



# COMUNE DI SANSEPOLCRO

Servizio Urbanistica e Sviluppo

Provincia di Arezzo

Via Matteotti - C.A.P. 52037 - SANSEPOLCRO

## ALLEGATO A

**OGGETTO: Strada vicinale da Colcello a Castiglione – Richiesta di declassificazione di tratto di vecchio tracciato di tale strada vicinale e contestuale riclassificazione di nuovo tratto di cui alla istanza pervenuta dalla Società Agricola Castiglione Srl - RELAZIONE TECNICO ISTRUTTORIA PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO**

### PREMESSA

La strada vicinale in questione si diparte dalla Strada Comunale della Montagna, in destra idrografica del torrente Afra e in corrispondenza della località "La Valle", e raggiunge il complesso edilizio di matrice storica di "Afra Castiglione"; da qui la strada vicinale originaria, ormai in gran parte non più presente, si collegava al complesso edilizio, anch'esso di matrice storica, di "Colcello", in corrispondenza del quale si innestava sulla strada vicinale di Santa Lucia, che raggiunge ancora la località "Palazzo" per poi ridiscendere verso la strada comunale della Montagna che viene re-intercettata a nord della località "Imposto".

L'istanza in oggetto, pervenuta in data 31/07/2019 prot. n° 15436 come richiesta di "sdemanializzazione/ri-demanializzazione" di un tratto della strada vicinale "da Colcello a Castiglione", è stata presentata dalla Società Agricola Castiglione Srl, con sede in Sansepolcro, via Panerai n. 55, CAP 52037, C.F. 02322730512. Il tratto oggetto dell'istanza attraversa sia per il tratto ancora esistente che per la parte di fatto scomparsa, attraversa la proprietà della suddetta società per circa 574 metri; sul tratto ancora esistente si attesta l'edificio storico principale del complesso di Afra Castiglione; la stessa strada vicinale conduce quindi alla piscina dell'omonimo centro agrituristico posta più a est, al di là della quale la originaria vicinale non è più presente.

Poiché si tratta comunque di una strada vicinale, ovvero di strada il cui sedime risulta di proprietà privata dei frontisti con individuazione catastale priva di numero di particella come le strade "di uso pubblico", la richiesta in oggetto dovrà essere formalmente riformulata o comunque è da intendersi come istanza di declassificazione e contestuale riclassificazione ad uso pubblico di un tratto della strada vicinale "da Colcello a Castiglione".

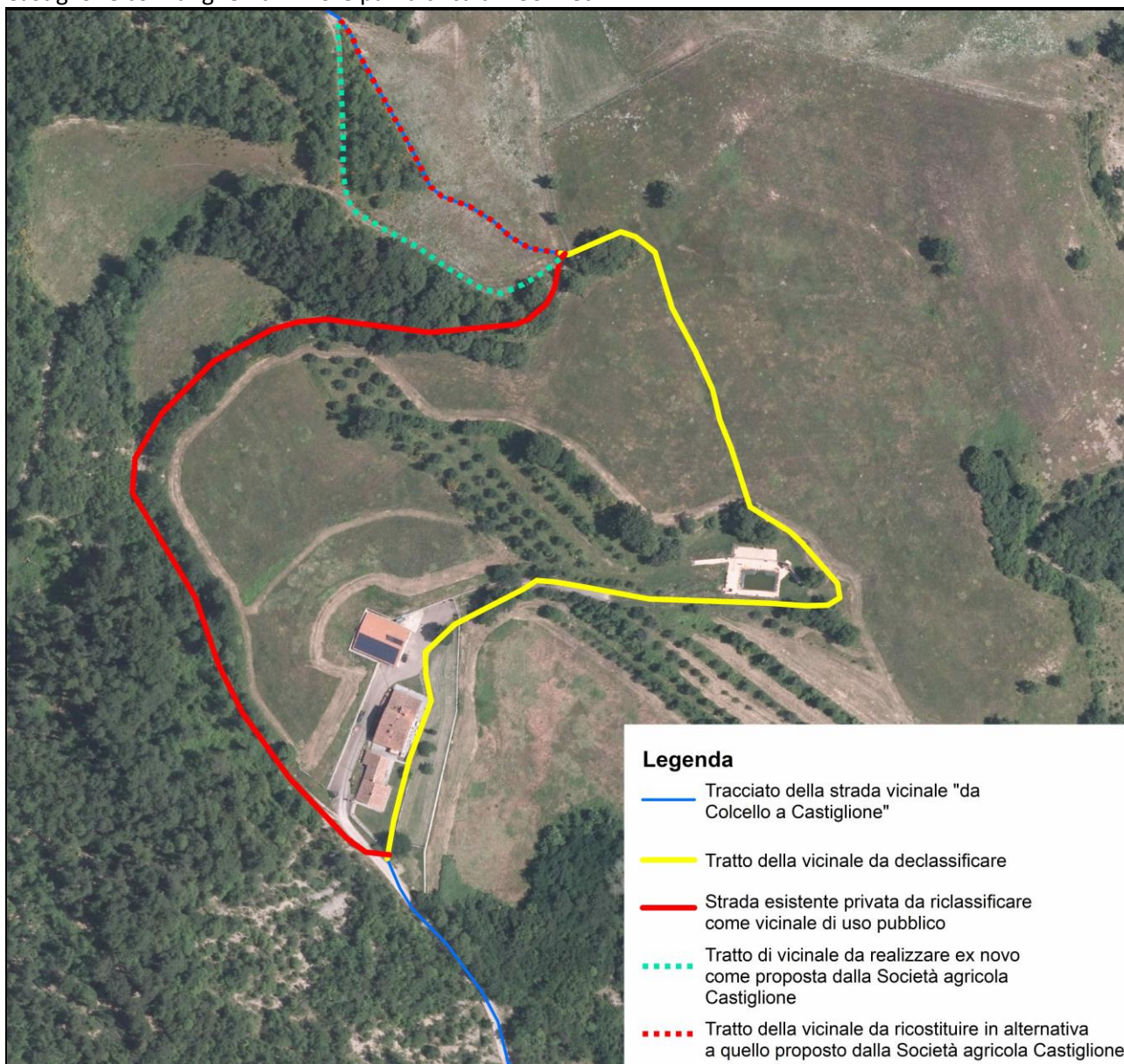
### ANALISI DELL'ISTANZA E SUO INQUADRAMENTO STORICO

Esaminata la documentazione a corredo dell'istanza pervenuta si rileva che il tratto di cui si chiede la declassificazione ha una lunghezza di circa 574 metri; nella stessa area che fa parte del compendio di terreni facenti capo alla azienda agricola della Società Agricola Castiglione Srl è presente una strada privata che ha una lunghezza di circa 390 mt. e che costituisce già una valida alternativa a gran parte del tratto della originaria strada vicinale "da Colcello a Castiglione" che si chiede di declassificare.

Tale strada privata, come si evince dalla planimetria catastale e dalle relative visure, attraversa un'area catastalmente individuata al foglio 45, partt. 36-37-38-40-48-49, che risulta tutta compresa nei terreni di proprietà della sopraccitata Società Agricola Castiglione Srl e che, quindi, la stessa Società ha nella sua piena disponibilità. Tale tracciato può pertanto agevolmente sostituire in gran parte il tratto che si chiede di declassificare attraverso appositi frazionamenti e la sua classificazione ex novo come nuovo tratto della strada vicinale da Colcello a Castiglione. Per garantire però la continuità con il tratto di vicinale ancora presente a monte dell'area in questione è necessario realizzare ex novo un tratto di vicinale.

Per tale tratto da realizzare ex novo, nell'istanza in oggetto, viene proposto un tracciato della lunghezza di circa 165 mt., in aderenza ad aree boscate e con un primo tratto a valle notevolmente ripido;

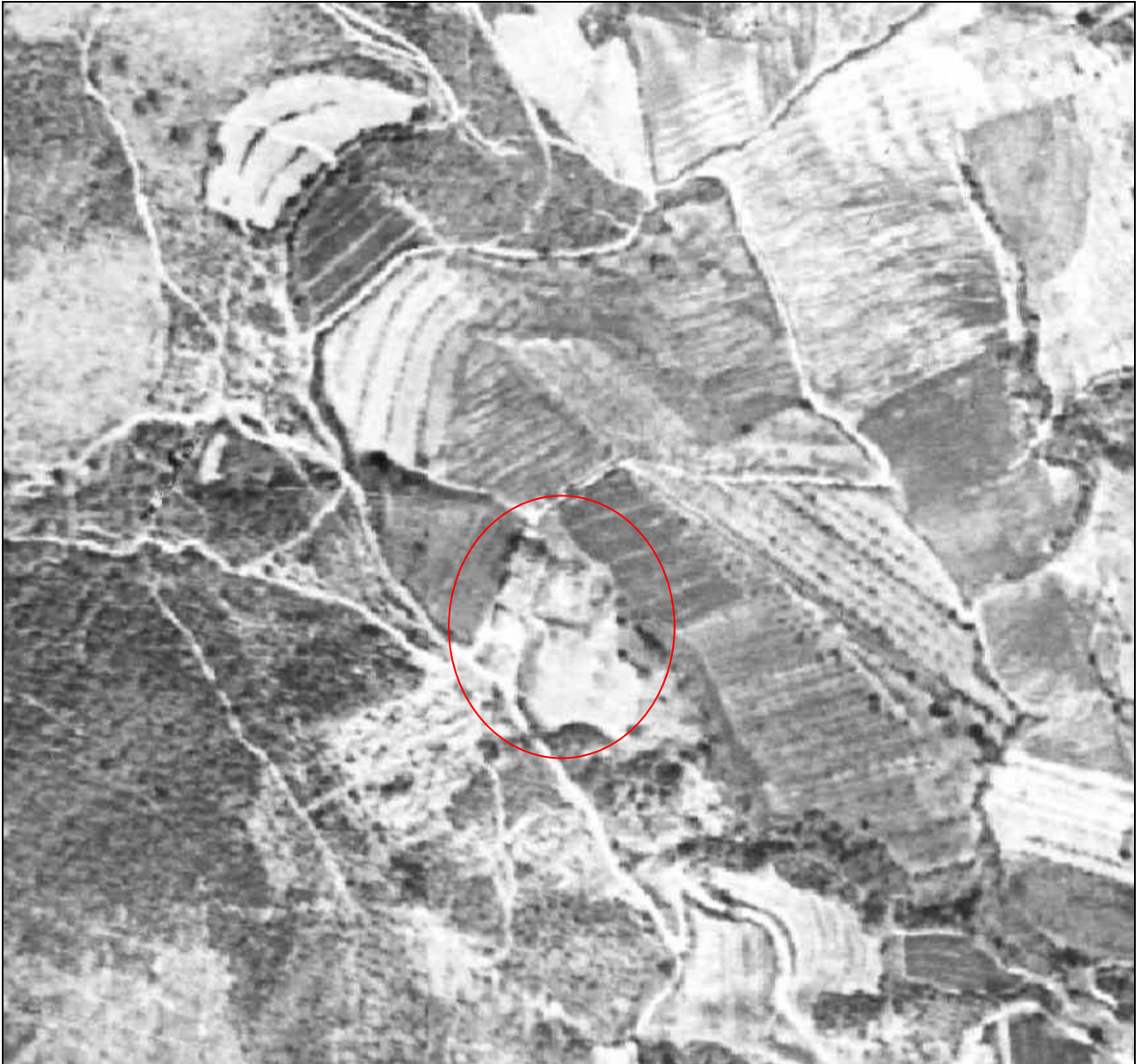
in alternativa a tale proposta, come desumibile dalla planimetria su foto area del 2016 riportata di seguito, potrebbe invece essere ripristinato un tratto ora scomparso dell'originaria strada vicinale da Colcello a Castiglione con lunghezza minore pari a circa di 130 metri.



**FIGURA 1** – Area oggetto della presente istanza su foto aerea attuale

Con tale rettifica rispetto a quanto proposto dal proponente, il tratto da declassificare avrebbe lunghezza di 444 metri (contro i 574 metri della declassificazione proposta nella istanza), mentre, il nuovo tratto di viabilità esistente, da classificare ex novo come vicinale, avrebbe lunghezza di 390 metri, di cui mt. 130 da realizzare ex novo.

Dall'esame delle foto aeree dal 1954 ad oggi si evince quanto di seguito rilevato.



**FIGURA 2** - Estratto della foto aerea del 1954 con, cerchiato in rosso, il complesso edilizio di Afra Castiglione; la strada vicinale da Colcello a Castiglione, nel tratto oggetto della presente istanza, è ancora ben segnata e tutta presente





**FIGURA 3** - Estratto della foto aerea del 1976 con, cerchiato in rosso, il complesso edilizio di Afra Castiglione; la strada vicinale da Colcello a Castiglione, nel tratto oggetto della presente istanza, inizia ad essere in disuso dal punto indicato con la freccia arancione verso monte



**FIGURA 4** - Estratto della foto aerea del 1988 con, cerchiato in rosso, il complesso edilizio di Afra Castiglione; la strada vicinale da Colcello a Castiglione, nel tratto oggetto della presente istanza, è cancellata a partire dal punto indicato con la freccia gialla verso nord



**FIGURA 5** - Estratto della foto aerea del 2001 con, cerchiato in rosso, il complesso edilizio di Afra Castiglione; la strada vicinale da Colcello a Castiglione, nel tratto oggetto della presente istanza, nel tratto dal luogo dell'attuale piscina verso nord è completamente persa ed è diventata parte integrante del vasto appezzamento agricolo a seminativo a est del complesso edilizio.

Il tratto di vicinale in questione risulta pertanto di fatto inutilizzato almeno da circa il 1980, ovvero da più di 40 anni.

#### **INQUADRAMENTO NEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI VIGENTI**

Tale viabilità risulta essere classificata come "*strada vicinale*" nella tavola n. 8 del Piano strutturale vigente; nell'ambito del vigente Regolamento urbanistico (RU) risulta anche classificata come "*viabilità di valore storico-escursionistico*" ovvero come invariante strutturale soggetta alla disciplina di cui all'art. 37 del N.T.A. del R.U..

Tale articolo prevede che:

"...

*Sono elementi di invarianza, quando abbiano rilevanza di memoria storica o paesaggistica:*

- a. i caratteri plano-altimetrici generali dei tracciati, fatti salvi eventuali interventi di manutenzione o di adeguamento funzionale che si rendano necessari per motivi di rilevante interesse pubblico ;*
- b. le opere di raccolta e convogliamento delle acque;*
- c. le opere d'arte ed i segnali di viaggio;*
- d. le opere di sistemazione e contenimento del terreno;*

e. le alberature segnaletiche, gli allineamenti arborei e le siepi ornamentali, limitatamente alle specie vegetali locali;

f. la sistemazione ed i materiali del fondo stradale.

3. Gli elementi di invarianza sono soggetti a tutela nella loro consistenza materiale e nelle prestazioni, al ripristino dei tratti degradati, e alla loro valorizzazione culturale in quanto testimonianza di strutture profonde del territorio.

4. I progetti edilizio-urbanistici comportanti modifica di tratti stradali appartenenti a tracciati viari fondativi sono corredati da uno specifico studio, con allegata documentazione di dettaglio, sullo stato di fatto e di diritto del tracciato (caratteristiche geometriche, materiali, sistemazioni circostanti, titolarità; natura eventuali servitù, etc.) al fine ad evidenziare la coerenza della modifica proposta con il contesto di riferimento e di costituire un repertorio comunale dell'invarianza.

5. I percorsi coincidenti con le strade vicinali devono conservare le originali caratteristiche di tracciato, di giacitura e di sezione, evitando l'introduzione di componenti incongrue e/o estranee quali marciapiedi, cordonati, zanelle, slarghi-parcheggio etc.. Eventuali inadeguatezze della sezione stradale, che determinino rilevanti problemi di fluidità del traffico veicolare, possono essere superate attraverso la realizzazione di piazzole di scambio.

6. Eventuali comprovate necessità di spostamento del tracciato di tratti di strade vicinali possono essere soddisfatte solo ove ricorrano particolari circostanze, quali ad esempio:

- la strada costituisce una interruzione dello spazio definito tra due o più edifici della stessa proprietà;

- le pendenze e/o i raggi di curvatura costituiscono pericolo alla circolazione veicolare;

- il tracciato è frutto di modifiche apportate successivamente al 1940

In ogni caso le variazioni di tracciato non devono apportare fratture nelle strutture consolidate del paesaggio agrario. I nuovi tratti devono pertanto aderire alle geometrie fondiarie esistenti secondo criteri di coerenza con il sistema dei segni naturali e antropici che costituiscono la tessitura territoriale storicizzata, ed in particolare:

- recuperare percorsi o tracce di percorsi preesistenti;

- allinearsi piano-altimetricamente alle tracce fondiarie costituite da discontinuità colturali o sistemazioni del terreno, evitando significativi movimenti di terra;

- riproporre gli stessi caratteri tipologici e costruttivi del tratto principale.

8. Le sedi carrabili non più utilizzate devono essere in ogni caso conservate nella loro connotazione di viabilità vicinale preesistente, in quanto testimonianza del patrimonio territoriale storicizzato.

9. Per gli interventi di manutenzione è prescritto l'impiego dei materiali e delle tecniche costruttive tradizionali. La sede carrabile, ove non già asfaltata, deve conservare il fondo bianco. Per particolari e documentate esigenze prestazionali essa può essere pavimentata con terre stabilizzate o sistemazioni "in duro" che utilizzino l'inerte tipico dei luoghi.

10. Il drenaggio delle acque meteoriche è assolto da canalette trasversali alla carreggiata e/o da fossette laterali parallele al percorso.

11. Sulle strade vicinali deve essere garantito il pubblico transito: è pertanto fatto divieto di chiuderne o interromperne i tracciati, ancorché per tratti limitati.

12. I progetti edilizio-urbanistici comportanti modifica di viabilità vicinale sono corredati da uno specifico studio, con allegata documentazione di dettaglio, sullo stato di fatto e di diritto del tracciato (caratteristiche geometriche, materiali, sistemazioni circostanti, titolarità; natura, eventuali servitù, etc.) al fine ad evidenziare la coerenza della modifica proposta con il contesto di riferimento e di costituire un repertorio comunale dell'invarianza."

Nell'ambito dello strumento urbanistico operativo quindi, in coerenza con il PIT regionale (che prevede che gli strumenti urbanistici dei Comuni promuovano la conservazione all'uso pubblico e la valorizzazione delle strade vicinali), sono ammessi limitati spostamenti o modifiche di tracciato per comprovate esigenze che comunque garantiscano la continuità del tracciato della vicinale.

Pertanto, ai fini della conformità con lo strumento urbanistico comunale, ogni proposta di declassificazione in oggetto deve essere corredata da apposita proposta progettuale di un tracciato alternativo rispetto al tratto da declassificare. Tale proposta progettuale deve tenere conto delle disposizioni dell'art. 37 delle N.T.A. del R.U. sopra citate.

**La presente istanza di declassificazione con contestuale riclassificazione, come prevista nella precedente FIGURA 1 (con la porzione da ricostituire in tratteggio rosso), risulta quindi conforme alle previsioni del vigente RU.**

**Inoltre tenuto conto che il tratto da declassificare risulta non più utilizzato e non più esistente da oltre 40 anni sono venuti meno i criteri fondamentali che ne determinarono la vicinalità consistenti in:**

**1) passaggio esercitato da una collettività di persone qualificate dall'appartenenza ad un gruppo territoriale;**

**2) concreta idoneità della strada a soddisfare, anche per il collegamento con la via pubblica, le esigenze di pubblico interesse;**

**3) titolo valido a sorreggere l'affermazione del diritto di uso pubblico che può identificarsi con il protrarsi dell'uso stesso da tempo immemorabile.**

**ITER DA SEGUIRE PER L'APPROVAZIONE DELL'ISTANZA IN QUESTIONE**

La presente proposta dovrà essere oggetto di una preliminare presa d'atto da parte della Giunta comunale che, con propria deliberazione, darà avvio al procedimento di declassificazione e contestuale riclassificazione.

L'avvio del procedimento sarà pubblicato all'Albo pretorio per 30 giorni e nella sezioni Avvisi del sito web comunale perché chiunque vi abbia interesse possa presentare le proprie osservazioni.

Nei 30 giorni di pubblicazione verrà inoltre richiesto apposito parere al Servizio Lavori Pubblici.

Decorsi i suddetti 30 giorni la proposta di declassificazione e contestuale riclassificazione, con le eventuali modifiche e integrazioni derivanti dal parere del Servizio Lavori Pubblici del Comune e da eventuali osservazioni, sarà sottoposta al Consiglio Comunale per l'approvazione.

Successivamente all'approvazione da parte del Consiglio Comunale il proponente, per l'esecuzione dei lavori di costruzione della parte di tracciato da realizzare ex novo o ricostituire e l'eventuale manutenzione o sistemazione del tratto di viabilità privata esistente da trasformare in vicinale, dovrà acquisire idoneo permesso a costruire, che verrà rilasciato dal Servizio Edilizia Privata (con espressione di nuovo eventuale parere favorevole del Servizio Lavori Pubblici), previa presentazione del progetto esecutivo delle opere; tale progetto dovrà contenere le specifiche caratteristiche dimensionali (lunghezza e larghezza), le modalità di sistemazione del fondo e di regimazione delle acque avendo cura che:

- a) vengano essere riproposti gli stessi caratteri tipologici, dimensionali e costruttivi della viabilità vicinale esistente;
- b) il drenaggio delle acque meteoriche venga assolto attraverso la realizzazione di canalette trasversali alla carreggiata e/o da fossette laterali parallele al percorso;
- c) vengano mantenute ai lati della viabilità le attuali sistemazioni arboree ed arbustive presenti;
- d) ai sensi della Delibera di Consiglio Comunale n. 147/2015, in riferimento al tracciato di progetto, venga versato un contributo relativo al costo di costruzione pari a 15 € per ogni metro lineare di nuovo tracciato, con un minimo di € 500;
- e) vengano inoltre versati diritti di segreteria per l'importo di € 500,00 come stabilito dalla delibera della Giunta Comunale n. 221 del 02/08/2010;

Successivamente al completamento dei lavori il proponente dovrà effettuare tutti i frazionamenti relativi al tratto di viabilità privata che dovrà essere classificata ex novo come strada vicinale.

Il Consiglio Comunale potrà approvare in via definitiva la declassificazione e contestuale classificazione del nuovo tracciato alternativo, previa presentazione dei frazionamenti delle aree, opportunamente approvati dall'Ufficio del Territorio di Arezzo, relativo sia al tracciato da declassificare, che al nuovo tracciato da classificare ex novo;

Saranno a carico del richiedente i frazionamenti delle aree, l'onere della voltura delle variazioni di cui sopra all'Agenzia del territorio e presso la Conservatoria dei Registri immobiliari per ciò che riguarda le necessarie registrazioni/trascrizioni.

Sansepolcro, 08/03/2022

**LA RESPONSABILE DEL SERVIZIO URBANISTICA E SVILUPPO**  
**Arch. Maria Luisa Sogli**