

Provincia di
Trento



Comune di
Arco

ELABORATO COMPRENSIVO
DELLE MODIFICHE D'UFFICIO

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO
UFFICIO PIANIFICAZIONE SUBORDINATA
APPROVATO

DALLA GIUNTA PROVINCIALE CON DELIBERAZIONE
N° 433 DD. 2.3.07

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO
Dott. Giuseppe Scigliani

PIANO REGOLATORE GENERALE DI ARCO

Variante per opere pubbliche n. 4.

COMUNE DI ARCO
Provincia di Trento

Approvato con deliberazione del Consiglio Comunale

n. 18 di data 15 APR. 2004



IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Marco Ioppi

IL SEGRETARIO GENERALE

Ivo Ceolan

Ivo Ceolan

Il Dirigente dell'Area Tecnica
Luigi Campostrini

Dott. Arch. Riccardo Lorenzi
Dott. Urb. Nadia Marzari

OTTOBRE 2003

VARIANTE N. 4 PER OPERE PUBBLICHE AL PIANO REGOLATORE GENERALE DI ARCO

Premessa.

Con deliberazione n. 7589 di data 6 dicembre 1999, la Giunta Provinciale ha approvato, inserendo modifiche d'ufficio, il Piano Regolatore Generale del Comune di Arco.

In data 4 gennaio 2000 è' seguita la pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione dell'estratto della delibera di approvazione del piano stesso, ragione per cui lo strumento urbanistico è entrato a tutti gli effetti in vigore con decorrenza dal 5 gennaio 2000.

A seguito di valutazioni tecniche approfondite è emersa quindi la necessità di apportare delle modifiche all'assetto del Piano Regolatore Generale, sia per quanto concerne l'applicazione dell'apparato normativo contenuto nelle norme di attuazione, sia in relazione alle previsioni delle opere pubbliche sottese dalle destinazioni urbanistiche indicate nella cartografia.

Per quanto riguarda il primo aspetto, legato alle norme di attuazione, occorre evidenziare come nell'ambito delle istruttorie connesse al rilascio delle concessioni/autorizzazioni edilizie sul territorio, si sono evidenziate numerose osservazioni da parte della commissione edilizia comunale in merito all'opportunità di modificare e/o precisare alcuni aspetti normativi.

Sulla scorta della necessità di ridefinizione e parziale modifica con delibera n. 75 del 19 dicembre 2001 il Consiglio Comunale di Arco ha adottato la variante n. 1 alle norme di attuazione del Piano Regolatore Generale, ai sensi degli artt. 40, 41 e 42 della Legge provinciale 5 settembre 1991 n. 22 e s.m..

La suddetta variante in tutti i suoi elementi e la deliberazione di adozione sono stati depositati, alla libera visione del pubblico, presso la sede comunale, per 30 giorni consecutivi a decorrere dal 14 febbraio 2003, giorno in cui è avvenuta la pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Trentino Alto Adige dell'estratto della deliberazione di adozione stessa.

Peraltro, il giorno 11 gennaio 2002 il dirigente dell'area tecnica ha altresì dato corso alla pubblicazione, sulla stampa locale, dell'avvenuta adozione della variante.

La variante è stata quindi trasmessa alla Giunta del Comprensorio Alto Garda e Ledro e ai competenti organi dell'Azienda Provinciale per i Servizi Sanitari per l'acquisizione dei pareri di competenza.

Le osservazioni pervenute nel periodo di deposito del piano sono quindi state oggetto di disamina tecnico-amministrativa da parte dei tecnici del Comune di Arco.

Con delibera n. 89 di data 01 ottobre 2002 il Consiglio Comunale di Arco ha infine adottato definitivamente la variante n. 1 alle norme di attuazione del Piano Regolatore Generale, come modificata a seguito dell'accoglimento delle osservazioni presentate.

La variante n.1 è quindi entrata in vigore a tutti gli effetti con decorrenza dal 5 novembre 2003, dopo che la stessa è stata approvata dalla Giunta Provinciale con deliberazione n. 2809 di data 23 ottobre 2003 e successivamente pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione in data 4 novembre 2003.

Successivamente alla variante n. 1 si è dato corso alla redazione di alcune varianti per opere pubbliche, derivanti dalla necessità di armonizzare le previsioni del Piano Regolatore Generale con un livello di approfondimento progettuale legato alla fase realizzativa.

Nell'attivazione di alcune progettualità per opere pubbliche, infatti, si è reso necessario un assestamento in relazione a risultanze di analisi progettuali del territorio incentrate sulla specificità dei luoghi ed elaborate ad una scala di maggior dettaglio rispetto a quella propria della pianificazione generale.

L'effetto di tali approfondimenti di carattere progettuale è stato soprattutto quello di evidenziare la necessità di assestamenti dello zoning urbanistico per alcune opere pubbliche di previsione.

In altri casi l'Amministrazione Comunale ha dovuto tenere conto delle mutate o nuove necessità manifestate dalla comunità arcense o da altri enti pubblici.

Di tali necessità si è preso atto elaborando delle valutazioni urbanistiche territoriali a grande scala che hanno prefigurato una diversa localizzazione/soluzione urbanistica e/o l'introduzione di una previsione urbanistica ex-novo rispetto a quanto indicato dal Piano Regolatore Generale vigente.

Proprio in relazione ad alcuni approfondimenti attivati in occasione della progettazione per la realizzazione di un nuovo istituto scolastico a Romarzollo, l'Amministrazione comunale di Arco ha proceduto alla stesura della variante n. 2 al piano regolatore generale per opere pubbliche, al fine di adeguare la viabilità di accesso al costruendo edificio scolastico.

Tale iter si è concluso con l'entrata in vigore a tutti gli effetti della sopra richiamata variante con decorrenza dal 20 novembre 2002, dopo che la stessa è stata approvata dalla Giunta

Provinciale con deliberazione n. 2582 di data 25 ottobre 2002 e successivamente pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione in data 19 novembre 2002.

Alla luce delle progettazioni in itinere previste dal programma delle opere pubbliche e sulla base di analisi progettuali di dettaglio, è quindi emersa l'opportunità di ridefinire i perimetri di talune aree soggette a destinazione pubblica e modificare parzialmente alcune destinazioni d'uso del territorio, mediante la redazione di una nuova variante per opere pubbliche.

La suddetta variante n. 3 al Piano Regolatore Generale è stata adottata definitivamente dal Consiglio comunale con deliberazione n. 37 di data 29 maggio 2003 ed è entrata in vigore a decorrere dal 19 novembre 2003, dopo essere stata approvata dalla Giunta Provinciale con deliberazione n. 2923 di data 6 novembre 2003 e successivamente pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione in data 18 novembre 2003.

Si rende ora necessario procedere alla redazione delle variante n. 4 per opere pubbliche, riguardante due casi relativi a spazi di parcheggio pubblico.

Anche in questo caso la previsione di piano derivata dalla pianificazione generale trova la necessità di affinamenti a seguito di valutazioni specifiche condotte nel novero dei processi realizzativi sul territorio.

In particolare le progettualità che hanno reso necessario l'appontamento della presente variante sono:

- 1) modifica del parcheggio pubblico per il centro storico di Bolognano;
- 2) modifica del parcheggio pubblico previsto su via Santa Caterina.

Di seguito verranno meglio specificate per i singoli casi le motivazioni che sottendono ciascuna modifica dello zoning di Piano Regolatore Generale proposta.

Come evidenziato dall'art. 42 della Legge provinciale 5 settembre 1991 n. 22 e s.m., le varianti che hanno per oggetto opere pubbliche, possono essere deliberate prima che siano decorsi due anni dalla deliberazione di adozione del Piano Regolatore Generale o della precedente variante.

La procedura amministrativa finalizzata all'approvazione della variante prevede le seguenti fasi:

- prima adozione da parte del Consiglio comunale;
- deposito della variante in tutti i suoi elementi e della deliberazione di adozione a libera visione del pubblico negli uffici comunali per trenta giorni consecutivi, previo avviso da pubblicarsi nel Bollettino Ufficiale della Regione e sui quotidiani locali;

- raccolta delle osservazioni di pubblico interesse eventualmente presentate durante il periodo di deposito;
- raccolta delle osservazioni eventualmente trasmesse al Comune dalla Giunta comprensoriale entro il periodo di deposito, in ordine alla conformità al piano comprensoriale di coordinamento;
- adozione definitiva da parte del Consiglio comunale della variante al piano, modificata in conseguenza dell'eventuale accoglimento delle osservazioni pervenute, entro i successivi quarantacinque giorni;
- approvazione della Giunta provinciale, sentito il parere del servizio urbanistica e tutela del paesaggio, entro il termine massimo di novanta giorni 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 sopra;
- entrata in vigore della variante il giorno successivo a quello della pubblicazione sul Bollettino ufficiale della Regione della deliberazione di approvazione.

Note introduttive

La natura della varianti in questa sede proposte, riferite in entrambi i casi a spazi di parcheggio pubblico, suggerisce di introdurre alcuni elementi di carattere generale relativi al vigente Piano Regolatore Generale del Comune di Arco.

I principi alla base di questo strumento normativo sono chiaramente desumibili direttamente dalla relativa Relazione tecnico-Illustrativa.

E' in questo documento che le scelte urbanistiche generali vengono preciseate e supportate per mezzo di un processo di analisi e trattazione generale del "sistema-territorio"; tale processo ha lo scopo ultimo di tradurre gli obiettivi di principio generali in azione pianificatoria concreta sull'ambiente, oltre che armonizzare lo specifico strumento urbanistico con i livelli pianificatori superiori e le normative di riferimento.

Tale trattazione generale del sistema territorio si avvale di una serie di dati e di analisi riferiti allo stato attuale e alle tendenze in atto, capaci di dare una credibile visione in prospettiva nei diversi ambiti significanti per la pianificazione territoriale.

Il materiale di indagine, innumerevoli analisi e valutazioni settoriali, è stato tradotto in parametri e valori tecnici utili per l'elaborazione pianificatoria e per il dispiegarsi dell'azione normativa sul territorio con il configurarsi di specifiche scelte qualitative, quantitative e di localizzazione.

Tale processo ha portato come materiale di sintesi più evidente lo zoning cartografico di piano.

Le varianti in questa sede proposte vanno ad incidere sostanzialmente su tale prodotto di sintesi, l'apparato cartografico appunto, rimanendo invece fedeli ai principi ispiratori di fondo dell'apparato normativo.

Detti principi risultano direttamente precisati nella Relazione tecnico-Illustrativa del piano che recita testualmente: "...Il disegno urbanistico che contraddistingue la pianificazione comunale si fonda su una serie di principi urbanistici ispiratori che hanno guidato la progettazione territoriale sino alla prima adozione del P.R.G.

Tali principi hanno poi rappresentato elemento di valutazione ai fini dell'accoglimento o meno delle istanze prodotte dai privati cittadini durante il periodo di pubblicazione del P.R.G.

Gli obiettivi che hanno caratterizzato le scelte del P.R.G. sono sintetizzabili nei seguenti punti:

- salvaguardia del territorio agricolo aperto;
- risposta alle esigenze abitative di natura pubblica e privata;
- incentivazione dei settori economici;
- adeguata dotazione di servizi e strutture di interesse pubblico;

- riaspetto del sistema viabilistico.

.....(omissis).....

L'estensione delle aree destinate ad attrezzature pubbliche (parcheggi, verde, scuole, zone sportive, ecc....) è stata definita in misura tale da garantire gli idonei standard a servizio delle necessità che si verranno a creare in futuro in rapporto al carico antropico previsto dal Piano.

.....(omissis).....

Attraverso la localizzazione di parcheggi di testata si è inteso garantire una idonea dotazione in termini logistici e quantitativi di aree di sosta al fine del mantenimento degli adeguati standard urbanistici a servizio del sistema insediato esistente, nonché per il conseguimento dell'obiettivo di promuovere la pedonalizzazione dei nuclei insediativi."

Tra gli obiettivi generali di piano merita evidenziare, nel caso specifico, la volontà di raggiungere una adeguata dotazione di attrezzature pubbliche e di attuare un riaspetto viabilistico che persegua quella qualità urbana auspicata nel piano stesso.

Il raggiungimento di tali obiettivi generali deve essere perseguito anche mediante l'assunzione di standard di riferimento, con particolare attenzione al sistema dei parcheggi pubblici che, anche mediante l'insediamento di parcheggi di testata, ha lo scopo di soddisfare in termini logistici e quantitativi gli standard urbanistici del sistema insediativo, nonché di costituire elemento fondante della strategia di revisione del sistema viabilistico che prevede, tra l'altro, la pedonalizzazione a diversi livelli di specifiche aree urbane.

In questo senso, prima di affrontare i casi specifici, risulta utile accennare i criteri adottati dal piano vigente per la strutturazione e quantificazione dei servizi e le strutture collettive con riferimento specifico ai parcheggi pubblici.

Rimandando per qualche ulteriore indicazione alle note in calce, basti qui ricordare come il Piano Regolatore Generale preveda una quantità complessiva di parcheggi, esistenti e di previsione, pari a circa 73421 mq, quantità capace di ovviare idoneamente anche alle attuali carenze¹.

Infatti, anche considerando i flussi turistici di punta oltre la popolazione residente e quella potenzialmente insediabile per un totale di 23417 unità, si viene ad avere uno standard parcheggi di 3,1 mq/abitante, valore superiore a quello previsto dal Piano Urbanistico Provinciale di 3,00 mq/abitante.

Questi riferimenti quantitativi costituiscono elemento utile per valutare la reale incidenza delle proposte di variante in questa sede sul sistema-parcheggi complessivo della realtà comunale.

STADIO MUNICIPALE DI BOLOGNANO

1 – PARCHEGGIO PUBBLICO A BOLOGNANO



1.1 - Stato e previsioni di piano attuali.

Attualmente, in previsione, il Piano Regolatore Generale del Comune di Arco individua, a ridosso del margine est del centro Storico di Bolognano, una zona per la realizzazione di un parcheggio pubblico (1 negli allegati grafici), adibita in parte a coltivazioni di pregio (vigneto e orto) ed in parte a spazi pertinenziali dell'adiacente nucleo abitativo.

Detta area risulta contigua con i lati sud ed ovest alla zona di centro storico e con gli altri lati alle aree destinate a verde agricolo primario.

Catastralmente le particelle che risulterebbero interessate dall'intervento sono le pp.ff. 3064 e 3063, nella loro totalità, e parte delle pp.ff. 3065/2 e 3062, per un totale di circa 930 mq (vedi allegati grafici).

1.2 - Proposta di variante.

IL FUNZIONAMENTO MIGRATO
verso il nuovo ordinamento

Sulla scorta di elementi derivanti da verifiche sul posto e dai primi approcci in sede di progettazione preliminare, si ritiene opportuno proporre una leggera modifica della localizzazione dell'area da destinarsi a parcheggio, per mezzo di una rototraslazione che interponga uno spazio di filtro tra la zona di centro storico ed il nuovo parcheggio pubblico. In questo modo, pur non mutando quella che si ritiene una corretta dislocazione a scala urbanistica del parcheggio, si persegue un miglior inserimento dello stesso nel contesto specifico.

La nuova soluzione vedrebbe l'utilizzo di parte delle pp.ff. 3062 e 3063, di una piccola porzione della p.f. 3059 e delle pp.ff. 3061 e 3060 nella loro totalità, per una superficie complessiva del nuovo parcheggio di circa 1100 mq (vedi allegati grafici).

1.3 - Motivazioni e necessità relative alla proposta di variante.

Per la realizzazione del parcheggio in oggetto, in data 12 dicembre 2001, per mezzo di determinazione dirigenziale n. 1515, è stato affidato al dott. arch. Pierluca Malcotti l'incarico per la stesura del progetto preliminare.

Dalla fase conoscitiva (rilievo pianoaltimetrico, rilievo tavolare-catastale, confronto con le proprietà, ecc...) e dai primi approcci progettuali, si sono palesate al progettista delle controindicazioni in merito alla collocazione dell'area, così come precisata dalla cartografia di piano.

Nel luglio del 2002, sulla scorta di tali rilevanze, lo stesso tecnico ha provveduto a inoltrare ai competenti uffici tecnici comunali una proposta di modifica della localizzazione del parcheggio, supportata da memoria tecnica.

Anche sulla base di tale proposta si è potuto constatare che effettivamente l'attuale collocazione del parcheggio presenta alcune problematiche, in parte sollevate con forza dalla stessa popolazione coinvolta (residenti nelle abitazioni prossime alla zona di localizzazione del parcheggio e proprietari delle particelle interessate dalla realizzazione dello stesso).

Tali controindicazioni, legate sostanzialmente al fatto che la nuova struttura a parcheggio risulterebbe eccessivamente addossata ad alcune abitazioni, pp.edd. 350/3, 337/1 e 337/3 e ai relativi spazi pertinenziali, possono essere così riassunte:

1. sottrazione di spazi attualmente utilizzati con funzioni correlate alla residenza (giardini, orti, spazi gioco, ecc...);
2. necessità di garantire l'accesso alle porzioni residue delle pp.ff. 3065/2 e 3062 attraverso il nuovo parcheggio;
3. interferenze funzionali tra residenza e parcheggio;
4. Interferenze ambientali tra residenza e parcheggio;
5. controindicazioni di carattere urbanistico;
6. perdita di valore degli edifici adiacenti al nuovo parcheggio;
7. impossibilità di un utilizzo ottimale dell'area da destinarsi a parcheggio;
8. vantaggi legati alla nuova dislocazione del parcheggio.

Di seguito sono ripresi e precisati i singoli punti.

1. Sottrazione di spazi attualmente utilizzati con funzioni correlate alla residenza (giardini, orti, spazi gioco, ecc...).

Come evidente dalle foto allegate l'area destinata a parcheggio va a sottrarre spazi utilizzati anche in funzione dell'adiacente residenza.

Ciò comporta l'utilizzo per l'opera pubblica di aree a maggior valore rispetto a quelle destinate a verde agricolo e comunque con funzioni non altrimenti dislocabili.

La variante proposta consentirebbe di non utilizzare le aree più prossime alle pertinenze residenziali.

2. Necessità di garantire l'accesso alle porzioni residue delle pp.ff. 3065/2 e 3062 attraverso il nuovo parcheggio.

La previsione di piano attuale prevede di utilizzare le pp.ff. 3065/2 e 3062 solo parzialmente.

Le relative porzioni residue, rimanenti in carico alle attuali proprietà, rimarrebbero praticamente inaccessibili, se non predisponendo un sistema di ingresso attraverso il nuovo parcheggio, come evidenziato negli allegati grafici, con evidenti svantaggi.

Tali porzioni residue risulterebbero inoltre limitate nei loro utilizzi e funzionalità.

La variante proposta consentirebbe di mantenere gli accessi e gli utilizzi attuali alle pp.ff. 3065/2 e 3062.

3. Interferenze funzionali tra residenza e parcheggio.

La collocazione attuale di previsione del parcheggio obbliga a collocare l'ingresso dello stesso in corrispondenza dell'accessibilità privata al contiguo nucleo abitativo di centro storico (pp.edd. 350/3, 337/3 e 337/1).

Ciò, come verificato anche in sede di progettazione preliminare, porta ad una interferenza funzionale negativa che va ad incidere non solo sulla qualità abitativa e di utilizzazione del parcheggio, ma anche sulla sicurezza.

Merita infatti evidenziare che la necessità di organizzare l'accessibilità veicolare al parcheggio in un ambito eccessivamente contiguo a spazi destinati alla residenza, produce situazioni di maggior pericolo, soprattutto per le fasce più deboli di residenti (bambini ed anziani).

La variante proposta consentirebbe di evitare tale interferenza, dislocando in posizione più discosta l'accesso al parcheggio rispetto all'accesso del nucleo abitativo.

4. Interferenze ambientali tra residenza e parcheggio.

Risulta evidente come una eccessiva vicinanza tra abitazioni e parcheggio possa comportare per la funzione abitativa problemi di inquinamento atmosferico, sonoro e visivo.

La variante proposta consentirebbe di creare una sorta di "filtro ambientale", frapponendo uno spazio a verde privato tra gli spazi direttamente interessati dalla residenza ed il nuovo parcheggio.

5. Controindicazioni di carattere urbanistico.

Da un punto di vista urbanistico risulta sicuramente positivo introdurre un elemento di rispetto sulla fascia a ridosso del centro storico che non si limiti alla sola inedificabilità, ma cerchi di preservare il rapporto storicamente strutturatosi tra nucleo insediativo antico e territorio adiacente, con interazioni funzionali che possono dare luogo ad interessanti caratterizzazioni spaziali, come ad esempio nel rapporto abitazione-verde agricolo.

Inoltre, dal punto di vista percettivo, la visione del centro storico dall'esterno può risultare inquinata dalla presenza di spazi di sosta veicolare troppo a ridosso dello stesso.

La variante proposta consentirebbe di frapporre uno spazio maggiore tra abitazioni e nuovo parcheggio, con un impatto visivo minore del parcheggio rispetto al centro storico.

L'impatto visivo del nuovo parcheggio, in relazione al nucleo storico, risulterebbe inoltre mitigato anche grazie ad un salto di livello di circa 2 m, esistente lungo il lato est della p.f. 3060, nuova particella interessata dall'intervento, che costituirebbe una efficace schermatura nella vista da est (vedi allegati grafici).

6. Perdita di valore degli edifici adiacenti al nuovo parcheggio.

La serie di fattori sopra riportati fa comprendere come i valori immobiliari delle abitazioni possano venire intaccati dalla eccessiva vicinanza con il parcheggio previsto.

L'allontanamento dello stesso contribuirebbe ad ovviare, o comunque limitare, tale perdita di valore.

7. Impossibilità di un utilizzo ottimale dell'area da destinarsi a parcheggio.

Sulla scorta di quanto verificato dal tecnico incaricato della progettazione preliminare, con la localizzazione del parcheggio attualmente prevista non si riuscirebbe ad avere una utilizzazione ottimale dello spazio.

Ciò in relazione a problemi di accessibilità, comportanti, da un lato, la necessità di superare un dislivello esistente tra il piano di parcheggio e la via dalla quale avverrebbe l'accesso allo stesso e, dall'altro, la necessità di garantire l'accessibilità alle parti residue delle pp.ff.3065/2 e 3062, così come riportato al precedente punto 2,

con conseguente perdita stimata di 9/10 posti auto su un totale di 27/30 posti auto potenziali.

La variante proposta consentirebbe un utilizzo maggiore della superficie in relazione ad una maggiore facilità di ingresso, un aumento della superficie disponibile (da 930 mq a 1100 mq) e la possibilità di non perdere i posti macchina sopra citati.

8. Vantaggi legati alla nuova dislocazione del parcheggio.

Nella nuova dislocazione proposta per il parcheggio, come verificato dal progettista incaricato per la progettazione preliminare, si avrebbero dei benefici in relazione all'ingresso del parcheggio, che verrebbe a situarsi in posizione più favorevole (maggiore visibilità e minori interferenze funzionali) rispetto alla viabilità, sfruttando un ingresso già esistente e praticamente con piano strada e piano parcheggio già a livello.

Inoltre si andrebbe ad occupare un terreno attualmente praticamente inutilizzato (p.f. 3060) e caratterizzato su un lato da un salto di livello tale, formato con un muro già esistente, da costituire un primo valido mascheramento alla vista da est dell'eventuale parcheggio ivi insediabile.

IL FERROVIAREO INCARICATO
ESENZIONE Tasse



2 - PARCHEGGIO PUBBLICO SU VIA S. CATERINA .

2.1 - Stato e previsioni urbanistiche attuali.

In prossimità del margine sud del centro storico di Arco, su parte delle pertinenze esterne dell’Ospedale “San Pancrazio” (struttura sanitaria privata di riconosciuta rilevanza provinciale), il Piano Regolatore Generale del Comune di Arco prevede la realizzazione di un parcheggio pubblico di interscambio a servizio del centro storico, con una capacità in previsione di circa 100 posti macchina.

Tale area si colloca a ridosso di via Santa Caterina, la principale direttrice di penetrazione da sud al centro di Arco, a poche centinaia di metri dal cuore della città (circa 600 m da Piazza Segantini).

L’area in parola, individuata catastalmente dalla p.f. 271 e con una superficie di 2692 mq, risulta attualmente adibita in parte a parcheggio pertinenziale per la adiacente struttura ospedaliera (per circa 1284 mq) ed in parte a prato, senza utilizzo specifico (per circa 1408 mq).

2.2 - Proposta di variante.

In relazione ai motivi di opportunità meglio esposti nel successivo paragrafo 2.3, al fine di armonizzare la previsione pianificatoria con il contesto specifico di intervento, si avanza l'ipotesi di diminuire l'estensione della superficie da destinarsi a parcheggio pubblico della p.f. 271 e mutare la destinazione della parte residua della stessa particella fondiaria, quella già utilizzata come parcheggio pertinenziale dal San Pancrazio, da parcheggio pubblico (art. 33 delle N.T.A. del P.R.G.), ad area per attrezzature ospedaliere, sanitarie ed assistenziali (art. 31 delle N.T.A. del P.R.G.), con accorpamento cartografico alla struttura sanitaria adiacente già in questo modo classificata.

Ciò comporterebbe la diminuzione della superficie destinata a parcheggio pubblico dai 2692 mq totali a circa 1408 mq, con la prospettiva di realizzazione di circa 70 posti macchina in luogo dei circa 100 previsti.

Merita ora evidenziare che, nel periodo di deposito della variante n.4, è stata presentata un'osservazione avente ad oggetto l'estensione della fascia di rispetto stradale di cui all'art.46 comma 15 delle norme tecniche di attuazione del piano regolatore generale, lungo il lato est di via S.Caterina, fino all'incrocio con via Damiano Chiesa.

L'osservazione presentata è stata accolta e pertanto l'art. 46 comma 15 viene parzialmente modificato come di seguito indicato: *"Per il collegamento stradale S.S. 45/bis (Via S. Caterina) nel tratto ricompreso tra il confine comunale in loc. S. Tommaso fino agli incroci con via Frumento ad ovest e via D.Chiesa ad est, 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 arboreto di Arco".*

2.3 - Motivazioni e necessità relative alla proposta di variante.

Risulta auspicabile il ridimensionamento della superficie attualmente individuata cartograficamente dal Piano Regolatore Generale per il parcheggio pubblico in oggetto, sia per avvicinare maggiormente il numero di posti auto a quello specificatamente previsto del piano, sia per armonizzare lo strumento normativo con il contesto specifico.

L'area attualmente individuata dal Piano per la realizzazione del parcheggio consente infatti la realizzazione di un numero di posti auto ben maggiore rispetto a quanto previsto specificatamente dallo stesso strumento normativo.

Inoltre la previsione di piano può essere ricalibrata tenendo conto di alcuni elementi rilevabili in sito.

Da questo punto di vista la configurazione e gli utilizzi delle superfici che di fatto si rilevano, indicano l'opportunità di destinare a parcheggio pubblico la parte del lotto praticamente inutilizzata, mentre si ritiene sensato confermare l'utilizzo di quella parte dell'area già impiegata come parcheggio pertinenziale dell'Ospedale del San Pancrazio omologando e accorpando la sua destinazione urbanistica a quella della struttura sanitaria.

Anche se in questo modo si avrà un'area da destinarsi a parcheggio con una potenzialità realizzativi di circa 70 posti macchina in luogo dei 100 previsti dal piano, si ritiene auspicabile tale modifica per una serie di motivi che sinteticamente possono essere come di seguito riassunti:

1. incidenza praticamente nulla della variante sul sistema globale dei parcheggi pubblici del Comune di Arco;
2. necessità di perseguire l'obiettivo generale individuato dal Piano di una incentivazione delle attività economiche;
3. vantaggi diretti derivanti per l'Amministrazione Comunale di Arco.

Risulta opportuno esplicitare di seguito singolarmente i diversi aspetti.

1. Incidenza praticamente nulla della variante sul sistema globale dei parcheggi pubblici del Comune di Arco.

L'incidenza della variante proposta sul sistema globale parcheggi pubblici risulta di entità trascurabile.

Questa infatti può essere valutata, in via più generale, con riferimento alla quantità globale delle superfici comunali destinate a parcheggio ed in via più specifica, con

riferimento al sistema dei parcheggi di interscambio ed attestamento, all'interno del quale il caso specifico si colloca.

Dal primo punto di vista è facilmente rilevabile come la sottrazione di superficie a parcheggio qui preventivata (1284 mq) incida in maniera irrilevante sullo standard (mq/abitante) assunto come parametro di riferimento nella redazione del piano.

Il valore di tale parametro, con la modifica proposta, verrebbe portato dai 3,1 mq/abitante risultanti dalla prima stesura del piano a 3,08 mq/abitante, valore comunque superiore a quello di 3,00 mq/abitante proposto dal Piano Urbanistico Provinciale ed assunto dallo strumento comunale.

Merita inoltre considerare il maggior apporto di superficie a parcheggio pubblico risultante dalle Varianti puntuali per opere pubbliche n. 2 e n. 3, ove nel complesso si ha un saldo positivo di circa 1370 mq di parcheggio rispetto alla situazione precedente.

Tale quantità risulta più che sufficiente per compensare la sottrazione in questa sede proposta che, come ripetiamo, ammonta a circa 1284 mq.

Per quanto riguarda i parcheggi di attestamento è possibile rilevare come nella variante n. 3 per opere pubbliche vi sia un incremento per questo tipo di strutture di circa 900 mq.

Tale entità risulta più che sufficiente a coprire la riduzione del numero di posti macchina di cui alla presente proposta di variante rispetto alle previsioni di piano (70 posti auto in luogo di 100 con un saldo negativo di 30 posti auto).

Infine, risulta utile ricordare come il fatto di consentire che la struttura ospedaliera mantenga degli spazi di sosta specifici contribuisce alla creazione di un sistema integrato di parcheggi pubblici e parcheggi pertinenziali, sicuramente auspicabile, anche dal punto di vista dell'interesse pubblico, grazie alla minor pressione che in questo modo si avrebbe sugli spazi di sosta veicolare a carattere pubblico.

E' inoltre utile evidenziare il carattere di interesse generale della struttura ospedaliera in oggetto, carattere che assimila a spazi di parcheggio pubblico quelli alla stessa dedicati.

2. Necessità di perseguire l'obiettivo generale individuato dal Piano di una incentivazione delle attività economiche.

Abbiamo già visto nelle note introduttive come nei principi generali di piano sia presente la volontà di incentivazione dei settori economici, di dotazione di servizi e strutture di interesse pubblico e di riassetto del sistema viabilistico.

Nella realtà di Arco la vocazione sanitario-assistenziale riveste una straordinaria importanza per i suoi svariati risvolti, economico, culturale, territoriale, ecc., sia da un punto di vista storico, basti pensare alla tradizione del Kurort o all'importante fenomeno delle strutture sanatoriali, sia nella realtà attuale, con la presenza di strutture sanitarie di rilievo.

A queste ultime risultano collegati fenomeni rilevanti, quali il cosiddetto "turismo sanitario" o la forte occupazione nel settore sanitario nelle sue diverse forme.

Tale importanza è condivisa, sottolineata e assunta quale elemento fondante anche dal Piano Regolatore Generale vigente, come si può evincere dalla relativa Relazione tecnico-illustrativa.²

Sulla base di questo principio, nel quadro di sintesi del Piano Regolatore Generale, ove vengono specificate e descritte le scelte tecnico-urbanistiche alla base della stesura del piano, in relazione alla macrozona di Arco, viene esplicitata la conferma della destinazione dell'area ospitante il San Pancrazio ad area per attrezzature ospedaliere, sanitarie e assistenziali.

La volontà di mantenere sul territorio tali strutture e di creare delle condizioni favorevoli per il loro sviluppo, impone la necessità di garantirne gli elementi accessori alle stesse connaturati, quali verde di pertinenza, accessibilità, ecc..

Risulta in questo senso indispensabile garantire anche gli idonei spazi di sosta di pertinenza, anche in riferimento alle normative di riferimento in materia, quali la Legge provinciale 5 settembre 1991, n. 22.

3. Vantaggi diretti derivanti per l'Amministrazione Comunale di Arco.

La coincidenza di interessi tra Amministrazione Comunale e soggetto privato che si verrebbe a produrre con la presente variante, avrebbe l'effetto di aumentare la forza contrattuale dell'Amministrazione nella realizzazione della parte rimanente di parcheggio pubblico con risparmio di tempo e denaro.

Inoltre togliere i parcheggi esistenti specificatamente dedicati alla struttura sanitaria significherebbe dover garantire comunque alternativamente a detta struttura degli spazi di sosta specifici, che nel caso in oggetto risulterebbero difficilmente dislocabili in posizione migliore rispetto a quella già esistente.

Ove comunque la struttura ospedaliera non possedesse spazi di parcheggio propri, il carico veicolare connesso andrebbe a ricadere su parcheggi pubblici, con impegno di spazi e risorse pubbliche per la relativa realizzazione e manutenzione.

Al fine di un risparmio di risorse, sia dal punto di vista realizzativo che gestionale, risulta in sostanza conveniente per l'Amministrazione comunale tarare in maniera corretta l'entità degli interventi anche nella realizzazione di attrezzature pubbliche.

Per quanto attiene le motivazioni connesse alla parziale modifica dell'art.46 comma 15 si specifica che le stesse fanno espresso riferimento alla volontà dell'Amministrazione comunale di incentivare la qualificazione formale del collegamento stradale S.S.45 bis (via S. Caterina) come viale alberato e accesso privilegiato alla città di Arco.

¹ A tale scopo risulta utile riportare degli stralci del capitolo 12 della Relazione Tecnico Illustrativa di Piano, dal titolo "I servizi e le attrezzature collettive".

In particolare con riferimento alle previsioni tipologiche e dimensionali del P.U.P. e del D.M. 2 aprile 1968, n. 1444, questa recita:

"Il modello di produzione e gestione dei servizi territoriali che il P.U.P. auspica è quello che tende ad assicurare la miglior fruibilità per tutta la popolazione stabilmente residente (comunale), gravitante nella zona di studio nonché quella di matrice turistica.

Altresì le scelte del P.U.P., per la sua funzione di coordinamento e per la sua scala provinciale di intervento, non possono definire nei dettagli la distribuzione, la tipologia e la dimensione di ogni servizio o attrezzatura, e quindi devono rimandare gran parte della materia ai piani subordinati (P.U.C. e P.R.G.)."

Lo stralcio sopraindicato sottolinea come i servizi debbano essere dimensionati in relazione alla popolazione residente nonché alle presenze turistiche, demandando al P.R.G. la distribuzione quantitativa, tipologica e distributiva dei servizi. Successivamente si specificano gli standard quantitativi di servizio in relazione alla tipologia degli stessi, nonché l'assunto che tali standard definiti dal P.U.P. debbano risultare coerenti non solo con il dimensionamento dei residenti ma anche a quello della popolazione fluttuante dettata dalle presenze turistiche ed in relazione a ciò il piano recita:

Il P.U.P. divide questi servizi in tre famiglie e per ogni famiglia (per la realtà arcense) adotta uno standard base:

- spazi pubblici attrezzati	6 mq/ab
- attrezzature sportive	4 mq/ab
- parcheggi pubblici	3 mq/ab
.....(omissis).....	

E' acquisizione comune, che il recente, grande sviluppo della motorizzazione privata ha comportato la necessità di elevare e articolare lo standard nazionale del D.M. del 1968 da 2,5 mq/ab a 3,0 mq/ab.
.....(omissis).....

La via scelta dal P.U.P. e quindi dal nuovo P.R.G., con riferimento alle considerazioni svolte, è stata quella di riferire gli standard non solo all'utenza stabilmente residente ma anche a quella turistica.

Continuando nella valutazione degli standard di dimensionamento del piano si definiscono in maniera univoca le grandezze antropiche di valutazione degli standard: la popolazione attualmente residente, quella insediabile (valutata in funzione delle aree residenziali di completamento messe a disposizione) e quella turistica.

Le abitazioni reali messe a disposizione dal nuovo P.R.G. risultano di 1342 unità distribuite nel corso del decennio 1995-2005.

La popolazione potenzialmente insediabile secondo le previsioni del P.R.G. risulterebbe pertanto di 4739 unità nei prossimi 10 anni (1911 (alloggi) * 2,48 (componenti/famiglia) = 4739 abitanti).

Infine è opportuno menzionare la popolazione fluttuante che risulta avere una consistenza di circa 5100 unità contemporanee nei periodi di maggior frequentazione turistica.

Da queste sintetiche considerazioni emerge pertanto che i valori del carico antropico da prendere come riferimento per la verifica degli standard urbanistici risultano:

- per quanto attiene la popolazione attualmente residente: 13.578 unità;
- per quanto attiene la popolazione attualmente residente al lordo delle presenze turistiche (13.578 + 5100 = 18.678) 18.678 unità;
- per quanto attiene la popolazione residente al lordo di quella ipoteticamente insediabile: (13.578 + 4.739 = 18.317) 18.317 unità;
- per quanto concerne la popolazione residente al lordo di quella ipoteticamente insediabile e le presenze di punta turistiche: (18.317 + 5100 = 23.417) 23.417 unità.

Sulla base della definizione dei carichi antropici si sono determinati gli standard relativi ai vari servizi rapportando i carichi antropici alle superfici tipologiche dei servizi complessivamente individuati a livello comunale dal P.R.G. In relazione alla quantificazione del fabbisogno di parcheggi pubblici nella Relazione Tecnico-Illustrativa si può rintracciare quanto segue:

"Attualmente la dotazione di parcheggi risulta insufficiente tanté che molti spazi non specificatamente destinati a tale funzione risultano cronicamente occupati da autovetture disposte disordinatamente per l'intera corso della giornata.

Nel complesso i parcheggi pubblici previsti dal nuovo P.R.G. risultano pari a circa 73.421 mq (28.945 + 23.485 + 20.991 mq) contro una necessità minima di 45.500 mq prevista dal P.U.P..

Gli standard procapite reali valutati nelle diverse condizioni di frequentazione antropica risultano pertanto:

- popolazione attualmente residente	5.4 mq/ab
- popolazione residente + popolazione insediabile	4.0 mq/ab
- pop. residente + pop. insediabile + punta turistica	3.1 mq/ab

I valori calcolati risultano nettamente superiori allo standard previsto dal D.M. 2 aprile 1968 n°. 1444 (2,5 mq/ab).

Il limite previsto dal P.U.P. pari a 3,0 mq/ab risulta ampiamente rispettato nelle prime due valutazioni (pop. residente 5,4 mq/ab, pop. res. + pop. ins. 4,0 mq/ab) mentre risulta sufficiente al computo che include oltre che la popolazione residente ed insediabile anche il carico turistico (3,1 mq/ab).

In tal senso risulta opportuno ricordare che solo una porzione del carico turistico graverà sugli spazi a parcheggio pubblico, infatti frequentemente la ricettività alberghiera ed extralberghiera è caratterizzata da appositi spazi parcheggio ad uso della clientela.

Altresì in situazione di particolare affollamento si potrà consentire alle automobili di occupare spazi non deputati alla funzione di parcheggio pubblico, quali ad esempio alcuni margini stradali.

Queste considerazioni consentono pertanto di ritenere soddisfacente la dotazione di parcheggi prevista dal P.R.G..

² Per capire l'importanza che il P.R.G. di Arco da alle attività sanitario assistenziali risulta utile riportare uno stralcio della relativa Relazione Tecnico Illustrativa: " Utilizzando una terminologia che, lungi dal voler essere irriferente, fa riferimento ad analoghe situazioni presenti in altre località climatiche e termali italiane e straniere, e alla rilevanza economica del fenomeno, si può osservare che il "turismo sanitario", cioè il flusso di persone in cura presso le strutture ospedaliere localizzate sul territorio comunale seppure di difficile quantificazione (degenzi, parenti e conoscenti), rappresenta una realtà anche economica di particolare rilevanza per la città di Arco.

Le strutture para-ospedaliere presenti sul territorio comunale hanno infatti una capacità ricettiva di oltre 500 posti letto e, sulla base dei dati relativi al tasso di utilizzo dei posti letto nella media provinciale (che si attesta su valori superiori all'80% su base annua), il movimento dei soli degenzi può raggiungere all'incirca le 150 mila giornate annue, cioè il 50% circa delle presenze turistiche propriamente dette.

L'impatto sociale ed economico prodotto da un flusso di persone che trascorrono la quasi totalità del tempo di degenza all'interno di tali strutture, è diverso tuttavia da quello del turismo tradizionale, che è più presente sul territorio, e più orientato alla spesa al di fuori delle strutture ricettive.

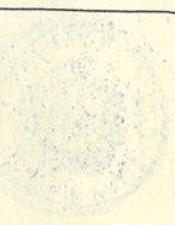
Occorre considerare, infatti, che da un lato, proprio per le caratteristiche intrinseche degli utenti delle strutture para-ospedaliere locali, il loro impatto sociale e "di immagine" sul turismo arcense sono relativamente limitati, anche perché, a differenza del turismo tradizionale, sono distribuiti sull'intero anno; dall'altro lato, che il rapporto numero di utenti/numero di occupati e la "qualità" dell'occupazione attivata da queste attività sono molto positivi, con pochi riscontri in altre attività terziarie e dei servizi. Dati forniti dagli operatori del settore fanno riferimento a circa un occupato per posto letto in strutture dedicate alla "rieducazione funzionale" e alla "lungodegenza", buona parte dei quali con qualificazioni professionali di livello medio-alto.

Da questo punto di vista i timori di un possibile impatto negativo sull'immagine turistica di Arco derivante da un rilevante flusso di degenzi presso le strutture para-ospedaliere locali - anche per la loro natura profondamente diversa rispetto ai sanatori del passato (così come, in buona parte, anche della relativa utenza) - seppure non eliminabili totalmente a priori, possono essere in gran parte fugati.

Le prospettive di ulteriori espansioni di alcune delle strutture esistenti ventilate in occasione degli incontri con gli operatori e i responsabili delle Case di Cura localizzate ad Arco, possono anzi costituire un'occasione per rafforzare le sinergie operative tra le stesse strutture, razionalizzare e migliorare questa specifica forma di offerta e, in ultima analisi, contribuire ad attenuare gli effetti negativi della crescita del fenomeno della disoccupazione giovanile qualificata, che già sta cominciando a manifestarsi anche nel Comune.

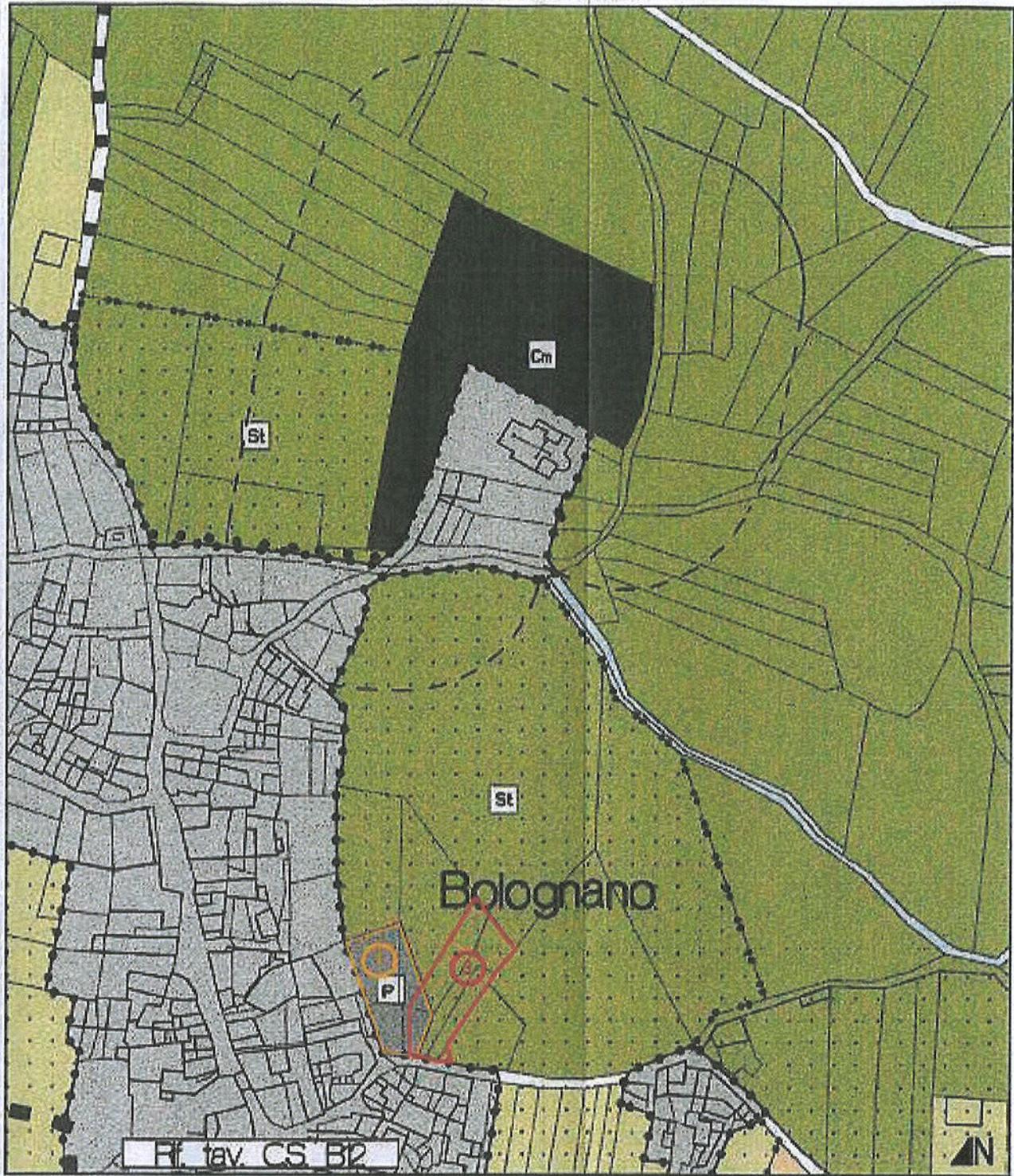
Pur nella consapevolezza che non sempre le proposte di lavoro provenienti da questo settore trovano positiva accoglienza da parte dei giovani della presente generazione, la consistenza e le caratteristiche di una così forte domanda di lavoro sullo stesso territorio comunale potrebbe orientare almeno una parte delle scelte professionali delle future generazioni verso le opportunità di lavoro offerte da tale settore, e potrebbe altresì fornire l'occasione per allestire ad Arco una struttura specificatamente orientata alla formazione di personale da inserire in strutture ospedaliere per la rieducazione, la lungodegenza e altre funzioni assimilate."

LE FUNZIONI DI INCARICO
DELL'AMMINISTRATORE



PARCHEGGIO PER IL CENTRO STORICO DI BOLOGNANO

Fig. 2 : ESTRATTO DI P.R.G. - Scala 1:2000



**PROPOSTA DI VARIANTE AL P.R.G.
PER OPERE PUBBLICHE**

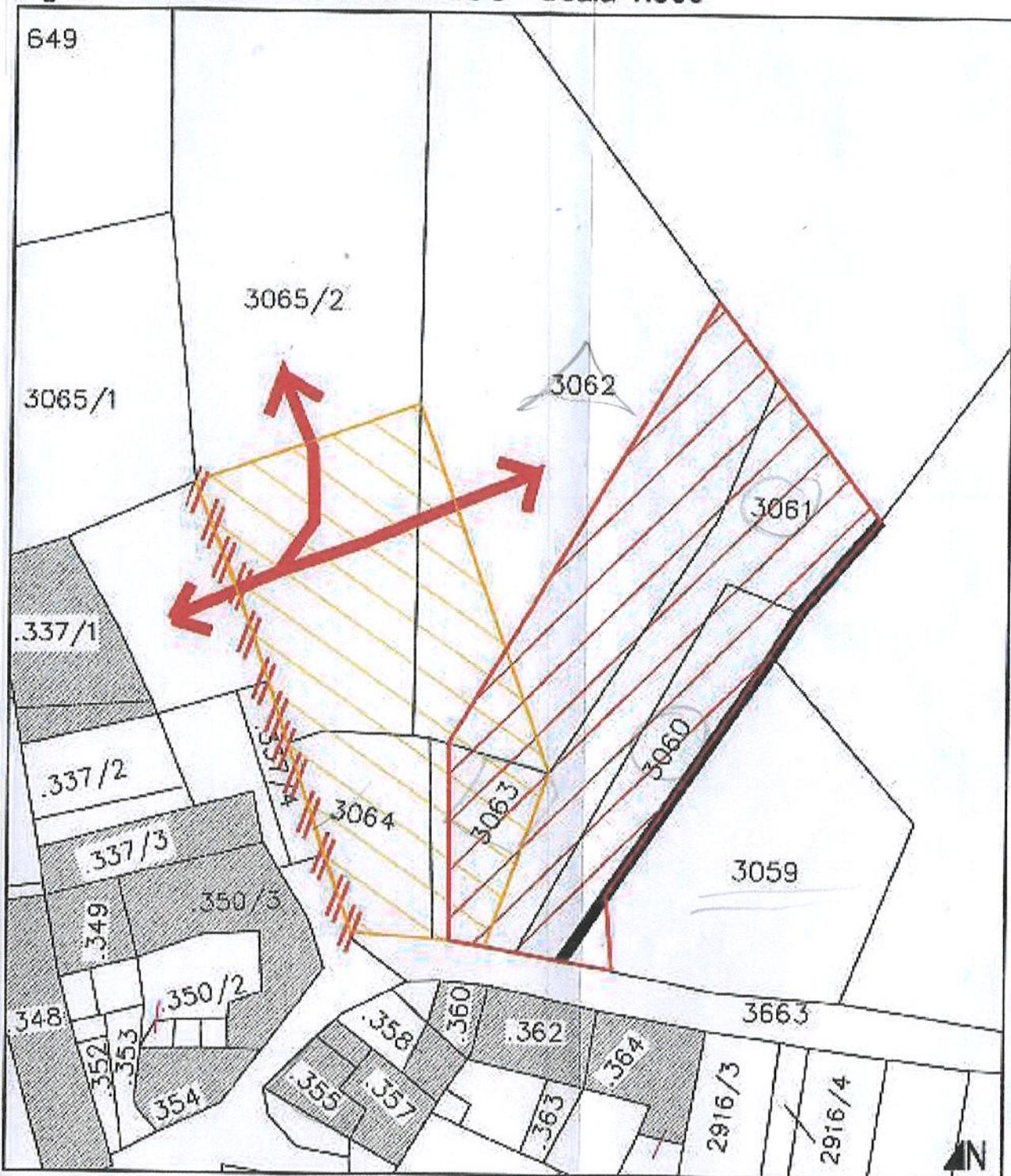
Provincia di Trento



Comune di Arco

- Parcheggio Bolognano.
Localizzazione - Estratto di P.R.G.

Fig. 4 : SCHEMA PLANIMETRICO - Scala 1:500



Zona a parcheggio in previsione attuale.

Zona a parcheggio nella proposta di variante.

Accessibilità da garantirsi comunque alle parti residue delle pp. ff. 3065/2 e 3062

Interferenze tra la funzione parcheggio come attualmente prevista e la funzione abitativa.

Salto di quota esistente atto a costituire schermatura per la zona parcheggio come proposta di variante.

**PROPOSTA DI VARIANTE AL P.R.G.
PER OPERE PUBBLICHE**

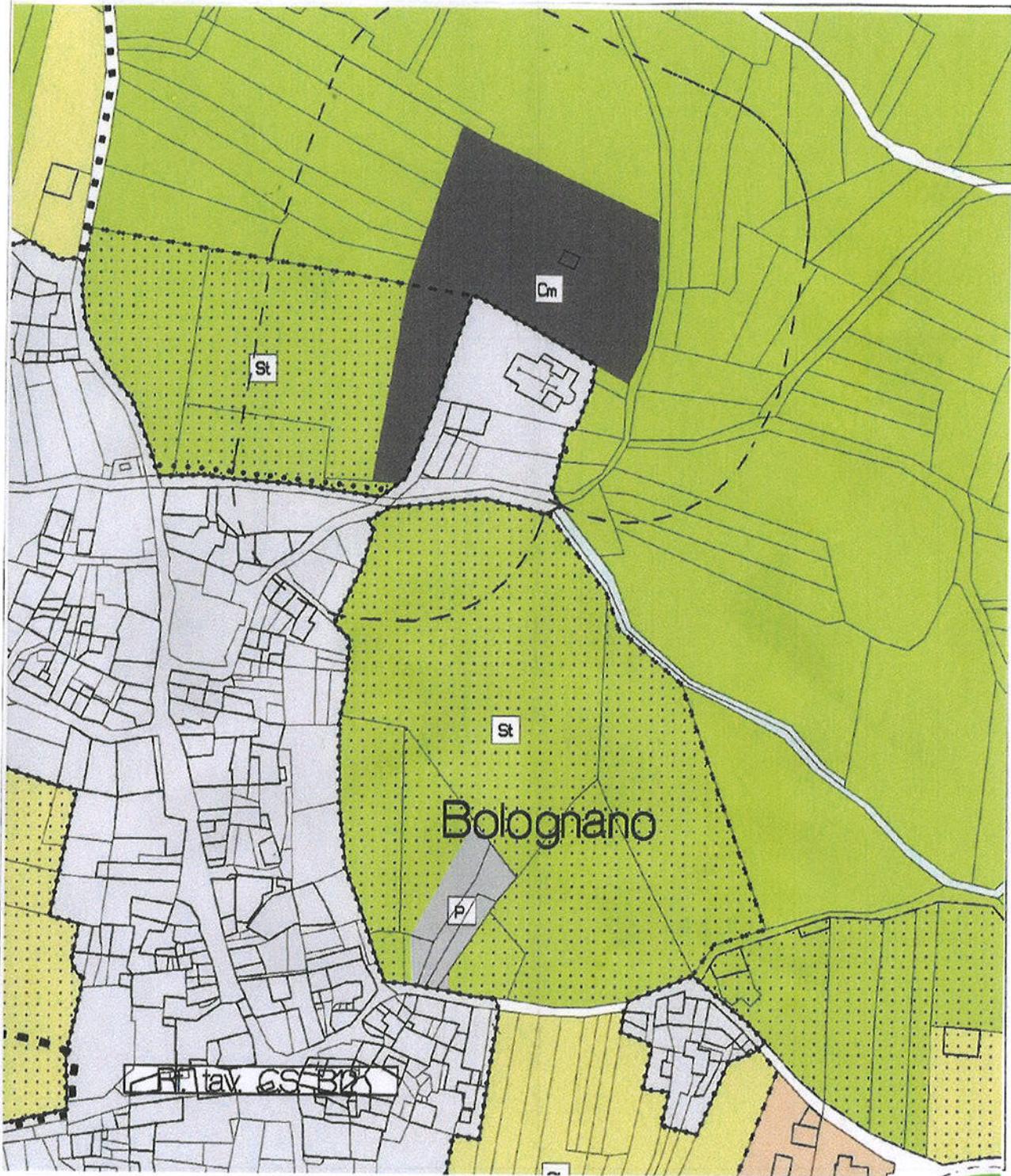
Provincia di Trieste



Comune di Arco

- Parcheggio a Bolognano.
Estratto catastale - Schema planimetrico.

Fig. 6 - ESTRATTO PRG IN PROPOSTA DI VARIANTE- Scala 1:2000



PROPOSTA DI VARIANTE AL P.R.G.
PER OPERE PUBBLICHE

Provincia di Trento



Comune di Arco

Parcheggio per il centro storico di Bolognano.

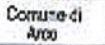
- Cartografia di piano -



**PROPOSTA DI VARIANTE AL P.R.G.
PER OPERE PUBBLICHE**



Provincia di
Trento

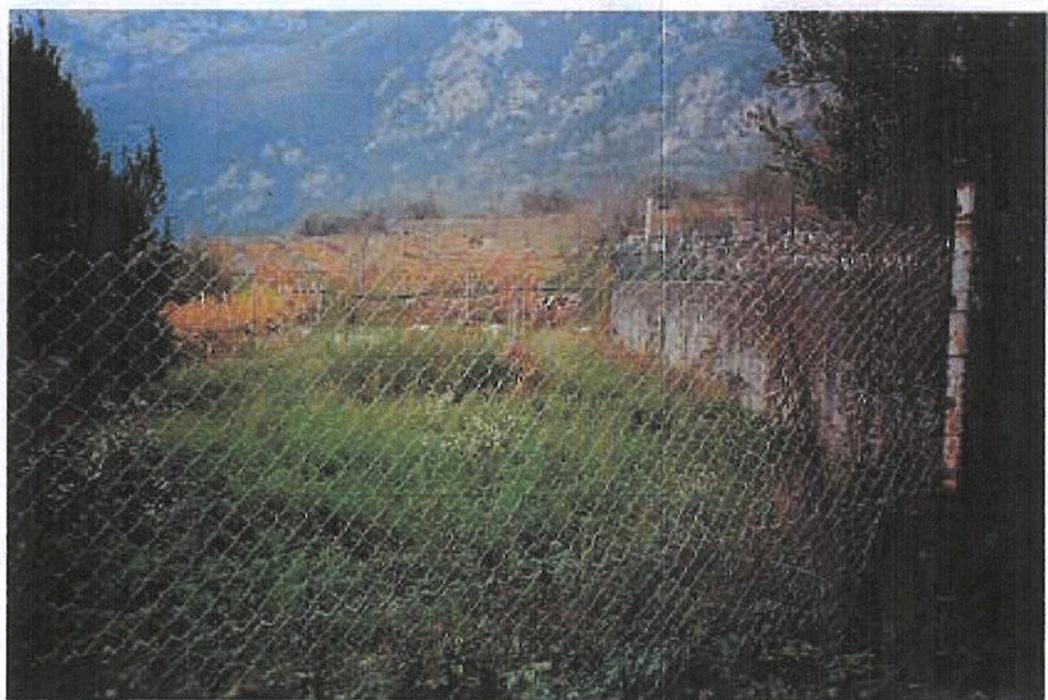


Comune di
Arolo

Parcheggio a Bolognano.
- Viste fotografiche -



Vista c - Vista degli spazi pertinenziali alle abitazioni.



Vista c - Vista pp. ff. 3060-3061 con ingresso esistente e muro di contenimento o monte.

**PROPOSTA DI VARIANTE AL P.R.G.
PER OPERE PUBBLICHE**

Provincia di Trento



Comune di Ampezzo

(Ampezzo)

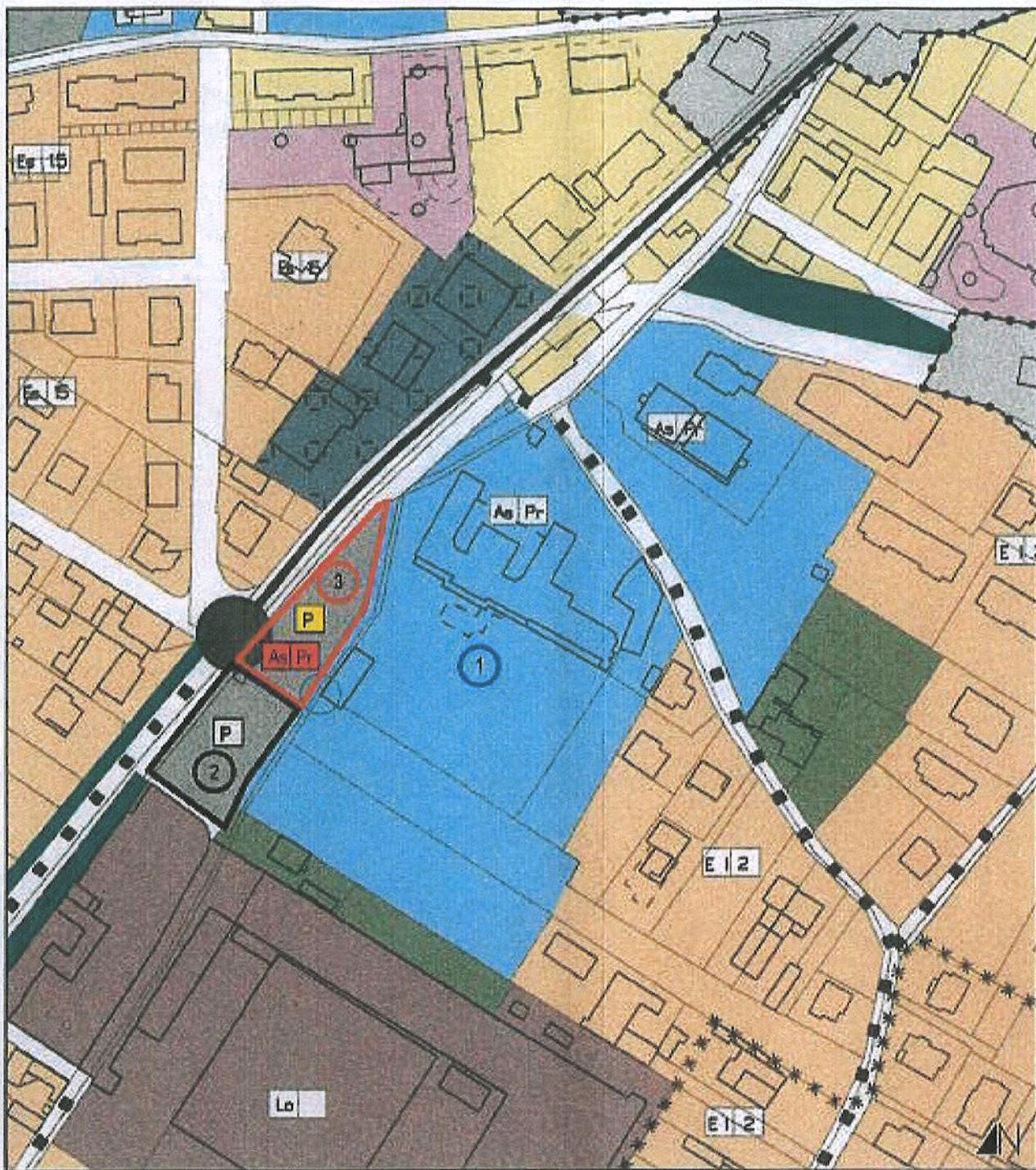
Parcheggio a Bolognano.
- Viste fotografiche -

REFINISCIENDO INCAGLIATO
L'ESPRESSO - L'ESPRESSO



PARCHEGGIO SU VIA SANTA CATERINA

Fig. 2 : ESTRATTO DI P.R.G. - Scala 1:2000



- 1** Alzata di interesse generale ospedaliera privata (art. 31 del P.R.G.).
- 2** Zona destinata a parcheggio pubblico e confermata in questa proposta di variante (art. 33 di P.R.G.).
- 3** Zona destinata a parcheggio pubblico da accorparsi alla contigua zona destinata ad "Struttura ospedaliera privata" nella presente proposta di variante (passaggio da art. 33 di P.R.G. ad art. 31 di P.R.G.).
- P** Destinazione di P.R.G. da modificarsi nella presente proposta di variante.
- As Pr** Nuova destinazione di P.R.G. da assegnarsi con la presente proposta di variante.

**PROPOSTA DI VARIANTE AL P.R.G.
PER OPERE PUBBLICHE**

Provincia di Treno

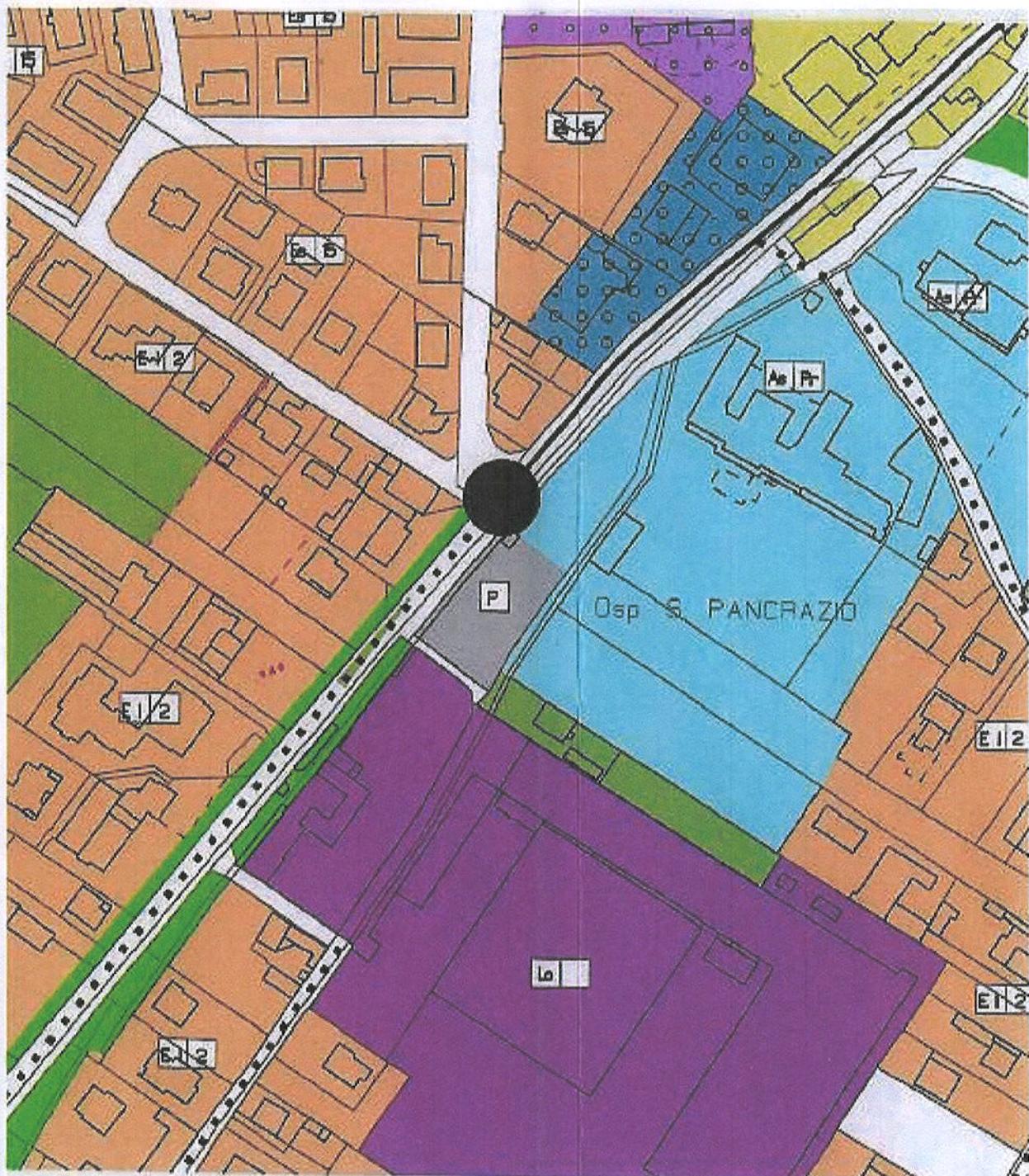


Comune di Arezzo

Parcheggio pubblico su via S. Caterina.

- Allegato grafico -

Fig. 4 : ESTRATTO P.R.G. IN PROPOSTA DI VARIANTE - Scala 1:2000



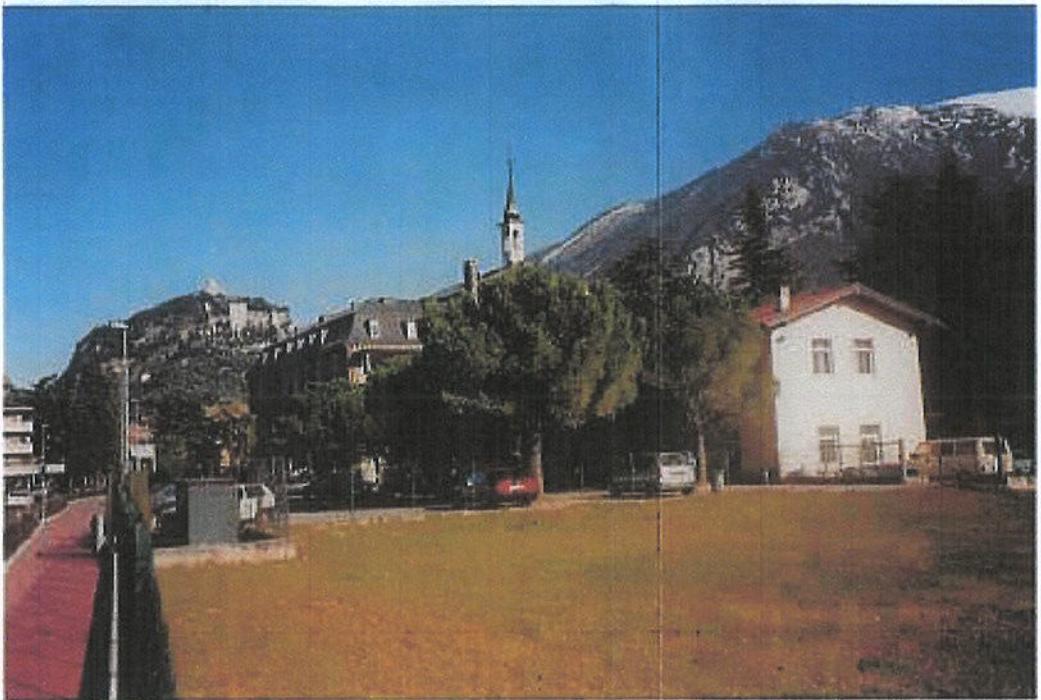
**PROPOSTA DI VARIANTE AL P.R.G.
PER OPERE PUBBLICHE**

Provincia di Trento



Comune di Arco

Parcheggio pubblico su via S. Caterina.
- Cartografia di piano -



Vista b - Vista da sud.

**PROPOSTA DI VARIANTE AL P.R.G.
PER OPERE PUBBLICHE**

Provincia di
Trento



Comune di
Aldo

**Parcheggio pubblico su via S. Caterina.
- Viste fotografiche -**



COMUNE DI ARCO - Provincia di Trento
AUTENTICAZIONE DI COPIE DI ATTI E DOCUMENTI
(art. 18 D.P.R. n. 445/2000)

La presente copia, composta di n. 33 fogli, è
conforme all'originale esibito in questo ufficio e si
rilascia in carta libera, uso com m. WD.
Arco, 08/03/2007

IL FUNZIONARIO INCARICATO
(Vecchietti Parizzi)

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Vecchietti Parizzi", written over the typed name above it.

