

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

**PIANO REGOLATORE GENERALE**  
**VARIANTE 1-2019**

**RELAZIONE ILLUSTRATIVA**  
**E**  
**RENDICONTAZIONE URBANISTICA**

**Ottobre 2019 - Adozione definitiva**  
**Settembre 2020 - Approvazione con prescrizioni**

---

dott. arch. Remo Zulberti  
Studio di architettura ed urbanistica  
P.zza Principale 84 – 38083 Borgo Chiese (TN)  
e-mail: remozulberti@hotmail.com



**INDICE**

<b>Premessa.....</b>	<b>3</b>
<b>Relazione Illustrativa.....</b>	<b>3</b>
<i>Premessa ed avviso preliminare.....</i>	<i>3</i>
<i>Oggetto della variante 1-2009.....</i>	<i>5</i>
<b>Adeguamento normativo.....</b>	<b>6</b>
<i>Definizioni.....</i>	<i>6</i>
<i>Revisione degli indici edilizi ed urbanistici.....</i>	<i>6</i>
Conversione del volume lordo fuori terra in superficie utile netta.....	6
<b>Esempio 1</b> - Edificio plurifamiliare con tre piani fuori terra e sottotetto non rilevante ai fini della Sun.....	9
<b>Esempio 2</b> - Edificio plurifamiliare con tre piani fuori terra e sottotetto rilevante ai fini della Sun.....	10
<b>Esempio 3</b> - Edificio monofamiliare con due piani fuori terra e sottotetto rilevante ai fini della Sun.....	11
<b>Esempio 4</b> - Edificio monofamiliare con due piani fuori terra e sottotetto non rilevante ai fini della Sun.....	12
Valore di conversione da VI a Sun applicato.....	13
Valore di ampliamento una tantum applicato.....	13
Conversione dell'indice di fabbricabilità fondiaria in indice di utilizzazione fondiaria.....	14
Altezza in numero di piani.....	14
Altezza a metà falda per la determinazione della distanza dai confini.....	15
<i>Residenza Ordinaria (art. 57 L.P. 1/2008).....</i>	<i>16</i>
<i>Urbanistica commerciale.....</i>	<i>16</i>
<b>Adeguamento cartografico alla legenda tipo.....</b>	<b>17</b>
<b>Sistema mobilità e Piano Stralcio della Mobilità.....</b>	<b>17</b>
Sistema mobilità locale.....	17
Distributore di carburante.....	17
<i>PTC stralcio della mobilità del Comune General de Fascia.....</i>	<i>17</i>
<b>Sistema piste impianti.....</b>	<b>18</b>
Stazione di partenza del Col Rodella.....	18
Stazione di arrivo del Col Rodella.....	18
Area sciabile locale - Col de Lin.....	18
<b>Aree Agricole del PUP.....</b>	<b>19</b>
Area a Golf.....	19
Limiti all'edificazione in aree agricole.....	20
<b>Piani attuativi.....</b>	<b>21</b>
Cartografia.....	21
Modifiche al PC4 Col de lin.....	21
Rinvio alla successiva variante.....	21
<b>Usi Civici.....</b>	<b>22</b>
<b>Rendicontazione Urbanistica.....</b>	<b>22</b>
<i>Il riferimento normativo e regolamentare.....</i>	<i>22</i>
<i>Rete natura 2000.....</i>	<i>23</i>
<i>Pubblicità e partecipazione.....</i>	<i>23</i>
<i>Rendicontazione aree agricole di pregio.....</i>	<i>24</i>
Bilancio delle zone agricole di pregio.....	24
<i>Varianti che comportano particolari evidenze in campo ambientale.....</i>	<i>24</i>
Viabilità di valle.....	24
Ciclabile.....	24
<i>Area sciabile locale - Col de Lin.....</i>	<i>26</i>

Dimensionamento impianto.....	26
Caratteristiche pista Col De Lin.....	26
Scheda tecnico-descrittiva dell'impianto.....	26
Parcheggi.....	27
Servizi.....	27
Innevamento artificiale.....	27
Calcolo del consumo idrico e della sostenibilità.....	28
<u>Nuovo impianto di arroccamento "Col Rodella".....</u>	<u>28</u>
Premessa.....	28
Valenza e obiettivi dell'iniziativa.....	30
Giustificazione della portata - Traffico atteso.....	30
Alternative di progetto considerate.....	33
Interconnessione con il tessuto urbano ed intermodalità.....	34
Contenimento di rumori e vibrazioni.....	34
Caratteristiche delle stazioni.....	35
Accessibilità di cantiere.....	36
Interferenze dell'opera in fase di cantiere.....	36
Sequenza e calendario dei lavori.....	37
Rischio idrogeologico.....	39
Studio di compatibilità.....	41
Ulteriori studi di fattibilità.....	41
<u>Sintesi della rendicontazione.....</u>	<u>42</u>

## PREMESSA

Gli elaborati di variante per l'adozione definitiva sono stati oggetto di revisione ed adeguamento in accoglimento parziale delle osservazioni private presentate durante il periodo di pubblicazione e in adeguamento alle prescrizioni contenute nel verbale di conferenza di pianificazione di data 13 marzo 2019

Le modifiche introdotte a seguito dell'accoglimento, anche parziale, delle osservazioni è riportato nell'allegato "Risposta alle Osservazioni".

Le rettifiche introdotte in accoglimento delle prescrizioni del verbale di conferenza di pianificazione e dei successivi pareri dei competenti servizi contenenti le prescrizioni necessarie per la approvazione da parte della Giunta Provinciale sono riepilogate nell'allegato "Relazione di Controdeduzione e Recepimento prescrizioni"

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

### *Premessa ed avviso preliminare*

L'amministrazione comunale in data 17 agosto 2016 ha provveduto alla pubblicazione dell'avviso ai sensi dell'art. 37, comma 1, della Legge provinciale 15/2015.

Gli obiettivi riportati nell'avviso riguardano le seguenti tematiche:

1. omogeneizzare ed uniformare la pianificazione del territorio come previsto dalla del. G.P. 2129 dd. 02/08/2008;
2. introdurre dei criteri di programmazione delle attività commerciali come previsto dalla del. G.P. 1339 dd. 01/07/2013;
3. aggiornamento delle Norme di Attuazione del PRG alla normativa provinciale;
4. aggiornamento delle aree agricole di pregio ai sensi dell'art. 29, comma 3, lettera bis, della L.P. 1/2008;
5. inserimento grafico della viabilità principale e locale esistente, le relative fasce di rispetto e correzione delle zonizzazioni interferenti;
6. inserimento grafico delle aste fluviali e relative fasce di rispetto;
7. aggiornamento della fascia di rispetto del cimitero in conseguenza dell'ampliamento dello stesso;
8. inserimento cartografico delle aree sciabili di interesse locale esistenti;
9. correzioni grafiche sulla base dell'aggiornamento catastale;
10. modifica dei piani di lottizzazione per consentire un'effettiva attuazione degli stessi con priorità verso la realizzazione di prime case;
11. integrazione della tavola dei centri storici con l'inserimento delle schede degli edifici mancanti;
12. verifica delle aree con vincolo preordinato all'esproprio;
13. adeguamento alle prescrizioni dell'art. 105 della L.P. 15/2015;

Successivamente l'amministrazione ha proceduto con l'assegnazione dell'incarico per la redazione della variante suddividendo la procedura in due distinte fasi tecniche:

#### **Prima fase - Variante 1-2019:**

la prima fase prevede:

- adeguamento normativo e cartografico;
- la revisione del sistema della viabilità e del sistema piste impianti;

- varianti puntuali strettamente connesse con le tematiche di carattere generale dei due precedenti punti;

Seconda fase
--------------

La seconda fase, che verrà avviata solo successivamente alla adozione della prima variante, potrà prevedere le ulteriori tematiche:

- completamento della schedatura dell'insediamento storico compatto ed edifici storici isolati;
- modifica delle previsioni relative al sistema insediativo residenziale con revisione delle previsioni dei piani di lottizzazione;
- completamento della verifica dei vincoli preordinati all'esproprio;
- ulteriori richieste e necessità espresse dai privati cittadini per il settore residenziali, commerciale, alberghiero e produttivo in genere.

## ***Oggetto della variante 1-2009***

---

La variante la PRG del comune di Campitello di Fassa prevede le seguenti tematiche:

- 1.) **Adeguamento delle norme di attuazione** agli aggiornamenti della Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15 "Legge provinciale per il governo del territorio" e del suo regolamento attuativo approvato con decreto del presidente della provincia 19 maggio 2017, n. 8-61/Leg, come recentemente aggiornato e modificato dal d.p.p. 25 maggio 2018, n. 6-81/Leg.
- 2.) Adeguamento cartografico delle aree **agricole del PUP**;
- 3.) **Aggiornamento cartografico** delle tavole di rappresentazione grafica sulla base della legenda tipo approvata con deliberazione di giunta provinciale n. 2129 di data 22 agosto 2008, redatta su cartografia catastale georeferenziata UTM fornita dal servizio catasto con validazione dei dati shape tramite portale GPU in applicazione delle linee guida approvate con deliberazione di giunta provinciale n. 1227 di data 22 luglio 2016 al fine dell'uniformità e omogeneità delle pianificazione per il governo del territorio provinciale.
- 4.) Adeguamento al **piano stralcio della mobilità** del Comun General de Fascia con inserimento dei nuovi tracciati stradali di progetto a completamento delle previsioni contenute del PUP sistema insediativo, approvato con deliberazione di giunta provinciale n. 1874 di data 26 ottobre 2015.
- 5.) Aggiornamento di previsioni relative alla **mobilità locale** ed al sistema parcheggi;
- 6.) Variante del **sistema piste impianti** con riconoscimento della zona sciabile locale esistente ed inserimento dell'area prevista per la nuova stazione di partenza dell'impianto di arroccamento Col Rodella;
- 7.) Varianti puntuali del sistema insediativo di interesse privato direttamente collegate con le modifiche di carattere generale indicate ai punti precedenti;

## ADEGUAMENTO NORMATIVO

Le norme di attuazione del PRG sono state oggetto di una completa rilettura ed aggiornamento che hanno interessato la totalità dei riferimenti normativi precedentemente contenuti.

Particolare attenzione è stata posta alle seguenti diverse tematiche:

- a) Revisione degli indici edilizi ed urbanistici
- b) Aree agricole di pregio
- c) Rispetto cimiteriale
- d) Rispetto stradale
- e) Urbanistica commerciale
- f) Categorie di intervento
- g) Distanze
- h) D.Lgs. 42/2004
- i) Residenza Ordinaria (art. 57 L.P. 1/2008)

Per ogni tematica si è quindi provveduto ad aggiornamenti e stralci rinviando, ove possibile e dove necessario, direttamente alla legislazione provinciale limitando la riproduzione previsioni di legge se non nei limiti in cui ciò è necessario per la comprensione della disciplina pianificatoria inserendo il rinvio alla norma provinciale di riferimento.

Per esempio riguardo alla disciplina relativa alla fascia di rispetto stradale si è rilevata la necessità di riprodurre le tabelle a, b, c, inserendo l'entità della fascia di rispetto riferita alle sole categorie di viabilità presenti sul territorio comunale, rinviando invece interamente alla norma applicativa provinciale i limiti di utilizzo interni a dette aree.

### ***Definizioni***

Le norme di attuazione sono state integrate con il richiamo alla normativa provinciale di riferimento e per quanto riguarda le definizioni si rinvia direttamente all'articolo 3 della L.P. 15/2015 ed all'art. 3 del DPP 8-61/Leg.

### ***Revisione degli indici edilizi ed urbanistici***

Il DPP 8-61/Leg/2017, come modificato dal DPP 6-81/Leg/2018, prevede la definizione per le aree residenziali ed alberghiere dei nuovi parametri edilizi ed urbanistici di:  $S_{un}$  = Superficie utile netta e  $H_p$  = Altezza in numero di piani

La modifica dei parametri proposta dalla nuova disciplina provinciale tende essenzialmente a consentire maggiori qualità progettuali e poter scegliere fra diverse opportunità garantendo sia uno stile consolidato tradizionale, sia sperimentare nuove tecniche costruttive maggiormente virtuose nei confronti degli spetti legati alla qualità del vivere, al risparmio energetico, al minore impatto ambientale.

### **Conversione del volume lordo fuori terra in superficie utile netta.**

Il primo impegno riguarda stabilire un ordine di grandezza, o fattore di conversione, per passare dalla indicazione progettuale di volume lordo fuori terra, calcolato in mc., alla superficie utile netta calcolata in mq. Prima di determinare il fattore di conversione procediamo con la verifica puntuale e tecnica di ipotesi progettuali e casi pratici.

Il metodo utilizzato prevede quindi di calcolare per un dato edificio esistente il suo volume lordo fuori terra  $V_L$  ed la sua superficie utile netta  $S_{un}$ , applicando per entrambi le nuove definizioni contenute nel dPP 8-61/leg. che ricordiamo brevemente:

<b><math>V_L</math></b>	mc.	<b>Volume lordo fuori terra</b>		volume urbanistico emergente dal piano di spiccato
-------------------------	-----	---------------------------------	--	--

quindi per conoscere il  $V_L$  occorre risalire prima al Volume edilizio:

<b><math>V_e</math></b>	mc.	<b>Volume edilizio</b>		volume complessivo esistente o di progetto di un edificio entro e fuori terra, calcolato al netto delle rientranze degli edifici e dei balconi. Un corpo chiuso su almeno cinque lati è considerato volume edilizio
<b><math>V_i</math></b>	mc.	<b>Volume entro terra o interrato</b>	$=V_e-V_L$	volume edilizio completamente interrato;

nella pratica comune il  $V_L$  corrisponde alla vecchia definizione di Volume urbanistico il cui limite veniva definito dalla formula  $V_u = I.e. * \text{Superficie edificabile}$ .

Occorre evidenziare che la nuova definizione di Volume urbanistico  $V_e$  non corrisponde più alla vecchia definizione, ma deriva da un calcolo parametrico e lo stesso non è rilevante ai fini urbanistici ma può essere utile per aspetti legati all'edilizia sostenibile indicando di fatto il volume d'aria riscaldabile di un edificio.

<b><math>V_e</math></b>	mc.	<b>Volume urbanistico</b>	$= \sum S_{un} * h_u$	volume complessivo di un edificio, pari alla somma dei prodotti delle superfici utili nette dei singoli piani per le rispettive altezze utili
-------------------------	-----	---------------------------	-----------------------	---

dove per altezza utile si intende:

<b><math>h_u</math></b>	m.	<b>altezza utile</b>		differenza tra la quota dell'intradosso del solaio e la quota del piano di calpestio di un locale, senza tenere conto degli elementi strutturali emergenti; nel caso di soffitti inclinati o discontinui, si considera l'altezza media ponderale data dal rapporto tra il volume e la superficie corrispondente misurati dal pavimento fino all'intradosso del soffitto o della copertura;
-------------------------	----	----------------------	--	--

Per Superficie utile netta la definizione contenuta nel regolamento attuativo riporta:

<b><math>S_{un}</math></b>	mq.	<b>Superficie utile netta</b>		è la superficie utile lorda diminuita della superficie dei seguenti elementi: 1. muri perimetrali dell'edificio; 2. vani scala e vani ascensore compresi i relativi muri portanti, se costituiscono parti comuni; 3. ingressi al piano terra, centrali termiche, di climatizzazione ed elettriche, se costituiscono parti comuni;
----------------------------	-----	-------------------------------	--	--

dove per Superficie utile lorda si intende:

<b><math>S_{ul}</math></b>	mq.	<b>Superficie utile lorda</b>	somma delle superfici di tutti i piani fuori ed entro terra misurati al lordo di tutti gli elementi verticali (quali muratura, vano ascensore, centrali tecnologiche, scale interne, scale esterne a servizio di piani oltre al primo) con esclusione: 1. dei porticati a piano terreno di qualsiasi altezza purché asserviti ad uso pubblico; 2. dei balconi e delle terrazze scoperti anche nel caso di balconi e terrazze con appoggi a terra 3. dei balconi e delle terrazze coperti, se hanno una profondità non superiore a 2,50 metri anche nel caso di balconi e terrazze con appoggi a terra; 4. delle bussole di entrata e delle pensiline con sporgenza non superiore a 2,00 metri; 5. dei volumi tecnici; 6. di piani totalmente interrati e dei piani che non presentano, in alcun punto, una differenza di quota maggiore di 1,50 metri tra la linea di spiccato e l'estradosso del solaio superiore, quando in rapporto di funzionalità con gli edifici in superficie	
----------------------------	-----	-------------------------------	--	--



			6bis. della parte di piano, corrispondente in ogni punto a un volume completamente interrato, quando in rapporto di funzionalità con gli edifici in superficie. 7. del piano sottotetto avente altezza netta interna, misurata dall'estradosso dell'ultimo solaio, non superiore a 2,40 metri al colmo e 0,50 metri all'imposta del tetto; 8. dei soppalchi privi dei requisiti di abitabilità.
--	--	--	---

Sulla base di queste semplici definizioni si passa ora ad analizzare i casi concreti valutati partendo da progetti reali.

Vengono illustrati quattro esempi.

Per ognuno si procede al calcolo del **rapporto Sun/VI** per verificare quanto lo stesso può variare sulla base della tipologia edilizia realizzata.

Viene poi calcolata la superficie del corrispondente **lotto saturato**, ossia la superficie edificabile che deve essere considerata satura in applicazione degli indici edilizi tradizionalmente utilizzati.

In media nelle varie casistiche di PRG di comuni di dimensioni simili a Campitello gli indici edificatori variano da 1,0 mc./mq a 2,0 mc./mq. per l'edilizia residenziale, e da 2,0 mc./mq. a 3,0 mc./mq. per l'edilizia alberghiera.

Poi per ogni esempio viene calcolato il **rapporto Sun/VI**.

Nella seconda parte delle tabelle si è proceduto ad effettuare una verifica su quale possa essere la modalità più semplice per assegnare ad ogni edificio esistente in zona satura, parametri univoci che consentano il **recupero abitativo del sottotetto**.

Ossia se per garantire un **bonus edilizio**, ulteriore rispetto alla saturazione del lotto, necessario ed utile al recupero abitativo del sottotetto, contenendo al minimo l'impatto volumetrico dell'edificio stesso.

Numerosi sono i casi dei PRG in vigore dove nel caso di edifici esistenti in zone sature dove non si applicano indici edilizi, o edifici esistenti in zona di completamento dove il lotto risulta saturato, si prevedono incrementi una tantum in percentuale del volume lordo fuori terra esistente.

Tali misure sono calcolate in percentuali variabili generalmente dal 5% al 20% ed applicate in misura fissa, proporzionale o a scaglioni.

La stessa metodologia di "bonus volumetrico una tantum" in percentuale agli indici edilizi, o al volume esistente, viene applicata anche dalla legislazione provinciale in tema di edilizia sostenibile (dPP 11-13/Leg./2009) dove a fronte di interventi migliorativi nei riguardi del risparmio energetico vengono applicati

Le tabelle riportano quindi il calcolo della percentuale una tantum necessaria per garantire il recupero abitativo del sottotetto. Percentuale calcolata sia con riferimento al VI esistente, sia con riferimento alla Sun esistente.

Preme da subito evidenziare come detta percentuale se applicata al VI, si ottengono valori coerenti con gli obiettivi di recupero abitativo riducendo al minimo l'impatto architettonico e paesaggistico.

Se invece si volesse applicare la percentuale alla Sun esistente non è possibile determinare un rapporto parametrico coerente.

L'alternativa per i **bonus una tantum per il recupero abitativo del sottotetto** risultano quindi essere di tre tipi:

- a) Incremento una tantum in percentuale della Sun esistente;
- b) Sopraelevazione del sottotetto in misura massima fissa e comunque nei limiti sufficienti per il raggiungimento dell'altezza minima utile, utilizzando i criteri fissati dall'art. 105 della L.P. 15/2015;
- c) Incremento una tantum espressa in valore assoluto di Sun

Da escludere è il criterio di percentuale applicata alla Sun esistente come verrà dimostrato dalla lettura dei dati degli esempi seguenti.

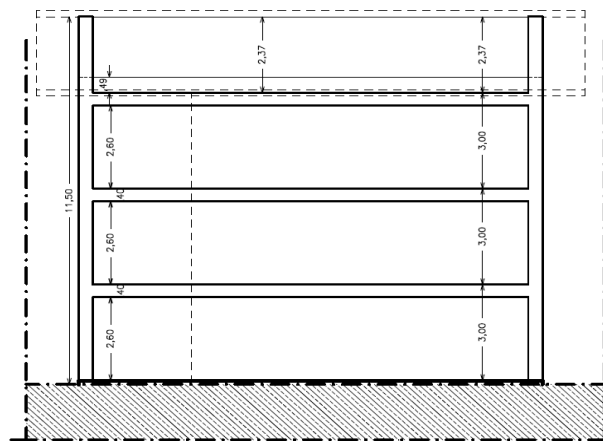
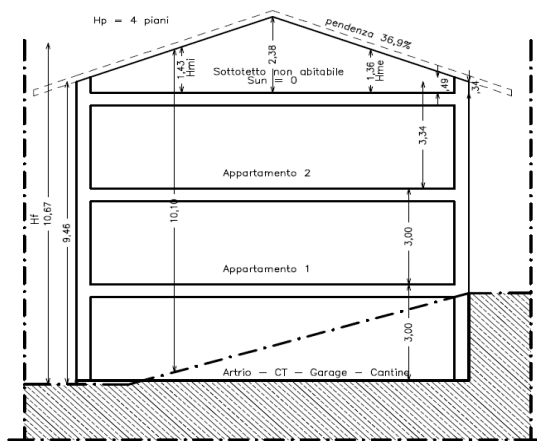
**Esempio 1 - Edificio plurifamiliare con tre piani fuori terra e sottotetto non rilevante ai fini della Sun.**

Calcolo del rapporto di conversione da IFF a Uf					
Se sedime		143 mq.	Altezza metà falda	Hf	10,67
Numero di piani (esistenti) Hp	4	nr.	Altezza fronte	He	9,46
Sul complessiva		572 mq.	Ve volume totale		1.482 mc.
Sun complessiva		302 mq.	VI volume lordo fuori terra		1.312 mc.
Sun/Sul		0,53	rapporto VI/Ve		0,89
			rapporto Sun/VI		<b>0,23</b>
i.e. o IFF		1,5 mc./mq.			
L lotto saturato = VI / i.e.		875 mq.			
Uf di saturazione = Sun / L		0,345 mq./mq.	Rapporto conversione da i.e. a Sun		<b>0,23</b>
Ampliamenti					
Ampliamento percentuale del	20%	applicabile a:			
Sun	302	60,4 Dh Sopraelevazione:	0,70 m.		
La sopraelevazione viene limitata dall'impossibilità di salire oltre l'altezza minima ponderale per l'agibilità fissata in 2,00 m.					
Calcolo dell'incremento di volume VI corrispondente:					
Valore assoluto = Se * Dh		100,1 mc.			
Valore percentuale = Se*Dh/VI		7,6%			
Ampliamento percentuale del	15%	applicabile a:			
VI	1.312	196,8 Dh Sopraelevazione:	1,38 m.		
La sopraelevazione permette di ottenere all'ipotesi un'altezza di ca. 1,90 ca. garantendo l'agibilità di oltre 100 mq.					
Calcolo dell'incremento di Sun corrispondente:					
Valore assoluto		110 mq.			
Valore percentuale = Se*Dh/VI		36,4%			

In questo esempio il rapporto Sun/VI è pari a 0,23.

L'incremento di capacità edificatoria, (utilizzabile solo per questa tipologia di edificio) pari a ca. il 30% non deve apparire eccessiva se si pongono in campo due tipi di valutazioni:

- La prima riguarda l'obiettivo della legge che ha introdotto i nuovi parametri: liberare l'espressività progettuale precedentemente compressa entro limiti fisici molto ristretti, per garantire una maggiore qualità architettonica e costruttiva.
- Consentire un incremento della capacità edificatoria delle singole con un'azione di densificazione, ottimizzando l'utilizzo delle infrastrutture ed urbanizzazioni esistenti, limitando conseguentemente il consumo di suolo.

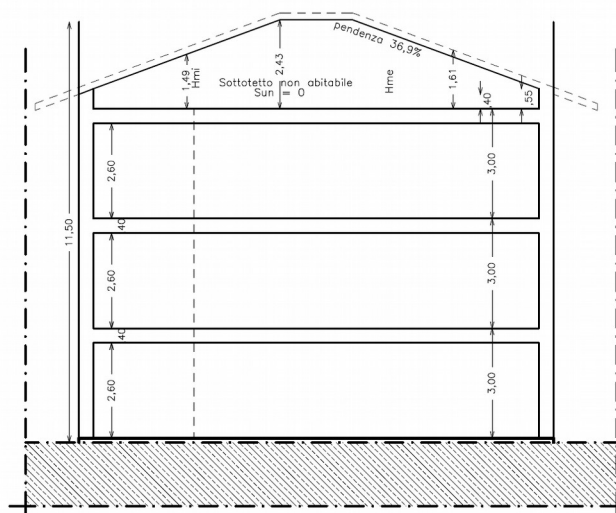
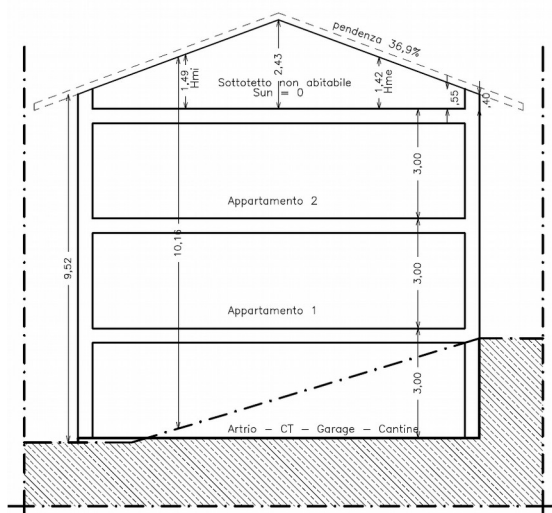


**Esempio 2 - Edificio plurifamiliare con tre piani fuori terra e sottotetto rilevante ai fini della Sun.**

Calcolo del rapporto di conversione da IFF a Uf					
Se sedime		143	mq.	Altezza metà falda	Hf 10,73
Numero di piani (esistenti) Hp		4	nr.	Altezza fronte	He 9,52
Sul complessiva		572	mq.	Ve volume totale	1.463 mc.
Sun complessiva		434	mq.	VI volume lordo fuori terra	1.302 mc.
Sun/Sul		0,76		rapporto VI/Ve	0,89
				rapporto Sun/VI	<b>0,33</b>
i.e. o IFF		1,5	mc./mq.		
L lotto saturato = VI / i.e.		868	mq.		
Uf di saturazione = Sun / L		0,5	mq./mq.	Rapporto conversione da i.e. a Sun	<b>0,33</b>
Ampliamenti					
Ampliamento percentuale del	20%	applicabile a:			
Sun	434	86,8	Dh Sopraelevazione:	1,00 m.	
La sopraelevazione viene limitata dall'impossibilità di salire oltre l'altezza minima ponderale per l'agibilità fissata in 2,00 m.					
Calcolo dell'incremento di volume VI corrispondente:					
Valore assoluto = Se * Dh		143	mc.		
Valore percentuale = Se*Dh/VI		11,0%			
Ampliamento percentuale del	15%	applicabile a:			
VI	1.302	195,3	Dh Sopraelevazione:	1,37 m.	
La sopraelevazione permette di ottenere all'ipotesi un'altezza di ca. 1,90 ca. garantendo l'agibilità di oltre 100 mq.					
Calcolo dell'incremento di Sun corrispondente:					
Valore assoluto		110	mq.		
Valore percentuale = Se*Dh/VI		25,3%			

In questo caso pur l'edificio presenti condizioni urbanistiche del tutto simili al caso 1, i valori messi in gioco con i nuovi rapporti Uf e Sun sono completamente di versi.

In particolare si segnala come il rapporto ora si ponga al valore di 0,33, ben superiore alla media proposta di 0,3.

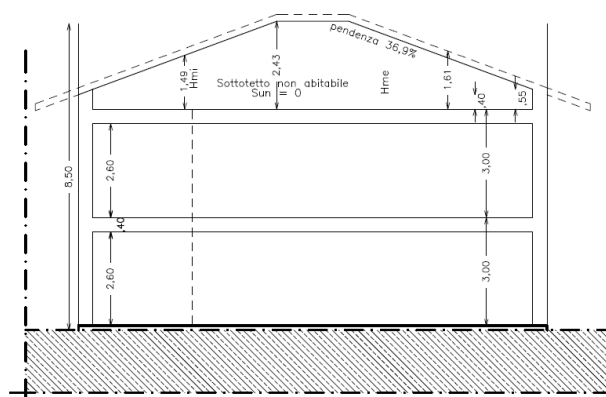
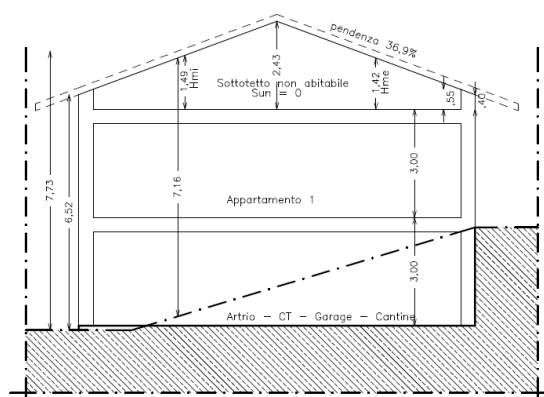


**Esempio 3 - Edificio monofamiliare con due piani fuori terra e sottotetto rilevante ai fini della Sun.**

Calcolo del rapporto di conversione da IFF a Uf					
Se sedime		143	mq.	Altezza metà falda	Hf 7,73
Numero di piani (esistenti) Hp		3	nr.	Altezza fronte	He 6,52
Sul complessiva		429	mq.	Ve volume totale	1.034 mc.
Sun complessiva		372	mq.	VI volume lordo fuori terra	873 mc.
Sun/Sul		0,87		rapporto VI/Ve	0,84
				rapporto Sun/VI	<b>0,43</b>
i.e. o IFF		1	mc./mq.		
L lotto saturato = VI / i.e.		873	mq.		
Uf di saturazione = Sun / L		0,4261	mq./mq.	Rapporto conversione da i.e. a Sun	<b>0,43</b>
Ampliamenti					
Ampliamento percentuale del	20%	applicabile a:			
Sun	372	74,4	Dh Sopraelevazione:	0,90 m.	
La sopraelevazione viene limitata dall'impossibilità di salire oltre l'altezza minima ponderale per l'agibilità fissata in 2,00 m.					
Calcolo dell'incremento di volume VI corrispondente:					
Valore assoluto = Se * Dh		128,7	mc.		
Valore percentuale = Se*Dh/VI		14,7%			
Ampliamento percentuale del	20%	applicabile a:			
VI	873	174,6	Dh Sopraelevazione:	1,22 m.	
La sopraelevazione permette di ottenere all'imposta un'altezza di ca. 1,90 ca. garantendo l'agibilità di oltre 100 mq.					
Calcolo dell'incremento di Sun corrispondente:					
Valore assoluto		110	mq.		
Valore percentuale = Se*Dh/VI		29,6%			

Nel caso di edifici monofamiliari il rapporto di conversione appare più alto.

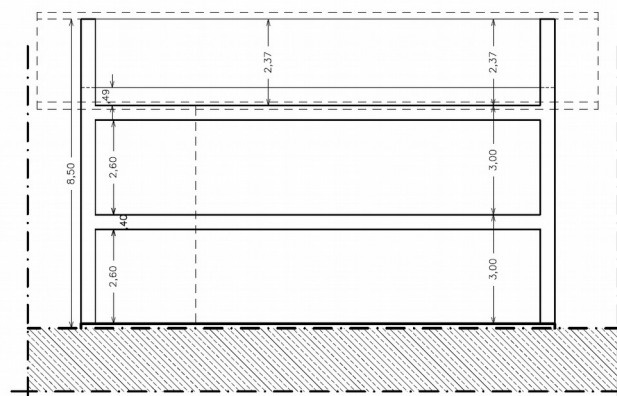
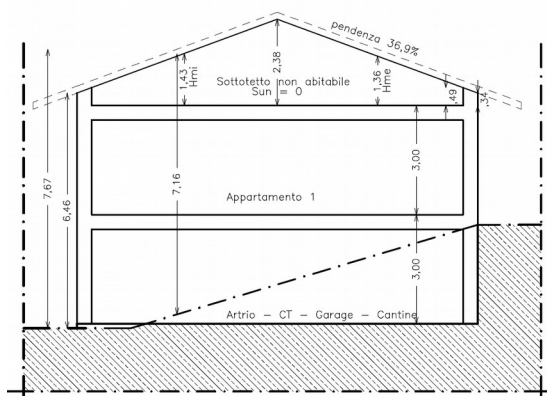
In questo caso l'introduzione di un rapporto Sun/VI minore potrebbe apparire limitante, ma rientra anche esso negli obiettivi principali della legge urbanistica, ossia incentivare la densificazione dei suoli già oggetto di trasformazione, premiando interventi che prevedono la realizzazione di una pluralità di unità immobiliari, inserendo un minimo indice di penalizzazione per chi intende ancora utilizzare i suoli al solo fine di realizzare la tipologia classica di villa monofamiliare.



**Esempio 4 - Edificio monofamiliare con due piani fuori terra e sottotetto non rilevante ai fini della Sun.**

Calcolo del rapporto di conversione da IFF a Uf					
Se sedime		143	mq.	Altezza metà falda	Hf 7,63
Numero di piani (esistenti) Hp		3	nr.	Altezza fronte	He 6,46
Sul complessiva		429	mq.	Ve volume totale	1.053 mc.
Sun complessiva		248	mq.	VI volume lordo fuori terra	892 mc.
Sun/Sul		0,58		rapporto VI/Ve	0,85
				rapporto Sun/VI	<b>0,28</b>
i.e. o IFF		1	mc./mq.		
L lotto saturato = VI / i.e.		892	mq.		
Uf di saturazione = Sun / L		0,278	mq./mq.	Rapporto conversione da i.e. a Sun	<b>0,28</b>
Ampliamenti					
Ampliamento percentuale del	20%	applicabile a:			
Sun	248	49,6	Dh Sopraelevazione:	0,65 m.	
La sopraelevazione viene limitata dall'impossibilità di salire oltre l'altezza minima ponderale per l'agibilità fissata in 2,00 m.					
Calcolo dell'incremento di volume VI corrispondente:					
Valore assoluto = Se * Dh		92,95	mc.		
Valore percentuale = Se*Dh/VI		10,4%			
Ampliamento percentuale del	20%	applicabile a:			
VI	892	178,4	Dh Sopraelevazione:	1,25 m.	
La sopraelevazione permette di ottenere all'imposta un'altezza di ca. 1,90 ca. garantendo l'agibilità di oltre 100 mq.					
Calcolo dell'incremento di Sun corrispondente:					
Valore assoluto		110	mq.		
Valore percentuale = Se*Dh/VI		44,4%			

Il progetto monofamiliare rientra nei parametri medi (0,28) nel caso il sottotetto viene limitato nella sua agibilità, riducendo quindi di fatto l'impatto volumetrico complessivo dell'intervento.



## Valore di conversione da VI a Sun applicato

Sulla base delle analisi precedenti si determinano i seguenti indici di conversione:

Fattore di conversione Volume lordo fuori terra in Superficie utile netta <b>k = 0,30</b>
---

<b>Sun = k + VI</b>
---------------------

Questo valore di conversione si applica in tutti i casi dove il PRG riporta valori assoluti relativi al volume lordo fuori terra.

Per esempio nel caso di Volume destinabile all'alloggio per il conduttore il precedente valore limite di 400 mc. viene ora ricondotto a 120 mq. di Sun.

Nel caso del contingente assegnato agli alloggi per il tempo libero e vacanze continuano invece ad essere applicati i limiti assegnati dalla Giunta provinciale in termini di volume lordo fuori terra pari a 2.000 mc.

Il valore di conversione è stato

Tabella di conversione dei dati contenuti nelle norme del PRG:

## Valore di ampliamento una tantum applicato

Per l'adozione definitiva si è provveduto a modificare i valori di ampliamento applicandoli alla Sun.

## Conversione dell'indice di fabbricabilità fondiaria in indice di utilizzazione fondiaria.

Nel caso di zone residenziali di completamento si procede con l'applicazione di un indice di Utilizzazione fondiaria pari a 0,30 mq./mq. parificato per le zone che precedentemente avevano un indice di utilizzazione fondiaria pari a 1,0 mc./mq.

Lo stesso valore viene applicato proporzionalmente anche alle zone alberghiere che presentano indici superiori.

Zona		IFF	u.m.	rapporto conversione	Uf	u.m.
C1	Residenziale di completamento	1,00	mc./mq.	0,30 (1/mq.)	0,30	mq./mq.
D2	Alberghiera di progetto	2,00	mc./mq.	0,30 (1/mq.)	0,60	mq./mq.

## Altezza in numero di piani.

Il dPP 8-61/Leg/2017 prevede anche l'eliminazione dell'altezza di zona a metà falda in quanto si considera questo parametro limitante rispetto alle nuove modalità costruttive, anche con particolare riferimento alle tipologie edilizie che meglio si adattano ai nuovi requisiti e funzionalità della edilizia sostenibile.

Esposizione delle falde principali del tetto verso sud per favorire il recupero energetico, riduzione del numero delle falde per compattare i volumi e ridurre i punti e linee di rottura degli elementi costruttivi, non solo per gli aspetti termici, ove la sola riduzione di superficie di esposizione con parità di volume d'aria riscaldata permette una corrispondente riduzione delle dispersioni, ma la compattazione delle forme elimina punti di ristagno di aria fredda e facilita l'esecuzione delle opere anche in prospettiva di esecuzione del *BLOWER DOOR TEST* obbligatorio per gli edifici di classe A e A+.

Il parametro urbanistico limite di edificabilità di un lotto in termini di altezza per le zone residenziale e le zone alberghiere è oggi quello del **numero di piani fuori terra**.

Il dPP 8-61/Leg/2015 definisce:

Hp	nr.	altezza dell'edificio o del corpo di fabbrica misurata in piani		si computano i piani fuori terra, compresi i piani che presentano, anche in un solo punto, una differenza superiore a 1,50 metri tra la linea di spiccatto e l'estradosso del solaio superiore, ad esclusione degli spazi adibiti a percorsi o accessi pedonali o carrabili, purché non prevalenti rispetto al perimetro dell'edificio
----	-----	---	--	--

Per evitare però che nella realizzazione di nuovi edifici l'altezza netta interna dei singoli piani venga artificiosamente innalzata oltre ogni ragionevole necessità abitativa viene introdotta nelle norme una altezza massima di controllo detta **altezza del fronte**.

Il dPP 8-61/Leg/2017 definisce:

He	m.	altezza del fronte o della facciata		distanza sul piano verticale dalla linea di spiccatto fino all'intradosso dell'imposta del tetto (sottotavolato) per i tetti a falda e fino all'intradosso dell'ultimo solaio per quelli a copertura piana, misurata in corrispondenza del sedime dell'edificio; qualora l'edificio sia progettato per corpi di fabbrica distinti, l'altezza dell'edificio è misurata con riferimento ai singoli corpi di fabbrica;
----	----	-------------------------------------	--	---

Le norme vengono quindi integrate inserendo per ogni singola zona questi nuovi parametri.

Per esempio per le zone residenziali di completamento viene introdotta la misura:

- altezza in numero di piani Hp: 3
- altezza del fronte He: 8,00

in sostituzione della precedente altezza di zona:

~~-altezza massima:~~ ml. 8,50

Il passaggio da 8,50 a metà falda a 8,00 in facciata garantisce una maggiore libertà progettuale rispetto allo stato attuale, considerando che in media gli edifici esistenti a metà falda presentano un'altezza variabile da minimo 0,80 m. a massimo 1,80 m. rispetto all'imposta.

### Altezza a metà falda per la determinazione della distanza dai confini

Con l'introduzione delle altezze in numero di piani risulta in ogni caso necessario mantenere anche la definizione di altezza a metà falda all'esclusivo fine della determinazione delle distanze minime degli edifici e dalle costruzioni e dai confini in applicazione delle norme contenute nell'Allegato 2 della deliberazione di giunta provinciale n. 2023 di data 3 settembre 2010.

Per questo motivo le norme di attuazione sono state integrate con l'articolo 6 comma 5, ove per ogni singola zona dove si prevede l'altezza limite in numero di piani (con l'altezza di controllo del fronte) viene indicata la distanza minima delle costruzioni dai confini calcolata considerando la concreta altezza massima che l'edificio potrà avere a metà falda in applicazione delle norme di zona.

Infatti l'allegato 2 della Del. G.P. 2023/2010, alla lettera a), comma 1, art. 5 riporta:

*a) per i nuovi edifici e per l'ampliamento laterale di edifici esistenti, è prescritta la distanza minima tra pareti antistanti di 10,00 m. Se gli strumenti urbanistici comunali prevedono altezze superiori a 10,00 m la distanza minima fra edifici antistanti di 10,00 m è aumentata in misura pari al 50 per cento dell'altezza massima consentita dagli strumenti urbanistici comunali eccedente i 10,00 m;*

dove l'altezza che determina la maggiorazione della distanza dai confini non è quella dell'edificio costruito ma quella "consentita dagli strumenti urbanistici comunali".

Quindi in applicazione della definizione di altezza misurata a metà falda indicata dal dPP 8-61/Leg/2017:

Hf	m.	altezza dell'edificio o del corpo di fabbrica misurata in metri	
			essa è misurata sul piano verticale in corrispondenza del perimetro del sedime e corrisponde alla differenza tra la linea di spiccatto e la linea di estradosso dell'ultimo solaio, in caso di tetti piani, o a metà falda in caso di copertura inclinata. Per la determinazione dell'altezza non si computano il manto o il pavimento di copertura, le opere volte a favorire il risparmio energetico nel rispetto di quanto stabilito dalle disposizioni attuative in materia di edilizia sostenibile, i volumi tecnici, i parapetti fino all'altezza di 1,50 metri nel caso di coperture piane praticabili, le rampe e le scale necessarie per dare accesso ai piani interrati o seminterrati, comprese le rampe di accesso a banchine di carico e scarico. Nel caso di coperture curve o discontinue o comunque caratterizzate da geometrie diverse, l'altezza si misura con riferimento ad un tetto virtuale, piano o a falde, anche per singoli corpi di fabbrica, che le inscriva totalmente. Se l'edificio è suddiviso per corpi di fabbrica distinti, l'altezza dell'edificio è misurata con riferimento ai singoli corpi di fabbrica;



## ***Residenza Ordinaria (art. 57 L.P. 1/2008)***

Il PRG del Comune di Campitello di Fassa risulta già adeguato alla normativa richiamata dall'articolo 57 della L.P. 1/2008 - "Disciplina degli alloggi destinati a residenza" come approvato da Deliberazione di Giunta Provinciale n. 155 di data 30/01/2009.

In particolare con la deliberazione di giunta provinciale di approvazione della variante di adeguamento alla L.P. 16/2005 al Comune di Campitello veniva assegnato un quantitativo di volume destinabile alla residenza per tempo libero e vacanza nella misura di 5 alloggi per un totale di 2.000 mc.

Detto quantitativo è assegnato per intero al piano di lottizzazione n. 2 "Duron" come risulta riportato espressamente agli articoli 3bis, e art. 24bis.

L'adeguamento alla L.P. 1/2008 articolo 57 ha comportato la semplice sostituzione dei richiami superati alla L.P. 22/91 art. 18 sexies.

Sono stati confermati i contenuti degli articoli 3bis e 24bis.

Per quanto riguarda l'assegnazione del contingente al PL2 "Duron" si è provveduto a spostare il comma 4 dell'ex art. 6, all'interno dell'articolo 60, confermandone i contenuti sostanziali.

## ***Urbanistica commerciale***

Le norme del PRG sono state aggiornate ai sensi dei nuovi criteri approvati dalla giunta provinciale con deliberazione n. 1339 del 1 luglio 2013.

Oltre a all'inserimento di un nuovo titolo si è provveduto anche ad aggiornare il dispositivo dell'articolo 60 relativo al piano di lottizzazione n. 3 Pent de sera che prevedeva la realizzazione della GSV assegnata con deliberazione 2029 del 22 agosto 2003.

Occorre precisare che detta GSV non risulta più applicabile a seguito dell'entrata in vigore della nuova normativa del settore commerciale: In ogni la previsione del PRG di area commerciale viene confermata in quanto la superficie di 600 mq. rientrando nella soglia della MSV può essere comunque attivata all'interno sia delle zone commerciali pure che nelle zone residenziali consolidate.

La nuova legge provinciale sul commercio, L.P. 17/2010, ha provveduto ad abrogare completamente le precedenti norme costituite dalla L.P. 4/200 e da tutti i provvedimenti attuativi fra i quali le delibere di assegnazione delle superfici di vendita.

L'assegnazione di superficie di vendita al PL 3 "Pent de sera" non comporta nella realtà nessuna restrizione rispetto alle previsioni del PRG in vigore.

Si provvede a togliere il riferimento della delibera provinciale di assegnazione della superficie, e si mantiene la destinazione commerciale che, a norma della nuova legge, permette in ogni caso la realizzazione di una superficie commerciale di 600 mq.

L'articolo 60.3 è stato quindi modificato inserendo la possibilità di realizzare all'interno della zona A del PL3, già destinato a funzioni miste direzionali e commerciali, attività di commercio al dettaglio nel limite massimo di 600 mq. rispettando la distribuzione delle diverse zone delle precedenti norme.

La trasformazione del volume di 2.000 mc. in 600 mq. rispetta il rapporto di conversione  $R_c = 0,30$  (mq./mc) fissato per tutte le trasformazioni di volume lordo fuori terra applicate nel PRG variante 1-2019

$Sun = V_l / 0,30 = 2.000 \text{ mc.} / 0,30 \text{ mq./mc.} = 600 \text{ mq.}$
---

## ADEGUAMENTO CARTOGRAFICO ALLA LEGENDA TIPO

Le tavole di PRG sono state adeguate alla legenda tipo approvata con deliberazione di giunta provinciale n. 2129 di data 22/08/2008 applicando le prescrizioni tecniche ed effettuando le esportazioni in formato shape con successiva validazione previste con la deliberazione di giunta provinciale n. 1227 di data 22 luglio 2016.

Al fine di facilitare le verifiche incrociate dei dati la legenda tipo riporta i codici shape utilizzati ed il riferimento agli articoli delle norme di attuazione.

Anche le norme di attuazione sono state integrate inserendo ove possibile direttamente nel titolo delle singole zone urbanistiche il codice shape corrispondente per facilitare ricerche e controlli.

## SISTEMA MOBILITÀ E PIANO STRALCIO DELLA MOBILITÀ

### Sistema mobilità locale

La variante 1-2019 prevede contestualmente alla revisione dei tracciati di livello provinciale una serie di modifiche della viabilità interna e dei percorsi pedonali e ciclabili volti ad una migliore fruibilità delle aree e volte a migliorare la sicurezza di tutti gli utenti.

Si segnalano il potenziamento della strada in destra Avisio affiancata dal tracciato della pista ciclabile che continuando da Streda Veia conduce verso Via del Ciuch a Canazei, (v16) .

Sempre riguardo alla mobilità con variante puntuale (v9) è stato inserito un parcheggio esistente lungo la strada statale 48 che porta a Canazei

### Distributore di carburante

Per quanto riguarda la stazione rifornimento carburanti prevista in adozione preliminare (v10) la modifica è stata stralciata dagli elaborati di approvazione su prescrizione dei Servizi provinciali che hanno espresso parere negativo (Servizio Opere Stradali).

### ***PTC stralcio della mobilità del Comune General de Fascia***

Il PRG con la variante 1-2019 ha provveduto ad effettuare l'adeguamento al **piano stralcio della mobilità** del Comun General de Fascia con inserimento dei nuovi tracciati stradali di progetto a completamento delle previsioni contenute del PUP sistema insediativo, approvato con deliberazione di giunta provinciale n. 1874 di data 26 ottobre 2015.

Negli elaborati sottoposti alla approvazione da parte della Giunta Provinciale si è provveduto ad inserire i tracciati relativi alla viabilità di valle come previsti dal piano stralcio del Comun General de Fascia, mantenendo entrambe le ipotesi 1 e 2 con aggiornamento delle corrispondenti fasce di rispetto.

## SISTEMA PISTE IMPIANTI

### Stazione di partenza del Col Rodella

Le previsioni di PRG contengono una nuova zona destinata alla stazione dell'impianto funiviario del Col Rodella.

La nuova stazione dovrà essere realizzata in tempi brevi utilizza tecnologie all'avanguardia necessarie per rilanciare e sostenere l'intero settore turistico del paese.

La superficie complessiva della variante v5 è pari a 13.000 mq. ca.

All'interno troveranno posto la stazione e le strutture accessorie (biglietteria e servizi agli sciatori).

In prospettiva, alla conclusione dei lavori la vecchia stazione verrà completamente demolita e tutta la superficie verrà resa libera ad integrazione degli spazi di parcheggio e delle aree a verde che oggi vengono interessate dalla stessa v5.

Trattando di ristrutturazione di impianti esistenti il quadro complessivo della valutazione di impatto ambientale originario non prevede sostanziali modifiche.

La società esecutrice e che gestirà la struttura si impegna a predisporre ogni documento necessario alla realizzazione dell'opera.

Si evidenzia che la zona interessata ricade in moderata pericolosità idrogeologica, con particolare riferimento al pericolo di crolli rocciosi.

Le norme di attuazione sono state integrate con la prescrizione puntuale dove la progettazione dell'opera deve essere accompagnata da studi idrogeologici e geologici con particolare riferimento alla pericolosità di crolli rocciosi indicando tipologie di interventi necessari alla mitigazione del pericolo che dovranno essere realizzati a cura della società impianti.

**Sulla base delle prescrizioni dettate dalla conferenza dei servizi PGUAP l'ente gestore si è impegnato a predisporre apposito studio di compatibilità da inoltrare ai competenti servizi Geologico e Bacini Montani da valuta prima della approvazione definitiva della variante.**

### Stazione di arrivo del Col Rodella

In località Col Rodella viene riportata all'interno della zona piste impianti la posizione presunta della stazione di arrivo v27.

La collocazione non interessa zone a particolare pericolosità e si pone a monte dell'attuale stazione in posizione più sicura e meno impattante anche dal punto di vista paesaggistico, celandosi alla vista di chi proviene da sud percorrendo la SS 48.

### Area sciabile locale - Col de Lin

In località Col de Lin da decenni esiste un impianto di risalita con pista di discesa annessa con funzione di campo scuola.

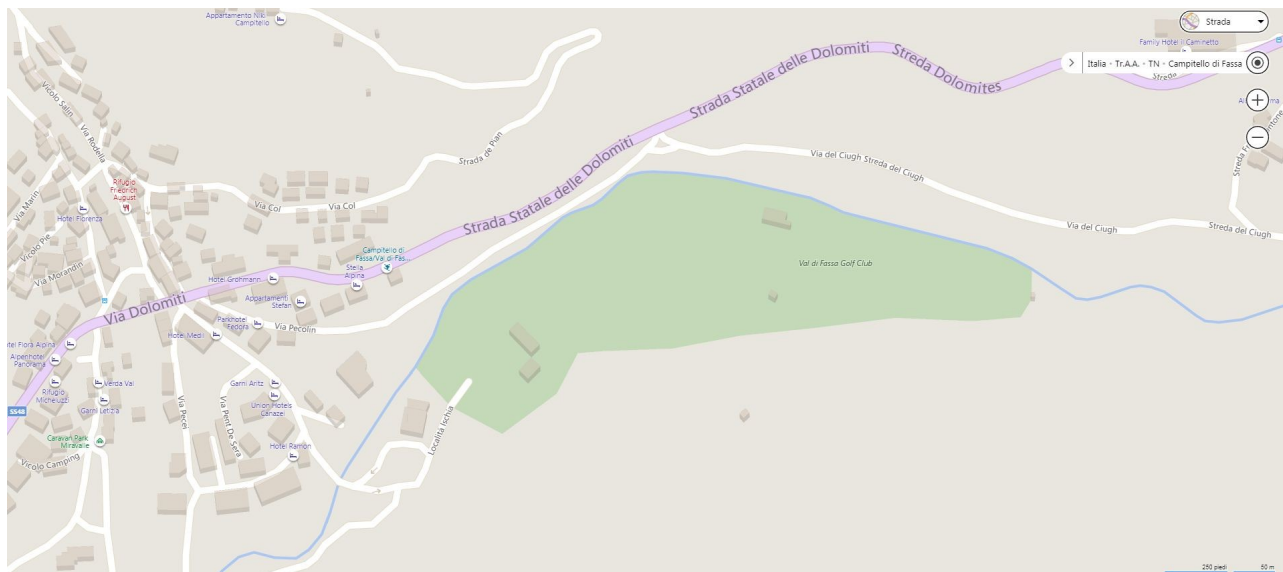
La variante v6 prevede il riconoscimento dell'attuale utilizzo dell'area con possibilità di realizzare all'interno dell'area le minime infrastrutture necessarie per il suo funzionamento e manutenzione.

Parte delle strutture di servizio si prevede che vengano realizzate all'interno del PC4 "Col de Lin" come modificato con la presente variante (v7).

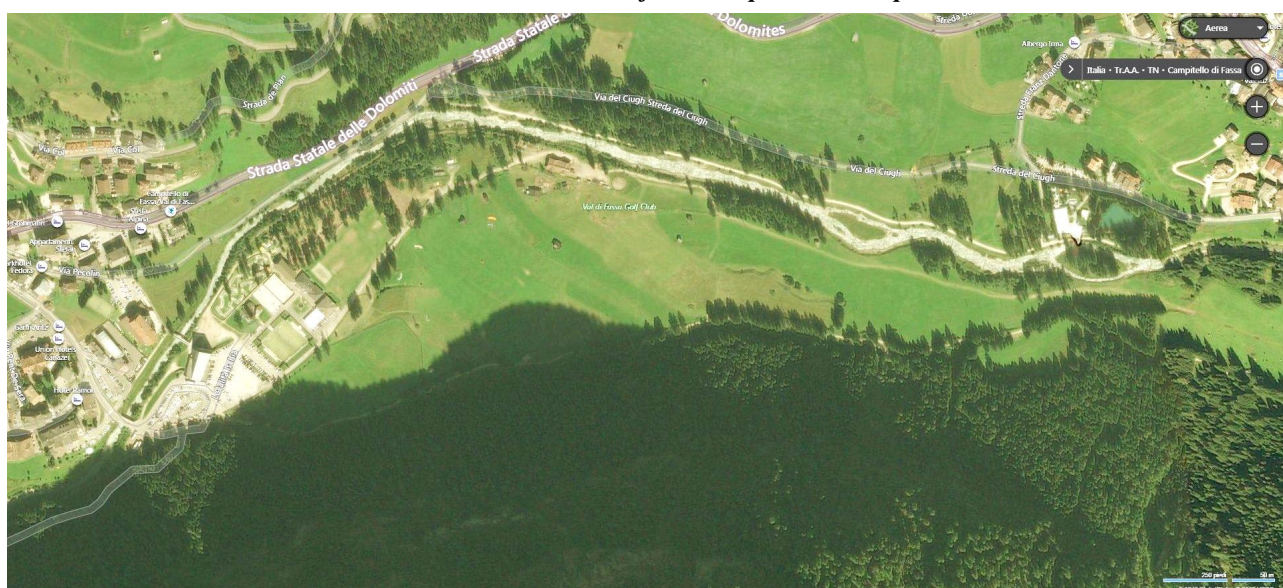
Le norme di attuazione, a seguito delle prescrizioni dettate dalla conferenza PGAUP e dal Servizio urbanistica sono state integrate indicando prescrizioni di natura idrogeologica (art. 20.2.2) e localizzando puntualmente l'area all'interno della quale inserire le strutture a servizio dell'attività (art. 41.2.4).

Per quanto riguarda la descrizione degli impianti e delle piste, e la loro sostenibilità si rinvia a successivo capitolo riportato nella rendicontazione urbanistica.





**Indicazione dell'area "Val di Fassa Golf Club" riportata nelle planimetrie social**



**Foto aerea dell'area "Val di Fassa Golf Club" tratta da Bing Maps**

### **Limiti all'edificazione in aree agricole**

Il PRG in vigore non permette nessun tipo di costruzione all'interno delle zone agricole poste in località Soreghes e sul versante di Plan.

Con la variante 1-2019, con aggiornamento cartografico, si provvede ad inserire le zone agricole del PUP, per le quali valgono in ogni caso le limitazioni alle nuove edificazioni come dettate dalle norme di PRG.

In particolare, come già riportato in altra sezione della relazione, la zona di Soreghes è vincolata per la presenza dell'infrastruttura sportiva del gioco del golf.

Per l'area agricola posta sul versante prativo di Plan valgono le restrizioni già contenute nelle norme relative alla zona di difesa paesaggistica.

Per le altre zone il PRG prevede di inserire un parametro restrittivo al fine di limitare l'edificazione in zona agricola che altrimenti potrebbe liberarsi applicando il parametro contenute nel PRG in vigore che prevedeva un lotto minimo per edificare di soli 1.500 mq.

Con la Variante 1-2019 viene quindi inserito un nuovo lotto minimo accorpato di proprietà dell'azienda agricola o del coltivatore iscritto di 5.000 mq.

## PIANI ATTUATIVI

I piani attuativi sono stati oggetto di adeguamento normativo inserendo i nuovi parametri edilizi ed urbanistici previsti dal dPP 8-61/Leg/2017.

In particolare si evidenzia che dove le norme in vigore prevedevano l'assegnazione in termini assoluti di volume urbanistico questo è stato trasformato in Superficie utile netta Sun utilizzando il fattore di conversione:

$$\text{Rapporto VI/Sun} = 0,30$$

Detto rapporto non è stato applicato al contingente per alloggi del tempo libero e vacanze in quanto il volume assegnato a tale fine costituisce parte integrante e sostanziale della deliberazione di giunta provinciale n. 155 di data 30 gennaio 2009

### Cartografia

Si è provveduto ad inserire all'interno dei perimetri la destinazione di zona desunta dalle indicazioni contenute nelle singole norme.

Si precisa che i perimetri interni delle singole zone interne possono essere rivisti in sede di approvazione del piano attuativo pur mantenendo invariati i limiti massimi di volume, altezza o superficie edificabili, senza che ciò debba costituire variante al PRG.

All'interno dei perimetri di piano attuativo sono state inserite zone urbanistiche compatibili e coerenti con la programmazione contenuta nei singoli articoli dei piani attuativi.

In particolare si segnala:

PL1: Individuazione della zona residenziale di nuovo insediamento C2 e della zona per attrezzature pubbliche (area prevista in cessione al comune).

PL2: Individuazione del parcheggio della zona destinata a funzioni miste commerciali e zona destinata a residenza C2 nella parte meridionale del lotto.

PL3: Individuazione del parco pubblico e parcheggio interrato, della zona destinata a funzioni miste commerciali e zona destinata a residenza C2 nella parte meridionale del lotto.

PC4: Inserimento della funzione specifica per attrezzature turistiche e riduzione della superficie in attuazione del frazionamento in corso necessario per la regolarizzazione di sedime della strada statale esistente.

### Modifiche al PC4 Col de lin

Nei contenuti il PC4 è l'unico piano che viene modificato nelle previsioni normative (v7) in quanto la sua funzionalità e realizzazione è legata allo sviluppo dell'area sciistica locale prevista sulle aree a monte della stessa lottizzazione che interessa anche terreni di proprietà. (v6)

La modifica non ha comportato incremento di capacità insediativa ma solo inserito la possibilità di realizzare sulla parte che rimarrà di proprietà privata anche spazi per l'ospitalità turistica confermando le previsioni di cessione gratuita all'amministrazione comunale di una parte delle strutture da realizzare (200 mq.)

### Rinvio alla successiva variante

Con successiva variante verranno prese in esame istanze relative alla modifica delle previsioni di sviluppo delle aree interne agli stessi piani attuativi n. 1, 2 e 3.

## USI CIVICI

Per il parziale interessamento di terreni soggetti ad uso civico si rinvia alla relazione degli usi civici allegata per gli adempimenti previsti dalla L.P. 5/2006.

## RENDICONTAZIONE URBANISTICA

### *Il riferimento normativo e regolamentare*

I principali riferimenti normativi ai quali fa riferimento la rendicontazione urbanistica sono:

**Legge Provinciale 15 dicembre 2004, n. 10** “Disposizioni in materia urbanistica, tutela dell’ambiente, acque pubbliche, trasporti, servizio antincendi, lavori pubblici e caccia”.

La legge, all’articolo 11, “*Misure urgenti di adeguamento della normativa provinciale in materia di tutela dell’ambiente al quadro normativo statale e comunitario*”, richiama l’obbligo della provincia di introdurre all’interno della normativa del settore urbanistico ed ambientale disposizioni regolamentari concernenti la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente, in adeguamento alla Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001.

La stessa legge, modificata con successiva legge provinciale n. 11 di data 26/12/2006, all’art. 11 comma 6, stabilisce che il predetto regolamento configura la valutazione ambientale strategica dei piani e dei programmi prevista dalla *direttiva 2001/42/CE* quale autovalutazione svolta dall’autorità competente durante il procedimento di formazione del piano o del programma e lo stesso regolamento sostituisce nel territorio provinciale la disciplina stabilita dalla parte II del *decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152* (Norme in materia ambientale) in materia di valutazione ambientale strategica e può altresì recare disposizioni concernenti la contabilità ambientale e la verifica dei progetti normativi.<sup>1</sup>

Ai sensi dell’articolo 11 della L.P. 15 dicembre 2004, n. 10, nel testo risultante dalle modificazioni e integrazioni introdotte dal d.P.P. 24 novembre 2009, n. 29-31/Leg. la variante al PRG è sottoposta a rendicontazione urbanistica.

La rendicontazione urbanistica della variante 2017 del Piano regolatore generale del Comune di Campitello viene redatta ai sensi del D.P.P. 14 settembre 2006, n. 15-68/Leg. che detta norme sulla Valutazione Ambientale Strategica, in adeguamento alla normativa comunitaria (2001/42/CE), e nazionale (D.Lgs 152/2006) ed introduce per la pianificazione locale subordinata al PUP il procedimento di Autovalutazione degli strumenti di pianificazione territoriale ai sensi dell’art. 6 della L.P. 1/2008.

Vedasi anche:

[http://www.urbanistica.provincia.tn.it/pianificazione/valutazione\\_piani/](http://www.urbanistica.provincia.tn.it/pianificazione/valutazione_piani/)

**d.P.P. 14 settembre 2006 n. 14-65/Leg.** “Disposizioni regolamentari di applicazione della direttiva 2001/42/CE, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente, ai sensi dell’articolo 11 della legge provinciale 15 dicembre 2004, n. 10”

[https://www.consiglio.provincia.tn.it/leggi-e-archivi/codice-provinciale/archivio/Pages/Decreto%20del%20presidente%20della%20provincia%2014%20settembre%202006,%20n.%2015-68Leg\\_15915.aspx?zid=99a49de3-06e6-4e57-969e-62f9c836148d](https://www.consiglio.provincia.tn.it/leggi-e-archivi/codice-provinciale/archivio/Pages/Decreto%20del%20presidente%20della%20provincia%2014%20settembre%202006,%20n.%2015-68Leg_15915.aspx?zid=99a49de3-06e6-4e57-969e-62f9c836148d)

Del GP 349 - Metodologia Autovalutazione Piani

Allegato I Linee Guida per Autovalutazione PTC

Allegato 2 Linee Guida per Autovalutazione PRG

Circolare Servizio Urbanistica n. 1812 dd. 02/03/2010

Circolare Consorzio dei Comuni n. 20 dd. 25/03/2011

<sup>1</sup> Vedasi Allegato: Estratto LP 10/2004 art. 11



Il D.P.P. 14 settembre 2006 n. 15-68/Leg. definisce la “rendicontazione urbanistica” come l’attività di autovalutazione dei piani regolatori generali e dei piani dei parchi naturali provinciali, che verifica ed esplicita, su scala locale, le coerenze con la valutazione strategica del piano urbanistico provinciale, dei piani territoriali delle comunità e dei piani di settore richiamati dalle norme di attuazione del piano urbanistico provinciale o dalla [legge provinciale 4 marzo 2008, n. 1](#) (Legge urbanistica provinciale)<sup>2</sup>

Basata sul principio di prevenzione, la valutazione strategica ha l'obiettivo di integrare le verifiche ambientali all'atto dell'elaborazione e adozione di piani e programmi: la VAS si configura dunque come una procedura che accompagna l'iter decisionale, al fine di garantire una scelta ponderata tra le possibili alternative, alla luce degli indirizzi di piano e dell'ambito territoriale in cui si opera, e insieme una sostanziale certezza sull'attuazione delle previsioni che risultano verificate a priori sotto i diversi profili.

Con il D.P.P. 24 novembre 2009, n. 29-31/Leg. è stato modificato il regolamento provinciale in materia di valutazione strategica. Il regolamento, le relative Linee guida e le Indicazioni metodologiche - queste ultime approvate dalla Giunta provinciale con la deliberazione n. 349 del 26 febbraio 2010 - danno attuazione al disegno urbanistico complessivo, delineato dal nuovo PUP e dalla Riforma istituzionale, puntando ad assicurare la coerenza tra i diversi livelli di pianificazione – piano urbanistico provinciale (PUP), piani territoriali delle comunità (PTC), piani regolatori comunali (PRG) e piani dei parchi naturali provinciali - per costruire un progetto capace di promuovere le responsabilità delle diverse realtà territoriali, assicurare un atteggiamento di cooperazione tra territori.

Sempre nel rispetto della legge urbanistica provinciale, la procedura di autovalutazione, integrata nel processo di formazione dei piani urbanistici, è inoltre differenziata rispetto ai diversi livelli di pianificazione, nell'ottica come detto della duplicazione degli atti e delle procedure, distinguendo tra autovalutazione degli strumenti della pianificazione territoriale, in primo luogo dei piani territoriali delle comunità e rendicontazione urbanistica dei piani

regolatori generali e dei piani dei parchi naturali provinciali, finalizzata alla verifica ed esplicitazione, su scala locale, delle coerenze con l'autovalutazione dei piani territoriali.

In questo quadro l'autovalutazione del piano diventa lo strumento strategico per assicurare la coerenza e l'efficacia delle previsioni pianificatorie. Si configura come ragionamento logico che accompagna il piano nella sua elaborazione, per assicurare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e insieme di perseguire la cooperazione tra i territori nell'ottica di concorrere a un progetto di scala provinciale e garantendo la partecipazione e l'informazione dei cittadini rispetto alle scelte di piano.

### ***Rete natura 2000***

La variante 1-2019 non interessa nessun ambito territoriale soggetto a particolari vincoli o tutele del sistema natura 2000.

Si evidenzia che la nuova cartografia di PRG, con particolare riferimento al sistema ambientale, riporta tutte le zone soggette a tutela compresi gli elementi ambientali puntuali individuati dal PUP.

**Nessuno di questi elementi è interessato dalla variante.**

### ***Pubblicità e partecipazione***

Preliminarmente alla predisposizione degli elaborati di variante l'Amministrazione comunale ha provveduto alla pubblicazione dell'avviso ai sensi dell'articolo 37, comma 1, della Legge provinciale in data 17/08/2016, protocollo 2921.

Si precisa che con la variante 1-2019 si è voluto procedere solo ed esclusivamente con alcuni punti del programma, come già riportato nei primi capitoli della relazione illustrativa.

Le diverse istanze sono state raccolte dall'amministrazione e verranno puntualmente analizzate e discusse in occasione di una successiva variante già programmata.

Successivamente alla adozione preliminare sono state raccolte le osservazioni presentate nei termini previsti dalla legge provinciale.

<sup>2</sup> L.P. 5/2008, Art. 5 Indirizzi per le strategie della pianificazione territoriale e per l'autovalutazione dei piani  
- L.P. 1/2008, Art. 6 Autovalutazione dei piani



Tutte le osservazioni sono state valutate e le risposte alle singole richiesta sono riportate nell'allegato "Valutazione Osservazioni" già predisposto per l'adozione definitiva e leggermente rettificato in sede di recepimento prescrizioni dei servizi provinciali, per quanto concerne l'osservazione relativa alla variante v10 (distributore) ora esclusa dalla variante .

### ***Rendicontazione aree agricole di pregio***

Per quanto riguarda la variante 5, si precisa che trattandosi di opera di infrastrutturazione non risulta necessario procedere con la rendicontazione compensativa delle aree agricole di pregio.

Il seguente quadro viene mantenuto esclusivamente per conservare la memoria delle modifiche del sistema aree agricole approvato dal PRG rispetto alle zone già contenute nel PUP

#### **Bilancio delle zone agricole di pregio**

	<b>RIDUZIONE AREA AGRICOLA DI PREGIO:</b>			
	Variante v5 - da Zona a parco fluviale e gioco del Golf del PRG a Zona per impianti tecnologici	mq.	895	
a)	Totale superficie agricola ridotta con le varianti (non soggetta a compensazione)	<b>mq.</b>	<b>895</b>	

	<b>INCREMENTO AREA AGRICOLA DI PREGIO:</b>			
	Variante v03a Zona a parco fluviale e gioco del Golf	mq.	504	
	Variante v03b Zona a parco fluviale e gioco del Golf	mq.	260	
c)	Totale superficie agricola di pregio inserita con le varianti:	<b>mq.</b>	<b>764</b>	

### ***Varianti che comportano particolari evidenze in campo ambientale***

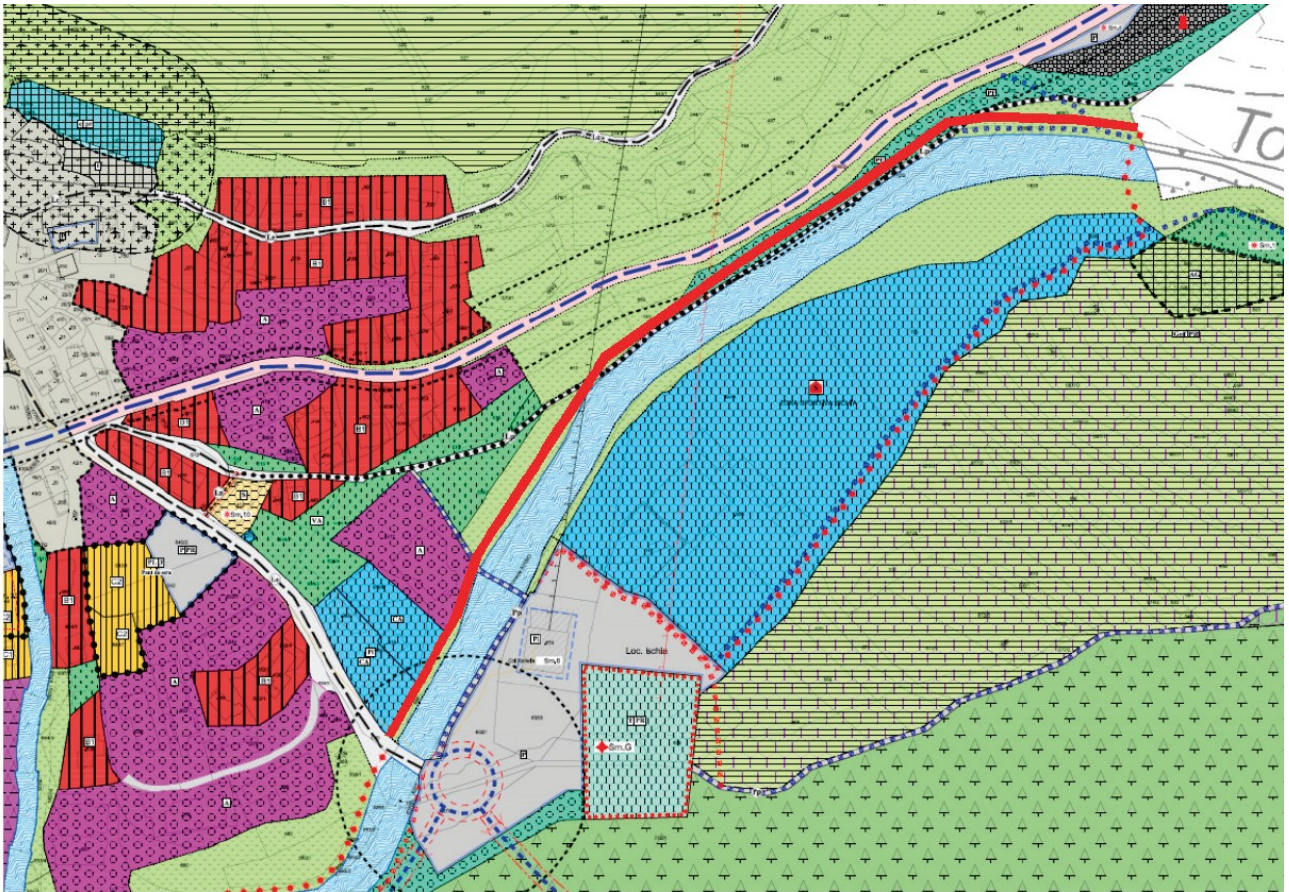
#### **Viabilità di valle**

Sulla base delle varianti introdotte si evidenziano le varianti di adeguamento alla viabilità provinciale già frutto di analisi e rendicontazione in occasione del PTC stralcio approvato dal Comun General di Fascia al quale si rinvia. v18 e v21.

#### **Ciclabile**

Il progetto di ciclabile viene inserito con variante v26 adeguando il percorso al progetto in fase di studio da parte del Servizio Opere stradali della PAT, mantenendo in destra orografica del torrente Avisio.





estratto planimetrico con indicazione del tracciato contenuto nel parere dell'Agenzia APOP e Servizio Opere Stradali e Ferroviarie di data 30/03/2020.

## **Area sciabile locale - Col de Lin**

La variante v6 prevede il riconoscimento dell'attuale utilizzo dell'area con possibilità di realizzare al suo interno le infrastrutture necessarie per il suo funzionamento e manutenzione.

L'articolo 41.2.4 riporta il dimensionamento delle strutture fissato in massimo 200 mq di Sul necessari per l'insediamento di un piccolo ufficio (20 mq) servizi igienici (20 mq) e zona per noleggio 150 mq ca.

Per quanto riguarda la necessità di deposito attrezzature pesanti si prevede di utilizzare parte della struttura da realizzare all'interno del PC4 Col de Lin che prevede l'insediamento di attività di esercizio pubblico (bar-ristornate) con realizzazione in compensazione di una struttura da destinare a deposito attrezzature di 200 mq.

Le norme di attuazione, a seguito delle prescrizioni dettate dalla conferenza PGAUP e dal Servizio urbanistica sono state integrate indicando prescrizioni di natura idrogeologica (art. 20.2.2) e localizzando puntualmente l'area all'interno della quale inserire le strutture a servizio dell'attività (art. 41.2.4).

### Dimensionamento impianto

L'impianto è stato recentemente oggetto di ristrutturazione (2019) che presenta le seguenti caratteristiche:

Nel breve e medio periodo non sono previsti ulteriori potenziamenti o ampliamenti, l'area sciabile locale, prevista inizialmente in adozione preliminare di superficie di 7,9 ha, viene ridotta nelle cartografie proposte per l'approvazione da parte della Giunta Provinciale a 7,5 ha. limitando le aree che interferivano con le zone boscate.

L'ampliamento dell'attuale impianto dovrà essere preceduto da approfondimenti di carattere idrogeologico come previsto da apposita specifica norma (art. 50.2.2) inserita per tutta l'area in analogia a quanto prescritto dalla conferenza PGUAP per la zona destinata ad edificazione soggetta a PC4 Col de Lin.

La zona è da decenni destinata a campo scuola e le infrastrutture esistenti, già oggetto di ristrutturazione nel corso del 2019, risultano adeguate anche per supportare un incremento di afflusso dell'area sportiva che potrà essere favorito sia dall'attuazione del PC4, sia dall'attuazione del PL1.

### Caratteristiche pista Col De Lin

CARATTERISTICHE TECNICHE PISTA "COL DE LIN" CLASSIFICAZIONE: PISTA FACILE		
Quota monte	m s.l.m.	1462,50
Quota valle	m s.l.m.	1412,50
Dislivello	[m]	50,00
Lunghezza sviluppata	[m]	295,00
Pendenza media	[%]	16,90
Larghezza media dopo i lavori 2019	[m]	64,33
Superficie pista dopo i lavori 2019	[m <sup>2</sup> ]	18980,00
	[ha]	1,89

### Scheda tecnico-descrittiva dell'impianto

La sciovvia a fune alta "Col De Lin" S 198 m è stata costruita dalla Ditta Leitner S.p.A. nel 1979-80, ed è attualmente esercita dalla s.r.l. Col De Lin di Campitello di Fassa.

Se ne riassume, per quanto si conosce, la storia dal punto di vista tecnico - amministrativo:

- Atto di approvazione I.G.T.: *nr. 784 d.d. 05 novembre 1979*
- Data collaudo: *20 gennaio 1981*
- Scadenze revisioni speciali: *1986, 1997, 2007*
- Scadenze revisioni generali: *1992, 2002*
- Prima scadenza vita tecnica: *30 marzo 2012*

Nel 1997 la concessione è stata trasferita all'attuale ditta concessionaria con delibera della Giunta Provinciale 15.265 del 19 dicembre 1997.

Nel 2012 e nel 2013 è stato quindi effettuato un rinnovo di vita tecnica, consistito essenzialmente nella sostituzione di tutti quegli organi meccanici soggetti a movimento durante l'esercizio, con esclusione di

quelle parti già sostituite in passato, e con contemporanea revisione generale delle strutture portanti fisse metalliche ed in c.a. di stazione e linea.

Più precisamente la stazione di valle e la linea sono state ammodernate nel 2012 e l'impianto è stato sottoposto a collaudo, mentre alla stazione di rinvio a monte le sostituzioni sono state eseguite nel 2013.

A seguito di quelle operazioni era stata anche sostituita la garrita di controllo di monte con una completamente nuova di dimensioni leggermente maggiori e tutte le parti in opera erano state riverniciate.

A seguito del rinnovo di vita tecnica sopra citato la scadenza della Concessione, il cui codice è 78300, è oggi fissata al **29 novembre 2023** e potrà venir rinnovata di dieci anni in dieci anni previo accertamento delle caratteristiche di efficienza e sicurezza dell'impianto.

L'impianto presenta i seguenti dati tecnici generali:

• portata oraria:	709	pers/h
• quota fune presso la stazione di rinvio e tensione a valle:	1420 ca.	m s.l.m.
• quota fune presso la stazione motrice a monte:	1481 ca.	m s.l.m.
• dislivello fra gli ingressi in stazione:	61.33	m
• lunghezza sviluppata dalla linea:	282.7	m
• pendenza media fra le stazioni:	22.4	%
• pendenza massima della pista:	40 ca.	%
• numero totale sostegni (appoggio + ritenuta):	4+1	
• diametro pulegge motrice/di rinvio:	2.0/2.0	m
• numero totale traini:	45	
• velocità massima di esercizio:	2.50	m/s
• intervallo minimo traini:	5.08"	s
• equidistanza dei traini:	12.70	m
• potenza motore asincrono in corrente alternata:	18.5	kW
• massa contrappeso portante-traente:	3771,6	daN
• diametro fune portante-traente:	14	mm
• diametro fune tenditrice:	12	mm
• senso di marcia:	antiorario	

### Parcheggi

Per quanto riguarda i parcheggi l'area viene infatti servita attualmente da un parcheggio posto a valle della strada statale. Le previsioni di PRG in vigore indicano all'interno del PL1 la cessione all'amministrazione di un'ara di superficie di 2300 mq. che potrà essere destinata interamente a parcheggio pubblico di servizio all'area sportiva.

### Servizi

Per quanto riguarda i problemi di condizionamento igienico e le strutture di servizio sono due le zone destinate ad ospitare questi servizi: la prima è compresa all'interno del PL4 Col de Lin con una struttura pubblica per magazzino ed una struttura privata con esercizio pubblico.

La seconda struttura è prevista a cura delle scuole di sci, ove al suo interno si prevedono strutture di servizio (office) oltre che servizi igienici.

Entrambe le strutture si pongono a diretto contatto con la viabilità esistente e la loro messa in esercizio non prevede la realizzazione di nuove opere di urbanizzazione eccettuati i collegamenti alle reti esistenti (acquedotto, fognatura, rete elettrica).

### Innevamento artificiale

Attualmente l'innervamento artificiale è garantito dalla autorizzazione di prelievo per usi industriali dall'acquedotto esistente.

Rispetto all'impianto esistente non sono previsti ampliamenti o potenziamenti.

Il periodo durante il quale viene attivato l'impianto, compatibilmente con le condizioni di temperatura e solo per effettive esigenze di integrazione del manto nevoso, è previsto fra il 10 ed il 20 dicembre. Con l'inizio delle vacanze natalizie l'innervamento, e quindi anche il prelievo dall'acquedotto viene interrotto. Negli ultimi 10 anni non si sono mai verificate necessità di utilizzo della risorsa idrica successiva al periodo natalizio.

Stante le attuali concessioni di utilizzo e di portata dell'acquedotto non sono previste vasche di accumulo.

### Calcolo del consumo idrico e della sostenibilità

Il fondo prativo stabile, la giacitura e l'esposizione consentono di ottimizzare la produzione di neve artificiale, nelle stagioni nelle quali si rende necessario, ottenendo un buon innevamento in tempi rapidi, con ridotti consumi di acqua e duraturo.

Ai fini del consumo della risorsa idrica occorre considerare che per realizzare uno strato di neve di ca. 30 cm. sono necessari 100 litri di acqua.

La superficie da innevare è pari a 1,9 ha. per la pista di discesa oltre a ca. 1,1 ha. per l'area servita dai tapis roulant e per le aree marginali. In totale la superficie da innevare è pari a 3,0 ha.

Il Consumo di acqua in metri cubi previsto è pari a  $100 \times 3,0 \times 10 = 3.000$  mc.

Considerando la disponibilità idrica sfruttabile nei periodi di bassa stagione antecedenti il periodo natalizio, durante il quale l'innevamento artificiale viene comunque sospeso, fornita dalle eccedenze dell'acquedotto comunale l'innevamento può essere completato in circa dieci giorni con un prelievo idrico di 300 mc di acqua giornalieri a fronte di una disponibilità idrica pari a ca. 718 mc. già dedotta dell'utilizzo medio della popolazione insediata nel periodo di bassa stagione ( $220 \text{ l/ab.} \times 1800 \text{ ab.} = 396 \text{ mc.}$ ).

La potenzialità totale degli acquedotto di campitello è pari a 18,5 litri al secondo, che può scendere a 12,9 litri/sec. a servizio dell'abitato di Campitello deducendo le perdite di carico e le derivazioni per un totale giornaliero di 1.114 mc.

I calcoli sopradescritti rappresentano il dato potenziale non reale di consumo.

Dai dati in possesso dell'amministrazione comunale risulta infatti che l'utilizzo della risorsa idrica effettivo è notevolmente inferiore ai livelli massimi potenziali.

Superficie area sciabile innevata massima (pari alla superficie indicata in cartografia di PRG) 4,9 ha.

Per un innevamento intenso si può quindi prevedere la necessità di disporre di una riserva idrica pari a 10.000 mc di acqua.

La portata dell'acquedotto offre una disponibilità media di ca. 10 litri secondo grazie alla alimentazione fornita dalle Sorgenti Fringherla (portata a media 9 l.s.) e Prà del monech (9,5 l. sec..).

Calcolando un consumo procapite giornaliero nei periodi di media di 150 l/persona/giorno servono 150.000 litri/giorno a fronte di una disponibilità di almeno 864.000 litri giorno.

Per innevare la pista con uno strato di 30 cm di neve su un'area di ca. 3, ha, corrispondenti alla metà della superficie sciabile prevista dal PRG, servono 2.900 mc. L'innevamento, sfruttando unicamente l'acquedotto locale per la parte eccedente il consumo della popolazione e delle attività economiche esistenti, può quindi essere effettuato nel corso di 4/5 giorni.

## **Nuovo impianto di arroccamento "Col Rodella"**

La seguente relazione viene inserita nella documentazione trasmessa al Servizio Urbanistica per l'approvazione da parte della Giunta Provinciale e contiene la descrizione dell'intervento e gli estratti cartografici già allegati allo studio di compatibilità valutato dalla conferenza servizi PGUAP di data 14/01/2020 a firma dell'ing. Andrea Boghetto dal quale sono state estratte le parti seguenti.

### Premessa

La funivia bifune a va e vieni "Campitello – Col Rodella", B 27 m, è stata realizzata nel 1985-86 per iniziativa della Società Incremento Turistico Canazei, su progetto degli ingegneri Rinaldo Ghedina, facente capo alla ditta Hölzl (parte elettromeccanica) e Piergiorgio Tanesini (statica), E' stato collaudato il 20 novembre 1986 ed ha ottenuto il primo Nulla Osta all'esercizio il giorno 6 dicembre 1986.

Collega il centro turistico di Campitello di Fassa al circuito sciistico del Sella Ronda.

Nel 2005 è stata ammodernata e leggermente potenziata per mano della Doppelmayr, fino a raggiungere la configurazione attuale, i cui dati salienti sono riassunti nella tabella seguente:

- ubicazione st. rinvio e tensione a valle (1411,00 m s.l.m.)

• ubicazione st. motrice fissa s.l.m.)	a monte	(2395,00 m
• lunghezza orizzontale tra i punti fune delle stazioni	m	2262,68
• dislivello alla quota fune	m	988,55
• lunghezza inclinata	m	2472,04
• pendenza media	%	43,68
• capacità di ciascun veicolo	pers.	125
• portata massima	p/h	1160
• tempo di viaggio	min+s	5'20"
• numero di veicoli in linea	n.	2
• diametro delle funi portanti	mm	63
• diametro delle funi traenti superiore/inferiore	mm	40/34
• massa del contrappeso delle funi portanti	kN	2248
• massa del contrappeso delle funi traenti	kN	210
• velocità massima con azionamento principale	m/s	10,0
• velocità massima con azionamento di riserva	m/s	5,0
• velocità massima con azionamento di recupero	m/s	1,0
• potenza nominale dei motori principali	kW	2*400
• potenza meccanica motore di recupero/soccorso	kW	110/110
• numero dei sostegni di appoggio	n.	2
• intervista in linea ed in stazione	m	11

Al tempo della sua realizzazione l'impianto aveva caratteristiche di avanguardia non solo sotto il profilo strettamente tecnico ma anche per la sua valenza generale, dal momento che realizzava un arroccamento fondamentale per il successo del circuito del Sella Ronda. Oggi tuttavia, nonostante le migliorie realizzate, l'affidabilità di funzionamento e l'indiscussa adeguatezza tecnica, la funivia del Col Rodella presenta evidenti e pesanti limiti e criticità, quali:

- La portata oraria troppo ridotta in rapporto all'affluenza;
- La carenza di ulteriore scorta delle funi portanti, che, non potendo essere ulteriormente spostate sugli appoggi come prescritto, devono essere sostituite nel 2021;
- Lo stato di degrado delle coperture di stazione, dovuto agli anni ed alle intemperie, che devono essere completamente sostituite;
- Lo stato delle porzioni accessorie della stazione di valle: a causa delle fondazioni che risentono della presenza di substrati di argilla, si sono infatti verificati dissesti strutturali che interessano i locali di servizio.

La stazione di valle era stata ubicata ai margini del centro abitato di Campitello di Fassa, che nel corso degli anni si è progressivamente ampliato proprio in questa direzione, in particolare con l'espansione della zona alberghiera. Oggi essa costituisce il fulcro della zona ricreativa del paese; nei suoi pressi sono state realizzate infatti le strutture comunali per lo sport, il percorso pedonale e quello ciclabile, nonché il percorso fondistico della Marcialonga e vi è un ampio spazio a parcheggi, motivi per cui appare assolutamente inopportuna l'ipotesi di un suo radicale riposizionamento. Proprio la presenza di tali percorsi comporta oggi tuttavia la necessità di una loro parziale modifica in funzione della nuova posizione di stazione (vedasi oltre).

La stazione di monte è ubicata sulla dorsale del rilievo del Col Rodella, in posizione estremamente visibile anche da fondo valle e da numerose angolazioni visuali in quota, con conseguente significativo impatto sul paesaggio; inoltre essa dista circa 140 metri dall'imbocco delle piste da sci e 160 dallo sbarco delle seggiovie che riconducono al Col Rodella gli sciatori che fanno rientro a valle. Ne deriva che l'utenza invernale deve compiere due volte al giorno un percorso pianeggiante, spingendosi con gli sci o con gli sci in mano, cosa che, in base alle tendenze attuali di massima comodità anche nella pratica sciistica, non risulta per nulla gradita.

L'utilizzo estivo della funivia è andato crescendo negli anni fino a raggiungere attualmente punte di oltre 1300 persone al giorno, con significativa presenza di biciclette, e conseguenti ingombri in vettura.

Nel periodo autunnale è massiccia la frequentazione di appassionati di parapendio e di deltaplano, che trovano in zona le situazioni climatiche ideali; anche queste attrezzature comportano un notevole ingombro in vettura.



I periodi di esercizio nell'arco dell'anno sono preponderanti; normalmente i periodi di fermo stagionale sono i seguenti:

- 8 settimane dal primo week end di ottobre al primo di week end di dicembre,
- 8/9 settimane dal termine della stagione invernale all'inizio di quella estiva,

durante i quali l'impianto è in manutenzione ed è comunque utilizzato, ma solo per 4/8 corse giornaliere, per il trasferimento del personale.

Complessivamente la funivia effettua oggi circa 8.000 corse invernali su 125/130 giorni consecutivi e 5.000 estive in un arco di 120/125 giorni, per un totale annuo medio di 280.000 passeggeri in inverno in salita e 110.000 in estate in salita (i passaggi in discesa sono lievemente inferiori).

Va notato che i passaggi invernali numericamente non sono molto elevati in rapporto a quanto fanno registrare altri impianti nella zona del Sella Ronda, ma si registrano in ristrette fasce orarie, quella di inizio della giornata di sci e quella del rientro. Non vi sono infatti piste di rientro ed anche nel recente passato la realizzazione di un percorso che consentisse agli sciatori di non dover utilizzare l'impianto in discesa è stata scartata per ragioni tecniche, ambientali ed economiche.

### Valenza e obiettivi dell'iniziativa

L'iniziativa di completa sostituzione della funivia deve quindi perseguire la miglior soluzione possibile alle carenze dell'impianto attuale evidenziate in premessa. Per ovvi motivi di razionalizzazione della spesa l'intervento deve essere programmato e realizzato prima della prossima scadenza tecnica dell'impianto in esercizio, che riguarda le funi portanti, attualmente prevista per il 2021 (non è certa la possibile proroga fino al 2022, e comunque è impossibile oltre).

Gli obiettivi fondamentali di progetto possono essere così riassunti:

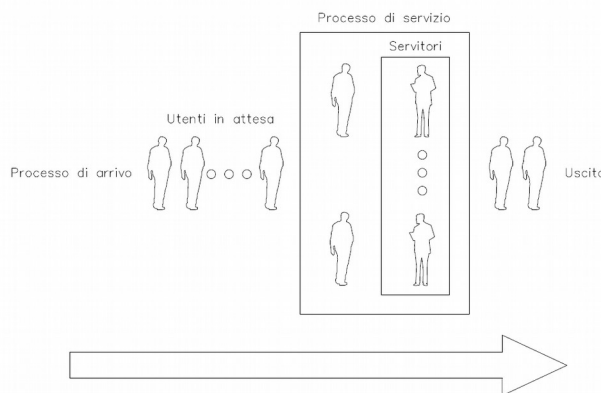
- Risolvere il problema delle lunghe code in attesa all'imbarco, sia a valle in salita la mattina, che a monte in discesa alla sera, garantendo quindi alla clientela un servizio finalmente adeguato;
- Ridurre il movimento di utenti che oggi, per evitare la coda suddetta, si spostano con il mezzo su gomma, pubblico o privato, verso Canazei o verso Pian Frataces, per accedere al Giro del Sella;
- Investire in un impianto tecnologicamente avanzato ed in grado quindi di rimanere in servizio almeno per i prossimi 40 anni.

### Giustificazione della portata - Traffico atteso

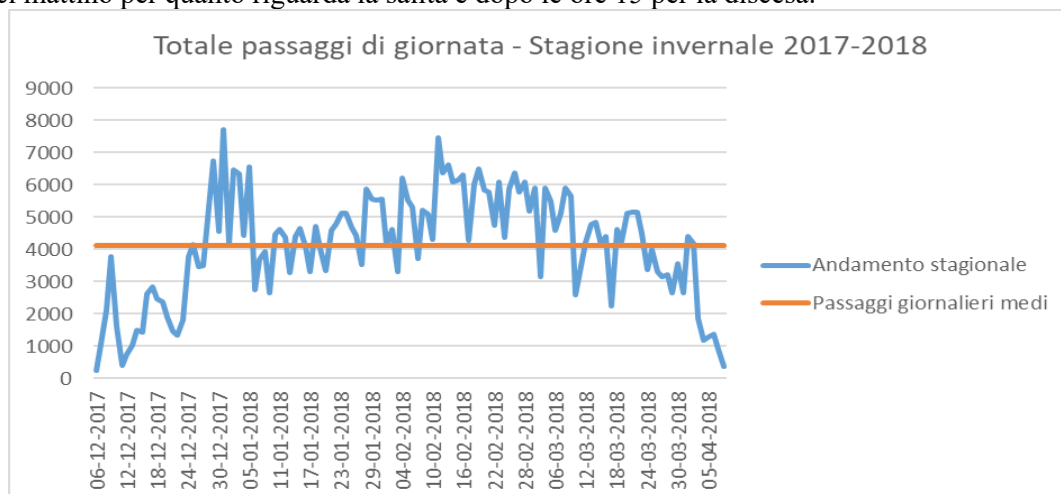
La portata oraria della funivia oggi in essere, di 1.140 persone/ora, non soddisfa la richiesta di trasporto; si formano code di attesa, che arrivano a protrarsi fino a 70 minuti nei giorni più critici dell'anno.

La portata di dimensionamento dell'impianto è stata attentamente vagliata alla luce dei dati sui passaggi e i tempi di attesa registrati nei recenti periodi di apertura.

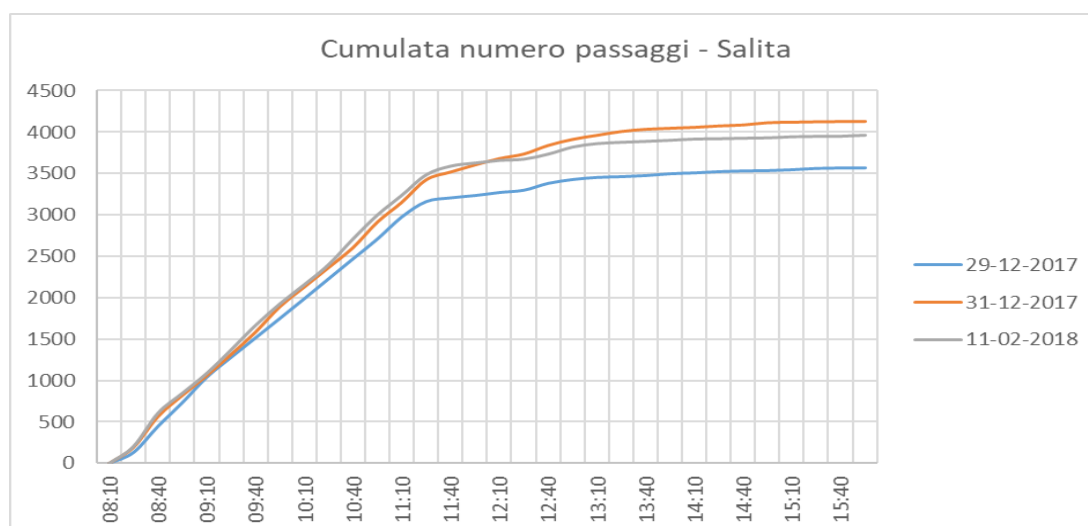
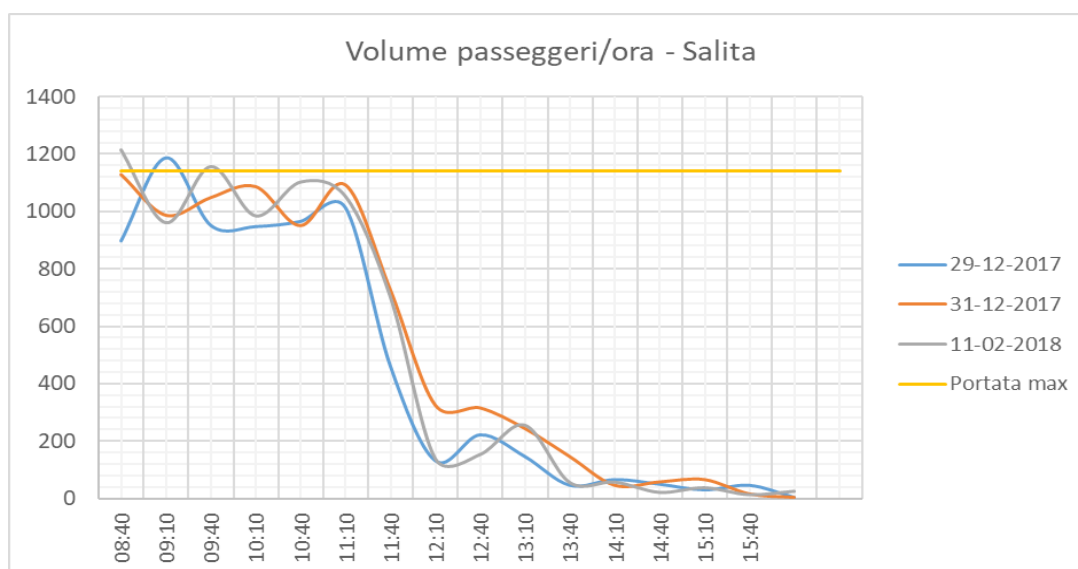
Si è ricorsi alla teoria delle code, modellando il sistema come un oggetto con un numero finito di gradi di libertà che evolve nel tempo secondo processi stocastici. Si considerano dunque la distribuzione del processo di arrivo e di servizio, il numero di servitori, la capacità del sistema e la dimensione della popolazione. Affinché il sistema risulti stabile si è imposto innanzitutto che la velocità di servizio risulti maggiore della frequenza media di arrivo nelle ore critiche.



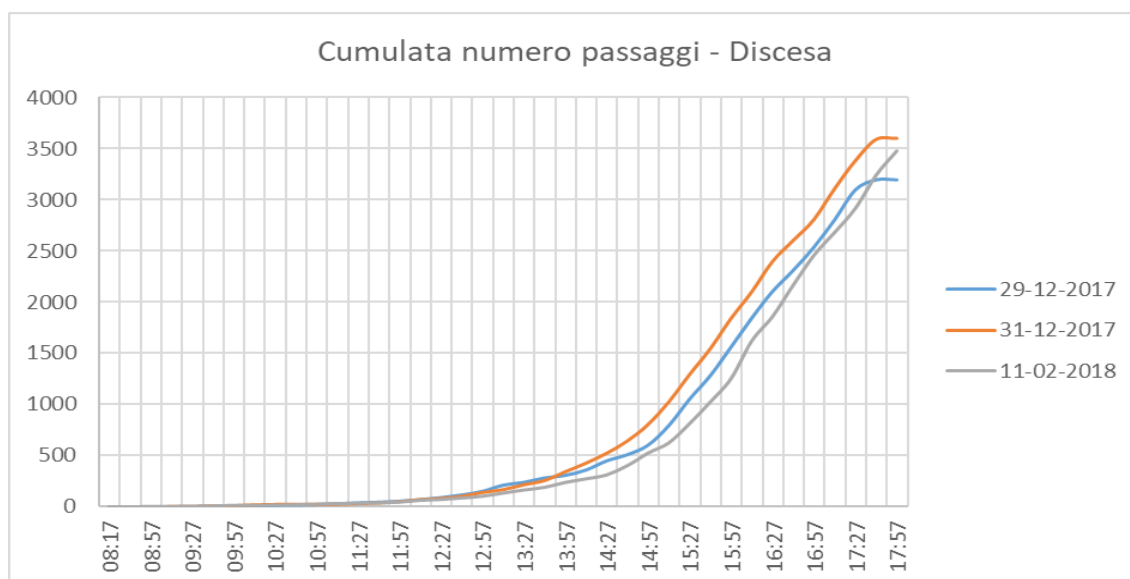
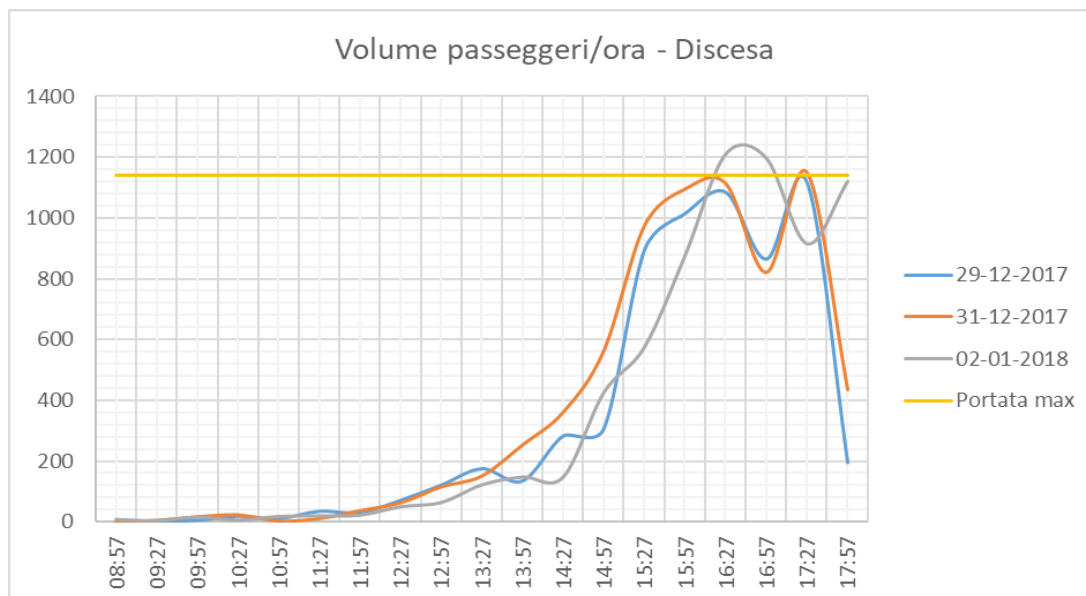
Nella stagione invernale 2017-2018, assunta come significativa dei volumi di traffico attuali, sono stati registrati un totale di 513.133 passaggi, di cui 269.919 in salita ed i restanti 243.214 in discesa, con una media giornaliera di 4.138 passaggi nelle due direzioni. Questi si sono concentrati in gran parte nelle prime tre ore del mattino per quanto riguarda la salita e dopo le ore 15 per la discesa.



Volendo ridurre al minimo le code anche nei giorni più critici e negli orari più affollati, sono stati elaborati i dati relativi alle giornate più affollate dell'anno durante le festività natalizie e nel mese di febbraio (che costituiscono i 15-20 giorni di maggiore afflusso e di conseguenza oggi, di formazioni di code), il cui andamento orario è riportato nei grafici seguenti.







Tra le 8.10 e le 11.25 l'impianto risulta congestionato in salita, lavorando sempre alla massima portata e con formazione di code. In questo lasso di tempo si osservano in media tra l'80 e il 90% dei passaggi totali in salita, con un picco nella data del 11.02.2018 di 3.481 passeggeri su 3.958, pari all'88.60% del totale.

Dalle osservazioni del personale di servizio condotte durante l'intero arco della stagione scorsa e delle precedenti, il massimo della coda si registra attorno alle 9.30 del mattino, con picchi massimi di 70 minuti di attesa tra l'arrivo in coda ed il passaggio al tornello. Considerando l'attuale portata teorica massima di 1.140 persone/ora, questo equivale a un numero di passeggeri contemporaneamente in attesa pari a 1.353.

Considerando intervalli successivi di 15 minuti nello studio, e sommando gli utenti in attesa a quelli effettivamente transitati tra le 8.10 e le 9.25 del giorno più critico, pari a 1.374, si ricava un afflusso medio nel periodo pari a 2.182 persone/ora.

Da considerazioni analoghe sulla discesa si ricava un afflusso medio di 2.102 utenti tra le 15.12 e le 16.27.

Considerando la capienza turistica del paese di Campitello di Fassa, pari a 6.000 posti letto, e la limitata portata dell'impianto attuale che spinge parte degli utenti a ricorrere ad altre soluzioni di arroccamento con minori tempi di attesa, si può prevedere che questo valore possa incrementarsi a seguito alla realizzazione di un nuovo impianto che riduca o azzeri i tempi di coda anche nei giorni più affollati.

La portata massima prevista in questo studio, di 2.400 persone all'ora, è quindi congruente con i dati osservati e rielaborati, considerato per l'appunto che questo picco di afflusso si registra in due ristrette fasce orarie, vale a dire quella tra le 08.00 e le 11.00 e quella tra le 15.00 e le 17.00.

Si noti tuttavia che con l'affluenza attuale media nelle ore di punta di 2.182 utenti/ora, una portata di 2.200 persone/ora risulterebbe già sufficiente a garantire la stabilità del sistema, con un rapporto tra frequenza media di arrivo e velocità di servizio  $\rho=0.99<1$ . Tale valore non lascia però spazio ad un futuro aumento degli afflussi, prevedibile in base a quanto esposto precedentemente. Si noti inoltre che, sempre secondo la teoria delle code, la stabilità del sistema non implica immediatamente l'annullarsi a zero dei tempi di attesa per ogni istante  $t$ . Considerando un valore medio della frequenza media di arrivo infatti si possono comunque osservare all'interno del periodo dei picchi di afflusso maggiori che portano ad un aumento degli utenti nel sistema. Se si assume una distribuzione esponenziale del processo, il picco di attesa è quantificabile in questo caso nell'ordine dei 10 minuti.

Va infine osservato che la diversa e maggiore funzionalità di un'eventuale nuova cabinovia rispetto alla funivia esistente, con il passaggio di cabine ad intervalli di qualche decina di secondi in luogo delle attuali partenze ogni 6-7 minuti, contribuisce ad una minore percezione dei tempi di attesa e ad un flusso di passeggeri più continuo nel tempo.

#### Alternative di progetto considerate

La redazione del presente studio di fattibilità – progetto guida è conseguente ad approfondite valutazioni condotte negli ultimi anni circa le possibili alternative alla sostituzione della funivia con impianti del tipo 2S o 3S.

In estrema sintesi le ipotesi progettuali già analizzate, e le motivazioni per cui sono state scartate, sono le seguenti:

Funivie bifune a va e vieni con vetture di maggiore capienza e conseguente maggiore portata: l'ipotesi è stata scartata perché comunque, anche ricorrendo a vetture a due piani, non si riuscirebbe a superare la portata di 1.800-1.900 persone/ora che, come visto al paragrafo 3, risulterebbe ancora insufficiente;

Cabinovie monofune ad ammortamento automatico sulla linea attuale o nel suo intorno: l'ipotesi non è praticabile per la presenza lungo la linea di un'ampia area a rischio valanghe e, soprattutto di un'altra area a rischio di crolli e franamenti, che rendono quasi impossibile garantire non solo il soccorso in linea ma anche la realizzazione dei sostegni in posizioni sicure;

Cabinovie monofune ad ammortamento automatico con stazione intermedia su una nuova linea spezzata posta a nord est dell'attuale, per evitare le zone di valanghe e di crolli lapidei: l'ipotesi è stata scartata in quanto la linea rischia di essere estremamente esposta al vento ed il rientro dei viaggiatori calati a terra a seguito delle operazioni di soccorso in linea risulterebbe difficoltoso;

Soluzioni "miste" con funivia bifune dal paese di Campitello fino all'attuale sostegno numero 1 e quindi cabinovia ad ammortamento automatico da qui fino alla zona sommitale, e contestuale ampliamento dell'area sciistica del Col Rodella; tale soluzione è stata scartata poiché ritenuta sfavorevole per il servizio estivo e nel contempo poco interessante dal punto di vista sciistico;

Soluzioni con impianto del tipo Funitel; l'ipotesi è stata scartata per la complessità dell'impianto e l'assenza di esperienza maturata in Italia con tale genere di realizzazioni.

Ne è derivato che, allo stato attuale della tecnica funiviaria, le uniche tipologie di impianto ipotizzabili per raggiungere gli obiettivi prefissati dalla Società sono le cabinovie bifune "2S" e trifune "3S" ad ammortamento automatico dei veicoli, alle quali pertanto si riferisce il presente elaborato.

Oltre a ciò è stata considerata anche la cosiddetta "ipotesi zero", vale a dire l'effettuazione di un investimento conservativo sull'attuale impianto e sulle relative stazioni, da effettuarsi per step successivi nei prossimi anni, e comunque da completare entro la data della sua prossima scadenza tecnica di revisione generale prevista, come detto, per il 2025.

Appare evidente che tale opzione non risolverebbe i limiti funzionali già illustrati; farebbe permanere il pesante limite di portata, con detrimento di immagine per la Società e per la località, motivo per cui essa verrà intrapresa solo qualora le ipotesi di realizzazione di impianti 2S o 3S risultassero, dai successivi approfondimenti, economicamente non sostenibili.

#### Interconnessione con il tessuto urbano ed intermodalità

Si evidenzia che allo stato attuale la mobilità turistica pubblica in val di Fassa è basata sul trasporto su gomma mediante "skibus".

La riconformazione della zona della stazione a valle è assolutamente compatibile con tale tipo di servizio, mediante modesti aggiustamenti ai percorsi di transito ed ai parcheggi, senza perdere in capienza e funzionalità. Un successivo studio più accurato affronterà in maniera più completa e precisa tali aspetti ed individuerà l'eventuale possibilità di realizzare anche alcuni parcheggi coperti nell'interrato della vecchia stazione.

Da tempo si ipotizzano però future soluzioni diverse per tale mobilità, ed eventualmente anche per quella che interessa i residenti, senza però giungere ad una progettazione anche solo preliminare, che consenta di individuare direttrici e conformazione dell'ipotetico sistema meccanizzato di trasporto.

Pertanto in passato la zona della stazione di valle vedeva transitare anche un ipotetico tracciato di una circonvallazione del paese, previsione urbanistica questa successivamente "congelata" per carenza di fondi, ma recentemente riaffacciata all'orizzonte.

Tutto ciò considerato, si ritiene che ogni ipotesi di ubicazione della linea funiviaria ed in particolare della stazione a valle vada ragionata in maniera approfondita con gli enti competenti (Provincia e Comune) al fine di non precludere futuri sviluppi riguardanti le intermodalità e le connessioni dei trasporti e lo sviluppo delle infrastrutture territoriali.

#### Contenimento di rumori e vibrazioni

Trattandosi di un investimento estremamente importante e proiettato ad una durata nel tempo nell'ordine del mezzo secolo di vita, si ritiene fondamentale una particolare attenzione al contenimento delle vibrazioni e delle emissioni sonore, considerato anche che queste ultime potrebbero arrecare disturbo non solo ai passeggeri ma anche agli edifici limitrofi alla stazione di valle (alberghi, centro sportivo) ed al Rifugio prossimo alla stazione di monte.

Fondamentalmente gli accorgimenti che dovranno essere sviluppati in questa direzione sono:

- Segregazione del gruppo argano, previa realizzazione di un adeguato sistema di ventilazione dello stesso;
- Segregazione delle motorizzazioni delle travi di lancio, previa realizzazione di un adeguato sistema di ventilazione dello stesso;
- Posa di rivestimenti interni di stazione con adeguate caratteristiche di fonoassorbenza;
- Interposizione di elementi elastici smorzatori in corrispondenza dell'interfaccia tra opere di forza in cemento armato e opere elettromeccaniche.

Si può quindi concludere che, già durante la progettazione esecutiva, sarà necessario uno studio acustico specifico, effettuato da tecnico competente in materia, che riguardi la sala macchine, atto ad abbattere e a segregare le emissioni acustiche alla fonte.

Pertanto ci si attende, in base all'esperienza pregressa, che adottando provvedimenti tecnici anche solo minimali, il livello di inquinamento acustico percepibile nelle immediate vicinanze della stazione motrice

possa essere inferiore a quello percepito presso altri impianti già esistenti e rientri pertanto agevolmente nel valore limite di immissione previsto per la classe acustica III dalla Legge provinciale di Bolzano del 5 dicembre 2012, n. 201 “Disposizioni in materia di inquinamento acustico”.

Sia osservato che da tale valutazione sommaria restano comunque esclusi i gruppi elettrogeni che s’impiegano per l’alimentazione di emergenza dell’organo motore (e della stazione di rinvio), solo in caso di assenza di energia da rete. Essendo però tale circostanza del tutto saltuaria e legata perlappunto a circostanze eccezionali, essa non è comunque significativa ai fini della valutazione dell’inquinamento acustico dell’impianto.

Va infine detto che a seguito dei sopralluoghi effettuati su impianti simili si è constatato che le vibrazioni e le rumorosità parassite (indotte da vibrazioni) sulle stazioni di 3S con struttura portante interamente in c.a. (solettone portante i meccanismi di stazione) sono significativamente inferiori a quelle degli impianti 2S con struttura portante a travatura in acciaio (analoga a quella degli ammortamenti automatici).

## Caratteristiche delle stazioni

### **15.1 – Stazione di valle**

La stazione di valle, di rinvio ed eventualmente di tensione delle funi di manovra, verrà spostata rispetto all’attuale posizione secondo due nuove ipotesi, entrambe poste a ridosso del versante opposto a quello della funivia.

Tale esigenza è ritenuta inderogabile per i seguenti motivi:

1. Evitare di edificare sui depositi argillosi ed alluvionali limitrofi al torrente Avisio, che hanno creato nel tempo pesanti dissesti fondazionali ai locali accessori dell’attuale stazione di valle.
2. Consentire di edificare le opere, o almeno parte delle stesse, prima di procedere alla demolizione della stazione esistente, consentendo quindi di non perdere una stagione di funzionamento ed anche di realizzare i lavori con maggiore tranquillità e sicurezza.

La sua posizione planimetrica esatta sarà individuata dal progetto definitivo, mentre la quota del piano di imbarco è prevista leggermente superiore a quella attuale per consentire il sorvolo del piazzale.

Sono previste modeste opere di difesa dalla possibile caduta di sassi dal versante sovrastante, già individuate sommariamente dal geologo consulente, circa le quali si rimanda alla successiva fase di progettazione definitiva.

La stazione, che sarà costituita da un edificio, all’interno del quale sarà contenuta la stazione funiviaria vera e propria ed il magazzino veicoli, sarà oggetto di particolare progetto architettonico e comprenderà anche i seguenti locali:

- Postazione dell’operatore
- Cassa e Ufficio vendita skipass
- Sala di attesa
- Servizi igienici per il pubblico
- Noleggio e deposito sci
- Locale spogliatoio per il personale con relativi servizi igienici
- Locale per la piccola manutenzione

Si prevede infatti di ubicare le ulteriori dotazioni di spazi tecnici (gruppo elettrogeno, consegna elettrica, eccetera) all’interno degli interrati dell’esistente stazione che resterebbero in essere, previa demolizione di tutto quanto sporgente dalla quota piazzale, ed eventuale consolidamento dei dissesti fondazionali evidenziatisi negli ultimi anni.

### **15.2 – Stazione di monte**

La stazione di monte al Col Rodella, con funzione di motrice, sorgerà, in entrambe le soluzioni di linea, circa 100 metri più a nord dell’attuale stazione motrice in prossimità del rifugio Des Alpes e sarà rialzata di circa 1,5 metri rispetto all’attuale quota della strada che congiunge la funivia al Rifugio (previsione di massima soggetta ad affinamento in sede di progetto definitivo ed alla luce di un più accurato rilievo topografico).

La motivazione di tale scelta è triplice:

- Consente di effettuare gran parte dei lavori di costruzione mentre il vecchio impianto è ancora in esercizio;

- Evitare alla clientela, specialmente invernale, il fastidioso trasferimento in piano dalla stazione alle piste e ritorno;
- Migliora l'inserimento paesaggistico del nuovo volume.

La stazione è addossata al pendio naturale presente in zona, cosicché il suo volume risulterà verso ovest in parte interrato.

Anche questa stazione sarà ospitata all'interno di un più ampio edificio, oggetto di particolare progetto architettonico e comprenderà, oltre agli indispensabili locali tecnici diversi, anche i seguenti locali:

- Cassa e controllo biglietti
- Sala di attesa
- Servizi igienici per il pubblico
- Noleggio e deposito sci, in sostituzione di quello oggi ospitato nel volume rustico di cui alla p.ed. 577 (in accordo ed eventuale convenzione con il proprietario della stessa)
- Locale ufficio per il caposervizio con servizi igienici per il personale
- Locale per la piccola manutenzione

Ad est della stazione, a quota inferiore alla stessa, una strada di accesso, con partenza dal rifugio Des Alpes, consentirà di raggiungere i locali interrati della vecchia funivia, di cui si prevede il mantenimento (verrà invece completamente abbattuta la parte fuori terra).

#### Accessibilità di cantiere

L'accessibilità alla stazione di valle, ubicata ai margini del centro abitato di Campitello di Fassa, è garantita tutto l'anno con ogni tipo di trasporto ordinario e, sotto le condizioni usuali, anche di tipo speciale ed eccezionale.

L'accessibilità alla stazione di monte è garantita su agevole strada sterrata (che si dirama per circa 2 km dalla statale del Passo Sella) solo con mezzi fuoristrada, tra la metà di aprile e la metà di novembre, dal momento che nel rimanente periodo risulta innevata per la presenza della pista da sci.

L'accessibilità ai sostegni di linea avviene dalla stazione di monte trasbordando i materiali su mezzo fuoristrada speciale per raggiungere il sostegno 1; per il suo montaggio, così come per l'esecuzione dei getti di fondazione, potrebbe essere conveniente approntare una teleferica (su tracciato da individuare) che scarichi il materiale in prossimità del sostegno e quindi una gru di cantiere per la movimentazione locale. Alternativamente i trasporti potranno essere effettuati interamente con elicottero.

Il sostegno 2 può divenire raggiungibile ai mezzi realizzando una breve pista di accesso a partire dalla attuale stazione di monte.

#### Interferenze dell'opera in fase di cantiere

Occorre evidenziare che il montaggio del nuovo impianto comporta alcune interferenze molto significative di cui tener conto in fase di formulazione della proposta:

- Durante il tiro delle funi, a causa del sorvolo della zona sportiva e ricreativa di Ischia, presso la stazione di valle; la stessa dovrà essere in parte resa inaccessibile;
- Durante il tiro delle funi, a causa del sorvolo della strada (ex statale) 48 "Delle Dolomiti" che non può essere interrotta; a tal proposito la Società esercente dispone ancora oggi degli elementi costituenti il ponte protettore a suo tempo adottato per il tiro delle funi della funivia, in linea di massima riutilizzabili previo eventuale loro controllo e rinforzo;
- Durante il tiro delle funi a causa del sorvolo con la strada comunale che conduce alla frazione di Pian, che presumibilmente potrà essere interrotta ma in maniera non continuativa.

Si evidenzia infine che la linea sorvola l'attuale funivia, motivo per cui il tiro funi non è possibile fino a che lo stesso impianto resta in servizio.

### Sequenza e calendario dei lavori

La Società esercente si prefigge di far eseguire gli eventuali lavori di realizzazione dell'impianto secondo una particolare tempistica che mira a garantire il pieno funzionamento dell'attuale impianto nell'ultima stagione invernale di servizio, ed il funzionamento estivo accorciando leggermente l'ultima stagione.

In definitiva si richiede il rispetto della seguente scaletta di massima, ove si identifica con "anno  $n$ " o "202 $n$ " quello di inizio dei lavori (presumibilmente 2021).

- 
- 10 - 30 aprile 202 $n$ ; impianto cantiere stazione valle, scavi;
- 1 - 30 maggio 202 $n$ ; impianto cantiere stazione monte, scavi;
- 1 maggio – 30 ottobre 202 $n$ ; opere edili stazione valle;
- 1 giugno – 30 ottobre 202 $n$ ; opere edili stazione monte;
- 1 giugno – 30 settembre 202 $n$ ; opere edili e scavi linea;
- 30 ottobre 202 $n$  – 10 aprile 202( $n$ +1): sospensione invernale lavori
- 10 aprile 202( $n$ +1) – 30 giugno 202( $n$ +1); completamento opere edili stazione valle;
- 1 maggio – 30 giugno 202( $n$ +1); completamento opere edili stazione monte;
- 1 luglio 202( $n$ +1) – 30 agosto 202( $n$ +1); montaggio macchinario stazione valle;
- 1 luglio – 30 agosto 202( $n$ +1); montaggio macchinario stazione monte;
- 1 giugno – 30 agosto 202( $n$ +1); montaggio sostegni di linea (numero 2 solo parziale);
- 31 agosto 202( $n$ +1): termine servizio estivo attuale impianto (in particolare per linea "B")
- 1 settembre – 15 ottobre 202( $n$ +1): termine montaggio sostegno 2 e tiro funi
- 15 ottobre – 30 novembre 202( $n$ +1): montaggi fini, messa in servizio, prove interne, precollaudo
- 1 – 10 dicembre 202( $n$ +1): collaudo dicembre 201( $n$ +1): apertura al pubblico
- Aprile, maggio 201( $n$ +2): completamento finiture ed opere accessorie presso le stazioni ed in linea.



***Ipotesi localizzative di adozione preliminare***

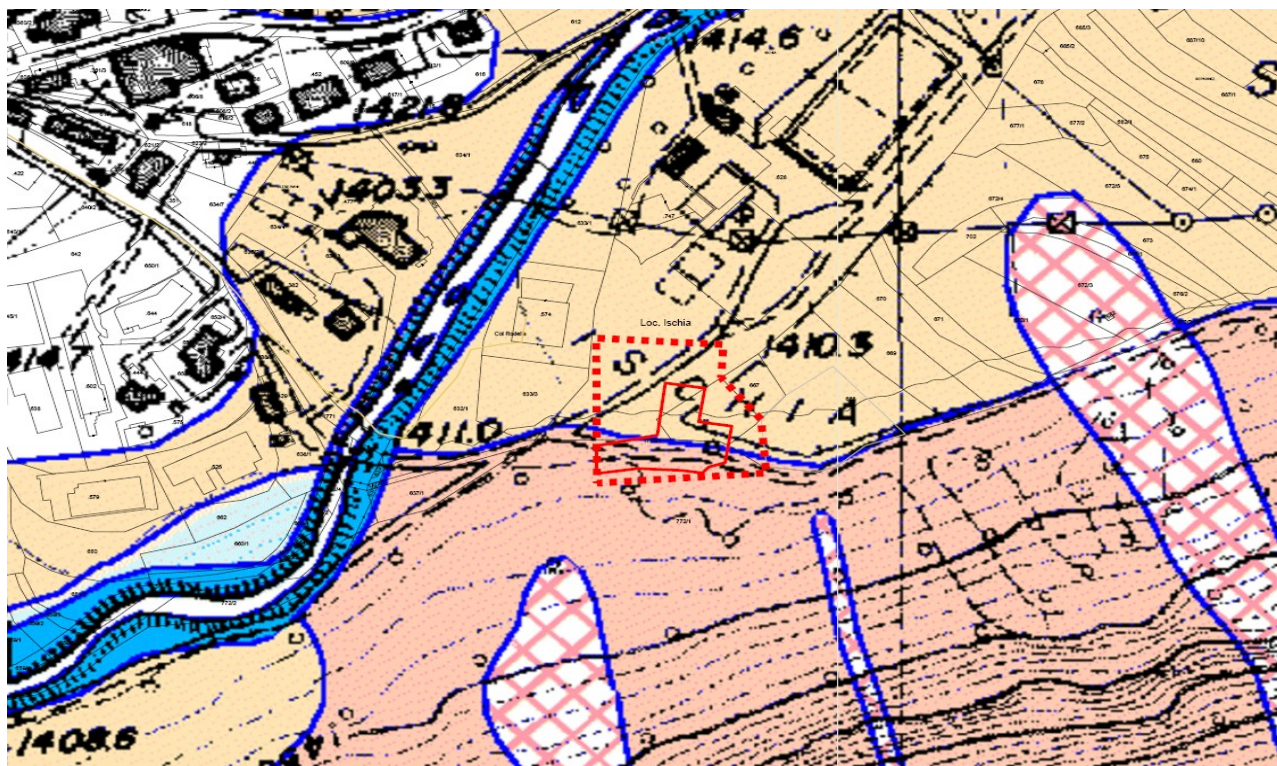




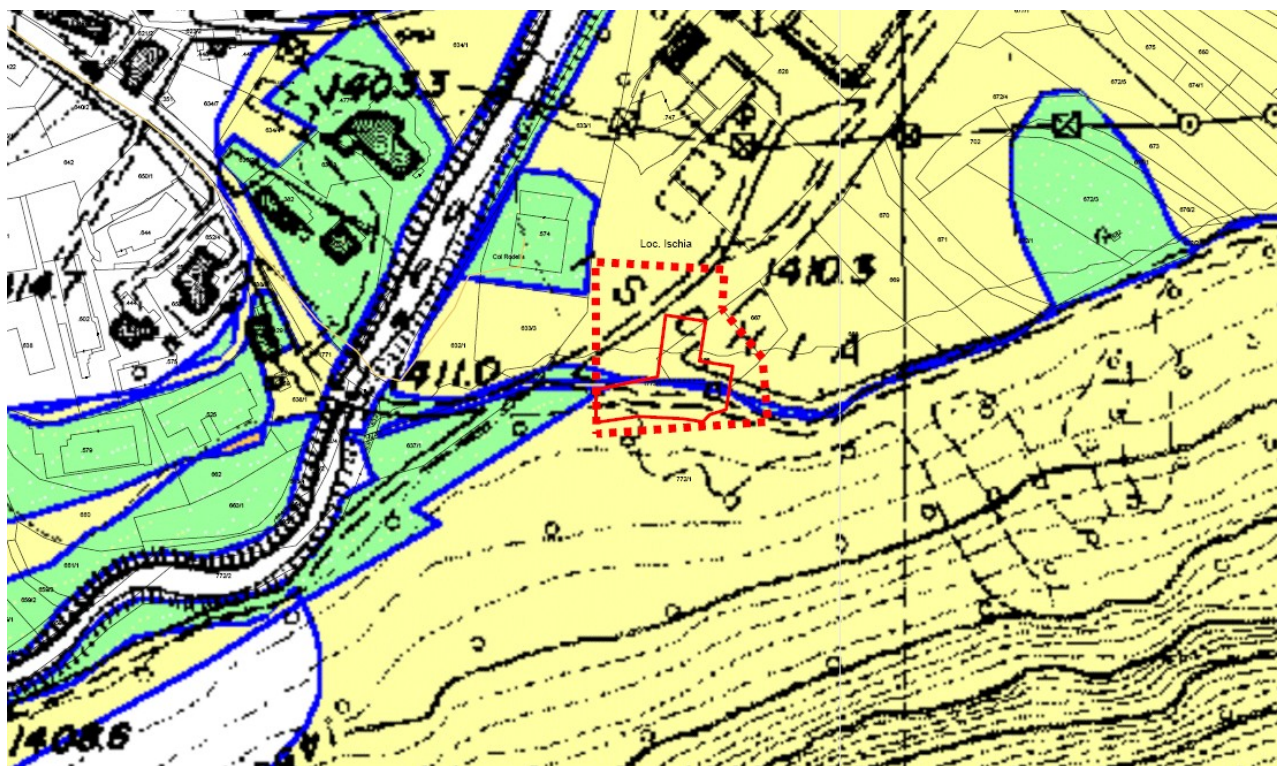


## Rischio idrogeologico

Solo una variante comporta incremento del rischio idrogeologico fino a raggiungere il livello R3  
Si tratta della Variante V5 relativa alla nuova stazione di partenza dell'impianto Col Rodella

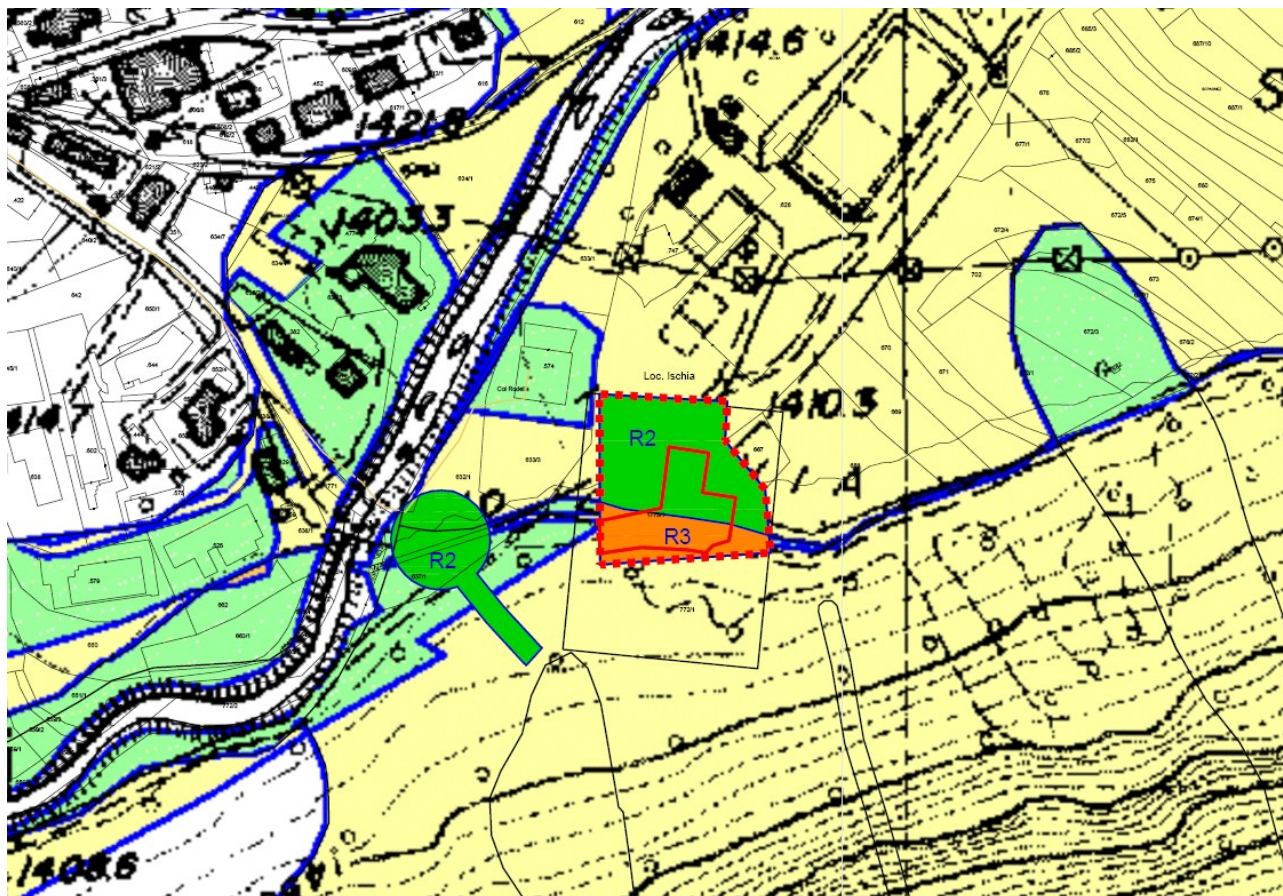


*Carta della pericolosità PGUAP*

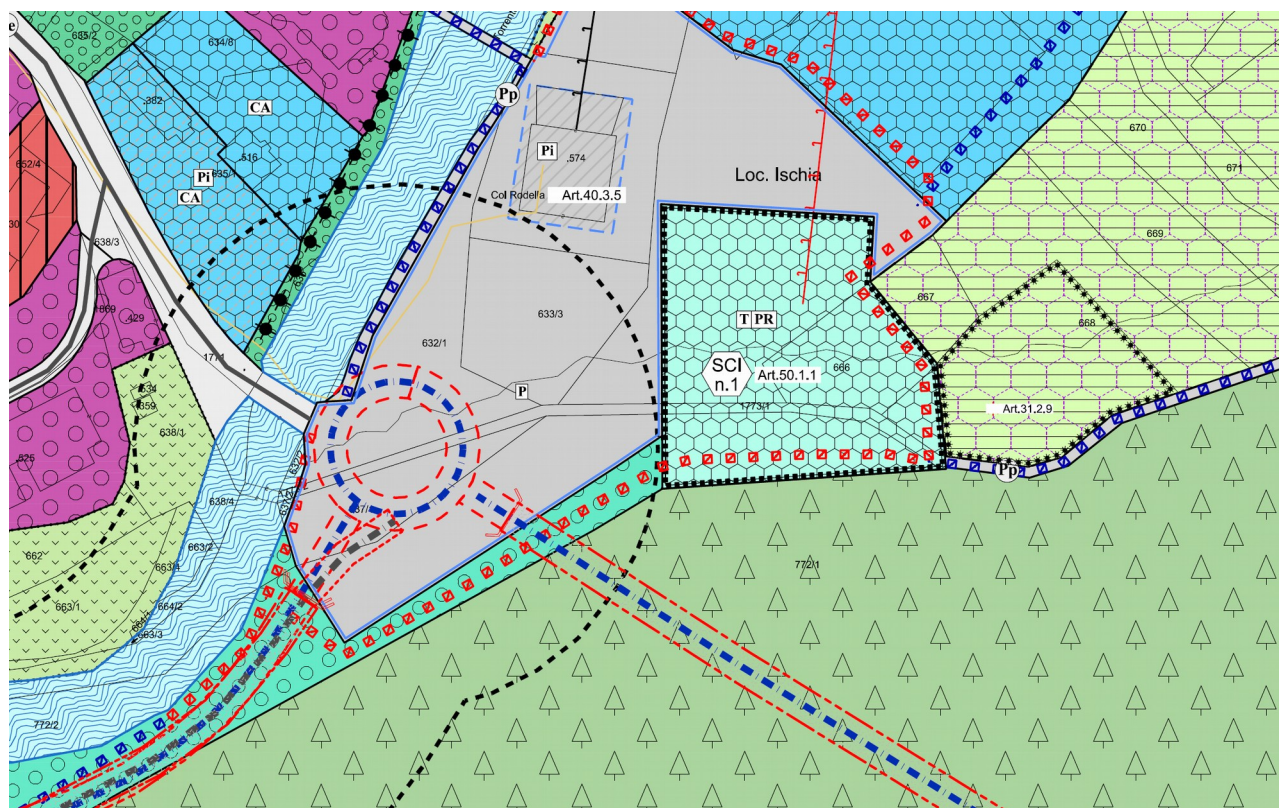


*Carta della Rischio idrogeologico PGUAP in vigore*





**Carta della Rischio idrogeologico PGUAP indotto dalle varianti**



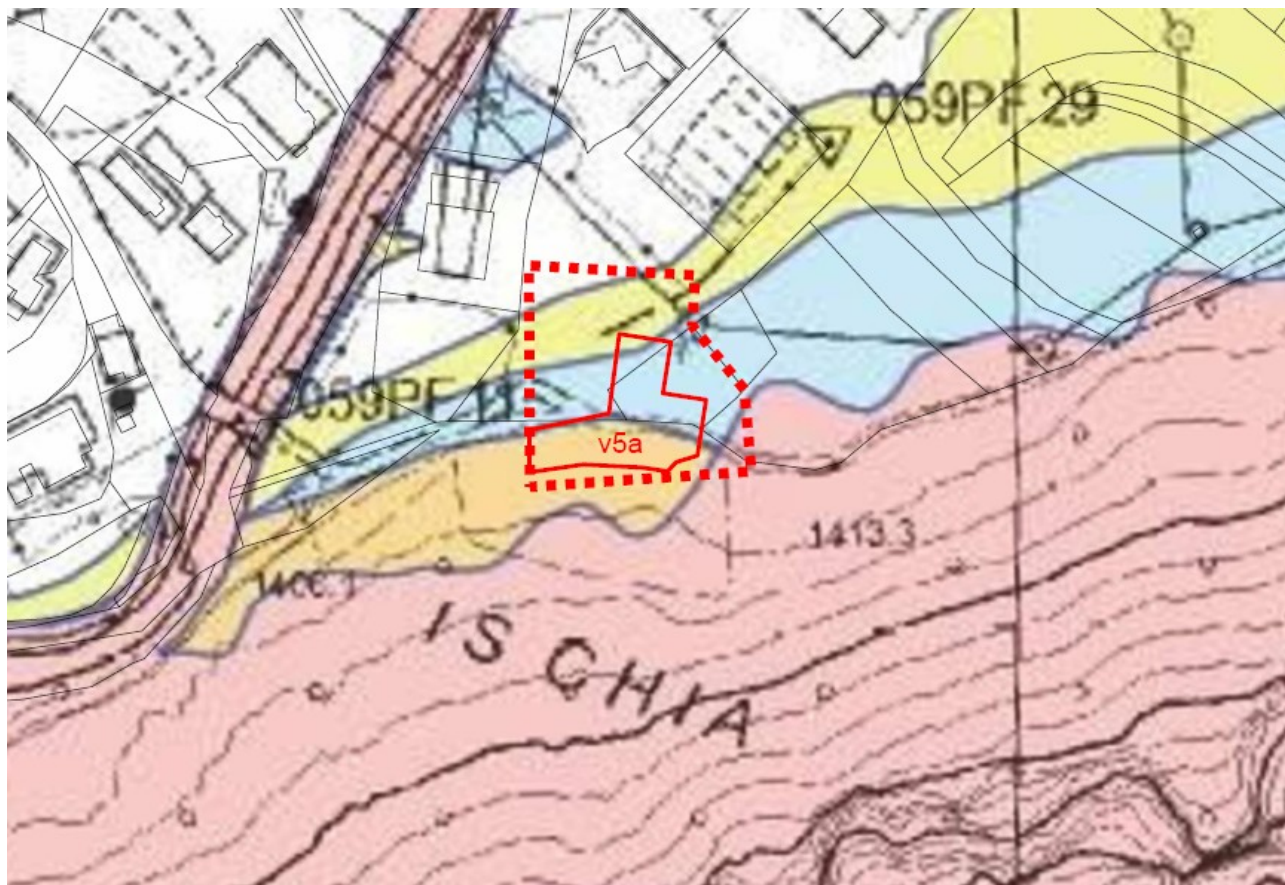
**Estratto RPG di variante - Adozione definitiva**

Le norme di attuazione sono state integrate con la prescrizione di presentare unitamente al progetto definitivo ed esecutivo delle opere perizie idrogeologiche e geologiche sulla pericolosità di crolli lungo i



versanti al fine di garantire la riduzione del rischio idrogeologico e provvedere alla realizzazione delle opere necessarie alla mitigazione del rischio.

Solo ai fini ricognitivi si provvede ad integrare con la carta



*Carta di sintesi della pericolosità non ancora approvata*

Dalla sovrapposizione si nota la ridotta dimensione dell'area che ora esce completamente dall'area rossa ad elevata pericolosità della nuova CSP.

### **Studio di compatibilità**

Lo studio di compatibilità effettuato dallo Studio Associato Geologia Applicata a firma del geologo Valle Claudio, integrato con le ultime planimetrie, viene allegato formalmente alla documentazione di variante unitamente allo Studio Idrologico Idraulico.

Le norme di PRG sono state integrate con lo specifico riferimento normativo art. 50.1.1 che riporta l'obbligo al rispetto delle indicazioni progettuali contenute nello studio di compatibilità, oltre alle ulteriori prescrizioni dettate in "conferenza servizi PGUAP" dove si richiama la necessità di effettuare ulteriori analisi valutazioni al fine di risolvere le criticità evidenziate nello stesso parere.

### **Ulteriori studi di fattibilità**

La società promotrice dell'intervento ha già attivato tutte le procedure propedeutiche alla progettazione esecutiva interessando i diversi servizi provinciale e si provvederà a predisporre ogni studio di dettaglio sugli impatti ambientali e paesaggistici, sottoponendo lo stesso progetto alle verifiche previste dalla L.P. 19/2013 e DPP 9-23/Leg/2015.

## ***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 1-2019 risultano coerenti con l'impianto del PRG in vigore e in salvaguarda, 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 prevede una minima riduzione delle aree agricole di pregio in prossimità della variante per attrezzature sportive di progetto, parzialmente compensate con le zone agricole di pregio inserite in vece della previgente zona a parco fluviale.

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 R2 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 in termini generali e puntuali non risulta soggetta alle procedure di VIA**.

Per quanto riguarda l'intervento relativo all'Impianto col Rodella, il progetto esecutivo verrà sottoposto alle verifiche previste dalla L.P. 19/2013 e DPP 9-23/Leg/2015.

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**.