



COMUNE DI STORO
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



PIANO REGOLATORE GENERALE

**VARIANTE NON SOSTANZIALE AL PRG
PER OPERE PUBBLICHE N. 1/2023
AI SENSI DEGLI ARTT. 37 E 39 DELLA L.P. 15/2015**

**VARIANTE 1-2024
VIABILITÀ ZONA PRODUTTIVA DI STORO**

**RECEPIMENTO PRESCRIZIONI
E
CONTRODEDUZIONI**

**AL PARERE TECNICO DI DATA 31 MAGGIO 2024, PRAT. 3086
PROTOCOLLATO AL COMUNE DI STORO IN DATA 03/06/2024 PROT. 5946**

Luglio 2024 - Adozione definitiva

dott. arch. Remo Zulberti
remozulberti@hotmail.com



Ordine degli Architetti
Pianificatori Paesaggisti e Conservatori
della Provincia di Trento

Dott. Architetto
REMO ZULBERTI

692 sez. A ARCHITETTURA

Sommario:

Premessa.....	1
Obiettivi della variante.....	1
Elementi della variante.....	1
Valutazione del piano ai sensi dell'articolo 20 della l.p. n. 15/2015.....	2
Verifica delle interferenze con ala Carta di Sintesi della Pericolosità.....	3
Il Servizio Bacini Montani.....	3
Tutela dell'aria, dell'acqua, del suolo.....	6
Verifica rispetto al quadro strutturale del nuovo Piano urbanistico provinciale.....	6
Aree produttive	6
Proposta per l'adozione definitiva.....	Errore. Il segnalibro non è definito.

Legenda:

In nero il testo integrale contenuto nel parere tecnico del servizio urbanistica con

evidenziate in giallo le valutazioni critiche da porre in attenzione

evidenziato in verde le valutazioni positive.

Le risposte e le valutazioni da parte dell'Amministrazione comunale sono riportate in blu.

Premessa

Con deliberazione consiliare n. 8 del 18 marzo 2024 il Comune di Storo ha adottato in prima istanza una variante non sostanziale al PRG per opere pubbliche 1/2024. In data 18 aprile 2024 (prot. n. 0302248) è stata trasmessa la documentazione determinando l'avvio del procedimento.

In data 24 aprile 2024 con nota prot. 0320497 è stata convocata per il giorno 24 maggio 2024 la conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 3, comma 3 della l.p. n. 23/1992 e s.m.. Le valutazioni rese in sede di conferenza o fatte pervenire tramite parere vengono riportate di seguito.

La relazione illustrativa da atto che le modifiche introdotte dalla presente variante non interessano terreni assoggettati al vincolo di uso civico.

Obiettivi della variante

La variante 1/2024 in esame prevede l'introduzione di una nuova viabilità locale di gronda a servizio dell'area produttiva di livello provinciale Zona Produttiva Storo al fine di promuovere e facilitare interventi di riqualificazione ed ammodernamento della zona industriale.

Elementi della variante

Gli atti allegati alla delibera di prima adozione della variante comprendono la relazione illustrativa con valutazione ambientale, gli elaborati cartografici forniti in forma di estratto relativi a PRG di Variante, PRG vigente con varianti, estratto mappa con varianti, Ortofoto con varianti, estratto Carta di Sintesi Pericolosità con sovrapposizione delle varianti, estratto PTC in vigore relativo allo stralcio Aree produttive con sovrapposizione delle varianti e l'elaborato ed elenco varianti.

Rispetto agli elaborati di variante si evidenzia che gli estratti dei piani sovraordinati utilizzati per verificare la coerenza della variante devono essere inseriti all'interno dei documenti di valutazione come allegati e non portati quali elementi adottati dalla delibera.

Ai fini dell'adozione definitiva si richiama che i documenti di piano dovranno porre in evidenza le integrazioni addotte e le modifiche apportate a seguito dell'adozione preliminare e alle integrazioni richieste dai servizi provinciali competenti. Le integrazioni dovranno essere rese evidenti e distinte da quelle introdotte in adozione preliminare.

In prima istanza preme segnalare che la Variante in oggetto è indicata, all'interno dei documenti di piano, con denominazioni diverse. Si ritiene opportuno rendere univocamente individuabile negli elaborati in valutazione il riferimento alla variante in corso.

Si precisa inoltre che la variante urbanistica si pone quale obiettivo la risposta ad esigenze di carattere pianificatorio e non sviluppa temi al fine di confermare uno stato dei luoghi.

Valutazione del piano ai sensi dell'articolo 20 della l.p. n. 15/2015

Con riferimento al regolamento provinciale in materia di valutazione strategica dei piani, secondo il testo contenuto nel d.P.P. 14 settembre 2006, n. 15-68/Leg. e s.m., nonché alle disposizioni di cui all'articolo 20 della l.p. n. 15/2015, si richiama che i PRG e loro varianti sono sottoposte a valutazione strategica con l'obiettivo di assicurare la coerenza rispetto al quadro delineato dal PUP e di valutare gli ulteriori aspetti che la l.p. n. 15/2015 demanda al documento dedicato alla valutazione.

In luogo della preliminare verifica di assoggettabilità il Comune ha fornito la propria valutazione integrata nella relazione illustrativa.

Il documento non affronta le verifiche richieste dall'art. 38 del PUP relativamente alla riduzione delle aree agricole in quanto la variante è riferita ad opere di infrastrutturazione.

Si rileva all'interno del documento di valutazione nella parte dedicata alla sicurezza del territorio un riferimento all'area sportiva ed alla relativa viabilità oltre che alle piste ciclabili in destra Chiese. Si chiede se trattasi di refuso.

Le conclusioni attestano l'assenza di impatti negativi sull'ambiente e non provvedono ad individuare specifiche "attenzioni" nella realizzazione degli interventi evidenziando che lo stesso intervento è di per sé una miglione che dovrebbe innescare ulteriori interventi di miglioramento del paesaggio.

Il documento di valutazione riporta che "le verifiche hanno dato prova di una generale coerenza delle scelte operate con gli indirizzi strategici del PUP e del PTC piano stralcio approvato".

Preso atto delle indicazioni rese nelle matrici di coerenza interna il criterio che si rifà al documento preliminare di autovalutazione del PTC di cui al punto 4 Mobilità e viabilità prevede un miglioramento delle condizioni ambientali e paesaggistiche che viene affidato al solo inserimento dell'infrastruttura.

Si ritiene che tale indicazione dovrebbe essere supportata da elementi progettuali derivanti dalla necessità che i progetti architettonici e paesaggistici e stradali arrivino a porre particolare attenzione all'inserimento paesaggistico e ambientale, **per cui si suggerisce di farne riferimento entro le norme di attuazione.**

Si ritiene che **vada approfondita la verifica degli effetti derivanti dalla riduzione dell'area agricola ed al rapporto con il Rio Lora** con particolare riferimento al piano stralcio del PTC in risposta alla verifica di coerenza con gli ambiti paesaggistici e fluviali, posto che la relazione porta un generico riferimento alla compatibilità con i caratteri territoriali.

Viene fatto richiamo alle componenti ambientali per la stima quali-quantitativa degli impatti; il documento riporta a tale fine l'elenco riferito ai "fattori" dell'analisi (es. suolo, acqua, biodiversità, etc.) che tuttavia **non specifica gli indicatori rispetto ai quali viene valutato l'impatto dell'opera, tale approccio non fornisce un quadro utile alla verifica degli effetti che il Comune ha prescelto di misurare nel tempo.**

Le conclusioni del Rapporto ambientale escludono effetti significativi sull'ambiente e riportano la non interferenza con ambiti territoriali del sistema "Rete natura 2000".

Gli esiti della verifica condotta ai sensi dell'articolo 20 della l.p. 15/2015 dovranno essere riportati in forma estesa entro la deliberazione di adozione definitiva.

Si ritiene peraltro che stante la previsione all'interno della relazione la variante dovrebbe contenere in sé la verifica delle azioni di recupero delle aree agricole e riduzione del consumo di suolo tramite interventi mirati di riqualificazione del tessuto urbano non rinviandola a varianti successive.

Si provvede a integrare la relazione precisando che il tratto di viabilità che maggiormente interessava elementi naturali è stata stralciata dalla previsione di variante. sono stati corretti i refusi e la norma di attuazione integrata con le precauzioni richieste all'art. 56.c.8, inserito anche in cartografia come Specifico riferimento normativo Z602.

Verifica delle interferenze con ala Carta di Sintesi della Pericolosità

Sotto il profilo dei vincoli preordinati alla sicurezza del territorio, si richiama che con deliberazione della Giunta provinciale n. 1317 del 4 settembre 2020 è stata approvata la Carta di sintesi della pericolosità, entrata in vigore il 2 ottobre 2020. Ai sensi dell'articolo 22, comma 3 della l.p. n. 15/2015 le disposizioni e i contenuti della Carta prevalgono su tutte le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti e adottati. Si ricorda che è stato approvato il primo aggiornamento delle Carte della Pericolosità (CaP) e della Carta di Sintesi della Pericolosità (CSP) intervenuto in data 29 settembre 2023 mediante le deliberazioni di Giunta provinciale n°1737 e n°1748. Si fa presente che gli strumenti urbanistici devono assicurare il rispetto della Carta di sintesi della pericolosità, rinviando ad essa per la verifica di tutte le richieste di trasformazione urbanistica ed edilizia.

La verifica della compatibilità e delle eventuali interferenze delle nuove previsioni urbanistiche con la Carta di sintesi della pericolosità è stata resa dai Servizi competenti Conferenza di Servizi svoltasi in data 24 maggio 2024:

Il Servizio Geologico non rileva criticità di competenza relativamente alle varianti presentate.

Il Servizio Prevenzione rischi e Centrale unica di emergenza in data 10 maggio 2024 (prot. n. 356737) ha reso parere positivo alla variante PRG in oggetto rilevando che "consultata la documentazione progettuale, non si rilevano criticità per quanto di competenza."

Il Servizio Foreste in data 24 maggio 2024 (prot. n. 395598) ha reso parere positivo riportando che "esaminati gli elaborati allegati alla variante, non si rilevano aree sottoposte alla penalità P4 per incendi boschivi, né vi sono altri ambiti di nostra competenza interessati dalla variante non sostanziale."

Il Servizio Bacini Montani

Il Servizio Bacini Montani in sede di conferenza di servizi ha espresso le seguenti valutazioni "Sotto il profilo di specifica competenza, il Servizio Bacini montani evidenzia alcuni aspetti a carattere generale che si riportano di seguito. In base alla normativa della CSP, non sono ammesse varianti urbanistiche che determinino un aggravio rispetto alla situazione vigente in aree a penalità P4, P3 e APP, a meno che non siano supportate da studio di compatibilità redatto ai sensi della normativa di riferimento, in fase di pianificazione, come specificato al Capitolo 8.3 'Approvazione degli strumenti urbanistici' della Delibera della G.P. 379 d.d.18 marzo 2022. Sottolinea che, tale studio, deve analizzare la pericolosità gravante sul sito di interesse e valutare la compatibilità della destinazione di progetto (sia per quanto attiene l'utilizzo che l'eventuale realizzazione di opere e infrastrutture, considerando quanto consentito dalla Norma di Attuazione del PRG che disciplina l'area) con le criticità riscontrate, individuando, se necessario, idonee misure di mitigazione. Tali misure, nella fase di pianificazione, possono configurarsi talvolta quali indicazioni ancora non definite nel dettaglio, qualora la loro puntuale definizione necessiti di una progettazione vera e propria. Rimane fermo il fatto che, già in questa fase, deve essere verificata l'effettiva fattibilità ed efficacia di tali misure in relazione alla variante proposta. Lo studio di compatibilità deve analizzare altresì se le opere di mitigazione sono compatibili con le zone limitrofe a quella oggetto di variante; si sottolinea che, la messa in opera di qualsivoglia misura di

mitigazione della pericolosità finalizzata alla messa in sicurezza di un'area, non deve comportare un aggravio per le aree circostanti.

Alla luce di quanto esposto lo studio di compatibilità in fase di pianificazione deve costituire in primis una valutazione di fattibilità della variante di progetto. La fase progettuale deve poi recepire, verificare, approfondire e dettagliare tali accorgimenti di carattere costruttivo, strutturale, localizzativo e gestionale, atti a tutelare l'incolumità delle persone ed a ridurre la vulnerabilità dei beni, secondo quanto previsto dalla normativa della Carta di Sintesi della Pericolosità. Per le varianti interessate da diverse penalità, è opportuno che lo studio di compatibilità si estenda a tutta l'area di variante, anche se, parte di essa, è gravata da penalità, che in base alla normativa, non richiedono approfondimento in fase di piano. Si ritengono eventualmente ammissibili le varianti, ancorché peggiorative rispetto alla destinazione attuale, in virtù delle modeste estensioni delle medesime. Qualora, invece, le destinazioni urbanistiche di progetto siano migliorative o equiparabili rispetto a quelle in vigore e ricadano in aree a penalità della CSP, eventuali interventi, dovranno essere supportati da studio di compatibilità, redatto in fase progettuale, "fermo restando la facoltà delle strutture competenti di richiedere specifici approfondimenti qualora ritenuti necessari per l'ammissibilità delle varianti proposte" (cfr Cap. 8.3 di cui sopra). Tale studio deve valutare la compatibilità del progetto con le criticità idrauliche riscontrate, verificando in primis la fattibilità dell'intervento e prevedendo, se necessario, idonee misure di mitigazione della pericolosità. Evidenzia, inoltre, che, in corrispondenza del demanio idrico provinciale, salvo specifici e particolari casi, va individuata una destinazione urbanistica compatibile e coerente con il significato di demanio idrico ('corso d'acqua', 'elevata integrità' o similari). L'utilizzo del demanio idrico è eventualmente soggetto a concessione ai sensi della L.P.18/76 e s.m. solo se le condizioni idrauliche o patrimoniali lo consentono. Sottolinea, infine, che la fascia di rispetto pari a 10 m, prevista dalla L.P.18/76 e s.m., è ritenuta in linea di massima inderogabile per la realizzazione di nuove costruzioni e che comunque qualsiasi intervento in corrispondenza delle medesima è soggetto ad autorizzazione da parte del Servizio.

v1a La nuova viabilità di progetto intercetta la rete idrografica ed aree a penalità APP ad essa imputabili e pertanto non è ammissibile in quanto in contrasto con le disposizioni normative della CSP e con quanto espresso al Capitolo '8.3 Approvazione degli strumenti urbanistici' della D.d.G.P. 379 d.d.18/03/2022. Il parere potrà essere eventualmente rivisto sulla base di uno studio di compatibilità redatto in fase di pianificazione ai sensi dell'art. 18 delle N.d.A. della CSP; in particolare tale studio dovrà valutare gli attraversamenti sul rio Lora. A tal proposito il Servizio evidenzia l'opportunità di valutare un tracciato stradale che interferisca il meno possibile con il rio, prevedendo, qualora possibile, un solo attraversamento. Inoltre evidenzia che il tracciato intercetta il demanio idrico provinciale in corrispondenza del quale, salvo specifici e particolari casi, va individuata una destinazione urbanistica compatibile e coerente con il significato di demanio idrico ('corso d'acqua', 'elevata integrità' o similari). Si veda la nota introduttiva. Anche tutti gli interventi in fascia di rispetto idraulico (10 m) sono soggetti ad autorizzazione ai sensi della L.p. 18/76 e s.m..

L'amministrazione comunale per l'adozione definitiva propone la suddivisione della variante per opera pubblica in oggetto in due parti.

La prima riguarda il tratto di viabilità esterno alla zona produttiva posto a sud e a ovest dell'area produttiva, che vengono confermati, pur con minime modifiche, in adozione definitiva e che da soli garantiscono il raggiungimento di una parte importante degli obiettivi originari:

- servire le aree agricole poste ad ovest dell'area produttiva con viabilità propria, autonoma dalla viabilità della zona produttiva, al fine di eliminare conflitti di utilizzo della viabilità interna;
- eliminare un tratto di viabilità locale interna all'area produttiva al fine di favorire interventi di riqualificazione e recupero delle aree produttive stesse;

La seconda riguarda il tratto di viabilità nord che prevede l'attraversamento del Rio Lora e che permette il completamento del progetto di riordino degli spazi interne alle aree produttive, permettendo ai mezzi agricoli di accedere alle aree agricole anche da nord, garantendo anche in questo caso un alleggerimento e riduzione dei conflitti lungo la viabilità utilizzata per le aree produttive.

La realizzazione di questo tratto viene posticipato ad una successiva fase di variante al PRG al fine di permettere nei tempi necessari, che sono sicuramente superiori ai tempi previsti per legge alla adozione definitiva, alla predisposizione delle valutazioni ambientali relative alle interferenze con le aree di protezione

fluviale e la predisposizione di uno studio di compatibilità necessario in quanto le aree di attraversamento sono in parte interessate da zona a penalità da approfondire (APP) dalla Carta di sintesi della Pericolosità.

Praticamente la variante originaria di adozione preliminare viene suddivisa in **due lotti funzionali**, utilizzando i termini comunemente utilizzati per le opere pubbliche, che potranno seguire due iter distinti:

- **Il primo lotto** che prevede la viabilità a sud ed ovest, con le varianti v1a, v41b, v1c v1h, specificatamente riferite alla viabilità, oltre alle varianti v1e, v1f, relative all'adeguamento al PTC stralcio in vigore;
- **Il secondo lotto** tratterà il tratto nord della viabilità (ex v1a) oltre che la modifica della previsione relativa alla viabilità interna v1d, che saranno oggetto di un nuovo iter di variante per opera pubblica che ripartirà necessariamente dalla adozione preliminare.

In adozione definitiva si è quindi proceduto con una sostanziale modifica del tratto di viabilità, stralciando la parte a nord-ovest che intercettava il Rio Lora in tre posizioni.

Viene confermato il tratto sud (v1a) che si pone a dieci metri dall'alveo rispettando i limiti previsti dalla L.P. 18/79. e ponendosi al di fuori delle zone APP della CSP.

Per il tratto mediano si provvede a modificare la tipologia di variante che prevede ora il potenziamento della viabilità esistente (in sostituzione della viabilità di progetto) distanziando il tratto di viabilità dal Rio Lora, risolvendo anche in questo caso il rilievo critico che si poneva in prossimità di una ridotta fascia soggetta a penalità da approfondire (APP) della CSP.

La decisione di effettuare lo stralcio da parte dell'Amministrazione del tratto nord non è dettato dalla mancato interesse pubblico nella realizzazione di quel tratto di strada, ma essendo sullo stesso essere state rilevate criticità, soprattutto riferibili agli aspetti della carta di sintesi della pericolosità, necessità di assolvere nei tempi previsti dalla legge provinciale alla adozione definitiva della variante

Lo str

v1b Il Servizio rileva la presenza di una viabilità a fianco della variante in oggetto e chiede che venga specificato se la variante di progetto presuppone la realizzazione di un tratto di viabilità ex novo o trattasi di potenziare quella esistente. Se la strada è di progetto, specifica che la variante, ricadendo in aree a penalità APP della CSP, non è ammissibile in quanto in contrasto con le disposizioni normative della CSP e con quanto espresso al Capitolo '8.3 Approvazione degli strumenti urbanistici' della D.d.G.P. 379 d.d.18/03/2022. Il parere potrà essere eventualmente rivisto sulla base di uno studio di compatibilità redatto in fase di pianificazione ai sensi dell'art 18 delle N.d.A. della CSP. Qualora invece la variante preveda di potenziare un tratto esistente lo studio di compatibilità deve essere redatto in fase di progetto. Il Servizio inoltre evidenzia che il tracciato intercetta il demanio idrico provinciale in corrispondenza del quale, salvo specifici e particolari casi, va individuata una destinazione urbanistica compatibile e coerente con il significato di demanio idrico (si veda la nota introduttiva). Anche tutti gli interventi in fascia di rispetto idraulico (10 m) sono soggetti ad autorizzazione ai sensi della L.p. 18/76 e s.m..

Il tratto v1b è relativo al passaggio sul ponte esistente verso il depuratore.

In adozione definitiva viene precisato che si tratta di un intervento di potenziamento e non di nuova viabilità. Lo studio di compatibilità previsto dal grado di penalità della CSP verrà quindi predisposto solo in fase di progettazione degli interventi.

v1c Il Servizio Bacini montani prende atto dell'adeguamento al PTC e rileva che una piccola parte della variante ricade in area a penalità APP della CSP soggetta alla disciplina dell'art. 18 delle N.d.A. della CSP. Inoltre eventuali interventi in fascia di rispetto idraulico sono soggetti alla disciplina della L.P. 18/76 e s.m..

v1e Il Servizio Bacini montani prende atto dell'adeguamento al PTC e rileva che una piccola parte della variante ricade in area a penalità APP della CSP soggetta alla disciplina dell'art. 18 delle

N.d.A. della CSP. Evidenzia inoltre che la variante intercetta il demanio idrico per il quale valgono le considerazioni esposte per le altre varianti. Sottolinea inoltre l'inderogabilità della fascia di rispetto idraulico pari a 10 m (L.P. 18/76 e s.m..) per eventuali nuove edificazioni.

Tutela dell'aria, dell'acqua, del suolo

L'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente (APPA) Settore qualità ambientale in data 30 aprile 2024 (prot. n. 0329342) ha comunicato quanto segue:

"TUTELA DELLE ACQUE La variante v1a (nuova viabilità) viene a trovarsi a ridosso di un ambito fluviale ecologico unico per cui va rispettato l'art. 2 del PTC Piano Stralcio -Aree di protezione fluviale e reti ecologiche – ambientali, aree agricole ed agricole di pregio. **In particolare sono ammessi tutti gli interventi descritti eventualmente accompagnati da approfondimenti per il rispetto delle fasce ecologiche fluviali (solitamente non inferiori a 10 metri).**"

Evidenziando che l'esclusione del tratto nord riduce considerevolmente gli impatti ambientali sulle aree di rispetto fluviale del Rio Lora, si provvede a modificare i contenuti della relazione illustrativa in riferimento alle valutazioni ambientali e ad integrare le norme di attuazione l'art. 56.c.8, inserito anche in cartografia come Specifico riferimento normativo Z602.

Verifica rispetto al quadro strutturale del nuovo Piano urbanistico provinciale

Premesso che con la l.p. 27 maggio 2008, n. 5 è stato approvato il nuovo piano urbanistico provinciale, entrato in vigore il 26 giugno 2008, la variante in esame deve assicurare la coerenza sia sotto il profilo ambientale che insediativo e infrastrutturale con il quadro definito dal nuovo PUP. Si riportano di seguito, suddivise per ambiti tematici, le osservazioni riportate dai vari Servizi provinciali in merito alle relazioni tra i contenuti della variante in esame e gli elementi caratterizzanti l'inquadramento strutturale del nuovo piano urbanistico provinciale.

Aree produttive

In merito alla variante in oggetto si rileva che l'opera pubblica proposta, come riportato in delibera e nei documenti di piano, sarà funzionale all'area produttiva di Storo. Preme sottolineare che, per le aree produttive del settore secondario di livello provinciale, il PUP al c. 4 dell'art. 33 delle relative NTA demanda ai piani territoriali delle comunità la delimitazione delle aree indicate dal PUP; inoltre tali piani, pur se per stralci, hanno efficacia conformativa rispetto ai piani subordinati, nel rispetto delle attribuzioni specifiche, ai sensi dell'art 121 c. 11 L.P. 15/2015.

La viabilità che si pone all'esterno dell'area produttiva trova giustificazione nella necessità di predisporre una viabilità di accesso al depurato ed alle aree agricole poste ad ovest dell'area produttiva, sostitutiva dei tracciati che oggi intersecano l'area produttiva.

La variante risolve due obiettivi principali posti dall'Amministrazione comunale con la presente variante:

- ♦ consentire l'accesso alle aree agricole ai mezzi agricoli senza attraversare l'area produttiva eliminando conflitti che inevitabilmente si creano all'interno delle aree produttive nelle fasi di aratura, concitazione e mietitura dei campi.
- ♦ togliere dall'interno della zona produttiva un tratto di viabilità esistente (oggi appunto necessaria per accedere alle aree agricole) che potrà essere convertito in zona produttiva consentendo importanti progetti di razionalizzazione e riqualificazione delle attività produttive esistenti. Il tratto di viabilità eliminato non influisce sull'accessibilità ai singoli lotti produttivi esistenti, i quali continuano ad essere compiutamente serviti dalla viabilità locale interna che corre da sud verso nord, già inserita in occasione della formazione del Piano guida predisposto dal Servizio Industria nel 1993 ed approvato con deliberazione di Giunta Provinciale n. 4491 di data 22 aprile 1994, allegato per estratto alla relazione illustrativa di variante.

Per quanto riguarda le aree produttive di livello provinciale la variante del PRG prende atto dei contenuti del PTC Stralcio approvato con Del GP 1766 di data 6/11/2020 (variante **v1e**) che definisce il nuovo perimetro esterno, senza entrare nel merito delle suddivisioni interne relative ai singoli lotti o alla urbanizzazione interna già attuata di competenza del PRG già adeguato al piano guida originario.

Si rileva inoltre che, sempre l'art. 33 al c. 6 specifica che la disciplina urbanistica delle aree in oggetto è definita dai piani regolatori generali, in coerenza con il PTC specificando alla lettera d) dello stesso comma, sostituita dalla norma del PTC con l'art. 2 lett. d) che "particolari cautele sono da osservare in occasione degli interventi insediativi per garantire specifiche esigenze sotto il profilo della tutela ambientale e idrogeologica del suolo e del sottosuolo; in particolare tali progetti dovranno rifarsi ad un'architettura che contempli l'uso di materiali locali e che si rapporti al contesto prevedendo, in corrispondenza dei fronti dell'area rivolti verso il territorio aperto, elementi di mitigazione (es. **barriere e cinture verdi, spazi filtro, rilevati in materiale naturale e/o pareti di mascheramento**, ecc).

Si precisa che la nuova viabilità non si pone l'obiettivo di creare nuovi accessi all'area produttiva dal lato ovest. La realizzazione della viabilità verrà attuata sulla base di un progetto definitivo che potrà contenere tutti gli elementi ritenuti utili alla mitigazione già descritti con l'integrazione apportata all'articolo dell'articolo 56 comma 8.

Tale pianificazione, sulla scorta di quanto precisato dagli articoli 23 e 50 della L.P. 15/2015 dovrebbe essere sviluppata attraverso una pianificazione attuativa che, all'interno del comparto specificato, risponda alle esigenze di sviluppo integrando tutti gli elementi a servizio e supporto dell'area stessa, compresa la viabilità. Si chiede a tale scopo di chiarire se nel comparto produttivo individuato dal PTC relativamente all'area di Storo siano presenti o siano stati prodotti dei piani attuativi.

Posto che l'area produttiva è presente nella cartografia del PUP, si evidenzia che essa è stata oggetto di interventi di modifica in seno alla variante stralcio PTC approvata nel con D.G.P. 1766 del 2020 che ha portato ad una riduzione della stessa in favore delle aree agricole. Tale riduzione, per quanto riportato nelle relazioni allegate alla variante specifica, è stata valutata in funzione della capacità di sviluppo dell'area produttiva in oggetto, del territorio all'interno del quale si trova ed in relazione alle altre aree produttive presenti nel territorio della comunità.

Come già precisato al punto precedente la zona produttiva è da classificare come esistente e le modifiche interne previste dalla variante non presentano elementi che possano stravolgere l'attuale impianto infrastrutturale e suddivisione dei lotti.

Il **Servizio Industria**, ricerca e minerario in data 9 maggio 2024 (prot. n. 351042) ha reso il seguente parere in merito alla variante in oggetto: "Per il settore industria si prende atto che la variante in oggetto riguarda in primo luogo la previsione di una nuova viabilità di progetto, da realizzarsi ai margini della zona produttiva di Storo, e contestualmente, il recepimento di modifiche cartografiche dell'area produttiva del settore secondario di livello provinciale, introdotte dalla Variante al PTC piano stralcio aree produttive secondarie di livello provinciale della Comunità delle Giudicarie, approvata con D.G.P. n. 1766 del 06/11/2020. **Si condividono, in generale, le motivazioni contenute nella relazione accompagnatoria che illustrano l'utilità dell'opera** per il comparto artigianale-industriale esistente così come per una possibile futura riqualificazione dello stesso e si ritiene che la nuova viabilità di progetto, a servizio della zona industriale, rappresenti un valore aggiunto per l'intera area. **Considerata la prossimità della nuova viabilità di progetto con l'alveo del rio Lora, soprattutto nella parte ad ovest dell'area produttiva, si suggerisce di studiare adeguatamente la posizione del tracciato in modo tale da interferire il meno possibile con il corso d'acqua.** Entrando nel merito delle singole proposte di variante presentate, si precisa quanto segue:

L'adozione definitiva prevede lo stralcio del tratto di viabilità interferente con il Rio Lora.

v1c: il PTC stralcio aree produttive non distingue la viabilità all'interno della zona industriale e ricomprende anche i tracciati stradali interni nella stessa destinazione urbanistica (aree produttive esistenti); **la proposta di variante relativa allo stralcio di parte della viabilità classificata dal vigente PRG come strada locale esistente appare quindi motivata** dall'intento dell'Amministrazione comunale di **favorire possibili accorpamenti futuri di lotti**, ad oggi divisi dalla viabilità interna, piuttosto che dall'adeguamento cartografico al PTC;

v1d: preso atto che in vista della nuova viabilità di progetto, perimetrale rispetto all'area produttiva, la viabilità esistente interna al comparto non sarà più oggetto di potenziamento, si evidenzia l'importanza che lo stralcio della viabilità esistente sia valutato tenendo conto dell'attuale

dislocazione degli accessi agli stabilimenti produttivi e/o alla luce di eventuali possibili cambiamenti da realizzarsi contestualmente alla costruzione della nuova viabilità;

Per l'adozione definitiva la variante v1d viene stralciata confermando le previsioni del PRG in vigore.

v1g: considerato che la proposta di stralcio di una piccola porzione di zona produttiva riferita al sedime di una viabilità agricola è conseguenza dello stralcio di una parte di area produttiva ad ovest, introdotta nell'ambito della recente Variante al PTC stralcio aree produttive della Comunità delle Giudicarie, **si comprende e condivide la proposta**, ma si precisa che il vigente PTC ricomprende ancora tale porzione di viabilità, ora esterna all'area produttiva, nella destinazione urbanistica delle aree produttive. **Non essendo ammessa, nell'ambito di una variante al PRG, la modifica di una pianificazione di livello sovraordinato, si suggerisce il rimando alla competente Comunità di valle per la correzione di ciò che appare come un mero errore materiale a livello di rappresentazione grafica, così come previsto dall'art. 44, c.3 della L.P. n. 15/2015.**

Per l'adozione definitiva la variante v1g viene stralciata confermando le previsioni del PRG in vigore.

Per il settore minerario si comunica che le modifiche previste dalla Variante in esame non interessano le aree estrattive site nel Comune di Storo.

Tutto ciò premesso, per quanto di competenza, si esprime parere favorevole alla proposta di variante ad esclusione della proposta di variante v1g."

Aree agricole

Secondo quanto definito dalle norme di attuazione del PUP, ai fini dell'art. 38 c.7 secondo cui deve essere prevista la compensazione del suolo trasformato l'opera individuata con la variante v1a rientra nelle esclusioni previste dall'art. 46 della **L.P. 5-2008 (NdA del PUP) L.P. 15/2015.**

Viabilità

L'Agenzia Provinciale per le Opere Pubbliche (**APOP**) - Servizio Opere Stradali e Ferroviarie in data 21 maggio 2024 (prot. n. 384500) ha trasmesso il seguente parere:

"si esprime, per quanto di competenza, parere favorevole alla pratica richiamata in oggetto, subordinato alle seguenti prescrizioni e **raccomandazioni** :

1) Con riferimento alla variazione puntuale nr. v1a, che prevede l'inserimento di una nuova viabilità locale a servizio dell'area produttiva di livello provinciale, con aggiornamento della fascia di rispetto stradale e conseguente creazione di una **nuova intersezione** con la S.P. 69 di Storo e Bondone al Km 0+865 circa, **si presenti la proposta progettuale già in sede preliminare agli scriventi Servizi**, al fine di condividere le scelte progettuali e poter esprimere tempestivamente il parere di competenza;

Per l'adozione definitiva la variante v1a viene ridotta e viene eliminata l'interferenza con la S.P. 69.

2) Al fine di incentivare la mobilità sostenibile, valutare l'opportunità di inserire nella nuova viabilità anche la previsione di un percorso ciclabile in modo da connettere la zona industriale con il ramale di Storo della Ciclovía provinciale della Val del Chiese (denominata CV TN07 CHIESE), che ai sensi della L2/2018 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" ha valore gerarchico di tipo regionale e il cui tracciato ufficiale (che si chiede di inserire in cartografia) è riportato nel sito:

https://webgis.provincia.tn.it/wqt/?lang=it&topic=15&bgLayer=orto2015&layers=ciclovie_pat,bicigrill_pat,cippi_pat,contabici_pat,fontane_pat,ammcom&X=5077441.15&Y=622290.25&zoom=5

L'aggiornamento delle ciclovie sarà oggetto di valutazione solo in occasione della variante generale ed aggiornamento cartografico in corso di definizione. Solo in quella occasione si provvederà ad inserire in cartografia le ciclovie approvate come concordato con il Servizio urbanistica.

3) Al fine di salvaguardare la sicurezza della circolazione e la conservazione in efficienza del patrimonio stradale **è opportuno che le norme di attuazione del P.R.G. siano integrate** con una previsione del seguente tenore: "L'eventuale impianto di alberi, siepi vive o piantagioni lateralmente alle strade deve in ogni caso rispettare le disposizioni stabilite dal Codice della Strada (D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 -articoli 16, 17, 18, 19, 29, 31) per le fasce di rispetto stradale entro e fuori dai centri abitati, come meglio precisate nel relativo Regolamento di esecuzione (D.P.R. 16.12.1992 n. 495 -articolo 26).";

4) in merito ad ogni tipo d'intervento previsto in fascia di rispetto stradale, si raccomanda di attenersi a quanto prescritto nella delibera della giunta provinciale n. 909 d.d. 3 febbraio 1995 come riapprovato con delibera della giunta provinciale n. 890 d.d. 5 maggio 2006, e successivamente modificato con deliberazioni n. 1427 d.d. 1 luglio 2011 e n. 2088 d.d. 04 ottobre 2013. Dovrà altresì essere evidenziato graficamente negli elaborati di piano, per lo meno lungo le sedi viarie di competenza provinciale, l'ingombro determinato dalle relative fasce di rispetto, determinate ai sensi delle sopraccitate delibere. Dette fasce devono essere riportate in maniera continua e con il corretto rapporto scalare anche all'interno dei centri abitati;

5) indipendentemente dal parere qui espresso, qualora gli interventi previsti dalla variante in esame riguardino, sia direttamente, come nel caso di ampliamento, rettifiche planimetriche e/o altimetriche, sia indirettamente, come nel caso di accessi a diversi utilizzi anche parziali, strade provinciali e/o statali e/o opere che interferiscono con la fascia di rispetto delle arterie viarie sopra citate, dovranno essere acquisiti i necessari nullaosta o autorizzazioni di competenza del Servizio Gestione Strade, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti."

Verifica della variante sotto il profilo urbanistico e paesaggistico

La variante in oggetto porta in evidenza la necessità da parte dell'amministrazione, in seguito all'accoglimento di istanze ricevute da parte di privati, di dotare l'area produttiva di interesse provinciale sita a sud dell'abitato di Storo di una nuova infrastruttura viaria al fine di poter accorpere alcuni lotti interni all'area stessa e razionalizzare la viabilità esistente, permettendo così la riqualificazione e l'ammodernamento dell'intero comparto.

La relazione illustrativa viene integrata a seguito della riduzione del tratto di viabilità di progetto precisando gli obiettivi principali, già anticipati nei punti precedenti, e specificando che fra le finalità non vi sono solo quelle relative ai lotti interni dell'area produttiva, ma principalmente quello di costituire una viabilità alternativa a servizio delle aree agricole ed accesso al depuratore eliminando i conflitti che si possono generare fra le diverse tipologie di traffico.

Variante v1a Per quanto attiene le osservazioni di carattere paesaggistico si rileva che il percorso scelto dalla nuova viabilità occupa prevalentemente aree con destinazione agricola di pregio. Procedendo da nord verso sud si allontana nella prima parte dall'area industriale intersecando più volte a breve distanza il Rio Lora in area con destinazione agricola ai sensi dell'art. 37 delle NTA del PUP. Successivamente il percorso rientra in area produttiva seguendo un'ansa del Rio e procede in agricola di pregio fino a determinare l'innesto con la viabilità che collega a sud l'area produttiva con la viabilità principale esistente. Questo secondo tratto rientra in area di protezione fluviale di ambito ecologico ed ambito paesaggistico nella parte in cui si sovrappone alla viabilità esistente, come da piano stralcio del PUP per le aree di protezione fluviale e reti ecologiche ambientali, aree agricole ed aree agricole di pregio, di cui agli articoli 2 e 3 delle relative NTA .

Si rileva in primo luogo che la variante proposta non affronta il collegamento dei lotti interni con la nuova viabilità non andando ad intervenire all'interno dell'area produttiva e non affrontando il tema del collegamento dei lotti alla viabilità esistente e di progetto.

Si rileva la modifica delle fasce di rispetto per la viabilità di progetto come ammesso dall'art. 5 c. 1 della deliberazione della Giunta provinciale n. 909 di data 3 febbraio 1995 come riapprovato con la deliberazione della Giunta provinciale n. 890 di data 5 maggio 2006 e successivamente modificato con le deliberazioni n. 1427 di data 1° luglio 2011 e n. 2088 di data 4 ottobre 2013.

La funzione di tale viabilità sembra essere quindi quella di mantenere un collegamento con il depuratore posto a sud-ovest rispetto all'area industriale che a seguito dell'inserimento della variante v1c, che cancella la viabilità interna, deve essere comunque garantito. Si rileva che, all'interno della destinazione prevista dal PTC (che è conformativa rispetto al PRG), lo sviluppo dell'area produttiva può essere promosso con gli strumenti previsti dalla L.P. 15/2015 di cui all'art. 50 c.4 anche in relazione alla dotazione di collegamenti interni stante "l'obiettivo di promuovere un'efficace e coordinata infrastrutturazione e utilizzazione delle aree". Si ritiene che gli obiettivi della variante siano solo parzialmente raggiungibili con la soluzione proposta

Dalla viabilità esterna non sono previsti ulteriori collegamenti o accessi ai singoli lotti della zona produttiva.

In adozione definitiva si propone di ridurre il tratto di viabilità v1a alla sola parte sud necessaria all'accesso al depuratore ed alle aree agricole, ed allo spostamento della viabilità interna confermano la variante v1c e staccando dalla variante v1a, il tratto v1h, che ora prevede viabilità in potenziamento, sfruttando un tratto di viabilità esistente parzialmente estenuo alla zona produttiva.

Variante 1b Questa variante sembra sovrapporsi alla viabilità esistente a configurare un nuovo tratto di strada che dovrebbe essere il collegamento tra la viabilità di progetto e la viabilità che porta al depuratore comunale. Rispetto a questa variante non si comprende la modifica inserita che rientra all'interno della fascia di rispetto della variante v1a. Si conferma quanto richiesto dal Servizio bacini montani.

Non si tratta di nuova viabilità di progetto, come erroneamente riportato nelle tavole di variante, ma di viabilità esistente, con ponte esistente su Rio Lora, che si potrà prevedere in potenziamento in continuità con un tratto coincidente con la viabilità esistente e contestuale riduzione della variante v1a.

Variante 1c La variante v1c prevede lo stralcio di un tratto di viabilità individuata da PRG interna alla zona produttiva. La variante viene proposta in adeguamento al PTC. Si rileva che la destinazione del PTC risulta prevalente rispetto al disegno del PRG in funzione di quanto definito dall'art. 23 della L.P. 15/2015.

Come già precisato nei punti precedenti l'area produttiva risulta già essere stata adeguata al piano guida del 1994.

L'attuale destinazione, area produttiva provinciale esistente, non comporta l'obbligo alla formazione di un nuovo piano attuativo, verificato che la modifica risulta essere minimale rispetto all'impianto originario che conferma la struttura principale della infrastrutturazione viaria la cui modifica rimane in capo alle competenze del PRG.

La variante v1c viene quindi confermata in adozione definitiva.

Variante 1d La variante v1d prevede lo stralcio di un tratto di viabilità individuata da PRG interna alla zona produttiva ed indicata in potenziamento che non è più ritenuto necessario in funzione del nuovo tracciato proposto con la variante v1a. Si ritiene opportuno evidenziare che l'eliminazione della viabilità interna, stante la destinazione prevista da PTC, non affronta in nessun modo lo stato attuale dei luoghi per cui per gli edifici esistenti che attestano su tale strada non è previsto un accesso alternativo. Si conferma anche per questa variante la necessità di prevedere, prima della proposta di un tracciato viario alternativo, le possibilità di sviluppo dell'area all'interno di un piano come previsto dall'art. 50 c. 4 della L.P. 15/2015.

Per l'adozione definitiva la variante v1d viene stralciata confermando le previsioni del PRG in vigore.

Variante 1e Tale variante prevede l'adeguamento delle previsioni del PRG a quanto riportato nel piano stralcio per le aree produttive approvato con D.G.P. n. 1766 del 2020 con riduzione dell'area produttiva ed inserimento di zona agricola ai sensi dell'art. 37 del PUP.

Variante 1f La presente variante prevede, secondo quanto descritto negli elaborati di variante, l'adeguamento al PTC stralcio, sostituendo all'area produttiva prevista nel PRG l'agricola di pregio del PTC. Si rileva a tal proposito che il PTC non è coprente per tale porzione di territorio.

L'area v1f, di dimensioni ridotte (137 m²), viene esclusa dal PTC dalle aree produttive provinciali. Il PRG dispone che la stessa possa rientrare in zona agricola di pregio, modifica di competenza del PRG in applicazione dei contenuti del comma 9, lettera b), art. 37, richiamato dal comma 11 art. 38 (NdA del PUP).

La pianificazione delle aree residuali è di competenza del PRG.

Variante 1g La variante v1g prevede lo stralcio di una porzione di zona produttiva di livello provinciale riferita ad un tratto di viabilità compresa tra le due porzioni di variante v1e. Tale viabilità non è stata modificata dal piano stralcio del PTC nel quale, per quanto di dimensioni contenute, deve essere prevista tale modifica.

Per l'adozione definitiva la variante v1g viene stralciata confermando le previsioni del PRG in vigore.

La sola realizzazione di un collegamento esterno rispetto ad una conformazione consolidata di tipo produttivo e senza il supporto nella definizione dei possibili sviluppi concreti dell'area lascia tra la nuova viabilità e la zona produttiva aree agricole, di pregio e non, **marginali di modeste dimensioni**.

L'area agricola di pregio che si pone fra la viabilità di progetto e la zona produttiva esistente pari a ca. 5.000 mq, e che di fatto viene ad essere isolata dalla zona agricola principale posta ad ovest della zona industriale, potrà essere oggetto di una futura variante delle zone agricole da parte del PTC, con la quale si potrà prevedere una parziale compensazione con le stesse zone produttive enucleate ad ovest della stessa strada pari a ca. 2.200 mq.

Si evidenzia che il tratto di strada di progetto v1a segue il tracciato dell'eletrodotto esistente che si trova ad ovest della stessa zona produttiva, e le aree agricole di pregio sottese dalle due direttrici appaiono marginali rispetto alla zona produttiva principale.

Si rileva che al margine nord dell'area produttiva è individuata la fascia di rispetto aeroportuale della piazzola di atterraggio degli elicotteri di Storo. In riferimento a tale vincolo le norme di attuazione del PRG all'art. 47 bis definiscono le possibilità di intervento, in particolare al c. 3 è specificato che all'interno di tale fascia sono consentiti solamente gli interventi relativi al riordino fondiario e alla manutenzione ordinaria e straordinaria senza variazione di volume e destinazione d'uso degli edifici esistenti. Tale aspetto andrà approfondito ai fini della coerenza delle previsioni urbanistiche anche mediante confronto con il competente servizio provinciale.

La problematica viene risolta a seguito dello stralcio del tratto nord della variante v1a.

In merito ai rilievi portati dai diversi servizi si comprende che la definizione di una viabilità a supporto dell'area produttiva potrebbe facilitarne lo sviluppo, quest'ultimo orientato anche verso una migliore organizzazione della stessa area. Emerge peraltro che è necessaria l'integrazione di più aspetti. I più rilevanti afferiscono alle **diverse intersezioni che la nuova viabilità propone con il Rio Lora**, da affrontare sia per quanto riguarda gli aspetti ambientali e demaniali che logistici propri dell'area produttiva; al rapporto tra la nuova viabilità con la viabilità esistente e la effettiva praticabilità di tale scelta rispetto all'assetto organizzativo attuale; alle aree agricole di pregio e art. 37 del PUP che risulterebbero residuali sia rispetto all'area industriale che alla propria destinazione.

Si ritiene in generale che l'inserimento della viabilità esterna alla zona produttiva, rispetto agli **obiettivi dichiarati, sia da riportare all'interno di una variante PTC** in grado di affrontare nella sua interezza la pianificazione dell'area produttiva e dei suoi necessari collegamenti viari. on competenza rispetto allo strumento di piano.

La modifica viene ricondotta alle strette competenze del PRG, rinviando eventuali ulteriori e nuovi sviluppi dell'area produttiva al piano stralcio.

Norme tecniche di attuazione

La variante non introduce modifiche normative.

[Si veda il nuovo articolo 56 comma 4 allegato alla documentazione di adozione definitiva](#)

Conclusione

Ciò premesso, riguardo alla variante al PRG adottata dal Comune di Storo, si prospettano le osservazioni sopra espresse per l'integrazione dei relativi contenuti al fine del prosieguo dell'iter.