



Comune di Arco

dei volumi

2583

25/6/02

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Romarzollo".

P.R.G. di Arco

Variante per opere pubbliche viabilità
Romarzollo



Allegato alla deliberazione del Consiglio Comunale n. 54 di data 10 giugno 2002

IL PRESIDENTE

Marco Ioppi

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Marco Ioppi".

IL VICE SEGRETARIO GENERALE

Cristina Bronzini

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Cristina Bronzini".

maggio 2002



A handwritten signature in blue ink, appearing to read "1".



ATA ENGINEERING SRL

38100 Trento – Via Maccani, 195
Tel. 0461-421268 – Fax 0461-429805/6
P.IVA. 01307610228
www.atagroup.com
E-Mail: ataengineering@atagroup.com

P.R.G. di Arco – Variante per opere pubbliche viabilità Romarzollo

COMMITTENTE: *COMUNE DI ARCO*

CODICE COMMESSA:
TT.27.01

DATA:
maggio 2002

IL PROGETTISTA/I:

Dott. Ing. Bruno Gobbi Frattini



Contestualizzazione progettuale della variante di piano

Con deliberazione n. 336 di data 9 maggio 2000, la Giunta comunale ha affidato all'arch. Paola Ischia di Arco l'incarico di ricerca per la stesura dello studio meta-progettuale relativo all'insediamento di un nuovo istituto scolastico a Romarzollo. Nel luglio 2000 l'arch. Paola Ischia ha consegnato l'elaborato relativo allo studio meta-progettuale sopra citato.

Con delibera n. 890 di data 28 novembre 2000, avente ad oggetto lo studio afferente il progetto preliminare per la realizzazione di un nuovo istituto scolastico a Romarzollo, la Giunta comunale ha costituito un gruppo misto di progettazione e affidato l'incarico di consulenza allo studio tecnici associati Avi di Ala, all'ing. Michele Groff di Trento e al geol. Gabriele Modena di Rovereto.

Nel marzo 2001 il gruppo misto di progettazione di cui sopra ha consegnato il progetto preliminare del nuovo istituto scolastico a Rormarzollo.

In seguito con lettera di data 29 marzo 2001, il Sindaco di Arco, Renato Veronesi e il dirigente dell'area tecnica Luigi Campostrini hanno inoltrato presso il servizio finanza locale della provincia autonoma di Trento domanda di ammissione al finanziamento a valere sul fondo per gli investimenti comunali di rilevanza provinciale per la realizzazione del nuovo istituto scolastico a Romarzollo.

Come emerso dallo studio meta-progettuale relativo all'insediamento del nuovo istituto scolastico a Romarzollo e dal progetto preliminare dello stesso, attualmente l'area sulla quale troverà collocazione il nuovo centro scolastico di Romarzollo è servita da un sistema viario costituito unicamente da via G. Carducci, insufficiente sia a servire il nuovo centro scolastico, sia a sopportare i nuovi flussi di traffico che dallo stesso saranno indotti.

Nella seduta di data 1 maggio 2001 l'Esecutivo municipale ha ritenuto opportuno approfondire attraverso un'analisi e una proposta progettuale preliminare il collegamento viario di servizio alla viabilità di accesso al polo scolastico.

A questo proposito il piano regolatore generale del Comune di Arco prevede il progetto di un nuovo collegamento viario che, attraverso un percorso curvilineo, unisce via G. Carducci con via della Fossa.

Tuttavia a seguito di una serie di approfondimenti si è ritenuto opportuno valutare l'ottimizzazione dell'accessibilità al polo mediante la realizzazione di proposte viarie alternative, vista l'estesa "aderenza" della soluzione viaria inclusa nel P.R.G. con il contesto residenziale preesistente, che in qualche modo amplifica gli impatti dello scorrimento viario sui residenti.

In relazione a tale necessità l'amministrazione comunale ha valutato l'opportuno di sviluppare uno studio viabilistico/trasportistico finalizzato alla: verifica della situazione traffico attuale dell'area, analisi delle esigenze da soddisfare e delle prestazioni da ottenere e relative valutazioni economiche, analisi e definizione del tracciato ottimale del nuovo collegamento via G. Carducci e via della Fossa e definizione delle intersezioni-innesti con la viabilità esistente.

Con determinazione n. 630 di data 4 giugno 2001, su indicazione dell'Assessore all'urbanistica e del dirigente dell'area tecnica è stato affidato all'ing. Bruno Gobbi Frattini l'incarico relativo allo "Studio progettuale preliminare per la definizione dell'intervento di adeguamento infrastrutturale in relazione all'esecuzione del collegamento a servizio del nuovo centro scolastico a Romarzollo".

Lo studio consegnato in data 6 agosto 2001 ha evidenziato la necessità di porre in atto un articolato sistema di programmazione infrastrutturale basato su una serie di principi direttori che di seguito verranno esposti.

La viabilità che come da previsione di piano si sviluppa sinuosamente tra via della Fossa e via Carducci deve assolvere a molteplici funzioni anche in relazione al ambito urbano nel quale è inserita.

Infatti il congiungimento stradale sopraccitato oltre che funzionale al polo attrattore generatore rappresentato dal nuovo centro scolastico, si sviluppa ulteriormente a Nord per realizzare una via di accesso al complesso edilizio del Sanaclero, attualmente in disuso ma per il quale in futuro sono proponibili opzioni di rifunzionalizzazione.

Un ulteriore elemento di complessità è rappresentato dal servizio che tale viabilità comporta, nell'eventualità della realizzazione parziale o totale dei parcheggi in attestazione agli abitati di Vigne e Chiarano.

A questi siti di attestazione della sosta funzionale ai residenti - la cui logica realizzativa determina la contemporanea bonifica della sosta disorganizzata posta nelle piazze e vie urbane, tale da recuperare fisicamente lo spazio funzionale alla pedonalizzazione/socializzazione e quindi riqualificazione dell'arredo urbano delle storiche frazioni – si aggiunge la previsione del P.R.G. di un ampio parcheggio pubblico posto tra l'area scolastica di progetto e l'abitato di Chiarano il cui eventuale utilizzo a servizio di strutture pubbliche (quali il vicino complesso ospedaliero dell'Eremo la cui struttura è prevista in ampliamento sull'attuale zona a parcheggio ad esso funzionale) determinerebbe delle condizioni circolatorie che devono essere opportunamente trattate. L'ulteriore obiettivo programmatico da perseguire, ma non ultimo in grado di importanza, è quello di favorire l'accessibilità ciclopedenale in sicurezza al polo scolastico in alternanza all'accompagnamento in macchina dei genitori nel percorso casa-scuola, tuttavia un simile obiettivo determina la necessità di sanare le situazioni problematiche esistenti determinate dalla presenza di incroci trafficati con attraversamenti pedonali non protetti e con scarsa visibilità quale è appunto l'incrocio via della Fossa- via Negrelli- via De Gasperi che rappresenta un passaggio obbligato per le scolaresche residenti a Sud di via De Gasperi.

Inoltre ciò determina la necessità di ricavare dei percorsi primari di tipo ciclopedenale che mettano in connessione il Romarzollesco con il polo scolastico di progetto.

Il problema dell'interferenza tra traffico veicolare e mobilità ciclopedenale non è di poco conto se valutato sotto il profilo della sicurezza, ed assume particolare rilievo in prossimità dei punti stradali ove si affacciano gli ingressi e le uscite delle scolaresche e dove pertanto devono essere messi in atto tutti quei sistemi di segnalazione e inibizione della velocità tali da assicurare sufficienti livelli di sicurezza.

In sintesi l'obiettivo dell'accesso ciclopedenale facilitato alla scuola rappresenta un importante elemento di educazione alla mobilità.

In ultima istanza gli obiettivi che lo studio progettuale di razionalizzazione del sistema infrastrutturale del Romarzollo ha inteso perseguire possono essere così sinteticamente descritti:

- realizzazione di una accessibilità di progetto e conseguentemente definizione di un sistema di circolazione idoneo a servire il nuovo polo scolastico del Romarzollo in funzione delle utenze previste;
- minimizzazione dell'impatto della movimentazione veicolare prevista con l'introduzione dei nuovi poli attrattori/generatori rispetto al sistema insediativo e quindi rispetto ai residenti;

- definizione/correlazione della viabilità del polo scolastico con quella di progetto in prosecuzione verso il Sanaclero nell'eventuale possibile recupero dell'edificio pubblico esistente;
- realizzazione di una accessibilità sistematica ottimale idonea a supportare l'introduzione dei parcheggi di testata nell'abitato di Chiarano e Vigne e alla definizione del parcheggio pubblico posto tra il plesso scolastico di progetto e l'abitato di Chiarano;
- definizione di una rete ciclopedonale connotata da un adeguato grado di continuità tale da promuovere una forma alternativa di percorso casa-scuola ovviando all'utilizzo dell'automobile;
- realizzazione di una serie di interventi collaterali necessari alla messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali in corrispondenza della viabilità principale;
- introduzione di elementi di moderazione del traffico e segnalazione tali da garantire un adeguato standard di sicurezza in corrispondenza degli accessi/recessi del polo scolastico.

I principali riferimenti di studio e le proposte progettuali scaturite

I rilievi condotti sulla mobilità veicolare e ciclopedonale esistente (fig.2-3) hanno evidenziato per gli incroci sottoindicati:

Incrocio n. 1 -	via della Fossa- via Capitelli- via De Gasperi- via Negrelli;
Incrocio n. 2 -	via Bresciani- via G. Verdi, via della Fossa, via delle Grazie;
Incrocio n. 3 -	via G. Verdi- via Carducci
Incrocio n. 4 -	via S. Marcello- via 21 Aprile- via S. Marcello

dei rapporti quantitativi tra flusso veicolare entrante e flusso ciclopedonale nell'ora di punta mattutina (rappresentativo dell'interferenza ovvero del grado di potenziale di insicurezza dell'incrocio cioè del numero di macchine che confliggono con il singolo passaggio ciclopedonale) particolarmente problematici con riferimento all'incrocio 1 (via della Fossa- via Capitelli- via De Gasperi- via Negrelli) tali da non garantire le utenza deboli (anziani, bambini).

L'attuale sviluppo delle tratte ciclopedonali che servono il sito ubicazione del nuovo plesso scolastico appare incompleto al fine di assicurare un effettivo e potenziale relazionamento in sicurezza tra ambito del Romarzollese e polo scolastico (fig.4). Attualmente le sedi risultano unicamente di tipo pedonale non presentando un'adeguata continuità.

Nello specifico il tratto pedonale ubicato sul lato Nord di via della Fossa pur sviluppandosi in continuità con via Verdi in direzione Vigne, non presenta alcun tipo di prosecuzione verso Varignano lungo via Bresciani, inoltre l'altro tratto pedonale posto sul tratto Sud di via della Fossa non si congiunge con via delle Grazie.

Su via Negrelli la sede pedonale è inesistente, mentre su via Capitelli è ubicato un marciapiede in congiunzione con quello posto su via della Fossa, ma tuttavia la prosecuzione dello stesso lungo via Capitelli presenta una lunga discontinuità nel tratto che va da via S.Marcello a via 21 Aprile.

In questa situazione problematici appaiono i passaggi pedonali indicati unicamente tramite segnaletica orizzontale e posti tra via della Fossa e via De Gasperi nonché quello che si pone in attraversamento sul lato Nord e Sud di via della Fossa.



Flusso veicolare omogeneizzato in confluenza agli incroci di rilievo - giugno 2001 - ore 7.30-8.30-

Legenda:



100 veic./h



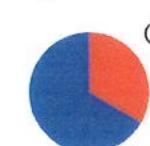
P.R.G. - VARIANTE PER OPERE
PUBBLICHE -
VIABILITÀ ROMARZOLLO

Fig. 2



Flusso ciclopedonale bidirezionale in confluenza agli incroci di rilievo - giugno 2001- ore 7.30-8.30

Legenda:



50 pers./h



P.R.G. - VARIANTE PER OPERE PUBBLICHE - VIABILITA' ROMARZOLLO

Fig. 3

ata engineering srl
Via Maccani 195 38100 Trento- tel. 0461/421268
www.atagroup.com - E-Mail: atagroup@atagroup.com



Rete percorsi ciclopedonali casa scuola
STATO DI PROGETTO

Legenda:

- Percorsi ciclopedonali esistenti
- Percorsi ciclopedonali di progetto
- Attraversamenti da adeguare
- Viabilità di interquartiere
- Viabilità locale

P.R.G. - VARIANTE PER OPERE
PUBBLICHE -
VIABILITÀ ROMARZOLLO

Fig. 4

A questo deve aggiungersi l'attuale attraversamento pedonale da via Bresciani a via della Fossa che pur utilizzato fisicamente per accedere all'attuale scuola elementare non appare segnalato in alcun modo.

L'inadeguatezza dell'attuale sistema ciclopedonale comporta degli interventi finalizzati a consentire quel grado di continuità e funzionalità necessari a garantire la creazione e la fruibilità dei percorsi ciclopedonali casa-scuola.

Tale interventi di razionalizzazione possono essere così indicati:

- realizzazione del marciapiede su tutta via Negrelli (già in progetto) in congiunzione con la sede pedonale di via Verdi e via delle Grazie;
- costituzione di un marciapiede su via Bresciani in congiunzione con via della Fossa con messa in sicurezza dell'attraversamento medesimo;
- messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali posti in prossimità dell'incrocio n°1;
- realizzazione della continuità pedonale su via Capitelli mediante la costituzione di una sede pedonale su via S. Marcello e via 21 Aprile (ponendo le dette viabilità in anello antiorario a senso unico);
- con riferimento alla progettata viabilità di adduzione al plesso scolastico risulta fondamentale intervenire mediante lo sviluppo di una sede ciclopedonale parallela a quella stradale di progetto che trova ulteriore prosecuzione con la linea ciclopedonale progettata su via Carducci; messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali posti all'innesto tra la viabilità di progetto al plesso scolastico con via della Fossa e via Carducci.

In un ambito d'area vasta i raggi di accessibilità medi pedonali (200 ml) e ciclabili (1-2 km) sono tali da garantire una ottimale connettività tra plesso scolastico ed ambito residenziale del Romarzollo, in relazione alla rete ciclopedonale di progetto proposto dal Piano della Mobilità Leggera che individua una direttrice primaria posta sull'asse di via Capitelli ed una secondaria sviluppata su via De Gasperi.

In base alle analisi condotte e agli obiettivi perseguiti, lo studio viabilistico propende per la costituzione di un impianto di progetto a completamento di quello ciclopedonale sopraindicato fondato sui seguenti elementi:

- soluzione dell'intersezione dell'incrocio via Fossa Grande- via Negrelli – via Capitelli- via Degasperi con particolare riferimento alla messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali mediante l'introduzione di una rotatoria compatta con raggio di 15 ml e isole spartitraffico centrali per attraversamenti pedonali in due tempi;
- realizzazione di una viabilità di progetto quale accesso al plesso scolastico mediante una sezione stradale a sviluppo longitudinale rettilineo contenuto (e quindi caratterizzata da minori oneri economici di costruzione) che si inserisce tra l'area scolastica e il campo sportivo determinando un minore fronte di "aderenza" rispetto alla componente antropica stanziale e quindi minori impatti generabili dal traffico veicolare sulle residenze e sull'area scolastica di progetto. Infatti mentre la soluzione stradale sinuosa prevista nel P.R.G. risulta posta tra l'ambito scolastico e il sistema residenziale esistente ovvero interstizialmente tra due ambiti urbanizzati e urbanizzabili, diversamente quella rettilinea localizzata tra l'area scolastica di progetto e l'area sportiva espone il tessuto urbano a minori impatti generabili dal traffico indotto (la strada interessa un solo fronte dell'area scolastica e non due, mentre il fronte

- residenziale e salvaguardato poiché in alternativa si va ad intaccare un'area sportiva chiaramente connotata da una minore presenza antropica persistente);
- definizione di un sistema di incroci sfalsati “a baionetta” tali da ovviare ad un percorso diretto, senza fermate e svolte obbligate, verso il Sanaclero (in prospettiva di un suo riutilizzo urbanistico) allo scopo di indurre pertanto una moderazione del traffico che è possibile accentuare con l'introduzione di pedane sovralzate in corrispondenza degli incroci;
 - definizione di una viabilità di accesso al polo scolastico attrezzata con elementi di traffic-calming (pedane in corrispondenza degli incroci, degli attraversamenti pedonali e dell'entrate ed uscite del plesso scolastico, completate da isole spartitraffico centrali alberate per realizzare una discontinuità ottica tale da comportare una moderazione della velocità funzionale a caratterizzare il particolare valore urbanistico legato agli accessi recessi al plesso scolastico).

La visione complessiva dell'intervento progettuale esposto è contenuta nella fig.5.

Le varianti urbanistiche da apportare

La realizzazione del sistema viabilistico progettato comporta la necessità di addivenire alla realizzazione di una variante al P.R.G. per opere pubbliche (art.42 L.P. 22/91) con la finalità di realizzare la compatibilità urbanistica tra la progettualità scaturita da studi di settore e le previsioni di piano.

Nello specifico le modifiche da apportare sono di due tipi: grafiche nel contesto del sistema insediativo-produttivo-infrastrutturale di piano e normativa con riferimento alle fasce di rispetto delle strade.

Partendo dalle attuali previsioni di piano relativamente al sistema insediativo-produttivo-infrastrutturale (fig.1) si necessita:

- la soppressione della preesistente previsione viabilistica di connessione tra via della Fossa e via Carducci e l'introduzione di una nuova viabilità di progetto conforme al progetto preliminare ottimale scaturito dagli studi condotti;
- introduzione di uno svincolo di progetto sull'incrocio via della Fossa- via Capitelli- via De Gasperi;
- previsione del potenziamento della viabilità rappresentata da via Carducci, via Verdi, via Marcello e via 21 Aprile.

Il riscontro grafico di variante è proposto in fig.2.

Poiché le progettualità citate discendono da una progettazione preliminare in scala dettagliata non risulta necessario richiamare le ampie fasce di rispetto proprie delle viabilità locali in potenziamento e di progetto come indicate nella norma generica di piano (art.46 N.d.A). Pertanto in una logica di ottimizzazione delle potenzialità urbanistiche dello zonning conseguibile mediante l'eliminare dei vincoli superflui è stata definita una variazione della norma mediante l'indicazione di due fasce di rispetto specifiche funzionali alle sole viabilità citate.

Nella definizione di tali fasce di rispetto si è tenuto conto della necessaria contestualizzazione della scelta viaria con le risultanze emerse nel corso dello sviluppo della progettazione definitiva ed esecutiva del polo scolastico del romarzollo con

particolare riferimento all'assetto architettonico complessivo dell'area, ed in maniera specifica alla viabilità di progetto posta tra via della Fossa e via Carducci.

- per la strada di progetto contrassegnata con la sigla *1p* si indica una fascia di rispetto stradale della larghezza di ml. 8,00,
- mentre per le viabilità previste in potenziamento contrassegnate con la sigla *2p* si definisce una fascia di rispetto stradale della larghezza di ml. 3,00 misurati dal limite della piattaforma stradale.

Per lo svincolo di progetto la fascia di rispetto stradale è indicata come riportata in cartografia (fig.2).

La variante si completa con l'adeguamento dell'allineamento Est dell'area scolastica (fronte parcheggio pubblico) che, in funzione della soppressione della demarcazione urbanistica rappresentata dalla viabilità di progetto preesistente, viene posto in continuità con il fronte ideale rappresentato dall'asse della via che conduce al Sanaclero.



INQUADRAMENTO URBANISTICO
SISTEMA B-C
INSEDIATIVO-PRODUTTIVO-
INFRASTRUTTURALE
STATO ATTUALE

Legenda:

SCALA 1:2000

■ ■ Viabilità di progetto

■ ■ Viabilità da potenziare

○ Svincoli

P.R.G. - VARIANTE PER OPERE
PUBBLICHE -
VIABILITA' ROMARZOLLO

Fig. 1

 **ata engineering srl**
Via Maccani 195 38100 Trento- tel. 0461/421268
www.atagroup.com - E-Mail: atagroup@atagroup.com

INQUADRAMENTO URBANISTICO
SISTEMA B-C
INSEDIATIVO-PRODUTTIVO-
INFRASTRUTTURALE
DELLA VIABILITÀ DI PROGETTO

Legenda:

SCALA 1:2000



1p
Viabilità di progetto
particolareggiata



2p
Viabilità in
potenziamento particolareggiata



3
Svincolo
particolareggiato



P.R.G. - VARIANTE PER OPERE
PUBBLICHE -
VIABILITÀ ROMARZOLLO

Fig. 2



ata engineering srl

Via Maccani 195 38100 Trento - tel. 0461/421268

www.atagroup.com - E-Mail: atagroup@atagroup.com



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Servizio Urbanistica e Tutela del Paesaggio
Ufficio Affari Amministrativi

**ORDINAMENTO URBANISTICO
E TUTELA DEL TERRITORIO**

Documentazione normativa

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Servizio Urbanistica e Tutela del Paesaggio
Ufficio Affari Amministrativi

**ORDINAMENTO URBANISTICO
E TUTELA DEL TERRITORIO**

- Testo della legge provinciale 5 settembre 1991, n. 22
coordinato con le modificazioni successive -

Aggiornato al 22 marzo 2001



Art. 42

Varianti

1. *Il piano regolatore può essere assoggettato a varianti.*
2. La variante che non abbia per oggetto opere pubbliche o non sia conseguente a pubbliche calamità non può essere deliberata prima che siano decorsi due anni dalla deliberazione di adozione del piano o della precedente variante.
3. *Le varianti sono soggette al procedimento previsto dagli articoli 40 e 41, con riduzione a metà dei termini previsti dall'articolo 40. Per le varianti relative a singole opere pubbliche o conseguenti a pubbliche calamità il parere della CUP è sostituito da una valutazione tecnica del servizio competente in materia di urbanistica e tutela del paesaggio e il termine per l'approvazione del piano da parte della Giunta provinciale di cui all'articolo 41, comma 1, è ridotto a 90 giorni.*
4. Il piano intercomunale può essere variato, alle scadenze di cui al comma 2, anche da un singolo comune, previa comunicazione agli altri comuni compresi nel territorio interessato dal piano, purché la variante sia riferita esclusivamente al territorio del rispettivo comune e non comporti innovazioni tali da modificare gli indirizzi essenziali del piano.

(articolo già modificato dall'articolo 13 della L.P. 15 gennaio 1993, n. 1 e così sostituito dall'articolo 40 della L.P. 23 febbraio 1998, n. 3)

Art. 40

Adozione

1. Il piano regolatore generale è adottato dal consiglio comunale.
2. Il piano in tutti i suoi elementi e la deliberazione di adozione sono depositati a libera visione del pubblico negli uffici comunali per sessanta giorni consecutivi, previo avviso da pubblicarsi nel Bollettino ufficiale della Regione e sui quotidiani locali.
3. Chiunque può prendere visione del piano e presentare, entro il periodo di deposito, osservazioni nel pubblico interesse.
4. Contemporaneamente al deposito, il piano è trasmesso alla giunta comprensoriale che, entro il termine perentorio di sessanta giorni dal ricevimento, esprime e trasmette al comune le proprie osservazioni in ordine alla conformità al piano comprensoriale di coordinamento, anche se solamente adottato.
5. Entro i successivi novanta giorni il piano, modificato in conseguenza dell'eventuale accoglimento di osservazioni pervenute, è definitivamente adottato dal consiglio comunale.

Art. 41

Approvazione ed entrata in vigore

1. Il piano regolatore generale è approvato dalla Giunta provinciale, sentito il parere della CUP, entro il termine massimo di dodici mesi dal ricevimento da parte del servizio urbanistica e tutela del

paesaggio della deliberazione di definitiva adozione divenuta esecutiva ai sensi di legge e di tutti i relativi allegati unitamente alle osservazioni di cui al comma 4 dell'articolo 40. La CUP deve esprimere il proprio parere entro 180 giorni, trascorsi i quali la Giunta provinciale può procedere all'approvazione del piano previa acquisizione del parere del servizio urbanistica e tutela del paesaggio che può richiedere a tal fine la collaborazione dei servizi provinciali interessati.



TESTO ≠ DA ESSERE DATA VAR. N° 1 // A UN ETC.

**Norma P.R.G. Approvato con modifiche d'ufficio
dalla G.P. con delibera n. 7589 dd. 6.12.99
Pubblicato sul B.U.R. n. 1 del 4.01.2000**

ART. 46 - AREE DI RISPETTO DELLE STRADE

1. Sono aree destinate alla salvaguardia della funzionalità della rete viaria e, nel caso delle strade in progetto, a preservare dall'edificazione il territorio interessato dal loro passaggio; esse hanno la dimensione indicata nelle tabelle C e D allegate e vengono misurate con i riferimenti riportati nell'art. 44, comma 6. Le aree di rispetto stradali individuano l'area all'interno della quale le indicazioni viarie della strumentazione urbanistica possono essere modificate in sede di progettazione.

2. Nelle fasce di rispetto dei tracciati stradali è vietata qualsiasi nuova edificazione, anche sotto il livello naturale del terreno; sono invece ammessi:

- le opere di infrastrutturazione (strade, acquedotti, fognature, linee elettriche, telefoniche, gasdotti, pozzi, ecc.);
- gli impianti tecnologici a rete (gli apparati relativi al funzionamento di reti elettriche, idriche, fognarie, gas, ecc.); - gli impianti di manutenzione stradali (rimessaggi di mezzi, edifici per la custodia e manutenzione stradale, silos, depositi e tettoie per i materiali di cura ed efficienza dei manti stradali);
- gli impianti di distribuzione del carburante con i relativi servizi (stazioni di soccorso, chioschi per la vendita di carburante e di oli lubrificanti nonché per le necessità igieniche e di ristoro dell'utente stradale);
- le opere di segnaletica stradale e semafori;
- i parcheggi in superficie, le opere di arredo urbano, le isole ecologiche di interesse comunale e sovracomunale, gli spazi per la raccolta RSU, i marciapiedi, ecc.
- la realizzazione, previo parere dell'Ente incaricato della gestione della strada, di garage interrati quali pertinenze di edifici con destinazione diversa da quella residenziale solamente nel caso di opere pubbliche o di interesse pubblico.

3. Subordinatamente all'osservanza delle norme di legge o di regolamento è consentito l'ampliamento fuori terra o in sottosuolo degli edifici esistenti nelle fasce di rispetto stradali, ivi compresa la realizzazione di rampe di accesso agli interrati, purché gli interventi non si avvicinino al ciglio stradale più dell'edificio stesso. Per gli edifici pubblici o di interesse pubblico esistenti alla data di entrata in vigore del Piano Urbanistico Provinciale, ricadenti nelle fasce di rispetto di strade classificate esistenti all'interno delle zone destinate specificatamente all'insediamento, è comunque

**P.R.G. di Arco – Variante per opere pubbliche -
viabilità Romarzollo**

ART. 46 - AREE DI RISPETTO DELLE STRADE

1. Invariato

2. Invariato

3. Invariato

AUT
VAR. 2

consentito, previo parere dell' Ente incaricato della gestione della strada, l'ampliamento nel sottosuolo o fuori terra, anche in avvicinamento al ciglio stradale, purché già esistano edifici fuori terra in adiacenza più vicini al ciglio stradale e a condizione che tale ampliamento non si avvicini al ciglio stesso più del predetto edificio adiacente.

4. L'entità massima di tale ampliamento è determinata in relazione alle singole norme di zona stabilite dal presente piano.

5. Le destinazioni d'uso ammesse sono quelle determinate dalle singole norme di zona.

6. La realizzazione degli interventi nuovi o di potenziamento della viabilità, riducono le fasce di rispetto alle dimensioni previste per la viabilità esistente.

7. La costruzione di nuove stazioni di rifornimento di carburanti è consentita lungo la viabilità e deve rispettare i seguenti parametri edificatori:

- altezza massima m. 7,50-
- volume massimo mc. 1.500
- lotto minimo mq. 2.000

Nelle stazioni di rifornimento è consentita la vendita al minuto di carburanti, lubrificanti, piccoli accessori e le operazioni di lavaggio e ingrassaggio delle automobili, compresa l'attività integrativa di officina, bar, rivendita giornali, tabacchi, ecc.

8. Recinzioni, muretti ed altri elementi potranno essere realizzati a distanza dal limite della piattaforma stradale non inferiore a:

- cm 25 per le "altre strade", comprese quelle rurali e boschive (Tab.A art. 44), salvo diversa prescrizione dell'ente proprietario delle strade;
- cm 50 per le strade ricomprese fra la 1[^] e la 4[^] categoria (Tab A art. 44), salvo diversa prescrizione del proprietario della strada.

Le opere citate non devono costituire comunque ostacolo o riduzione (a giudizio dell'ente proprietario delle strade), della possibilità viabilistica e del campo visivo necessario a salvaguardare la sicurezza della circolazione.

9. I percorsi ciclabili esistenti, realizzati in stretta relazione con le strade aperte al traffico veicolare, hanno una fascia di rispetto di ampiezza uguale a quella della strada a cui appartengono, misurata dal limite della piattaforma ciclabile.

10. I percorsi ciclabili esistenti, che seguono tracciati autonomi ed alternativi rispetto alla viabilità veicolare, hanno una fascia di rispetto di ml. 5,00 misurata dal limite della piattaforma ciclabile.

11. Le porzioni di manufatti esistenti, non ricadenti nei centri storici o nei manufatti storici isolati, che

4. Invariato

5. Invariato

6. Invariato

7. Invariato

8. Invariato

9. Invariato

10. Invariato

11. Invariato

costituiscono ostacolo o limitazione alla viabilità, ubicati nei primi 5 metri di profondità della fascia di rispetto

stradale (misurati dal limite della piattaforma stradale), possono essere demoliti e ricostruiti, fuori sedime, in arretramento del volume demolito, che dovrà essere riproposto in aderenza al restante volume. La volumetria degli edifici esistenti nell'ambito della fascia dei 5 metri se demolita e ricostruita in posizione arretrata, potrà essere ulteriormente incrementata del 20% rispetto all'ampliamento ammesso dalle singole norme di zona. Dovranno comunque essere rispettati gli altri parametri stereometrici previsti dalle singole norme di zona.

12. Per il collegamento stradale S.S. 45/bis (Via S. Caterina) nel tratto ricompreso tra Via Frumento fino al confine comunale in loc. S. Tommaso è prevista una fascia di rispetto stradale della larghezza di ml. 15,00 dal limite della piattaforma stradale. All'atto della presentazione delle domande di autorizzazione e/o concessione edilizia dovrà essere proposto, congiuntamente al progetto edilizio, un progetto di riqualificazione a verde alberato dell'area di proprietà, ricadente nella fascia di cui sopra (15,00 ml. per lato dal limite della piattaforma stradale) nel rispetto delle indicazioni guida dettate dall'Amministrazione Comunale. Le indicazioni dovranno essere finalizzate a trasformare la strada Riva - Arco da arteria di collegamento sovracomunale a strada urbana e a dare qualità urbana agli insediamenti realizzati lungo il suo percorso. In tal senso assume notevole importanza la qualificazione formale dell'asse come viale alberato, ricco di essenze locali, eventualmente attrezzato come passeggiata, destinato a formare una cornice di qualità per l'entrata nella "città arboreo di Arco".

13. Analoga previsione è dettata per il collegamento stradale 45 bis (Viale Santoni) ricompreso tra Viale S. Francesco e la loc. Moletta.

14. In mancanza dei progetti di riqualificazione, di cui ai commi 12 e 13, per gli edifici esistenti sono consentiti i soli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

15. Assente

12. Invariato

13. Invariato

14. Invariato

15. Per il sistema viabilistico del Romarzollo (via Negrelli, via della Fossa, via Carducci, via Verdi, via Marcello e via 21 Aprile) è prevista:

- una strada di progetto contrassegnata con la sigla *1p*, con fascia di rispetto stradale della larghezza di ml. 8,00;
- il potenziamento di alcune viabilità esistenti contrassegnate con la sigla *2p*, con fascia di rispetto stradale della larghezza di ml. 3,00 misurati dal limite della piattaforma stradale;

- uno svincolo di progetto con fascia di rispetto stradale indicata in cartografia.

Le finalità di tale impianto viabilistico sono sintetizzabili sia con riferimento al programmato polo scolastico, che alla vivibilità degli ambiti insediativi esistenti mediante la:

- realizzazione di una accessibilità di progetto e conseguentemente un sistema di circolazione idoneo a servire il nuovo polo scolastico;
- razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci viari esistenti;
- realizzazione di una serie di interventi collaterali necessari alla messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali in corrispondenza della viabilità principale;
- definizione di una rete ciclopedonale connotata da un adeguato grado di continuità.

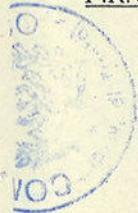


TABELLA C

**LARGHEZZA DELLE FASCE DI RISPETTO
STRADALE**
al di fuori delle aree specificatamente destinate
all'insediamento

CATEGORIA	Strade esistenti	strade da potenziare	Strade di progetto	Raccordi svincoli
AUTOSTRADA	60			150
1 [^] CATEGORIA	30	60	90	120
2 [^] CATEGORIA	25	50	75	100
3 [^] CATEGORIA	20	40	60	60 **
4 [^] CATEGORIA	15	30	45	40 **
ALTRE STRADE comprese le rurali e boschive	8	10 **	15 **	20 **

(*) = per le strade esistenti la misura individuata è ridotta di 1/5 per terreni la cui pendenza media, calcolata sulla fascia di rispetto, sia superiore al 25%.

(**) = larghezza stabilita dal presente regolamento.

N.B.: Con la dizione "altre strade" si intende la viabilità locale (urbana ed extraurbana) e la viabilità rurale e forestale.

N.B.: Alcune eccezioni relativamente alla larghezza delle fascie di rispetto stradale sono contenute nei commi 12 e 13 del presente articolo.

LA LARGHEZZA DELLE FASCE DI RISPETTO STRADALE SI MISURA: o dal limite della piattaforma stradale per le strade esistenti e le strade esistenti da potenziare; o dall'asse stradale per le strade di progetto; o dal centro del simbolo per i raccordi e/o svincoli

Le zone al di fuori delle aree specificatamente destinate all'insediamento sono quelle regolamentate dagli articoli di seguito riportati, la cui numerazione risulta ripresa dalla presenti Norme di Attuazione: artt. 36-37-38-39-41-42-43.

TABELLA C

**LARGHEZZA DELLE FASCE DI RISPETTO
STRADALE**
al di fuori delle aree specificatamente destinate
all'insediamento

(invariato)



TABELLA D
LARGHEZZA DELLE FASCE DI RISPETTO
STRADALE
all'interno delle aree specificatamente destinate
all'insediamento

CATEGORIA	strade esistenti *	strade da potenziare	strade di progetto	Raccordi svincoli
AUTOSTRADA				
1^ CATEGORIA	25	40	60	90
2^ CATEGORIA	20	35	45	60
3^ CATEGORIA	15**	25	35	40 **
4^ CATEGORIA	10 **	15	25	30 **
ALTRE STRADE comprese le rurali e boschive	5 **	8 **	10 **	15 **

(*) = per le autostrade esistenti, la fascia di rispetto è determinata ai sensi dell'art. 9 della L. 24.07.1961, n. 729.

(**) = larghezza stabilita dal presente regolamento.

N.B.: Con la dizione "altre strade" si intende la viabilità locale (urbana ed extraurbana) e la viabilità rurale e forestale.

N.B.: Alcune eccezioni relativamente alla larghezza delle fascie di rispetto stradale sono contenute nei commi 12 e 13 del presente articolo.

LA LARGHEZZA DELLE FASCE DI RISPETTO STRADALE SI MISURA: o dal limite della piattaforma stradale per le strade esistenti e le strade esistenti da potenziare; o dall'asse stradale per le strade di progetto; o dal centro del simbolo per i raccordi e/o svincoli.

Le zone specificatamente destinate all'insediamento sono quelle regolamentate dagli articoli di seguito riportati, la cui numerazione risulta ripresa dalla presenti Norme di Attuazione: artt. 10-11-12-13-14-15-16-17-18-19-20-21-22-23-24-25-26-29-30-31-32-33-34-35-40.

TABELLA D
LARGHEZZA DELLE FASCE DI RISPETTO
STRADALE
all'interno delle aree specificatamente destinate
all'insediamento
(invariato)

COMUNE DI ARCO - Provincia di Trento
AUTENTICAZIONE DI COPIE DI ATTI E DOCUMENTI
(art. 10 D.P.R. n. 446/2000)

La presente copia, composta di n. 23 fogli, è
conforme all'originale esibito in questo ufficio e si

rilascia in carta UBERA

Arco, 15 APR. 2003



Carlo Giudiceandrea