

In particolare la destinazione dell'area per la sosta temporanea di veicoli autosufficienti comporta la rilevazione e l'esame dei flussi e dei circuiti turistici che determinano la necessità di detta attrezzatura. Per quanto riguarda infine la destinazione dell'area per le operazioni della Protezione Civile è opportuno che la Relazione contenga l'illustrazione dei possibili eventi di calamità prevedibili che si possono verificare nel tempo (centri storici ed aree insediate in genere a grave rischio sismico, a pericolo di esondazione, a rischio di incendio ecc.) e l'ambito e la popolazione che nell'operazioni di primo intervento possono essere assistiti;

— eventuale presenza di vincoli sovraordinati e di ulteriori condizionamenti che determinano la necessità che l'area sia disciplinata in modo tale da renderla ambientalmente compatibile e funzionalmente efficiente. È il caso in cui l'area si trovi, ad esempio, all'interno del Sistema Regionale delle Aree Protette (dove la previsione è ammessa nel rispetto dei limiti di cui agli artt. 8 e 16 della DCR n. 296/88), o entro le fasce di rispetto stradale, così come previsto dal Nuovo Codice della Strada, o in stretta relazione con un centro storico o con edifici di interesse storico-monumentale da salvaguardare;

— caratteristiche ambientali dell'area prescelta da definire sia in termini ampi, facendo riferimento al contesto paesaggistico-storico-ambientale vasto in cui l'area è inserita, e sia in modo puntuale, descrivendo il suo specifico assetto vegetazionale, geo-morfologico ed idraulico;

— caratteristiche infrastrutturali dell'area in oggetto facendo particolare riferimento alla disponibilità di urbanizzazioni primarie quali la fognatura, l'acquedotto, la rete di distribuzione energetica, nonché al grado di accessibilità che presenta l'area in quanto una buona accessibilità costituisce requisito fondamentale. In particolare, la destinazione ad area di parcheggio temporaneo per veicoli autosufficienti comporta che essa sia integrata nei circuiti turistici (e preferibilmente prossima ai punti di maggiore attrattiva) e che sia servita da mezzi pubblici di trasporto collettivo, al fine di consentire l'intermodalità tra mezzi turistici e mezzi urbani. A questo proposito può essere utile che la Relazione faccia riferimento agli studi del Piano del traffico di competenza comunale e a quelli del Piano di Bacino della mobilità di competenza provinciale.

Gli elementi progettuali della Variante sono trattati dalla Relazione tramite la definizione del quadro degli obiettivi perseguiti che hanno orientato le determinazioni qualitative delle funzioni prescelte nonché le loro caratteristiche quantitative.

La valutazione della fattibilità idro-geo-lito-morfologica, derivante dalla interpretazione della Carta della pericolosità dei suoli e della Carta della fattibilità dell'intervento, necessarie ai sensi della D.C.R. n. 94/85, rappresenta un ulteriore elemento tecnico da analizzare.

Infine la Relazione deve illustrare gli aspetti gestionali e di regolamentazione d'uso che disciplinano le modalità di fruizione dell'area attrezzata.

B) Cartografia e foto-documentazione

La Variante urbanistica che istituisce la zona F in questione si compone di elaborati grafici e cartografici che attengono sia agli aspetti conoscitivi che agli elementi previsionali.

Per quanto attiene la conoscenza, è necessario che siano rappresentati i «bacini di utenza» servizi dalla zona prevista nonché i circuiti turistici e più in generale gli itinerari che relazionano la zona in questione con la rete stradale, tramite una cartografia in scala adeguata (ad es. 1:25.000), facendo esplicito riferimento al Piano della mobilità di competenza provinciale già citato in precedenza.

Ulteriori dati conoscitivi sono rappresentati dalla individuazione cartografica delle urbanizzazioni esistenti di servizio all'area prescelta (fognatura, acquedotto, ecc.) con evidenziate le loro caratteristiche di funzionamento, tramite una cartografia in scala non inferiore ad 1:10.000, dalle indagini idro-geolito-morfologiche che, ai sensi e per gli effetti della deliberazione n. 94, devono essere sintetizzate nella Carta della pericolosità dei suoli (cartografia in scala 1:5.000), dalla rappresentazione cartografica (in scala adeguata) delle peculiarità vegetazionali eventualmente esistenti e di altri elementi fisici significativi, dalla segnalazione cartografica (in scala adeguata) della eventuale presenza di vincoli sovraordinati e da un estratto della zonizzazione dello strumento urbanistico generale vigente (foglio intero).

Infine il quadro conoscitivo è completato da una documentazione fotografica dello stato di fatto dell'area, ovvero da un video-tape, nonché dalla eventuale compilazione di specifiche schede relative alle principali caratteristiche delle opere di urbanizzazione esistenti di servizio all'area in questione.

Per quanto riguarda gli elementi progettuali, è necessario che sia redatta, in scala non inferiore a 1:5000, la Carta della fattibilità dell'intervento, così come previsto dalla più volte citata delibera 94, nonché la carta della zonizzazione variata, nella stessa scala della cartografia del PRG vigente, ed ogni altro elaborato grafico che consenta di definire e disciplinare gli interventi necessari per adeguare le infrastrutture e le opere di urbanizzazione di