

CAPITOLO N. 22

INDAGINE CONSOCITIVA N.2: VERIFICA STANDARD A PARCHEGGI

Premessa

La presente variante, come indicato alla precedente Indagine conoscitiva n.1, capitolo 21, dal titolo “Vincoli espropriativi e conformativi” della presente relazione, è stata corredata da un attento studio dell'assetto proprietario delle zone destinate a servizi e attrezzature, che ha consentito di individuare quali aree destinate a funzioni pubbliche siano di proprietà pubblica e quali siano ancora di proprietà privata.

Per il particolare caso delle aree che il piano destina alla sosta l'Amministrazione ha ritenuto interessante condurre un approfondimento puntuale. Il fine è quello di verificare nel dettaglio sia il livello di soddisfacimento dello standard a parcheggio di cui all'art. 3 del D.M.aprile 1968, n. 1444 e s.m. che, più in generale, l'offerta di spazi per la sosta che la città offre a cittadini e utenti esterni.

La stima di tali spazi è stata condotta secondo il metodo descritto dalla presente relazione di calcolo, facendo riferimento sia al vigente PRG (variante “giugno 2009”) che alla presente variante. In sostanza l'indagine si articola in due parti:

- la prima parte indaga il rapporto intercorrente tra il numero dei residenti e gli spazi a parcheggio, a partire dai dati del PRG vigente.
- la seconda parte riprende l'indagine condotta nella parte prima, rielaborandola in considerazione delle previsioni della presente variante.

Il fine è dunque quello di indagare l'offerta di spazi per la sosta messi a disposizione della cittadinanza dal PRG vigente; l'approfondimento condotto nella seconda parte è finalizzato a dimostrare che la presente variante incide solo marginalmente sull'articolazione degli spazi a parcheggio.

Preme puntualizzare che la presente variante non introduce né varia o stralcia aree che il vigente PRG individua come destinate a “Parcheggi pubblici, pertinenziali e di iniziativa misto pubblica-privata” (art.86) e nel proseguo denominate “aree a parcheggio in centro storico” e “aree a parcheggio fuori centro storico”.

In coda all'indagine quantitativa, il capitolo “Conclusioni” trae le file dell'articolato ragionamento condotto attraverso la presente analisi.

PARTE PRIMA: il PRG vigente

Relazione di calcolo

La verifica è stata condotta elaborando un calcolo puntuale, sviluppato a partire dalle informazioni a disposizione del Servizio Territorio, dell'Azienda Multiservizi Rovereto (A.M.R.) e del M.A.R.T.¹ e dai contenuti del Piano Urbano della Mobilità (P.U.M.) approvato con deliberazione consiliare n.9 del 2013. Tali informazioni e tali contenuti sono stati integrati con indagini a campione e con alcuni sopralluoghi, utili per quantificare gli stalli disponibili in alcune particolari aree. Per tale motivazione si reputa opportuno considerare i valori di stima come rappresentativi di grandezze indicative.

La presente relazione è stata redatta nell'intento di indagare il rapporto tra il numero di abitanti attuali/futuri e gli spazi riservati a parcheggi.

E' obiettivo dell'indagine stimare:

1. la dotazione di standard a parcheggio in riferimento alla popolazione residente nel 2012 nella città di Rovereto, sulla scorta delle indicazioni di cui all'art. 3 del D.M.aprile 1968, n. 1444 e s.m. e i.. Lo standard è stato quantificato considerando il numero dei residenti al 31 dicembre 2012, corrispondente a **39.247 unità** come indicato dall'annuario statistico demografico del Comune di Rovereto dell'anno 2012.
2. la dotazione di standard a parcheggio in base alla popolazione che potenzialmente risiederà a Rovereto nel 2023, al fine di valutare come le attuali previsioni del piano regolatore potranno saper rispondere alle future esigenze della città. Per stimare la popolazione al 2023 si è fatto riferimento alla variazione percentuale media della popolazione residente calcolata nel decennio intercorrente tra l'anno 2002 e l'anno 2012 e si è prefigurato che il trend di crescita resti invariato. Si è così ipotizzata una popolazione potenziale al 2023 pari a circa **44.700 unità**.

1 Le informazioni di competenza del M.A.R.T. ineriscono il parcheggio multipiano gestito dal Museo stesso.

Anno	Comune di Rovereto				Provincia di Trento		
	Maschi	Femmine	Totale	incremento	Maschi	Femmine	Totale
1990	15.724	17.306	33.030		217.770	230.510	448.280
1991	15.774	17.286	33.060	30	218.780	231.246	450.026
1992	15.760	17.284	33.044	-16	220.210	232.269	452.479
1993	15.815	17.340	33.155	111	222.556	234.421	456.977
1994	15.876	17.438	33.314	159	223.887	235.725	459.612
1995	15.951	17.492	33.443	129	224.858	236.748	461.606
1996	16.024	17.575	33.599	156	226.190	238.208	464.398
1997	16.146	17.607	33.753	154	227.574	239.337	466.911
1998	16.230	17.707	33.937	184	229.046	240.841	469.887
1999	16.309	17.809	34.118	181	230.938	242.776	473.714
2000	16.331	17.822	34.153	35	233.226	244.633	477.859
2001	16.453	17.930	34.383	230	232.449	244.910	477.359
2002	16.513	18.004	34.517	134	235.765	247.392	483.157
2003	16.505	18.072	34.577	60	239.553	251.276	490.829
2004	16.748	18.357	35.105	528	243.104	254.442	497.546
2005	16.940	18.578	35.518	413	245.682	256.796	502.478
2006	17.095	18.737	35.832	314	248.108	258.922	507.030
2007	17.333	19.093	36.426	594	251.279	262.078	513.357
2008	17.660	19.393	37.053	627	254.374	265.426	519.800
2009	17.867	19.682	37.549	496	256.602	268.224	524.826
2010	18.171	19.980	38.151	602	258.741	270.716	529.457
2011	18.386	20.225	38.611	460	260.696	272.698	533.394
2012	18.699	20.548	39.247	636			

Illustrazione 1: Tab. n. 1.1 dell'"annuario statistico demografico dell'anno 2012 – titolo: Popolazione residente al 31 dicembre (dal 1990 al 2012) nel Comune di Rovereto e nella Provincia.

Fasi di calcolo

L'analisi condotta, nell'intento di fornire un quadro il più possibile chiaro e dettagliato, verifica lo standard a parcheggio considerando tre fasi:

1. **quantificazione della superficie delle aree a parcheggio previste dal vigente P.R.G.:** si considera la superficie di tutte le aree che il P.R.G. destina a parcheggio, sia individuandole quali zone destinate a "*Parcheggi pubblici, pertinenziali e di iniziativa misto pubblico-privata*" (art.86), sia definendone la destinazione urbanistica attraverso le previsioni di piani attuativi, aree di perequazione, concessioni convenzionata e piani d'area.
2. **quantificazione della superficie delle aree a parcheggio – stato attuale:** si considerano, nel complesso, tutti gli stalli per la sosta oggi presenti e fruibili. A tal fine si considera, oltre alla superficie - oggi di proprietà pubblica - dei parcheggi previsti dal vigente P.R.G. (così come descritti al precedente punto), anche la superficie dei parcheggi di prossima realizzazione, dei parcheggi in struttura, delle aree di sosta a pagamento a ciglio strada e degli stalli per la sosta a ciglio strada sia gratuita che a disco orario.
3. **quantificazione della superficie delle aree a parcheggio – stato reale + aree a parcheggio previste dal vigente P.R.G.:** si considerano, nel complesso, sia le superfici di tutte le aree che il vigente P.R.G. destina a parcheggio (così come descritti al precedente punto 1), che le superfici degli ulteriori stalli per la sosta oggi presenti e fruibili (così come descritti al precedente punto 2).

Per ciascuno scenario è stato sviluppato un calcolo analitico e dettagliato, dal valore indicativo, che di seguito viene descritto.

Il calcolo ha mera valenza formale: si esula dal considerare la possibilità di realizzare, nelle aree che il Piano Regolatore destina a parcheggio, anche parcheggi multipiano e si conteggia esclusivamente la superficie della destinazione di piano. Per tale motivo le grandezze riportate devono considerarsi stimate per difetto e va ricordato che la potenzialità del piano supera i dati qui riportati.

FASE N.1: Quantificazione della superficie delle aree a parcheggio previste dal vigente P.R.G.

Come precedentemente richiamato le voci considerate sono:

1. zone destinate a “Parcheggi pubblici, pertinenziali e di iniziativa misto pubblico-privata” (art.86) in centro storico e zone con analoga destinazione all'esterno del centro storico;
2. aree a parcheggio:
 - zone destinate a parcheggi pubblici previsti da piani attuativi di iniziativa pubblica²;
 - zone destinate a parcheggi pubblici previsti da piani attuativi di iniziativa privata³;
 - zone destinate a parcheggi pubblici previsti nelle aree di perequazione;
 - zone destinate a parcheggi pubblici previsti nelle aree oggetto di concessioni convenzionate;
 - zone destinate a parcheggi pubblici previsti nelle aree interessate da piani d'area.

Le zone di cui sopra sono state conteggiate nella loro interezza, a prescindere dall'assetto proprietario.

Nel complesso la quantificazione delle voci sopra elencate ha portato al risultato riassunto nella seguente tabella:

SUPERFICIE AREE A PARCHEGGIO PREVISTE DA PRG VIGENTE	
aree a parcheggio in centro storico	13.599
aree a parcheggio fuori centro storico	65.752
aree a parcheggio in:	
- P - piani attuativi iniziativa pubblica	25.799
- PL - piani attuativi di iniziativa privata	18.882
- PER - aree di perequazione	4.676
- CC - concessioni convenzionate	2.000
- PDA - piani d'area	5.229
TOTALE	135.937

Si desume quindi che lo standard per abitante è:

-
- 2 Si precisa che nel caso di schede riportanti le previsioni di spazi della sosta espresse in numero di stalli e non in termini di superfici a parcheggio, si è assunta quale riferimento per la presente stima una superficie “virtuale” da destinarsi a parcheggio. La superficie “virtuale” è stata ottenuta moltiplicando il numero di stalli per la superficie standard di un posto auto (12,5 mq) e per 2 (considerando così anche lo spazio di manovra).
 - 3 Si puntualizza che per il Piano di Lottizzazione P.L. 05 Master Tools il vigente P.R.G. prevede di destinare 9.500 mq a funzioni miste (area a parcheggio, verde pubblico e percorsi ciclopedonali). Per questo particolare caso la superficie a parcheggio è stata stimata come pari al 50% della superficie per funzioni miste.
Per il Piano di Lottizzazione P.L. 03A “Merloni Nord” la superficie a parcheggio è stata desunta dalla convenzione urbanistica.

VERIFICA STANDARD	mq/ab
standard a parcheggio - conteggiato in base al numero residenti al 31.12.2012 - Fonte (+++): annuario statistico demografico del Comune di Rovereto, anno 2012; num. Residenti 39.247	3,46
standard a parcheggio - conteggiato in base al numero residenti al 2023; proiezione dati annuario statistico demografico del Comune di Rovereto; num. Residenti 44.700	3,04

L'Allegato 2 “Aree a parcheggio previste dal vigente PRG in centro storico e fuori centro storico” costituisce una mappatura delle aree pubbliche e non, presenti nel territorio del comune di Rovereto e descritte al precedente punto 1.

FASE N.2: Quantificazione della superficie delle aree a parcheggio – stato reale

La fase 2 considera tutti gli stalli per la sosta oggi presenti e fruibili: oltre alla superficie - oggi di proprietà pubblica - dei parcheggi previsti dal vigente P.R.G. (così come quantificati alla fase 1), si quantificano anche la superficie dei parcheggi di prossima realizzazione, dei parcheggi in struttura, delle aree di sosta a pagamento a ciglio strada e degli stalli per la sosta a ciglio strada sia gratuita che a disco orario.

Le voci considerate dalla presente fase sono:

1. parcheggi previsti da relazione previsionale programmatica (compresi quelli non ricadenti entro aree che il PRG destina a parcheggio): la relazione previsionale programmatica (approvata con deliberazione di consiglio comunale n. 7 del 21 marzo 2013), al paragrafo 11.b.5 “Programma di realizzazione di nuovi parcheggi pubblici e pertinenziali” del capitolo 11.b “Trasporti e mobilità” delinea il programma di implementazione delle infrastrutture destinate alla sosta e individua il numero di stalli previsti per ogni nuovo luogo deputato alla sosta di autovetture (Allegato 1). Il numero di stalli è stato trasformato, ai fini della presente stima, in una superficie “virtuale”. Tale superficie è stata ottenuta moltiplicando il numero di stalli auto per la superficie standard di un posto auto (12,5 mq); il risultato è poi stato moltiplicato per 2, al fine di ricomprendere nella superficie “virtuale” anche lo spazio di manovra. Si precisa inoltre che la relazione previsionale programmatica indica come parcheggi pubblico/privati le aree fruibili al pubblico al di fuori degli orari di apertura delle attività insediate per espressa dichiarazione del soggetto attuatore; per tale ragione la presente stima considerata, oltre ai parcheggi pubblici, anche i parcheggi pubblico/privati. Si informa inoltre che i parcheggi citati dalla relazione previsionale programmatica sono stati quantificati a prescindere dalla destinazione di zona che il PRG assegna alle aree da essi interessate.
2. parcheggi in struttura gestiti dall'Azienda Multiservizi Rovereto (A.M.R.) e dal M.A.R.T.: per analogia, anche per i parcheggi in struttura, si è fatto riferimento alla superficie “virtuale” così come definita al precedente punto.
3. parcheggi a ciglio strada a pagamento (zone blu): la stima della superficie di tali parcheggi è da considerarsi indicativa ed elaborata per difetto. Per il conteggio sono stati considerati gli stalli a pagamento mappati dal P.U.M. e alcuni ulteriori stalli la cui presenza è stata verificata con sopralluogo⁴. La superficie totale è stata stimata moltiplicando la somma di tutti gli stalli a pagamento per la superficie standard di ogni stallone (12,5 mq) e non è stato considerato lo spazio di manovra, posto che lo stesso coincide con la carreggiata stradale.
4. parcheggi gratuiti o zone a disco a ciglio strada: la stima è da considerarsi indicativa ed elaborata per difetto. Per il conteggio di tale superficie sono stati considerati gli stalli destinati alla sosta libera o a disco orario presenti nelle vie, sia della città che delle frazioni.

4 trattasi dei nuovi stalli recentemente realizzati nel tratto a nord di corso Bettini e viale Trento

La presenza degli stalli è stata verificata o attraverso sopralluoghi o mediante la verifica a video (fonte: immagini fornite da <https://maps.google.it/>). La superficie totale è stata stimata moltiplicando la somma di tutti gli stalli per la superficie standard di ogni stallo (12,5 mq) e non è stato considerato lo spazio di manovra, posto che lo stesso coincide con la carreggiata stradale.

5. parcheggi previsti dal vigente PRG in centro storico e fuori centro storico – già di proprietà pubblica⁵: la quantificazione delle aree che il vigente P.R.G. destina a parcheggio non considera le superfici dei parcheggi previsti da PRG già conteggiate ai precedenti punti 1 e 2 (*);
6. aree a parcheggio già di proprietà pubblica o con cessione vincolata a seguito di convenzioni urbanistiche già sottoscritte⁶(**), distinte in :
 - zone destinate a parcheggi pubblici previsti da piani attuativi di iniziativa pubblica (il risultato è pari a zero, nonostante il PAG 09 “ex Bimac” abbia trovato attuazione, per il fatto che le superfici a parcheggio realizzate in tale area, sono state computate alla voce “parcheggi previsti da relazione previsionale programmatica. Si precisa inoltre che i posti auto oggi presenti al Follone sono stati considerati al punto 1 in ragione del fatto che il Piano di Recupero del Follone non è stato attuato, ma l'areale è stato destinato a parcheggio);
 - zone destinate a parcheggi pubblici previsti da piani attuativi di iniziativa privata;
 - zone destinate a parcheggi pubblici previsti nelle aree di perequazione;
 - zone destinate a parcheggi pubblici previsti nelle aree oggetto di concessioni convenzionate;
 - zone destinate a parcheggi pubblici previsti nelle aree interessate da piani d'area.

Nel complesso la quantificazione delle voci sopra elencate ha portato al risultato riassunto nella seguente tabella.

⁵ L'assetto proprietario è stato indagato assumendo quale riferimento lo “scarico dati” fornito da Openkat e riferito alla data del 31.12.2012 e variato, in alcune sue parti, in ragione di acquisti, permuta o vendite promossi dal Comune di Rovereto.

⁶ Tali superfici sono state quantificate considerando, nel complesso, le previsioni di piano regolatore che alla data del 31 agosto 2013 hanno trovato attuazione e le convenzioni urbanistiche sottoscritte entro la medesima data.

SUPERFICIE AREE A PARCHEGGIO – ANALISI DELLO STATO ATTUALE	
parcheggi previsti da relazione previsionale programmatica (compresi quelli non ricadenti entro aree che il PRG destina a parcheggio)	45.650
parcheggi in struttura AMR e MART	14.375
parcheggi a ciglio strada a pagamento (zone blu)	23.900
parcheggi gratuiti o zone a disco a ciglio strada (stima indicativa ed elaborata per difetto)	27.313
parcheggi previsti da PRG in centro storico e fuori centro storico – già di proprietà pubblica (*)	33.583
aree a parcheggio già di proprietà pubblica o con concessione vincolata a seguito di convenzioni urbanistiche già sottoscritte (**) in :	
- P - piani attuativi iniziativa pubblica	0
- PL - piani attuativi di iniziativa privata	649
- PER - aree di perequazione	2.117
- CC - concessioni convenzionate	0
- PDA - piani d'area	5.229
TOTALE	152.815

Si desume quindi che lo standard per abitante è:

VERIFICA STANDARD	mq/ab
standard a parcheggio - conteggiato in base al numero residenti al 31.12.2012 - Fonte (+++): annuario statistico demografico del Comune di Rovereto, anno 2012; num. Residenti 39.247	3,89
standard a parcheggio - conteggiato in base al numero residenti al 2023; proiezione dati annuario statistico demografico del Comune di Rovereto; num. Residenti 44.700	3,42

L'Allegato 3 “Aree a parcheggio previste dal vigente PRG in centro storico e fuori centro storico di proprietà pubblica o privata” costituisce una mappatura di tutte le aree pubbliche e private presenti nel territorio del comune di Rovereto e descritte al precedente punto 5.

FASE N.3: Quantificazione della superficie delle aree a parcheggio – stato reale e aree a parcheggio previste dal vigente P.R.G.

L'ultima fase, quantifica la superficie delle aree a parcheggio considerando, nel complesso, sia le superfici di tutte le aree che il vigente P.R.G. destina a parcheggio (così come descritti dalla Fase 1), che le superfici di tutti gli stalli per la sosta oggi presenti e fruibili (così come descritti dalla Fase 2).

Le voci considerate sono⁷:

1. parcheggi previsti da relazione previsionale programmatica (compresi quelli non ricadenti entro aree che il vigente PRG destina a parcheggio);
2. parcheggi in struttura gestiti dall'Azienda Multiservizi Rovereto (A.M.R.) e dal M.A.R.T.;
3. parcheggi a ciglio strada a pagamento (zone blu). ;
4. parcheggi gratuiti o zone a disco a ciglio strada (la stima è da considerarsi indicativa ed elaborata per difetto);
5. zone destinate a "Parcheggi pubblici, pertinenziali e di iniziativa misto pubblico-privata" (art.86) in centro storico e zone con analoga destinazione all'esterno del centro storico: la quantificazione delle aree che il vigente P.R.G. destina a parcheggio non considera le superfici dei parcheggi previsti da PRG già conteggiate ai precedenti punti 1 e 2;
6. aree a parcheggio in:
 - zone destinate a parcheggi pubblici previsti da piani attuativi di iniziativa pubblica⁸ (il dato sotto riportato non eguaglia l'equivalente dato della prima tabella, poiché nel conteggio relativo alla fase 3 le superfici dei parcheggi delle aree ex Bimac e Follone, sono già considerati alla voce " previsti da relazione previsionale programmatica" di cui al precedente punto 1;
 - zone destinate a parcheggi pubblici previsti da piani attuativi di iniziativa privata⁹;

7 Le superfici di seguito elencate sono state quantificate secondo le modalità descritte alla precedente Fase 2.

8 Si precisa che nel caso di schede riportanti le previsioni di spazi della sosta espresse in numero di stalli e non in termini di superfici a parcheggio, si è assunta quale riferimento per la presente stima una superficie "virtuale" da destinarsi a parcheggio. La superficie "virtuale" è stata ottenuta moltiplicando il numero di stalli per la superficie standard di un posto auto (12,5 mq) e per 2 (considerando così anche lo spazio di manovra).

Nel particolare caso del Piano Attuativo a Fini Generali P.A.G. 08 "ex Cava Manica" la superficie destinata a parcheggio è stata stimata in base a quanto rappresentato nella tavola 5 dei progetti paesaggistico ambientali del vigente PRG. La lunghezza del tratto destinato a parcheggi (100 m) è stata moltiplicata per la larghezza di un parcheggio (5m) e il risultato è stato a sua volta moltiplicato per 2 (considerando lo spazio di manovra).

9 Si puntualizza che per il Piano di Lottizzazione P.L. 05 Master Tools il vigente P.R.G. prevede di destinare 9.500 mq a funzioni miste (area a parcheggio, verde pubblico e percorsi ciclopeditoni). Per questo particolare caso la superficie a parcheggio è stata stimata come pari al 50% della superficie per funzioni miste.

Per il Piano di Lottizzazione P.L. 03A "Merloni Nord" la superficie a parcheggio è stata desunta dalla convenzione urbanistica.

- zone destinate a parcheggi pubblici previsti nelle aree di perequazione;
- zone destinate a parcheggi pubblici previsti nelle aree oggetto di concessioni convenzionate;
- zone destinate a parcheggi pubblici previsti nelle aree interessate da piani d'area.

Nel complesso la quantificazione delle voci sopra elencate ha portato al risultato riassunto nella seguente tabella, che richiama i valori riportati dalle tabelle descritte dalla Fase 1 e dalla Fase 2.

SUPERFICIE AREE A PARCHEGGIO – ANALISI DELLO STATO REALE E PARCHEGGI PREVISTI DAL PRG	
parcheeggi previsti da relazione previsionale programmatica (compresi quelli non ricadenti entro aree che il PRG destina a parcheggio)	45.650
a dedurre dalla voce precedente: superficie di parcheggi previsti da strumenti di attuazione (P, PL, PER, CC, PDA) che supera la superficie delle opere previste dalla relazione previsionale programmatica (area ex Bimac e Follone)	-8.125
parcheeggi in struttura AMR e MART	14.375
parcheeggi a ciglio strada a pagamento (zone blu)	23.900
parcheeggi gratuiti o zone a disco a ciglio strada (stima indicativa ed elaborata per difetto)	27.313
aree a parcheggio in centro storico	13.599
aree a parcheggio fuori centro storico	65.752
aree a parcheggio in:	
- P - piani attuativi iniziativa pubblica	25.799
- PL - piani attuativi di iniziativa privata	18.882
- PER - aree di perequazione	4.676
- CC - concessioni convenzionate	2.000
- PDA - piani d'area	5.229
TOTALE	239.049

Si desume quindi che lo standard per abitante è:

VERIFICA STANDARD	mq/ab
standard a parcheggio - conteggiato in base al numero residenti al 31.12.2012 - Fonte (+++): annuario statistico demografico del Comune di Rovereto, anno 2012; num. Residenti 39.247	6,09
standard a parcheggio - conteggiato in base al numero residenti al 2023; proiezione dati annuario statistico demografico del Comune di Rovereto; num. Residenti 44.700	5,35

Le immagini riportate in coda al presente capitolo rappresentano alcuni dei parcheggi previsti dalla relazione previsionale programmatica e i parcheggi in struttura.

PARTE SECONDA: la variante al PRG

Relazione di calcolo

La verifica condotta considerando le previsioni urbanistiche del vigente PRG (variante “giugno 2009”) viene rielaborata considerando le contenute modifiche che la presente variante apporta al sistema della sosta.

Le informazioni assunte quali riferimenti sono le medesime e per tanto anche i valori di stima utilizzati ai seguenti paragrafi sono da considerarsi rappresentativi di grandezze indicative.

Analoghi sono anche gli obiettivi dell'indagine, quanto i dati demografici assunti quale riferimento. Si anticipa che le modifiche introdotte con la presente sono contenute e non variano in modo significativo la consistenza dello spazio per la sosta.

Fasi di calcolo

L'analisi condotta, nell'intento di fornire un quadro il più possibile chiaro e dettagliato, verifica lo standard a parcheggio considerando le stesse tre fasi di cui alla “Parte prima – il PRG vigente”:

1. **quantificazione della superficie delle aree a parcheggio previste dalla presente variante al P.R.G.:** si considera la superficie di tutte le aree a parcheggio che il PRG destinerà a tale funzione a seguito dell'entrata in vigore della presente variante al P.R.G.. Le aree considerate sono sia quelle individuate quali zone destinate a “*Parcheggi pubblici, pertinenziali e di iniziativa misto pubblico-privata*” (art.86), sia quelle per le quali tale destinazione urbanistica viene definita attraverso le previsioni di piani attuativi, aree di perequazione, concessioni convenzionata e piani d'area. Per meglio comprendere la portata delle contenute modifiche che la variante introduce in merito al sistema della sosta, si precisano anche le quantità di posti auto pubblici previsti nelle aree disciplinate delle nuove norme speciali, introdotte a seguito della variazione di precedenti destinazioni urbanistiche (quali, ad esempio, piani attuativi di iniziativa pubblica o privata). Le quantità variante rispetto alla corrispondente tabella della fase 1 sono indicate in blu.
2. **quantificazione della superficie delle aree a parcheggio – stato reale:** non è rilevante ai fini dell'analisi dalle previsioni della presente variante; per tale motivazione la quantificazione di cui alla presente fase non viene rielaborata.
3. **quantificazione della superficie delle aree a parcheggio – stato attuale + aree a parcheggio previste dalla presente variante al P.R.G.:** si considerano, nel complesso, sia le superfici di tutte le aree che la presente variante al P.R.G. destina a parcheggio (così

come descritti al precedente punto 1), che le superfici di tutti gli stalli per la sosta oggi presenti e fruibili (così come descritti al precedente punto 2). Analogamente al precedente punto 1, per meglio comprendere la portata delle contenute modifiche che la variante introduce in merito al sistema della sosta, si precisano anche le quantità di posti auto pubblici previsti nelle aree disciplinate delle nuove norme speciali, introdotte a seguito della variazione di precedenti destinazioni urbanistiche (quali, ad esempio, piani attuativi di iniziativa pubblica o privata). Le quantità variante rispetto alla corrispondente tabella della fase 3 sono indicate in blu.

Per ciascuno scenario è stato sviluppato nuovamente il calcolo analitico e dettagliato, dal valore indicativo, che di seguito viene descritto.

Il calcolo ha mera valenza formale: si esula dal considerare la possibilità di realizzare, nelle aree che il la presente variante destina a parcheggio, anche parcheggi multipiano e si conteggia esclusivamente la superficie della destinazione di piano. Per tale motivo le grandezze riportate devono considerarsi stimate per difetto e va ricordato che la potenzialità del piano supera i dati qui riportati.

FASE N.1: Quantificazione della superficie delle aree a parcheggio previste dalla presente variante al P.R.G.

Come precedentemente richiamato le voci considerate sono:

1. zone destinate a “Parcheggi pubblici, pertinenziali e di iniziativa misto pubblico-privata” (art.86) in centro storico e zone con analoga destinazione all'esterno del centro storico;
2. aree a parcheggio:
 - zone destinate a parcheggi pubblici previsti da piani attuativi di iniziativa pubblica¹⁰;
 - zone destinate a parcheggi pubblici previsti da piani attuativi di iniziativa privata¹¹;
 - zone destinate a parcheggi pubblici previsti nelle aree di perequazione;
 - zone destinate a parcheggi pubblici previsti nelle aree oggetto di concessioni convenzionate;
 - zone destinate a parcheggi pubblici previsti nelle aree interessate da piani d'area.

Le zone di cui sopra sono state conteggiate nella loro interezza, a prescindere dall'assetto proprietario.

Nel complesso la quantificazione delle voci sopra elencate ha portato al risultato riassunto nella seguente tabella e puntualmente descritto nella seguente disanima delle singole voci.

Più precisamente la presente variante non apporta modifiche alle aree a parcheggio in centro storico e fuori da esso, così come non apporta modifiche alle previsioni urbanistiche di Piani d'area e aree di perequazione.

Interviene altresì con modifiche inerenti:

1. piani di iniziativa pubblica:
 - per il PAG 01 “via Zeni – Stazione autocorriere” si stralcia la previsione dei 150 posti auto e si decurta così una superficie pari a 3.750 mq di parcheggi comprensivi di spazio di manovra (150*12,5*2);

10 Si precisa che nel caso di schede riportanti le previsioni di spazi della sosta espresse in numero di stalli e non in termini di superfici a parcheggio, si è assunta quale riferimento per la presente stima una superficie “virtuale” da destinarsi a parcheggio. La superficie “virtuale” è stata ottenuta moltiplicando il numero di stalli per la superficie standard di un posto auto (12,5 mq) e per 2 (considerando così anche lo spazio di manovra).

Nel particolare caso del Piano Attuativo a Fini Generali P.A.G. 08 “ex Cava Manica” la superficie destinata a parcheggio è stata stimata in base a quanto rappresentato nella tavola 5 dei progetti paesaggistico ambientali del vigente PRG. La lunghezza del tratto destinato a parcheggi (100 m) è stata moltiplicata per la larghezza di un parcheggio (5m) e il risultato è stato a sua volta moltiplicato per 2 (considerando lo spazio di manovra).

11 Si puntualizza che per il Piano di Lottizzazione P.L. 05 Master Tools il vigente P.R.G. prevede di destinare 9.500 mq a funzioni miste (area a parcheggio, verde pubblico e percorsi ciclopeditoni). Per questo particolare caso la superficie a parcheggio è stata stimata come pari al 50% della superficie per funzioni miste.

Per il Piano di Lottizzazione P.L. 03A “Merloni Nord” la superficie a parcheggio è stata desunta dalla convenzione urbanistica.

- il PAG 09 “ex Bimac” viene sostituito da una norma speciale, ma il numero dei posti auto in esso previsti non varia. Per tale motivazione, si aggiunge alla struttura della tabella riportata nella fase 1 (e, conseguentemente, nella fase 3) il dato relativo ai parcheggi pubblici previsti in aree disciplinate con norma speciale.
 - relativamente al PIP “Ai Fiori”, la presente variante varia le destinazioni urbanistiche – introducendo una norma speciale per l'area a sud e un nuovo piano di lottizzazione di iniziativa privata per l'area a nord. La variante conferma quali aree in cessione quelle previste dal PIP approvato nel 2008; ne consegue che la superficie a parcheggio non varia: il dato viene quantificato, in questa seconda parte, alla voce “PI - piani di iniziativa privata” in loco che alla voce “P – piani di iniziativa privata”.
 - in merito al PR “Follone” la variante stralcia la previsione del piano di recupero, disciplinando gli interventi edilizi attraverso norme speciali. La scheda norma del piano di recupero prevedeva 400 posti auto pubblici; il Masterplan redatto dall'arch.Barozzi, da cui la presente variante prende spunto, prevede 444 posti auto (di cui 400 in interrato e 44 fuori terra). Per tale ragione, la tabella riferita alla fase 1 (e, conseguentemente, alla fase 3) riporta alla voce “NS – norma speciale” la superficie corrispondente ai parcheggi pubblici
2. piani di iniziativa PRIVATA:
- per il PL 10 “Piazzale Orsi e via a Prato Giovanni” la variante prevede l'annessione all'area ad oggi già disciplinata dal piano attuativo, un nuovo comparto posto in fregio a via a Prato Giovanni. La quantità di parcheggi pubblici previsti resta invariata.

SUPERFICIE AREE A PARCHEGGIO PREVISTE DALLA VARIANTE AL PRG	
aree a parcheggio in centro storico	13.599
aree a parcheggio fuori centro storico	65.752
aree a parcheggio in:	
- P - piani attuativi iniziativa pubblica	5.500
- PL - piani attuativi di iniziativa privata	21.006
- PER - aree di perequazione	4.676
- CC - concessioni convenzionate	2.000
- PDA - piani d'area	5.229
- NS - nuove norme speciali	15.525
TOTALE	133.287

Si desume quindi che lo standard per abitante è:

VERIFICA STANDARD	mq/ab
standard a parcheggio - conteggiato in base al numero residenti al 31.12.2012 - Fonte (+++): annuario statistico demografico del Comune di Rovereto, anno 2012; num. Residenti 39.247	3,40
standard a parcheggio - conteggiato in base al numero residenti al 2023; proiezione dati annuario statistico demografico del Comune di Rovereto; num. Residenti 44.700	2,98

La mappatura di tutte le aree pubbliche e non citata nella prima parte della presente indagine (Allegato 2 “Aree a parcheggio previste dal vigente PRG in centro storico e fuori centro storico”), diviene riferimento anche per la fase 1 di cui al presente capitolo.

FASE N.2: Quantificazione della superficie delle aree a parcheggio – stato attuale

Come anticipato al paragrafo “Fasi di calcolo”, la quantificazione elaborata alla fase 2 della Parte 1 della presente indagine non subisce modificazioni determinate dalle previsioni della presente variante.

FASE N.3: Quantificazione della superficie delle aree a parcheggio – stato attuale + aree a parcheggio previste dalla presente variante al P.R.G.

L'ultima fase, quantifica la superficie delle aree a parcheggio considerando, nel complesso, sia le superfici di tutte le aree che la presente variante al P.R.G. destina a parcheggio (così come descritti dalla Fase 1 della Parte 2), che le superfici di tutti gli stalli per la sosta oggi presenti e fruibili (così come descritti dalla Fase 2 della Parte 1).

Come precedentemente richiamato le voci considerate sono¹²:

1. parcheggi previsti da relazione previsionale programmatica (compresi quelli non ricadenti entro aree che il PRG destina a parcheggio).
2. parcheggi previsti da relazione previsionale programmatica ma già quantificati alle successive voci riferite agli strumenti di attuazione del PRG (P, PL, PER, CC, PDA, NS): la voce, dal valore in negativo, va a dedurre dalla antecedente voce (quella relativa alle superfici che la relazione previsionale programmatica destina a parcheggio) le superfici di aree a parcheggio che sono quantificate in riferimento agli strumenti di attuazione del PRG (P, PL, PER, CC, PDA, NS): il fine è quello di considerare le superfici a parcheggio a disposizione degli utenti allorquando le previsioni urbanistiche troveranno piena attuazione. Per una più chiara comprensione di tale voce, si precisa che i casi in esame sono quelli dell'areale del Follone e dell'area ex Bimac. Nel caso del Follone l'attuazione delle nuove previsioni urbanistiche introdotte con la presente variante (norma speciale) comporterà la realizzazione di una superficie a parcheggio maggiore di quella prevista dalla relazione previsionale programmatica. Nel caso dell'area ex Bimac, la presente variante, introducendo la norma speciale in luogo del piano attuativo di iniziativa pubblica) non prevede modifiche alle superfici a parcheggio; per mera correttezza del calcolo, di scorpora dalla voce relativa alla relazione previsionale, la superficie del parcheggio, computandola alla voce riferita alle norme speciali;
3. parcheggi in struttura gestiti dall'Azienda Multiservizi Rovereto (A.M.R.) e dal M.A.R.T.;
4. parcheggi a ciglio strada a pagamento (zone blu): la superficie riferita a tale voce risulta, in questa fase inferiore a quella della parte 1. La quantità è stata decrementata in recepimento dello stralcio di alcuni parcheggi a pagamento che hanno interessato di recente alcune vie della città¹³;
5. parcheggi gratuiti o zone a disco a ciglio strada (la stima è da considerarsi indicativa ed elaborata per difetto);
6. zone destinate a "Parcheggi pubblici, pertinenziali e di iniziativa misto pubblico-privata" (art.86) in centro storico e zone con analoga destinazione all'esterno del centro storico: la

¹² Le superfici di seguito elencate sono state quantificate secondo le modalità descritte alla Fase 2 della "Parte prima".

¹³ Via Negrelli, corso Bettini e via Tartarotti

quantificazione delle aree che il P.R.G. destina a parcheggio non sono considerate le superfici dei parcheggi previsti da PRG già conteggiate ai precedenti punti 1 e 3. Si ribadisce per altro che la presente variante non introduce né varia o stralcia aree che il vigente PRG individua come destinate a “Parcheggi pubblici, pertinenziali e di iniziativa misto pubblica-privata” (art.86), denominate dalla presente indagine “aree a parcheggio in centro storico” e “aree a parcheggio fuori centro storico”;

7. aree a parcheggio in:

- zone destinate a parcheggi pubblici previsti da piani attuativi di iniziativa pubblica¹⁴
- zone destinate a parcheggi pubblici previsti da piani attuativi di iniziativa privata¹⁵;
- zone destinate a parcheggi pubblici previsti nelle aree di perequazione;
- zone destinate a parcheggi pubblici previsti nelle aree oggetto di concessioni convenzionate;
- zone destinate a parcheggi pubblici previsti nelle aree interessate da piani d'area.

Nel complesso la quantificazione delle voci sopra elencate ha portato al risultato riassunto nella seguente tabella:

14 Si precisa che nel caso di schede riportanti le previsioni di spazi della sosta espresse in numero di stalli e non in termini di superfici a parcheggio, si è assunta quale riferimento per la presente stima una superficie “virtuale” da destinarsi a parcheggio. La superficie “virtuale” è stata ottenuta moltiplicando il numero di stalli per la superficie standard di un posto auto (12,5 mq) e per 2 (considerando così anche lo spazio di manovra).

Nel particolare caso del Piano Attuativo a Fini Generali P.A.G. 08 “ex Cava Manica” la superficie destinata a parcheggio è stata stimata in base a quanto rappresentato nella tavola 5 dei progetti paesaggistico ambientali del vigente PRG. La lunghezza del tratto destinato a parcheggi (100 m) è stata moltiplicata per la larghezza di un parcheggio (5m) e il risultato è stato a sua volta moltiplicato per 2 (considerando lo spazio di manovra).

15 Si puntualizza che per il Piano di Lottizzazione P.L. 05 Master Tools il vigente P.R.G. prevede di destinare 9.500 mq a funzioni miste (area a parcheggio, verde pubblico e percorsi ciclopeditoni). Per questo particolare caso la superficie a parcheggio è stata stimata come pari al 50% della superficie per funzioni miste.

Per il Piano di Lottizzazione P.L. 03A “Merloni Nord” la superficie a parcheggio è stata desunta dalla convenzione urbanistica.

SUPERFICIE AREE A PARCHEGGIO – ANALISI DELLO STATO REALE E PARCHEGGI PREVISTI DALLA VARIANTE AL PRG	
parcheggi previsti da relazione previsionale programmatica (compresi quelli non ricadenti entro aree che il PRG destina a parcheggio)	45.650
parcheggi previsti da relazione previsionale programmatica ma già quantificati alle successive voci riferite agli strumenti di attuazione del PRG (P, PL, PER, CC, PDA, NS)	-8.125
parcheggi in struttura AMR e MART	14.375
parcheggi a ciglio strada a pagamento (zone blu)	23.525
parcheggi gratuiti o zone a disco a ciglio strada (stima indicativa ed elaborata per difetto)	27.313
aree a parcheggio in centro storico	13.599
aree a parcheggio fuori centro storico	65.752
aree a parcheggio in:	
- P - piani attuativi iniziativa pubblica	5.500
- PL - piani attuativi di iniziativa privata	21.006
- PER - aree di perequazione	4.676
- CC - concessioni convenzionate	2.000
- PDA - piani d'area	5.229
- NS - nuove norme speciali	15.525
TOTALE	236.024

Si desume quindi che lo standard per abitante è:

VERIFICA STANDARD	mq/ab
standard a parcheggio - conteggiato in base al numero residenti al 31.12.2012 - Fonte (+++): annuario statistico demografico del Comune di Rovereto, anno 2012; num. Residenti 39.247	6,01
standard a parcheggio - conteggiato in base al numero residenti al 2023; proiezione dati annuario statistico demografico del Comune di Rovereto; num. Residenti 44.700	5,28

Le immagini in coda al presente capitolo rappresentano alcuni dei parcheggi previsti dalla relazione previsionale programmatica e i parcheggi in struttura.

CONCLUSIONI

La presente analisi è stata redatta al fine di stimare dotazione di standard a parcheggio offerta dal PRG vigente e dalla presente variante al PRG. Tale dotazione è stata quantificata - sulla scorta delle indicazioni di cui all'art. 3 del D.M.aprile 1968, n. 1444 e s.m. e i. - sia in riferimento alla popolazione residente nel 2012 nella città di Rovereto sia rispetto a quella che potenzialmente vi risiederà nel 2023.

Rispetto al PRG vigente (parte 1) è emerso che le previsioni urbanistiche oggi vigenti offrono uno standard a parcheggio considerevolmente superiore al minimo stabilito dal D.M.1444, che è di 2,5 mq di parcheggio per abitante, (rif. Fase 1 – 3,46 mq/ab rispetto ai residenti al 2012 e 3,04 mq/ab rispetto ai residenti al 2014).

L'offerta di spazi per la sosta effettivamente esistenti alla data odierna sul territorio comunale (previsioni urbanistiche già attuate e ulteriori spazi per la sosta¹⁶ – rif. Fase 2) supera lo standard delle previsioni urbanistiche (rif. Fase 2 - 3,89 mq/ab rispetto ai residenti al 2012 e 3,42 mq/ab rispetto ai residenti al 2014).

Se, come riportato nella fase 3, si considerassero oltre alle previsioni urbanistiche del PRG vigente anche gli ulteriori spazi per la sosta si raggiungerebbe uno standard considerevole (rif. Fase 3 – 6,09 mq/ab rispetto ai residenti al 2012 e 5,35 mq/ab rispetto ai residenti al 2014).

Rispetto alla presente Variante al PRG (parte 2) è emerso che le previsioni urbanistiche introdotte dalla variante offrono uno standard a parcheggio considerevolmente superiore al minimo stabilito dal D.M.1444, che è di 2,5 mq di parcheggio per abitante, (rif. Fase 1 – 3,40 mq/ab rispetto ai residenti al 2012 e 2,98 mq/ab rispetto ai residenti al 2014).

Se, come riportato nella fase 3, si considerassero oltre alle previsioni urbanistiche della Variante al PRG anche gli ulteriori spazi per la sosta¹⁷ si raggiungerebbe uno standard considerevole (rif. Fase 3 – 6,01 mq/ab rispetto ai residenti al 2012 e 5,328 mq/ab rispetto ai residenti al 2014).

La minimale contrazione dello standard a parcheggio deriva da modeste modifiche che la variante introduce. Tra esse quella che, in sostanza, incide sul presente calcolo è la previsione urbanistica del PAG 01 “via Zeni – Stazione autocorriere”. La nuova scheda norma del PAG non prevede

16 Si considerano quali ulteriori spazi per la sosta quelli descritti alla fase 2 (parcheggi da relazione previsionale programmatica, parcheggi in struttura, parcheggi a ciglio strada a pagamento e parcheggi gratuiti)

17 Si considerano quali ulteriori spazi per la sosta quelli descritti alla fase 2 (parcheggi da relazione previsionale programmatica, parcheggi in struttura, parcheggi a ciglio strada a pagamento e parcheggi gratuiti)

l'obbligo di realizzare 150 posti auto.

Valutato l'elevato standard che la presente variante raggiunge, si considera che le relative previsioni urbanistiche rispondano a pieno ai dettami del D.M. aprile 1968, n. 1444 e s.m. e i..

A conclusione della presente analisi, si precisa che sarebbe doveroso dotare una variante al PRG della sola quantificazione a standard riferita alle previsioni urbanistiche vigenti e a quelle modificate dalla Variante. Gli ulteriori ragionamenti sviluppati in seno alla presente relazione sono da considerarsi quali approfondimenti affrontati al solo fine di meglio comprendere quale sia l'effettivo spazio per la sosta che la città offre ai propri cittadini.

Stato dell'arte: realizzazioni e cantieri in essere

Nei primi mesi del 2013 hanno trovato avvio i lavori di realizzazione di un parcheggio interrato da collocarsi nell'ambito dell'area ex mensa Bimac. Per questo parcheggio l'Amministrazione comunale ha definito, nel corso del 2012, un accordo con l'impresa appaltatrice consistente nell'approntamento di un terzo piano di posti auto interrato. Tale modifica, volta all'implementazione degli stalli (**40 posti auto**), non determinerà alcun onere a carico dell'amministrazione comunale, posta la disponibilità dell'impresa esecutrice a realizzare l'intervento a costo zero per l'ente pubblico.

Pertanto nella proposta formulata, l'impresa esecutrice ha sottolineato la disponibilità ad adeguare il progetto relativo ai primi due piani interrati, deputati alla sosta dei veicoli (**80 posti auto**), alle nuove normative provinciali sopravvenute in materia disciplinante gli spazi da deputare alla sosta (allargamento delle corsie di manovra ed incremento della lunghezza dei posti auto).

Questo profilo sottende indubbiamente un interesse pubblico sovraordinato e consentirà all'amministrazione di Rovereto di adeguare un parcheggio a normative approvate successivamente all'approvazione del progetto stesso, nella logica di assicurare una qualità fruitiva indubbiamente migliore. Entro il 2014 tale infrastruttura sarà resa disponibile ed usufruibile alla cittadinanza.

Nel corso del 2014 potranno essere disponibili i parcheggi pubblici in corso di realizzazione da parte dell'ITEA nel cantiere di S.Maria. Questi parcheggi costituiranno una vera opportunità, stante la loro vicinanza con il centro cittadino, per decongestionare il centro urbano dalla presenza di autovetture. Inoltre tale polo di servizi per il parcheggio risulta direttamente connesso con il vicino centro ospedaliero e i relativi servizi (**177 posti auto**).

Nel corso del 2013 sono state completate e perfezionate le procedure di appalto del parcheggio sito in via Panizza a Lizzana con anche la relativa cantierizzazione. Anche in questo frangente si deve sottolineare l'intesa che ha trovato una giusta quanto coerente contrattualizzazione tra il Comune e la Parrocchia di Lizzana. Infatti, il parcheggio interrato verrà completato mediante l'approntamento di spazi ludico-ricreativi posti al piano fuori terra grazie alla definizione di un accordo di programma e contrattuale tra gli attori coinvolti. La frazione di Lizzana avrà quindi l'opportunità non solo di utilizzare i posti auto (**60 posti auto**), ma anche quella di apprezzare l'utilizzo di un'area attrezzata a servizio soprattutto delle giovani generazioni. Entro il 2014 anche tale infrastruttura sarà resa disponibile ed usufruibile alla cittadinanza del quartiere.

Infine, durante il 2012, attraverso la realizzazione di un'opera pubblica e una specifica convenzione urbanistica riecheggianti i contenuti di partenariato pubblico-privato, ha effettuato la parziale demolizione dei vetusti immobili ubicati in Piazza Achille Leoni in località Follone. Mediante l'intervento demolitorio ha quindi potuto trovare attuazione l'estensione del parcheggio esistente con un notevole incremento della capacità dello stesso. Nel complesso il numero degli stalli oggetto di riconfigurazione e ammodernamento risultano complessivamente pari a **108 posti auto**. Con l'intervento in discussione l'amministrazione ha quindi avviato, in termini oggettivi e

concreti, l'ambizioso progetto di riqualificazione dell'intero areale e lo studio finalizzato alla sua connessione con via Dante e Borgo Santa Caterina. Le operazioni di demolizione con il contestuale ampliamento dell'area di sosta sono proseguite nel corso del 2013 interessando in prima battuta le campate più ad est dell'edificio sito sulla p.ed. 1282 CC Rovereto (edificio principale) e successivamente le campate più ad ovest, nonché l'edificio contraddistinto dalla p.ed. 178 CC Rovereto. A settembre 2013 sono stati creati quindi una trentina di nuovi posti auto, mentre nel corso dell'inverno 2013 la disponibilità di posti nell'area Follone aumenterà di circa altre 60 unità.

Nel corso del 2013 ha trovato inoltre realizzazione un nuovo parcheggio in prossimità della stazione Ferroviaria di Mori. L'opera in parola è stata trapiantata, almeno sotto un profilo procedurale e amministrativo, attraverso specifica comunicazione da parte del soggetto titolare del diritto di proprietà all'ufficio edilizia privata del Comune di Rovereto. Trattasi di un ampio parcheggio, della capienza di **180 posti auto**, che ha trovato ubicazione a margine della Strada statale e comunque in prossimità della stazione ferroviaria di Mori. Tale infrastruttura costituisce un importante riferimento per i fruitori del trasporto ferroviario, oltre che un utile richiamo per l'intermodalità (ferro/gomma/bici). Infatti tale opera risulta collegata alla ciclovia provinciale attraverso un percorso di connessione con l'asta dell'Adige.

Accanto ai parcheggi surrichiamati si devono citarne altri che, in termini verosimili, troveranno realizzazione entro il prossimo biennio. Puntualmente si evidenziano i seguenti accompagnati da una breve contestualizzazione narrativa:

- parcheggio interrato da realizzarsi in prossimità del palazzo Rosmini – Balista: come ben noto il Comune di Rovereto, nel corso del 2009, ha alienato la proprietà del Palazzo Balista imponendo peraltro dei vincoli in merito alla riqualificazione dello stesso attraverso l'approntamento di fondamentali opere urbanizzative. Tra queste ricordiamo il parco verde retrostante e la realizzazione del sottostante parcheggio. Ad oggi l'intervento in parola appare in avanzata fase di costruzione e alla sua ultimazione garantirà la possibilità di stallo per **85 autovetture**. Appare pacifico che tale parcheggio, pur di proprietà privata, consentirà di eliminare parecchi parcheggi in superficie in corrispondenza degli stalli pubblici, con il conseguente decongestionamento da traffico. Inoltre, l'amministrazione e il soggetto proprietario (Cassa Rurale di Rovereto) valuteranno di concertare soluzioni indirizzate alla fruizione del parcheggio per l'utenza cittadina al di fuori degli orari di apertura dell'istituto bancario;
- parcheggio interrato da realizzarsi nell'ambito della ex stazione delle autocorriere: l'amministrazione comunale nel corso del 2012 ha pubblicato un bando per la riqualificazione urbana del polo cittadino meglio noto come "ex stazione delle autocorriere". Le offerte pervenute sono state attentamente e scrupolosamente valutate da una Commissione Tecnica e, a conclusione dell'iter, si è dato corso all'aggiudicazione

dell'iniziativa ad un soggetto attuatore rappresentato dal Consorzio Urban City di Ala. Nell'ambito degli obblighi contrattuali emerge la fondamentale necessità che **50 posti auto** siano riconsegnati all'amministrazione comunale al fine di soddisfare le esigenze cittadine/pubbliche. Gli altri stalli, nella misura di **152 posti auto**, verranno invece utilizzati quali spazi accessori e funzionali alle sovrastanti funzioni e/o destinazioni. Nel complesso il numero di posti auto pertanto realizzabili è pari a 202; merita comunque sottolineare che non solo 50 posti auto assumeranno valenza pubblicitica, ma bensì l'intero pacchetto (202) in quanto durante l'orario di apertura delle sovrastanti strutture di interesse pubblico (terziario, commercio e similari) i restanti parcheggi saranno impiegabili dai cittadini utenti mentre, al di fuori di tali orari, i parcheggi, per espressa dichiarazione del soggetto attuatore, verranno impiegati per finalità pubblicitiche e quindi saranno fruibili da un utenza indifferenziata. Si ricorda inoltre che tali spazi da destinare a parcheggio saranno approntati in tempi celeri e comunque non superiore ai 15 mesi dalla ultimazione della progettazione esecutiva dell'intero ambito. Tale intervento costituirà un indubbio riferimento per le utenze cittadine e risolverà in termini definitivi la carenza di posti auto nell'ambito del centro urbano di Rovereto;

- parcheggio in località Perer: il Piano regolatore generale in località Perer ha previsto un ambito da sottoporre a perequazione urbanistica. Nell'ambito del piano perequativo è prevista la realizzazione di un parcheggio a servizio dell'utenza indifferenziata (parcheggio pubblico) e la creazione di un significativo spazio verde intercalato da collegamenti ciclopedonali. Ad oggi l'ipotesi di piano perequativo è stata depositata presso i competenti uffici tecnici comunali e con riferimento a specifiche intese intercorse tra l'amministrazione comunale la ditta lottizzante è emersa la disponibilità da parte dei soggetti attuatori di approntare il parcheggio in questione in tempi assolutamente celeri. Da prime intese preliminari è emersa la disponibilità volta alla completa attuazione del parcheggio pubblico entro 12 mesi dalla sottoscrizione della relativa convenzione urbanista del relativo piano perequativo di lottizzazione. E' quindi verosimile affermare che tale parcheggio della capienza di **70 posti** verrà compiutamente realizzato entro la stagione primaverile 2014;
- parcheggio da realizzarsi a Borgo Sacco in vicinanza al locale Cimitero: l'amministrazione comunale ha recentemente dato corso all'acquisizione di uno spazio idoneo per ospitare l'approntamento di un parcheggio in prossimità del cimitero di Borgo Sacco. Nel corso del biennio 2013/2014 l'intervento verrà concretamente progettualizzato al fine di approntare un parcheggio funzionale alle vicine opere pubbliche oltre che per i residenti (**50 posti auto**);
- parcheggio in località Fiori: l'amministrazione comunale nel corso del 2013 perfezionerà l'acquisizione di uno spazio per ospitare la realizzazione di un parcheggio in superficie. Il parcheggio ospiterà **50 posti auto** e avrà quale funzione quella di soddisfare l'utenza locale;

- parcheeggio multipiano a servizio del plesso ospedaliero di Rovereto: in tal senso si rimanda per completezza ed esaustività al capitolo successivo **(200 posti auto)**;
- parcheeggi da realizzarsi mediante partenariato pubblico/privato: in tal senso si rimanda al capitolo successivo.

Come è facile intuire, l'amministrazione comunale ha posto grande attenzione alla realizzazione di luoghi deputati alla sosta di autovetture, sia pubblici sia pertinenziali.

Di seguito trovano indicazione mediante supporti tabellari e grafici i principali riferimenti dei parcheggi più volte citati.

LOCALITA'	N°POSTI AUTO				DATA APERTURA	NOTE
	PUBBLICI	PERTINENZIALI	PUBBLICO / PRIVATI	TOTALI		
Stadio Quercia	120			120	Aprile 2012	Partenariato pubblico-privato
Ospedale (Prevost-Candelpergher)	91			91	Settembre 2012	
Via Parteli	82			82	Settembre 2012	Opere di urbanizzazione
Borgo Sacco via Fedrigotti	81	100		181	Dicembre 2012	Partenariato pubblico-privato
Follone – I stralcio	108			108	Dicembre 2012	Parte partenariato pubblico-privato
Laghiol	100			100	2012	Realizzazione PAT
Mori Stazione	180			180	2013	Partenariato pubblico-privato
Follone – II stralcio (fase 1)	30			30	Settembre 2013	
Borgo Sacco - via Unione	50			50	2014	
Ex Bimac (ITEA)	177			177	2014	Realizzazione ITEA
Ex Mensa Bimac	80	40		120	2014	Partenariato pubblico-privato
Via Panizza a Lizzana	60			60	2014	
Palazzo Balista			85	85	2014	Partenariato pubblico-privato
Ex stazione autocorriere	50		152	202	2014	Partenariato pubblico-privato
Perer	70			70	2014	Opere di urbanizzazione
Via Benacense II	50			50	2014	
Multipiano Ospedale	200		50	250	2014	Acquisizione
Follone – II stralcio (fase 2)	60			60	Inverno 2013	
			Totale	2016		

