



**COMUNE DI
MOENA
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO**



PIANO REGOLATORE GENERALE

**VARIANTE PER
OPERA PUBBLICA 1/2018**

VALUTAZIONE OSSERVAZIONI

Febbraio 2019

Adozione definitiva

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



SOMMARIO

Osservazione n. 1	2
SOMMARIVA ROSANNA	2
Osservazione n. 2	2
AVV. MARIO MACCAFERRI PER CONTO DI DEFRENCESCO LUIGI, LUDOVICO E MATTEO	2
Osservazione n. 3	5
GIACOMO CHIOCCHETTI PER AZIENDA AGRICOLA JANAC	5
Osservazione n. 4	7
GIACOMO CHIOCCHETTI PER AZIENDA AGRICOLA JANAC	7
Osservazione n. 4	8
GIACOMO CHIOCCHETTI PER AZIENDA AGRICOLA JANAC	8

Osservazione n. 1		Prot. 9672 dd. 06/12/2018
Richiedente	SOMMARIVA ROSANNA	
Particelle	Proprietà p.ed. 798 e p.f. 5908/1 - altra proprietà p.f. 5909	
Oggetto della osservazione	Modifica del tracciato della strada in "Variante per Opera Pubblica 1/2018", per poter raggiungere la p.f. 5908/1 senza attraversare la p.f. 5909 di altra proprietà.	
Valutazioni e determinazioni	<p>La richiesta di modifica del tracciato indicato in adozione preliminare viene leggermente modificato al fine di potere raggiungere la p.f. 5908/1.</p> <p>La modifica risulta coerente con gli obiettivi della variante, permetta una minore incidenza sulla p.f. 9090 riducendone il frazionamento, e garantisce inoltre un leggera diminuzione della pendenza media del tratto di strada.</p>	
Esito:	Accolta	
Note:		

Osservazione n. 2		Prot. 9852 dd. 12/12/2018
Richiedente	AVV. MARIO MACCAFERRI PER CONTO DI DEFRENESCO LUIGI, LUDOVICO E MATTEO	
Particelle	Defrancesco Luigi p.f. 5917/1 5929 Defrancesco Lodovico p.f. 5928/2 Defrancesco Matteo p.f. 5928/2 5930 5931/3	
Oggetto della osservazione	Modifica posizione del tracciato per l'accesso ai fondi adottando una delle tre soluzioni proposte Si chiede un parere negativo alla proposta di variante con delibera 28/5 dd. 17/10/2018	
Valutazioni e determinazioni	<p>La delibera di giunta provinciale n. 563 di data 09/04/2018 rileva puntualmente e prescrive "all'azienda agricola Janac di individuare, anche in accordo con l'Amministrazione Comunale, e di realizzare un tracciato di collegamento con la struttura aziendale medesima, o percorso comunque denominato, anche rurale o agricolo, diverso da quello attualmente in uso ed in proprietà di terzi, collocandolo dove ciò risulti più confacente e/o tecnicamente meno oneroso". Tale tracciato, in carenza dell'azione da parte dell'azienda Janac, deve essere individuato dall'Amministrazione Comunale con variante puntuale al piano regolatore generale, applicando gli stessi criteri previsti sopra, strada che deve permettere il collegamento fra la SS 346 del Passo di San Pellegrino e la p.ed. 1667, corrispondente all'azienda agricola Janac.</p> <p><u>Procedura di Variante per Opera Pubblica</u> La scelta di ottemperare alle prescrizioni della Giunta Provinciale procedendo con Variante per Opera Pubblica, inserendo una viabilità che garantisca sia l'accessibilità alla Malga Sarcine ed ai suoi pascoli di proprietà pubblica, e nel contempo consenta di accedere anche alla azienda agricola Janac, appare assolutamente coerente e rispettosa delle procedure previste dalla normativa provinciale (Art. 37 e seguenti della L.P. 15/2015).</p>	

	<p>A supporto dell'interesse pubblico della variante occorre evidenziare ancora che nella scelta della soluzione alternativa migliore si è dovuto oggettivamente valutare anche il contesto territoriale all'interno del quale la variante si pone.</p> <p>Come riportato negli obiettivi, contenuti nella relazione illustrativa, la variante prevede la realizzazione di una strada di uso pubblico che servirà per l'accesso ai pascoli ed alla struttura di Malga Sarcine.</p> <p>La localizzazione dell'incrocio previsto nella Variante PRG, oltre che individuare l'area che presenta i minori rischi sia in termini di visibilità stradale che di sicurezza idrogeologica, converge con l'area a parcheggio pubblico prevista dal PRG in vigore, posta lungo la S.S. 346 di Passo San Pellegrino.</p> <p>Nella scelta della migliore soluzione, questo fattore costituisce un elemento oggettivo che garantisce ancora una volta, non bastassero le argomentazioni relative alla sicurezza della viabilità, alla sicurezza idrogeologica, ed alla pendenza dei tratti stradali, che fra tutte le diverse ipotesi o soluzioni alternative solo la Variante PRG risulta essere quella che permette un coordinato sviluppo urbanistico di tutto il compendio Sarcine grazie proprio alla pianificata area a parcheggio.</p> <p>Questo aspetto è considerato di grande importanza per sostenere il pregio della soluzione proposta, e costituisce un oggettivo limite per tutte le altre soluzioni che risultano essere sprovviste di idonee aree a parcheggio.</p>
	<p>L'Amministrazione comunale nel predisporre gli attivi di variante per opera pubblica n.1/2018 ha inteso assolvere compiutamente alle prescrizioni della Giunta Provinciale in ossequio ai seguenti punti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la previsione urbanistica della nuova viabilità di accesso alla Malga Sarcine, che riveste valenza di Variante per Opera Pubblica, rispetta le prescrizioni contenute nella del GP 563/2018 sia in ordine ai tempi che ai modi, individuando un tracciato alternativo a quello esistente; - la soluzione planimetrica inserita negli elaborati di variante risponde al rispetto dei minimi criteri di sicurezza per i seguenti aspetti: <ul style="list-style-type: none"> a) l'innesto della nuova strada in prossimità della strada statale SS 346 viene previsto in una zona rettilinea che offre ampi spazi di visibilità e si pone a distanza di sicurezza rispetto a curve o dossi della stessa strada statale; b) il tracciato segue un pendio con moderata pendenza ad andamento regolare permettendo di realizzare un tratto di strada a pendenza costante, ove la pendenza può essere stimata preliminarmente nei seguenti tratti: <ol style="list-style-type: none"> 1) primo tratto di innesto di lunghezza pari a ca. 30 con dislivello stimato in massimo 2 m. con pendenza media 6,7%; 2) secondo tratto con andamento sinusoidale di risalita del versante con lunghezza di 146 e dislivello 20 m. con pendenza media 13,3% 3) terzo tratto di raccordo con raccordo all'ultimo tratto della vecchia strada con tornate, di lunghezza pari a 43 metri e dislivello 4 m. pari ad una pendenza di 9,3% 4) quarto tratto, che segue planimetricamente il vecchio tracciato fino ad innestarsi sul tracciato esistente della 6133/6 (di proprietà comunale e confinante con la 6133 di proprietà della azienda agricola Janac) di lunghezza pari a 77 metri e dislivello 7 m. pari ad una pendenza di 9,1%.

	<p>Tutte le soluzioni alternative al tracciato sono state oggetto di ampio dibattito ed analisi da parte dei competenti servizi provinciali (CPC) e tutti i tracciati sono risultati inadeguati sia per gli aspetti paesaggistici, che per gli aspetti relativi alla sicurezza dell'incrocio con la strada statale, sia e soprattutto, per gli aspetti relativi alla sicurezza idrogeologica del territorio.</p> <p>Si evidenzia a tale proposito che fra le prime ipotesi presentate alla valutazione da parte della CPC subito sono stati rilevati i pericoli derivanti dalla vicinanza con il torrente, ed il potenziale pericolo nel caso di esondazione.</p> <p>I fatti tragici dello scorso 29/10/2018 hanno confermato il parere negativo già espresso, dove infatti l'esondazione del torrente ha interessato quei tracciati che avevano avuto parere negativo.</p> <p>Per quanto riguarda invece l'utilizzo dell'attuale tracciato si riportano in evidenza tre elementi che hanno determinato la sua esclusione, già elencati nella relazione accompagnatoria della adozione preliminare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vicinanza della strada con l'edificio p.ed. 1148; - vicinanza dell'incrocio con la SS 346 alla curva e dosso posto immediatamente a monte, in un tratto di strada a veloce scorrimento; - pendenza delle scarpate di supporto della attuale tratturo che avrebbero comportato, nel caso di conferma del tracciato, la realizzazione di importanti opere d'arte a sostegno della stessa carreggiata su un terreno a forte pendenza.
	<p>Si evidenzia inoltre che il primo tratto dell'attuale accesso, pentendo appena oltrepassata la p.ed. 1488, la pendenza risulta essere sicuramente maggiore di qualsiasi tratto della strada attuale, (pari a ca. il 14,5 % utilizzando come base cartografica CTP provinciale, eventualmente da verificare sulla base di un dettagliato rilievo strumentale).</p> <p>Di minore rilevanza appare la pendenza media delle due soluzioni alternative, pari al 8,80% per la Soluzione 1 e al 11,95 per la Variante PRG.</p> <p>Importanza rilevante riveste invece il tratto iniziale dei due tracciati in prossimità dell'innesto sulla strada statale</p> <p>L'attuale incrocio, posto nelle adiacenze dell'edificio esistente, si trova in una situazione oggettiva di oggettiva pericolosità vista la vicinanza con il dosso della strada statale e la vicinanza con l'edificio p.ed. 1148, che impedisce di fatto la possibilità di modificare la livellata del primo tratto di strada.</p> <p>Differentemente invece la proposta progettuale contenuta nella variante del PRG permette la realizzazione dell'incrocio in una posizione che offre la massima visibilità, con possibilità di realizzare, ove ritenuto necessario, rampe di raccordo e/o decelerazione a lato della sede stradale esistente.</p> <p>Inoltre il primo tratto di strada può essere progettato e realizzato con la più ampia libertà, sulla base di un rilievo strumentale di dettaglio, progetto che potrà essere sviluppato lungo l'asse indicato nelle tavole di PRG, ma che potrà discostarsi dallo stesso rimanendo all'interno delle fasce di rispetto, a norma di legge, al fine di rispettare tutti i parametri di sicurezza anche in ordine alla pendenza media e massima.</p>

	<p>Riguardo alle soluzioni alternative contenute negli elaborati allegati all'osservazione si ribadisce che le soluzioni 3 e 5 si pongono all'interno della fascia di elevata pericolosità del rivo "da lochet" interessate recentemente da esondazione.</p> <p>La soluzione 2 risulta interamente inserita in area ad elevata pericolosità valanghiva e presenta pendenze non tollerabili. (pendenza media superiore al 20%).</p> <p><i>Per una valutazione complessiva delle diverse soluzioni prospettate nella osservazione e per le quali non è stato possibile individuarne nessuna che potesse risultare migliorativa rispetto al tracciato proposto in adozione preliminare si rinvia all'apposito capitolo inserito nella relazione illustrativa ed alle planimetrie ad essa allegate.</i></p>
Esito:	Non accolta
Note:	La verifica delle soluzioni alternative conferma che il progetto proposto nella variante al PRG garantisce una maggiore sicurezza sia in considerazione del fatto che si allontana dall'edificio esistente, sia in relazione al fatto che l'accesso dalla strada statale, interessando un tratto rettilineo della viabilità statale, consente una maggiore visibilità come confermato anche dal parere tecnico espresso dal Servizio Urbanistica di data 20/12/2018 prot. 2568. allegato alla relazione illustrativa.

Osservazione n. 3	Prot. 9911 dd. 14/12/2018
Richiedente	Giacomo Chiocchetti per Azienda Agricola Janac
Particelle	
Oggetto della osservazione	Revoca della deliberazione 28/5 dd 17/10/2018 e rivalutare l'opportunità di mantenere i percorso dell'attuale strada
Valutazioni e determinazioni	La delibera di giunta provinciale n. 563 di data 09/04/2018 rileva puntualmente e prescrive "all'azienda agricola Janac di individuare, anche in accordo con l'Amministrazione Comunale, e di realizzare un tracciato di collegamento con la struttura aziendale medesima, o percorso comunque denominato, anche rurale o agricolo, diverso da quello attualmente in uso ed in proprietà di terzi, collocandolo dove ciò risulti più confacente e/o tecnicamente meno oneroso". Tale tracciato, in carenza dell'azione da parte dell'azienda Janac, deve essere individuato dall'Amministrazione Comunale con variante puntuale al piano regolatore generale, applicando gli stessi criteri previsti sopra, strada che deve permettere il collegamento fra la SS 346 del Passo di San Pellegrino e la p.ed. 1667, corrispondente all'azienda agricola Janac.

L'Amministrazione comunale nel predisporre gli attivi di variante per opera pubblica n.1/2018 ha inteso assolvere compiutamente alle prescrizioni della Giunta Provinciale in ossequio ai seguenti punti:

- la previsione urbanistica della nuova viabilità di accesso alla Malga Sarcine, che riveste valenza di Variante per Opera Pubblica, rispetta le prescrizioni contenute nella del GP 563/2018 sia in ordine ai tempi che ai modi, individuando un tracciato alternativo a quello esistente;
- la soluzione planimetrica inserita negli elaborati di variante risponde al rispetto dei minimi criteri di sicurezza per i seguenti aspetti:
 - a) l'innesto della nuova strada in prossimità della strada statale SS 346 viene previsto in una zona rettilinea che offre ampi spazi di visibilità e si pone a distanza di sicurezza rispetto a curve o dossi della stessa strada statale;
 - b) il tracciato segue un pendio con moderata pendenza ad andamento regolare permettendo di realizzare un tratto di strada a pendenza costante, ove la pendenza può essere stimata preliminarmente nei seguenti tratti:
 - 1) primo tratto di innesto di lunghezza pari a ca. 30 con dislivello stimato in massimo 2 m. con pendenza media 6,7%;
 - 2) secondo tratto con andamento sinusoidale di risalita del versante con lunghezza di 146 e dislivello 20 m. con pendenza media 13,6%
 - 3) terzo tratto di raccordo con raccordo all'ultimo tratto della vecchia strada con tornate, di lunghezza pari a 43 metri e dislivello 4 m. pari ad una pendenza di 9,3%
 - 4) quarto tratto, che segue planimetricamente il vecchio tracciato fino ad innestarsi sul tracciato esistente della 6133/6 (di proprietà comunale e confinante con la 6133 di proprietà della azienda agricola Janac) di lunghezza pari a 77 metri e dislivello 7 m. pari ad una pendenza di 9,1%.

Per quanto riguarda la pendenza è dimostrato che la stessa non raddoppia, ma passa dall'attuale media del 8,8% alla media del 12,1 (pendenza compatibile con qualsiasi tipo di transito).

Inoltre la pendenza massima, per un tratto di almeno 50 metri, risulta maggiore nel tratto di strada esistente, rispetto a quella massima del tratto di progetto.

(vedi allegato 1)

	<p>Si evidenzia inoltre che il primo tratto dell'attuale accesso, pentendo appena oltrepassata la p.ed. 1488, la pendenza risulta essere sicuramente maggiore di qualsiasi tratto della strada attuale, (pari a ca. il 14,5 % utilizzando come base cartografica CTP provinciale, eventualmente da verificare sulla base di un dettagliato rilievo strumentale).</p> <p>Poco conta la pendenza totale dei due tratti di strada, 8,8 per l'attuale tratturo, 12,1 per la strada di progetto del PRG, in quanto entrambe rispettano i requisiti tecnici minimi per la nuova viabilità.</p> <p>Importante è invece valutare attentamente l'incrocio con la strada statale.</p> <p>L'attuale incrocio, posto nelle adiacenze dell'edificio esistente, si trova di fatto in una situazione oggettiva di elevata pericolosità difficilmente modificabile in sede di progettazione esecutiva e di realizzazione, se non a costo di alterare completamente lo stato attuale dei luoghi.</p> <p>Differentemente invece la proposta progettuale contenuta nella variante del PRG permette la realizzazione dell'incrocio in una posizione che offre la massima visibilità, con possibilità di realizzare, ove ritenuto necessario, rampe di raccordo e/o decelerazione a lato della sede stradale esistente.</p> <p>Inoltre il primo tratto di strada può essere progettato e realizzato con la più ampia libertà, sulla base di un rilievo strumentale di dettaglio, progetto che potrà essere sviluppato lungo l'asse indicato nelle tavole di PRG, ma che potrà discostarsi dallo stesso rimanendo all'interno delle fasce di rispetto, a norma di legge, al fine di rispettare tutti i parametri di sicurezza anche in ordine alla pendenza media e massima.</p> <p><i>Per una valutazione complessiva delle diverse soluzioni prospettate nella osservazione e per le quali non è stato possibile individuarne nessuna che potesse risultare migliorativa rispetto al tracciato proposto in adozione preliminare si rinvia all'apposito capitolo inserito nella relazione illustrativa ed alle planimetrie ad essa allegate.</i></p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Esito:	Non accolta
Note:	La Giunta Provinciale ha richiesto l'individuazione di un nuovo tracciato poiché quello oggi esistente non risulta proponibile per la serie di controindicazioni relative alla sicurezza stradale espresse in premessa e per la vicinanza agli edifici esistenti.

Osservazione n. 4	Prot. 0046 dd. 03/01/2019
Richiedente	Giacomo Chiocchetti per Azienda Agricola Janac
Particelle	
Oggetto della osservazione	L'osservazione contesta i contenuti della osservazione presentata dall'Avv. Mario Maccaferri per conto dei sigg. Defrancesco.
Valutazioni e determinazioni	<p>La risposta alle osservazione n. 2 sono già state ampiamente riportate nei paragrafi precedenti.</p> <p>Le note aggiuntive presentate dalla azienda Janac confermano gli aspetti relativi alla pericolosità dei tratti alternativi n. 2, 3 e 5, sulla base delle recenti esondazioni ed in particolare con riferimento alla pendenza media dei tracciati (superiore in tutti i casi al 20%) e della pericolosità degli innesti che questi tracciati avrebbero in corrispondenza della strada statale.</p>
	Pur condividendo i contenuti della osservazione, la conclusione rimane quella di confermare il tracciato già previsto nella adozione preliminare, e non appare in ogni caso condivisibile mantenere il tracciato del tratturo esistente in prossimità della p.ed. 1148.
Esito:	Non accolta

Osservazione n. 5	Prot. 0057 dd. 04/01/2019
Richiedente	GIACOMO CHIOCCHETTI PER AZIENDA AGRICOLA JANAC
Particelle	
Oggetto della osservazione	L'osservazione ribadisce nella sostanza quanto già riportato nella osservazione n. 4.
Valutazioni e determinazioni	Si confermano le valutazioni già riportate nelle precedenti osservazione n. 3 e 4.
Esito:	Non accolta

Allegato 1 - Pendenza tratti viabili





