



**PIANO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA DEL FOLLONE  
CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE  
NEI TERMINI DI DEPOSITO**

ai sensi dell'art. 51 comma 2 della L.P. 15/2015

***Premesse***

Occorre innanzitutto rammentare che il piano di riqualificazione urbana del Follone si concretizza in una programmazione-pianificazione che l'amministrazione comunale, di fatto proprietaria unica dell'area, traccia per poter avviare uno sviluppo condiviso e razionale. Il piano, infatti, non propone indicazioni di dettaglio relative a materiali e colori, ad abachi, ad elementi di natura decorativa; diversamente intende fornire invece contenuti che il Piano Regolatore Generale ha previsto siano differiti a fronte di una esigenza di approfondimento puntuale. Le previsioni, possono essere ricondotte alla definizione di logiche e principi relativi a:

- elementi infrastrutturali interrati e fuori terra con particolare riferimento a parcheggi, viabilità, reti;
- verde urbano, spazi attrezzati;
- sistema insediativo, fabbricati fuori terra;
- spazi pubblici, percorsi pedonali, arredo urbano.

Gli elaborati sono finalizzati, sostanzialmente, a definire le logiche utili, ma di massima, per una successiva progettazione a scala edilizia.

Ciò posto, richiamato che l'ambito è per l'appunto di proprietà comunale, pare significativo precisare che la stessa regia dell'intera operazione sarà nelle mani dell'amministrazione. Non è parso pertanto opportuno introdurre nella pianificazione urbana, divieti o comunque esclusioni e restrizioni rispetto a strategie urbane condivise. E' infatti pacifico che talune scelte puntuali potranno e/o dovranno essere approfondite in fase attuativa, alla luce di scenari e/o opportunità che dovessero emergere in sede di progettazione di dettaglio. Più precisamente, eventuali restrizioni non giustificate si porrebbero quali elementi cautelativi rispetto ad interessi che sono e saranno declinazione di un pubblico interesse, proprio dell'amministrazione.

Non da ultimo, occorre altresì premettere che l'attuazione del piano di riqualificazione urbana presuppone la messa a punto di strumenti di partenariato pubblico privato. In tale ottica è parimenti opportuno che lo strumento urbanistico non introduca elementi di rigidità rispetto ad aspetti che potrebbero anche sorprendentemente trovare una propria logica rispetto a proposte formulate dal mercato e ora non prefigurabili.

In definitiva, quindi, si è ritenuto che il piano, non possa essere impostato così come avviene di prassi per i piani di iniziativa privata, per tracciare un confine tra l'interesse pubblico e le facoltà del privato ma, più semplicemente, debba limitarsi a definire indirizzi e dare forma ad una pianificazione che ne consenta l'attuazione.

E' quindi alla luce delle considerazioni di cui sopra che sono state attentamente esaminate e ponderate le osservazioni pervenute, alle quali di seguito si controdeduce puntualmente.

## OSSERVAZIONE N. 1

### SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

- 1) si propone di modificare quanto previsto nel quarto paragrafo del punto 6.3 *“Le ipotesi verificate e condivise prevedono la possibilità di attestare una struttura alberghiera a est, verso il centro, tra il tessuto storico, la piazza e il verde; una struttura mista commerciale-artigianale e comunque flessibile in termini funzionali a ovest”*, togliendo la previsione di insediare attività commerciali, se non quelle strettamente legate all'accoglienza del turista/fruitoro del centro cittadino (vendita di souvenir, gadget-ricordo, cartolini, ecc.) senza prevedere attività di vendita generalizzate, che rischierebbero di produrre l'effetto negativo e sicuramente non auspicato di spostare il baricentro commerciale al di fuori delle vie e piazze del centro;
- 2) si propone di modificare quanto previsto al punto 7.1 Fase 1 - 300 POSTI CIRCA, secondo paragrafo *“Il contingente ipotizzato è di circa 300 posti auto. Il numero potrà variare in eccesso e/o difetto in funzione della previsione di box o meno”*, togliendo la frase *“in previsione di box o meno”*, considerando che nella prima fase si debba ritenere prioritario realizzare il maggior numero di posti auto destinati all'utilizzo pubblico, riservando l'eventuale realizzazione di box alle fasi successive di esecuzione del parcheggio interrato.
- 3) si chiede di valorizzare il ruolo dell'ambito di attestamento al servizio del centro cittadino quale "prioritario punto di arrivo per i pullman turistici", prevedendo un numero adeguato di stalli e una struttura polifunzionale che offra i servizi a ciò connessi, al fine di migliorare l'ospitalità turistica cittadina;
- 4) al fine di valorizzare il centro cittadino in chiave turistica, agevolando gli utenti che si avvalgono del trasporto pubblico, si suggerisce di prevedere al Follone anche una fermata, completa di idonea dotazione, delle linee di trasporto pubblico extraurbano;
- 5) si chiede di verificare a fondo la possibilità di ricavare un ulteriore passaggio pedonale con sbocco diretto su via Dante in prossimità dell'incrocio con via Tartarotti/via Garibaldi, che costituirebbe un collegamento diretto con l'ingresso naturale del centro cittadino.

### Articoli interessati dalle osservazioni pervenute

- 1) punto 6.3 (“Sistema insediativo”)
- 2) punto 7.1 Fase 1
- 3) /
- 4) /
- 5) /

### RISPOSTA:

Al fine di dare un riscontro puntuale all'osservazione, formulata dall'Unione Commercio, Turismo, Servizi, Professioni e Piccole Medie Imprese - Sezione Autonoma di Rovereto e Vallagarina, si ravvisa quanto segue.

1) Il riferimento operato nella relazione allegata al piano di recupero inerente alla possibilità di insediare strutture miste commerciali-artigianali, va ricondotto sostanzialmente a quelle attività per le quali il commercio è di fatto lo sbocco per la vendita di quanto prodotto.

Il piano non introduce elementi di pianificazione commerciale, disciplina per la quale non si introducono delle modifiche, e pertanto le attività compatibili rimangono quelle che possono essere insediate ovunque all'interno del perimetro dell'ambito del centro storico.

Quanto suggerito con l'osservazione potrà ragionevolmente costituire utile riferimento in fase di sviluppo e di progettazione a scala edilizia tuttavia, soprattutto a fronte della premessa regia pubblica dell'iniziativa, non si ritiene opportuno recepire una disciplina così di dettaglio, sia da proporre attività specifiche sia da escluderne.

2) In linea di massima si condivide l'opportunità che, in particolar modo in una ipotetica fase di sviluppo parziale, le superfici di parcheggio a disposizione dell'utenza pubblica non ad uso

esclusivo siano massimizzate.

Va tuttavia rilevato come la possibilità di riservarsi, solo successivamente, la trasformazione di taluni stalli in box implica fin da subito scelte distributive e dimensionali. Adottare però uno schema compatibile con una eventuale futura creazione di box comporta, seppur modesto, un sacrificio in termini di numero di stalli, anche qualora questi siano tenuti aperti e disponibili al pubblico.

Pertanto, anche alla luce delle considerazioni in premessa, si ritiene opportuno che in un piano con la regia dell'amministrazione comunale non debbano essere precluse fin da subito opzioni i cui costi-benefici potranno essere in realtà compiutamente valutati solamente in fase attuativa.

3) 4) In merito ai due punti, la valutazione può avvenire in termini unitari.

La valenza del Follone quale polo di scambio intermodale è definita. I temi trattati trovano quindi compatibilità nel piano di riqualificazione laddove definisce le funzioni delle singole zone, e dovranno essere affrontati compiutamente, con scelte da valutare anche alla luce dello sviluppo dei fabbricati, in una progettazione di maggior dettaglio, ad attuazione di quella urbanistica.

5) La pianificazione attuativa non interviene in ambiti esterni al proprio perimetro e, conseguentemente, non appone alcuna indicazione e/o innovazione riguardo a quanto suggerito, ancorché possa essere condiviso.

Si evidenzia, tuttavia, che l'indirizzo proposto è già previsto nell'ambito del Piano Regolatore Generale e non necessita quindi di ulteriore pianificazione.

## OSSERVAZIONE N. 2

### SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

Come da schema planimetrico allegato all'osservazione, si propone una zona a parcheggio per i pullman turistici, la messa in opera di una tensostruttura fissa, a fianco del vigneto dei frati di S. Caterina la creazione di un parco/giardino con punto di ristoro/bar, nella zona verso via Dante e verso la strettoia di via Canestrini una zona a prato stabile arredata. La zona centrale è proposta libera per qualsiasi evento.

#### Articoli interessati dalle osservazioni pervenute

1) /

#### **RISPOSTA:**

In riscontro puntuale all'osservazione, formulata dal signor Ghezzi Claudio, si evidenzia quanto segue.

Le zone individuate nell'ambito di quanto proposto, presentano sostanziali analogie con i contenuti del piano adottato (parcheggio interrato, verde su terrapieno, in parte parco in parte attrezzato, piazza per eventi). L'elemento marcatamente innovativo è riconducibile alla mancata previsione di volumetrie fuori terra, tema non esplicitato ma ben desumibile.

Orbene, lo studio che ha portato alla redazione del piano e che è stato oggetto di ampio e pubblico confronto, ha compiutamente evidenziato le ragioni per cui in un'ottica di riqualificazione urbana per funzioni, quali quelle ipotizzate, lo spazio del Follone abbisogna di una definizione spaziale. Prima ancora dell'opportunità di prevedere volumi quali elementi, in un nesso di reciprocità utili per sostenere operazioni di partenariato pubblico privato, il piano afferma la necessità di una definizione degli spazi aperti al fine di ricondurli alla scala urbana, attraverso lo studio e la declinazione delle emergenze spaziali.

Si ritiene pertanto che la mancata realizzazione degli edifici urbani comprometterebbe il buon esito della pianificazione. Quanto alla possibilità di installare tensostrutture, questa è ad ogni modo compatibile con le previsioni relative agli spazi di piazza.