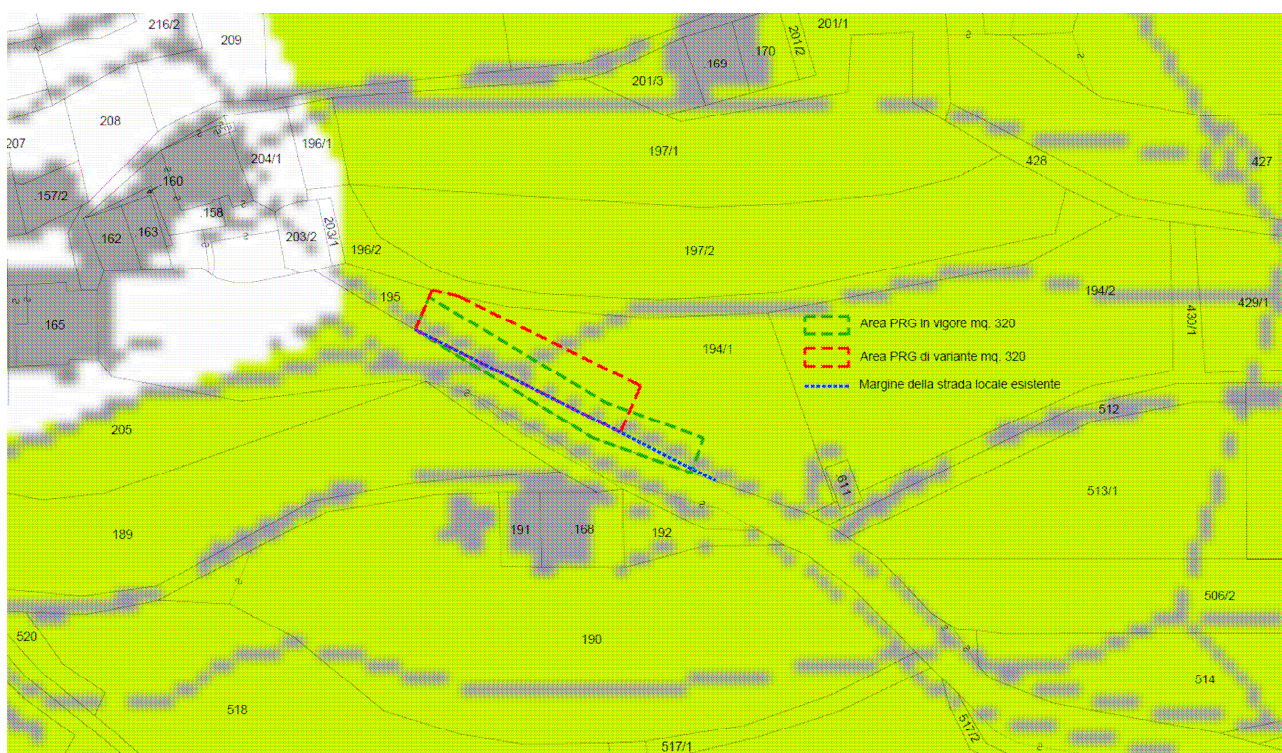
La destinazione di zona a parcheggio pubblico sovrapposta al grado di bassa pericolosità genera un rischio Moderato (R1 -giallo) compatibile con la destinazione di zona e con i criteri dettati dalla norme di PGUAP.

Aree agricole del PUP

Il PUP in vigore prevede per l'area già destinata a parcheggio la destinazione di area agricola di pregio. Si tratta di un refuso della previsione urbanistica che non presenta particolari problematiche in quanto l'intera zona agricola di pregio del comune di Campitello di Fassa sarà oggetto di ripermimetrazione di dettaglio in occasione della variante generale in fase di approntamento da parte dell'Amministrazione comunale.

Per la parte specifica di variante si evidenzia che fra il PRG in vigore ed il PRG di Variante viene mantenuta la stessa superficie di 320 mq.

Risulta pertanto soddisfatta la norma del PUP ove si stabilisce che la riduzione di area agricola di pregio, giustificabile per opere di interesse pubblico come nel nostro caso, possano essere attivate previa compensazione nella misura minima del 80% della superficie trasformata.



Estratto carta delle aree agricole del PUP

Sintesi della rendicontazione

Per quanto riguarda la **coerenza interna** con il previgente strumento urbanistico ed i piani coordinati, si è potuto verificare come le scelte operate dalla Variante per Opera Pubblica n. 1/2018 risultano coerenti con l'impianto del PRG in vigore, adeguato secondo le disposizioni emanate dalla Provincia in materia urbanistica.

Rispetto alla pianificazione sovraordinata le verifiche hanno dato prova della **generale coerenza delle scelte operate con gli indirizzi strategici del PUP e del PTC**.

Per **le aree agricole** individuate ai sensi dell'articolo 37 e 38 del PUP, si è provveduto ad effettuare la rendicontazione come previsto dalle norme del PUP evidenziando che la variante non prevede riduzione delle aree agricole di pregio rispetto alle previsioni del PRG in vigore.

Per quanto concerne le situazioni di variante che hanno comportato un **incremento di Rischio idrogeologico** si evidenzia come tutte rientrino nei limiti massimi pari al grado di rischio R1 compatibile con i criteri urbanistici contenuti nella relazione e norme del Piano Generale di Utilizzazione delle Acque Pubbliche.

Per quanto concerne l'assoggettabilità dei singoli interventi alle preventive procedure di Valutazione Impatto Ambientale, si precisa che **la variante non è assoggettabile alle procedure di VIA**.

Per quanto riguarda gli aspetti ambientali si confermano la **coerenza delle scelte operate con gli indirizzi strategici e vocazionali del PUP** indicati per il territorio della **Comunità di Fassa**.