



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio
Ufficio per la pianificazione urbanistica e il paesaggio

Via Lunelli, 4 - 38121 Trento
Tel. 0461497055- Fax 0461497088
e-mail: serv.urbanistica@provincia.tn.it

INDICAZIONI METODOLOGICHE PER L'ELABORAZIONE DELLO STUDIO PREVISTO PER LA DOTAZIONE DI PARCHEGGI PER GLI IMPIANTI DI RISALITA E LE PISTE DA SCI

(Articolo 59, comma 1 bis della legge provinciale 4 marzo 2008, n. 1 e s.m.)

(agosto 2013)

PREMESSA

La dotazione di parcheggi per gli impianti di risalita è disciplinata dall'articolo 59, comma 1bis della l.p. n. 1/2008 e dalle disposizioni attuative dettate dall'articolo 10 dell'allegato 3 alla deliberazione della Giunta provinciale n. 2023 di data 3 settembre 2010, come modificato dalla deliberazione della Giunta provinciale n. 1206 di data 8 giugno 2012. Il precitato articolo 59, comma 1bis, stabilisce che **“la dotazione di parcheggi in questione è determinata sulla base di uno specifico studio che considera la presenza di parcheggi pubblici idonei a soddisfare le esigenze di parcheggio, i sistemi di collegamento con i parcheggi e i criteri e le modalità di verifica dell'idoneità delle dotazione di parcheggi.”** Prescrive inoltre che il rilascio del titolo edilizio è preceduto dal parere della struttura provinciale competente in materia di urbanistica, volto a verificare la coerenza dello studio con gli obiettivi del citato comma 1 bis. Le disposizioni attuative del nuovo articolo 10 dell'allegato 3 alla deliberazione sopra citata, specificano che le dotazioni minime di parcheggio per gli impianti di risalita, nel caso di nuovi impianti di arroccamento o di sostituzione di quelli esistenti, sono calcolate considerando una base minima di 100 posti auto in prossimità di ogni singolo impianto di arroccamento con accesso automobilistico. Qualora la stazione di partenza dell'impianto sia collocata in un'area sciabile di interesse locale la dotazione minima dei posti auto può essere ridotta del 50%.

Le presenti indicazioni propongono un indice per assicurare ragionamenti e parametri omogenei nella verifica dei parcheggi disponibili in relazione ai flussi di utenza, esclusi gli impianti di arroccamento di Trento-Sardagna e Mezzocorona-Monte.

1 – DEFINIZIONE DI IMPIANTO DI ARROCCAMENTO

Per “impianto di arroccamento” si intende l'impianto a fune di uso pubblico, utilizzato per collegare una o più località, con sistemi di irradiazione in quota per la fruibilità produttiva e turistica dei territori montani, ovvero l'impianto a fune orientato a ridurre, attraverso il suo utilizzo alternativo, il trasporto stradale, veicolare e motorizzato, nei territori montani per migliorarne l'agibilità paesaggistica ed ambientale e ridurre l'inquinamento.

In relazione alle località sciistiche, gli “impianti di arroccamento”, nella maggioranza dei casi hanno la funzione di trasferimento degli sciatori: per portarli in quota, dove iniziano gli impianti di risalita serviti da piste da sci; per trasferirli da un gruppo di piste; per trasferirli da un comprensorio sciistico, ad un altro. A differenza degli impianti di risalita, quelli di arroccamento, in alcuni casi, vengono utilizzati in entrambi i sensi.

Esistono località sciistiche che per peculiare conformazione, sono dotate di impianti di risalita che fungono anche da arroccamento poiché la partenza degli stessi si trova nelle immediate vicinanze della viabilità di accesso dove sono previsti o esistono, parcheggi scambiatori integrati con l'uso degli impianti anche per mezzo di un tratto percorribile con gli sci ai piedi.

Non si considerano in ogni caso "impianti di arroccamento" quelli che presentano le seguenti caratteristiche:

- interamente ricompresi all'interno dell'area sciabile e in particolare dalle piste da sci;
- raggiungibili solo con gli sci ai piedi;
- privi di punti di avvicinamento/continuità per consentire un agevole e corretto interscambio gomma-fune;
- non interessati da previsioni urbanistiche, derivanti dal PRG del comune di riferimento, finalizzate alla realizzazione delle necessarie infrastrutture per l'arroccamento ad un sistema sciistico, quali viabilità, parcheggi, servizi.

2 – DETERMINAZIONE DEI POSTI AUTO

A – Vanno evidenziati tutti i punti di arroccamento e l'eventuale rilevanza rispetto al sistema piste-impianti di riferimento: va in particolare specificato se lo sciatore è in grado di fruire di tutte le piste indipendentemente dall'impianto di partenza. A tale riguardo dovrà essere riportata la localizzazione dell'impianto di arroccamento - tramite planimetria allegata -, la posizione dei parcheggi esistenti e il calcolo delle relative superfici e dei posti auto teorici disponibili in corrispondenza di detti impianti.

B - Se non risulta possibile il conteggio dei parcheggi secondo la disposizione reale poiché spesso i piazzali sono sterrati e non hanno una precisa segnalazione degli stalli, viene assunta come superficie disponibile il 50% dell'area totale. Il numero dei posti auto è desunto dividendo il 50% dell'area totale per 12 mq, assunta come superficie convenzionale per posto macchina. Di qui risultano i posti auto a servizio degli impianti di risalita.

C - Lo studio indica inoltre i posti auto resi disponibili dal Comune o altri soggetti, tramite convenzione con la società. I parcheggi devono essere in prossimità della stazione/i di partenza dell'impianto di arroccamento, assicurando una distanza dall'impianto minore di 300 metri lungo percorsi protetti (marciapiedi, zone pedonali ecc.) oppure, se più distanti, serviti da mezzi di trasporto (es: bus navetta).

D - Il totale dei parcheggi disponibili all'apertura degli impianti va conseguentemente differenziato tra N posti auto e N posti pullman.

3 – DETERMINAZIONE DEI FLUSSI REGISTRATI E FUTURI

A - Lo studio riporta il numero dei primi ingressi intesi come totale afflusso di sciatori registrato nella giornata scelta. Durante la stagione sciistica esistono più giornate in cui si verificano dei picchi di afflusso; la società sceglie di valutare il picco relativo alla giornata più significativa e rappresentativa dell'andamento stagionale confrontandolo, se possibile, con il trend degli anni passati. Si prescinde dalle giornate interessate da eventi eccezionali, che non incidono sui flussi stagionali, quali manifestazioni sportive aventi carattere di straordinarietà; per tali eventi andranno assicurate apposite aree di sosta eventualmente anche con opere precarie ai sensi della legge urbanistica. Se esistono più impianti di arroccamento i dati riportati si suddividono per impianti di risalita dotati di parcheggio e quindi direttamente raggiungibili dall'infrastruttura viaria.

4 – COERENZA TRA PARCHEGGI E NUMERO DI SCIATORI

A - Passo conclusivo dello studio è la verifica della coerenza tra la presenza di sciatori e la disponibilità di posti auto. Si assume come dato convenzionale la presenza media di 3 sciatori per automobile, al fine di ricavare il numero teorico necessario di parcheggi delle varie località.

B – Va verificato, confrontando singolarmente i flussi con la reale disponibilità di parcheggi delle località considerate, se una quota parte della differenza, qualora presente, può essere dovuta al dato grezzo dei primi ingressi che comprendono i mattinieri, i giornalieri, i biglietti a ore ed i pomeridiani. Senza questa verifica il flusso considerato risulterebbe fisiologicamente maggiore dei parcheggi realmente utilizzati, perché non considererebbe il ricambio, durante la giornata, dei posti macchina utilizzati.

C – Richiamato il punto 2A, è determinante considerare il bilancio globale della stazione sciistica rispetto a tutti gli impianti di arroccamento eventualmente presenti. Se il carosello sciistico è completamente usufruibile a prescindere dalla località di arrivo degli sciatori, risulta fondamentale assicurare la rispondenza del rapporto tra utenti/parcheggi disponibili, da verificare in ogni caso in un ambito sciistico raggiungibile con mezzi di locomozione in tempi ragionevolmente brevi. In definitiva, il numero dei posti auto calcolato sulla base delle giornate di picco dei primi ingressi risulta essere di n ; tale valore va soddisfatto sia dal quantitativo di parcheggi N , sia esistenti ($N > n$) che futuri ($N + > n$).

D - Considerazioni conclusive:

- I primi ingressi possono essere confrontati con le presenze alberghiere nella località sciistica nel medesimo periodo di studio. Il numero di posti auto disponibili può essere eventualmente ridotto in ragione del numero di sciatori considerati stanziali e non pendolari.
- Se la stazione sciistica è collegata con altre il numero dei primi ingressi relativi agli impianti di collegamento tra dette stazioni - nel caso in cui le diverse stazioni di arroccamento non siano raggiungibili con mezzi di locomozione -, può non essere considerato se questi impianti non sono serviti da parcheggi.