COMUNE DI PIGNONE
Provincia di La Spezia

PIANO REGOLATORE GENERALE

Variante al centro Storico di Pignone per la realizzazione del collegamento tra la SP 34, SP 33, SP 38

REDAZIONE

INDAGINI E PROGETTAZIONE URBANISTICA

- ***RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO PROFESSIONISTI:***
  P&M Planning&Management S.r.l. - Capogruppo
  Dott. Geol. Elisabetta Barboro - Mandante
- ***Dott. Arch. Marco Bontae - Consulente***

Data trasmissione elaborati:

PROVVEDIMENTI AMMINISTRATIVI

IL SINDACO

Adottato con D.C.C. n° del

Successive D.C.C. n° del

IL SEGRETARIO COMUNALE

Parere regionale: D.P.G.R. n° del

Approvato con D.C.C. n° del

Titolo elaborato	N.
RELAZIONE ILLUSTRATIVA	**A**
DATA: 09/07/15 **REVISIONE:**	

La nuova viabilità di collegamento tra le SP34, SP33 e SP38 era originariamente già prevista nel P.R.G. approvato con D.P.G.R. n. 163 del 11.03.96, in quanto necessaria a consentire, oltre una funzionale accessibilità al centro Storico di Pignone, anche una più agevole connessione con le tre Strade Provinciali in oggetto.

Per quanto riguarda le attività presenti nel territorio comunale le stesse possono così essere descritte:

Attività economiche sul territorio del comune di Pignone

Attività artigianali	n. 3	• Salumificio di Pignone (prodotto tipico - la salsiccia di Pignone) • La fabbrica d'arte (Ceramiche) • Segheria Agnetti Casale	
Artigiani	n. 5	Idraulici ed elettricisti	
Artigiani edili	n. 4	2 a Casale e 2 a Pignone	
Negozi alimentari	n. 3	2 a Pignone e 1 a Casale	
Attività agricole		Inserimento di 11 prodotti nell'albo regionale dei prodotti tipici - 2003	
Ristoranti/trattorie	n. 3	1 Pizzeria Pignone 1 Trattoria Pignone 1 Ristorante Monti	
Attività turistiche		Case Vacanze: 2 località Villa, 3 a Pignone Agriturismi: 2 loc. Casale Affittacamere: n. 3, 1 a Pignone, 1 a Casale, 1 a Monti di Pignone Alberghi: 1 a Pignone B&B: 1 a Pignone	**1 albergo ***** attualmente chiuso in località Faggiona di 38 camere (90 posti letto) è in fase di trattativa per la riapertura.
Bar	n. 1	Pignone	
Farmacie	n. 1	Pignone	
Ufficio Postale	n. 1	Pignone	

Il Comune di Pignone presenta grandi potenzialità di sviluppo principalmente nei settori tradizionali, ovvero nell'agricoltura di qualità e nelle piccole attività turistiche e/o artigianali minori.

Il Comune fa parte dell'Unione dei Comuni delle Terre Verticali, insieme a Monterosso al Mare (suo diretto entroterra, ad esso collegato mediante strada provinciale SP38), Riccò del Golfo (centro di maggiori dimensioni fornito di maggiori servizi e distante circa 8 km) e Riomaggiore (altro paese delle Cinque Terre, noto a livello mondiale).

L'unione tra entroterra e costa nasce dalla volontà di mettere a sistema le complementarietà dei territori, ovvero lo spazio e il verde rilassante dell'entroterra con le attrattive turistiche delle zone marine. È intendimento dell'amministrazione migliorare i collegamenti tra le realtà, ivi compresa la rete sentieristica.

Pertanto lo sviluppo di piccole imprese, operanti nel settore dell'ospitalità di qualità, potrebbe trarre beneficio da un più agevole collegamento con l'Autostrada A12.

Una migliore viabilità potrebbe stimolare nuove famiglie a fermarsi a vivere nel comune, consentendo così di porre un argine allo spopolamento del territorio.

Sono le persone residenti, infatti, che prendendosi cura dell'ambiente in cui vivono, possono fare tanto per mantenere vivo e vitale un territorio.

Attualmente è in atto un progressivo spopolamento dovuto all'invecchiamento della popolazione e alle difficoltà che i giovani incontrano nello stabilirsi nell'entroterra, principalmente legate ad insufficiente viabilità e carenza di servizi.

Si notano tuttavia alcuni positivi segnali di inversione di tendenza, soprattutto per ciò che concerne le attività legate alla terra e condotte da giovani.

Attualmente il numero di residenti è inferiore alle 600 unità, anche se nei periodi estivi esso raddoppia, grazie ai flussi turistici.

In località Faggiona è presente una struttura alberghiera chiusa da circa 2 anni, a seguito alla scomparsa del titolare, che, da informazioni in possesso dell'amministrazione, è in fase di trattativa per il rilancio. La realizzazione della variante darebbe nuovo ed importante impulso.

Il progetto di realizzazione della nuova viabilità di collegamento prevede tuttavia un tracciato che, sia pur analogo nella finalità viabilistica a quello originario, si discosta da quello di previsione del P.R.G.; in particolare, mentre l'imbocco con la SP33 coincide con il tracciato di Piano, l'asse si sposta gradatamente verso ovest, fino a tornare a coincidere nei pressi dello svincolo all'altra estremità.

Inoltre, nel corso della stesura del progetto viabilistico, si è evidenziata la necessità di intervenire sui parametri dimensionali previsti dell'attuale normativa.

Nella fattispecie lo Strumento Urbanistico Generale vigente non esclude elementi di flessibilità normativa:

1. Art. 31 delle NtA (zone destinate alla viabilità)

   ……..

   "In caso di necessità di traslazioni di asse conseguenti alle specifiche esigenze progettuali, possono essere consentite senza dover fare ricorso allo strumento della variante al P.R.G. quelle traslazioni di asse viario ricadenti entro i limiti della zona di rispetto del nastro stradale, che in tal caso deve intendersi traslata in conformità al nuovo tracciato"

   ……

2. Art. 41 delle NtA (cautele per il tracciamento e allestimento di strade carrabili non indicate dal PRG)

   ……..

   "Sono ammissibili in tutto il territorio a condizione che la sezione del tramite non superi i m. 3.00; tale misura deve caratterizzare la sezione standard del tramite stesso.

Nel tracciamento o nell'ampliamento di strade…….sono da rispettare le seguenti caratteristiche:

1. Nelle zone particolarmente acclivi le strade non possono avere luce superiore di m. 2.50;
2. ……..non sono ammissibili pendenze superiori al 15%; raggio di curvatura inferiore a m. 10.00 in corrispondenza di pendenze fino all'8%; raggi di curvatura in asse inferiore a m. 15.00 in corrispondenza di pendenze superiori all'8%.

   ……

Gli sbancamenti ed i riporti non possono superare i m. 2.50 di altezza misurata sul piano orizzontale.

…….

Lo sbancamento…….deve essere munito di muro di contenimento a secco o in muratura……

Le scarpate non devono superare uno sviluppo di m 5.00 misurati in proiezione verticale……"

Tuttavia volendo esaminare il contenuto dei precedenti articoli emerge quanto segue:

1. Art. 31: nel tratto di viabilità in questione la fascia di rispetto non risulta indicata nel PRG e pertanto, anche volendo fare riferimento alle Norme del Codice della Strada che per le strade di tipo F prevedono una fascia di m. 10.00 e per quelle di tipo D ed E una fascia di m. 20.00, la viabilità a progetto si discosta per distanze molto maggiori rispetto alle precedenti.
2. Art. 41: i parametri costruttivi previsti dalla norma vigente non corrispondono a quelli utilizzati per il nuovo progetto di raccordo viabilistico.

Anche il Piano Territoriale della Provincia all'art. 9.4 - rete stradale - nel comma 5 stabilisce:

…….

"Lungo la rete della viabilità di interesse provinciale individuata dal PTC è individuata una fascia della estensione di 15 mt per lato a partire dal confine stradale, entro la quale possono essere realizzati, in aggiunta agli interventi consentiti dagli strumenti urbanistici generali e senza che ciò comporti variante agli stessi, gli interventi di ristrutturazione, potenziamento o nuovo impianto della viabilità, nonché manufatti di servizio e impianti tecnici per la manutenzione della stessa viabilità."

Tuttavia la strada in questione, come si può vedere dagli stralci cartografi allegati, non è individuata dal PTC.

Per quanto esposto, si ritiene che il progetto così come prospettato necessiti di una procedura di variante, sia cartografica che normativa, al vigente PRG, preventiva all'attuazione del progetto per le seguenti motivazioni:

1. Il tracciato da realizzare non coincide con il tracciato originario programmato nello strumento generale vigente e la difformità non pare rientrare nei margini di flessibilità previsti dal PRG.
2. Nel 2011, essendo il PRG approvato nel 1996, è decaduto il vincolo di previsione del Piano ed al suo posto c'è una "zona bianca" che non ha destinazione urbanistica definita.

L'approvazione del progetto di nuova viabilità comporta per la sua attuazione la necessità di effettuare le seguenti modifiche:

Modifiche e deroghe a norme di PRG:

- art. 39 - (zone destinate alla viabilità)
- art. 41- (cautele per il tracciamento e allestimento di strade carrabili non indicate dal PRG)

Varianti cartografiche del PRG:

- inserimento del nuovo tracciato: **viene indicato nelle tavole allegate**
- ridefinizione dei confini delle zone adiacenti alla zona attualmente destinata a viabilità: **viene deciso di attribuire a queste zone la destinazione E2 art. 22 delle NtA - agricole**
- eliminazione di una porzione di zona VS - verde di salvaguardia art. 26 delle NtA: **si conferma l'eliminazione di tale area**
- eliminazione di una porzione di zona D2 - artigianale art. 17 delle NtA: **oltre all'inserimento della viabilità viene deciso di variare tutta l'area con attuale destinazione D2 in zona E2**
- riattribuzione delle destinazioni urbanistiche alle aree attualmente destinate alla viabilità: **viene deciso di attribuire a queste zone la destinazione E2 art. 22 delle NtA - agricole**

Varianti cartografiche del PTC:

- viene segnalata l'eventuale necessità di adeguare la cartografia del PTC - tav. 3B - integrandola con la nuova viabilità di progetto.