



COMUNE DI ROVERETO



COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

PIANO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA DEL COMPARTO DEL FOLLONE

- **RELAZIONE ILLUSTRATIVA**
- **NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE**
- **DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA**

Rovereto, marzo 2018

Rev. C

Adottato dal Consiglio comunale:

deliberazione n.____ di data _____

Adottato definitivamente dal Consiglio comunale:

deliberazione n.____ di data _____

In vigore dal _____

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

1. PREMESSE

Il piano regolatore comunale ricomprende l'area del Follone nel centro storico, rimandando a due norme speciali: 21 e 22. Individua alcuni accessi pedonali di progetto e rimanda a una pianificazione più approfondita.

I pieni e i vuoti urbani sono chiaramente leggibili. Gli edifici esistenti all'interno dell'area di proprietà comunale sono scarsamente rilevanti ai fini di una lettura, in parte perché il loro recupero risulterebbe più oneroso della sostituzione, in parte perché nati come insediamento militare in un contesto agricolo e su presupposti di isolamento, non di integrazione. Le norme tecniche di attuazione del PRG operano le seguenti previsioni puntuali:

117.21 Area pubblica del Follone

1. *La presente norma speciale interessa lo spazio denominato "Area pubblica del Follone" che è stato indagato attraverso uno studio "ad hoc" producendo un elaborato metaprogettuale di cui si allega estratto (allegato n. 5).*
2. *L'elaborato metaprogettuale in primis reinterpreta la città, convertendosi in un elemento di connessione tra il tessuto storico e le aree di nuova espansione. Questo nella logica di permettere la conversione dello spazio pubblico nel tema centrale di riflessione adottandolo come concetto principale del progetto. Lo spazio pubblico deve quindi assurgere a protagonista diventando elemento di apertura flessibile "verso la città" in quanto "generatore di città". Si configura pertanto la presenza di un nuovo isolato che, grazie alla sua posizione, ordina l'insieme urbano e, attraverso l'asse che lo definisce, permette di*

dar forma proattiva al vuoto urbano accogliendo i nuovi usi proposti. Nel contesto trova quindi ideazione l'isolato urbano, un parco pubblico e degli spazi destinati a parcheggio. Il metaprogetto proposto costruisce un nuovo paesaggio urbano sulla base degli elementi che costituiscono il tessuto della città, assorbendo la densità urbana del centro storico e modellandosi in base alle geometrie e alla scala caratteristica del tessuto storico stesso. I differenti volumi si conformano mediante l'unione di elementi semplici, caratterizzati dai vuoti che continuano e definiscono il paesaggio volumetrico della città. Questa molteplicità di elementi densi e sobri acquisisce espressività nel suo insieme, definendo un'atmosfera che si riferisce allo stesso tempo al calore e alla intimità della piccola scala e al peso dell'urbanistica di Rovereto.

3. *L'intervento potrà essere realizzato anche per stralci funzionali ovvero per ambiti autonomi ed in tempi differenti.*
4. *Gli interventi dovranno rispettare i seguenti indici funzionali e urbanistico-edilizi: Destinazioni d'uso: residenziale, terziario, commerciale, esercizi pubblici, ricettivo, autorimesse e parcheggi, verde pubblico e servizi di interesse collettivo:*
 - *SUL massima: 13.390 mq*
 - *Altezza massima: n. 4 piani*
 - *Superficie aperta al pubblico: gli spazi superficiali aperti al pubblico (percorsi, piazze, verde e giardini, posti auto in superficie, collegamenti attinenti la mobilità, etc.) dovranno rappresentare almeno il 50% della superficie dell'intero ambito.*
 - *Parcheggi pubblici: quantità minima pari a n. 450.*
5. *Per gli interventi previsti dalla presente norma speciale potranno trovare applicazione le previsioni stabilite dall'art. 105.bis "Ulteriori*

misure per l'edilizia a basso impatto ambientale" di cui alle presenti norme.

- 6. Per una più facile attuazione degli interventi di cui alla presente norma speciale, sono da auspicare operazioni di iniziativa misto pubblico/privata.*
- 7. Le costruzioni devono rispettare la distanza dai confini e dai fabbricati delle zone "A", e dalle strade.*
- 8. Al fine di garantire un razionale, quanto coordinato ed omogeneo intervento urbano, nella logica di incentivare le funzioni pubbliche della città, la progettazione dovrà essere coerente con le prescrizioni e le linee guida elencate di seguito:*
 - l'isolato urbano deputato ad accogliere le nuove volumetrie dovrà essere localizzato a sud del nuovo asse carrabile proposto; di contro il nuovo parco pubblico comprensivo di parcheggio interrato dovrà interessare la restante superficie a nord dell'asse di collegamento;*
 - i parcheggi dovranno essere di facile accesso, non interferire con la viabilità esistente e programmata ed essere realizzati quasi totalmente nel sottosuolo;*
 - i volumi edilizi si dovranno conformare mediante l'unione di elementi semplici, caratterizzati dai vuoti che continuano e definiscono il paesaggio volumetrico della città;*
 - la definizione delle componenti urbanizzative (nuovo asse pedonale, nuovo asse carrabile, spazi ad uso pubblico di superficie, parcheggi, etc.) dovrà trovare una congrua configurazione tipologico architettonica in grado di ricucire e completare il tessuto urbano esistente.*

Gli interventi edilizi e, nello specifico, i caratteri formali degli stessi dovranno compatibilizzarsi con il contesto ed apparire coerenti con la tradizione costruttiva locale. Non trovano applicazione i richiami di cui all'art. 46.2 delle presenti norme tecniche di attuazione.

9. *Non risultano vincolanti le dimensioni grafiche e lo sviluppo planimetrico delle strutture edilizie proposte fermo restando che il disegno individuato nel metaprogetto dovrà essere garantito nella sua composizione frammentata su più corpi di fabbrica. Non risultano altresì vincolanti le funzioni pubbliche individuate nella planimetria del Masterplan.*
10. *Inoltre si evidenzia, quale elemento distintivo dell'intervento, il nuovo asse pedonale in prosecuzione rispetto all'allineamento di via Canestrini e il nuovo asse carrabile che avrà quale funzione quella di consentire la permeabilità all'area e nel contempo quella di separare l'isolato urbano, posto a sud, da quello preminentemente pubblico (parco pubblico, parcheggio interrato) posto a nord.*
11. *L'amministrazione comunale si riserva, nel rispetto degli indirizzi cardine sopra espressi, la possibilità, con riferimento a situazioni specifiche e debitamente motivate, in un'ottica pubblicistica generale, di derogare alle previsioni e/o aspetti sopra indicati.*
12. *Per le opere da realizzarsi in tutto o in parte al di sotto della quota dell'attuale piano di campagna si dovranno adottare idonei sistemi controllati per l'allontanamento delle acque meteoriche. In base all'art. 25 comma 4 del TULP, le acque intercettate nel corso dell'esecuzione di opere pubbliche o private e le sostanze liquide o convogliabili derivanti dall'esecuzione delle medesime opere sono recapitate preferibilmente nei corpi idrici superficiali in base ad un programma autorizzato dalla Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente*

volto a definire le misure di prevenzione e di tutela del corpo idrico ricettore e del sistema acquatico.

117.22 Areale Follone Nord – Borgo Santa Caterina

1. *L'areale di cui trattasi interessa una proprietà privata contraddistinta da una localizzazione strategica ubicata nel comparto nord-est del Follone. Le superfici di cui alla presente norma speciale richiedono una riqualificazione urbanistica e ambientale nella logica di consentire l'approntamento delle previsioni contemplate nel Masterplan dell'area del Follone tra cui si rammenta l'estensione delle superfici di proprietà dell'amministrazione comunale per dare completamento alle opere urbanizzative programmate (spazi pubblici e verde pubblico), nonché consentire la connessione pedonale tra il comparto del Follone e Borgo Santa Caterina. Gli interventi edilizi e, nello specifico, i caratteri formali degli stessi dovranno compatibilizzarsi con il contesto ed apparire coerenti con la tradizione costruttiva locale. Non trovano applicazione i richiami di cui all'art. 46.2 delle presenti norme tecniche di attuazione.*
2. *Le superfici interessate dalla presente disciplina sono contraddistinte dalle seguenti realtà fondiarie: parte della p.f. 1763/1, parte della p.f. 1762, parte della p.f. 1761/2, parte della p.f. 44 e la p.f. 1764 per intero, tutte in C.C. Rovereto. Per una corretta visualizzazione si rimanda alla planimetria allegata (allegato n.6).*
3. *La compagine privata proprietaria delle realtà di cui al comma 2, in forza degli accordi di programma sottoscritti in data 25 marzo 2014 e in data 21 ottobre 2014, ai sensi dell'art. 30 e 55 comma 1 della L.P. 1/2008, si è impegnata alla cessione delle surrichiamate realtà fondiarie (pp.ff. parte della p.f. 1763/1, parte della p.f. 1762, parte*

della p.f. 1761/2, parte della p.f. 44 e la p.f. 1764 per intero, tutte in C.C. Rovereto) nonché alla costituzione di diritto di servitù di passo pedonale pubblico nel contesto di parte della p.ed. 111/1 e alla cancellazione della servitù di non poter fabbricare e di non piantare alberi di alto fusto intavolata a carico delle proprietà comunali e a favore delle pp.ff. 1762, 1763/1 e 1764, a fronte del riconoscimento di un credito edilizio o diritto edificatorio della consistenza pari a 2.970 mq di SUL da trasferire sulle zone B1, B2, B3 e B4 di tutto il territorio comunale, secondo le modalità di cui al comma seguente. A completamento del presente comma si allega l'accordo di data 25 marzo 2014 (all. 2) sottoscritto tra l'amministrazione comunale e la compagine proprietaria privata.

4. I diritti edificatori di cui al comma precedente potranno trovare collocazione su tutte le zone del territorio comunale di cui agli artt. 56 "Tessuto saturo da tutelare B1", 57 "Tessuto saturo di recente formazione B2", 58 "Tessuto saturo da ristrutturare B3" e 59 "Tessuti di completamento B4", secondo le seguenti modalità. Il credito edilizio potrà atterrare nelle zone B1, B2, B3 e B4 sia come sopraelevazione o ampliamento di edifici esistenti, che come nuova edificazione isolata ed è ammessa la realizzazione di volumi interrati a servizio degli interventi realizzati utilizzando il credito edilizio. Tale credito potrà essere sfruttato anche in aree distinte per più interventi edilizi utilizzando per ciascuno le quantità di SUL di seguito indicate:
 - - fino ad un massimo di 150 mq di SUL nei tessuti urbani ricompresi nelle zone B1 e B4;
 - - fino ad un massimo di 350 mq di SUL nei tessuti urbani ricompresi nelle zone B2 e B3.

Tale SUL, insediabile singolarmente, non potrà determinare un superamento della potenzialità massima ammessa dal piano regolatore nel lotto di atterraggio, superiore al 30%. Le superfici sopra espresse, qualora abbiano un'autonomia funzionale e strutturale, dovranno generare dei volumi edilizi contraddistinti almeno dalla classe energetica B+ di cui all'Allegato A del Decreto del Presidente della Provincia 13 luglio 2009, n. 11-13/leg "Disposizioni regolamentari in materia di edilizia sostenibile in attuazione del titolo IV della legge provinciale 4 marzo 2008, n. 1 (Pianificazione urbanistica e governo del territorio)"; a presente misura è tesa a promuovere azioni dal carattere ambientalmente sostenibile promuovendo per altro interventi edilizi dal carattere non rilevante e dalla volumetria contenuta. Le destinazioni ammesse per le SUL di cui ai presenti crediti edilizi sono quelle consentite dai relativi articoli delle norme tecniche di attuazione delle aree di atterraggio. L'altezza prevista dalle norme di Piano potrà essere incrementata per un numero di piani non superiore ad uno oltre quelli massimi consentiti dal relativo cartiglio / norma. La sopraelevazione dovrà comunque rispettare l'altezza massima espressa in metri prevista nell'art. 6.2.7 delle norme tecniche di attuazione, in relazione al numero di piani. Per quanto non specificato si rimanda alle disposizioni vigenti per le singole norme di zona.

5. *Il trasferimento dei diritti edificatori di cui al comma 4 dovrà comunque essere preceduto dalla stipulazione di specifica convenzione, soggetta ad approvazione dell'organo competente ai sensi del comma 4 dell'art. 55 della L.P. 1/2008 e secondo le procedure e con gli effetti previsti dal comma 2 dell'articolo 5 (Disposizioni in materia di edifici costituenti il patrimonio edilizio montano esistente) della legge provinciale n. 10 del 2004.*

6. *Per quanto non specificato dalla presente scheda norma trovano comunque applicazione i riferimenti legislativi disciplinanti la materia di cui alla L.P. 1/2008.*
7. *Il Comune, ai sensi dell'art. 53, comma 7 della L.P. 1/2008, annoterà i trasferimenti della capacità edificatoria nel registro dei diritti edificatori e dei crediti edilizi. L'entità dei diritti edificatori e dei crediti edilizi è indicata nel certificato di destinazione urbanistica previsto dall'art. 30 del Decreto del Presidente della Repubblica di data 06/06/2001, n. 380.*
8. *Per le opere da realizzarsi in tutto o in parte al di sotto della quota dell'attuale piano di campagna si dovranno adottare idonei sistemi controllati per l'allontanamento delle acque meteoriche. In base all'art. 25 comma 4 del TULP, le acque intercettate nel corso dell'esecuzione di opere pubbliche o private e le sostanze liquide o convogliabili derivanti dall'esecuzione delle medesime opere sono recapitate preferibilmente nei corpi idrici superficiali in base ad un programma autorizzato dalla Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente volto a definire le misure di prevenzione e di tutela del corpo idrico ricettore e del sistema acquatico.*

Con la c.d. Variante Anticongiunturale, adottata con deliberazione del Consiglio Comunale di data 28 giugno 2017, n. 24, e successivamente oggetto di adozione definitiva da parte dal Consiglio comunale in data 17 aprile 2018, con deliberazione n. 17, gli articoli sopra riportati erano oggetto di modifiche. Si riporta a seguire il testo della norma aggiornata.

117.21 Area pubblica del Follone

1. *La presente norma speciale interessa lo spazio denominato "Area pubblica del Follone" che è stato indagato attraverso specifici studi finalizzati all'elaborazione di strumenti metaprogettuali di ricucitura e rigenerazione dello spazio pubblico, assumenti valenza indicativa e/o orientativa.*
2. *L'elaborato metaprogettuale in primis reinterpreta la città, convertendosi in un elemento di connessione tra il tessuto storico e le aree di nuova espansione. Questo nella logica di permettere la conversione dello spazio pubblico nel tema centrale di riflessione adottandolo come concetto principale del progetto. Lo spazio pubblico deve quindi assurgere a protagonista diventando elemento di apertura flessibile "verso la città" in quanto "generatore di città". Si configura pertanto la presenza di un contesto che, grazie alla sua posizione, ordina l'insieme urbano e permette di dar forma proattiva al vuoto urbano accogliendo i nuovi usi proposti. Nel contesto in parola trova quindi ideazione un parco pubblico, degli spazi destinati a parcheggio e dei corpi edilizi.*
3. *L'intervento potrà essere realizzato anche per stralci funzionali ovvero per ambiti autonomi ed in tempi differenti.*
4. *Gli interventi dovranno rispettare i seguenti indici funzionali e urbanistico-edilizi: Destinazioni d'uso: residenziale, terziario,*

commerciale, esercizi pubblici, ricettivo, autorimesse e parcheggi, verde pubblico e servizi di interesse collettivo:

- - *SUL massima: 13.390 mq*
- - *Altezza massima: n. 4 piani*
- - *Superficie aperta al pubblico: gli spazi superficiali aperti al pubblico (percorsi, piazze, verde e giardini, posti auto in superficie, collegamenti attinenti la mobilità, etc.) dovranno rappresentare almeno il 50% della superficie dell'intero ambito.*
- - *Parcheggi pubblici: quantità minima pari a n. 450.*

5. *Per gli interventi previsti dalla presente norma speciale potranno trovare applicazione le previsioni stabilite dall'art. 105.bis "Ulteriori misure per l'edilizia a basso impatto ambientale" di cui alle presenti norme.*
6. *Per una più facile attuazione degli interventi di cui alla presente norma speciale, sono da auspicare operazioni di iniziativa misto pubblico/privata.*
7. *Le costruzioni devono rispettare la distanza dai confini e dai fabbricati delle zone "A", e dalle strade.*
8. *Al fine di garantire un razionale, quanto coordinato ed omogeneo intervento urbano, nella logica di incentivare le funzioni pubbliche della città, la progettazione dovrà valutare in una logica di sistema le linee guida indicativamente illustrate e che, in relazione a specifiche esigenze volte a soddisfare il preminente interesse pubblico, potrebbero anche trovare diversa e motivata declinazione:*
 - *le nuove volumetrie dovranno trovare inserimento in termini coordinati e coerenti con gli accessi urbanizzativi dell'areale; di contro il nuovo parco pubblico comprensivo di parcheggio interrato dovrà interessare gli spazi rimanenti;*

- *i parcheggi dovranno essere di facile accesso, non interferire con la viabilità esistente e programmata ed essere realizzati quasi totalmente nel sottosuolo;*
- *i volumi edilizi si dovranno conformare mediante l'unione di elementi semplici, caratterizzati dai vuoti che continuano e definiscono il paesaggio volumetrico della città;*
- *la definizione delle componenti urbanizzative (nuovo asse pedonale, nuovo asse carrabile, spazi ad uso pubblico di superficie, parcheggi, etc.) dovrà trovare una congrua configurazione tipologico architettonica in grado di ricucire e completare il tessuto urbano esistente.*

Gli interventi edilizi e, nello specifico, i caratteri formali degli stessi dovranno compatibilizzarsi con il contesto ed apparire coerenti con la tradizione costruttiva locale. Non trovano applicazione i richiami di cui all'art. 46.2 delle presenti norme tecniche di attuazione.

9. *Non risultano vincolanti le dimensioni grafiche e lo sviluppo planimetrico delle strutture edilizie proposte. Non risultano altresì vincolanti le funzioni pubbliche individuate nella planimetria del Masterplan.*
10. *Inoltre si evidenzia, quale elemento distintivo dell'intervento, il nuovo asse pedonale in prosecuzione rispetto all'allineamento di via Canestrini e il nuovo asse carrabile che avrà quale funzione quella di consentire la permeabilità all'area e nel contempo quella di separare l'isolato urbano, posto a sud, da quello preminentemente pubblico (parco pubblico, parcheggio interrato) posto a nord.*
11. *L'amministrazione comunale si riserva, nel rispetto degli indirizzi cardine sopra espressi, la possibilità, con riferimento a situazioni specifiche e debitamente motivate, in un'ottica pubblicistica generale, di derogare alle previsioni e/o aspetti sopra indicati.*

12. Per le opere da realizzarsi in tutto o in parte al di sotto della quota dell'attuale piano di campagna si dovranno adottare idonei sistemi controllati per l'allontanamento delle acque meteoriche. In base all'art. 25 comma 4 del TULP, le acque intercettate nel corso dell'esecuzione di opere pubbliche o private e le sostanze liquide o convogliabili derivanti dall'esecuzione delle medesime opere sono recapitate preferibilmente nei corpi idrici superficiali in base ad un programma autorizzato dalla Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente volto a definire le misure di prevenzione e di tutela del corpo idrico ricettore e del sistema acquatico.

117.22 Areale Follone Nord – Borgo Santa Caterina

1. L'areale di cui trattasi interessa una proprietà privata contraddistinta da una localizzazione strategica ubicata nel comparto nord-est del Follone. Le superfici di cui alla presente norma speciale richiedono una riqualificazione urbanistica e ambientale nella logica di consentire l'approntamento delle previsioni contemplate nel Masterplan dell'area del Follone tra cui si rammenta l'estensione delle superfici di proprietà dell'amministrazione comunale per dare completamento alle opere urbanizzative programmate (spazi pubblici e verde pubblico), nonché consentire la connessione pedonale tra il comparto del Follone e Borgo Santa Caterina. Gli interventi edilizi e, nello specifico, i caratteri formali degli stessi dovranno compatibilizzarsi con il contesto ed apparire coerenti con la tradizione costruttiva locale. Non trovano applicazione i richiami di cui all'art. 46.2 delle presenti norme tecniche di attuazione.
2. Le superfici interessate dalla presente disciplina sono contraddistinte dalle seguenti realtà fondiarie: parte della p.f. 1763/1, parte della p.f.

- 1762, parte della p.f. 1761/2, parte della p.f. 44 e la p.f. 1764 per intero, tutte in C.C. Rovereto. Per una corretta visualizzazione si rimanda alla planimetria allegata (allegato n.6).*
3. *La compagine privata proprietaria delle realtà di cui al comma 2, in forza degli accordi di programma sottoscritti in data 25 marzo 2014 e in data 21 ottobre 2014, ai sensi dell'art. 30 e 55 comma 1 della L.P. 1/2008, si è impegnata alla cessione delle surrichiamate realtà fondiarie (pp.ff. parte della p.f. 1763/1, parte della p.f. 1762, parte della p.f. 1761/2, parte della p.f. 44 e la p.f. 1764 per intero, tutte in C.C. Rovereto) nonché alla costituzione di diritto di servitù di passo pedonale pubblico nel contesto di parte della p.ed. 111/1 e alla cancellazione della servitù di non poter fabbricare e di non piantare alberi di alto fusto intavolata a carico delle proprietà comunali e a favore delle pp.ff. 1762, 1763/1 e 1764, a fronte del riconoscimento di un credito edilizio o diritto edificatorio della consistenza pari a 2.970 mq di SUL da trasferire sulle zone B1, B2, B3 e B4 di tutto il territorio comunale, secondo le modalità di cui al comma seguente. A completamento del presente comma si allega l'accordo di data 25 marzo 2014 (all. 2) sottoscritto tra l'amministrazione comunale e la compagine proprietaria privata.*
4. *I diritti edificatori di cui al comma precedente potranno trovare collocazione su tutte le zone del territorio comunale di cui agli artt. 56 "Tessuto saturo da tutelare B1", 57 "Tessuto saturo di recente formazione B2", 58 "Tessuto saturo da ristrutturare B3" e 59 "Tessuti di completamento B4", secondo le seguenti modalità. Il credito edilizio potrà atterrare nelle zone B1, B2, B3 e B4 sia come sopraelevazione o ampliamento di edifici esistenti, che come nuova edificazione isolata ed è ammessa la realizzazione di volumi interrati a servizio degli*

interventi realizzati utilizzando il credito edilizio. Tale credito potrà essere sfruttato anche in aree distinte per più interventi edilizi utilizzando per ciascuno le quantità di SUL di seguito indicate:

- fino ad un massimo di 150 mq di SUL nei tessuti urbani ricompresi nelle zone B1 e B4;*
- fino ad un massimo di 350 mq di SUL nei tessuti urbani ricompresi nelle zone B2 e B3.*

Tale SUL, insediabile singolarmente, non potrà determinare un superamento della potenzialità massima ammessa dal piano regolatore nel lotto di atterraggio, superiore al 30% (per le zone B1, B2 e B3, si considera la SUL esistente aumentata dell'incremento ammesso); qualora l'area non sia pertinenziale ad edifici esistenti in credito non potrà essere utilizzato. Le superfici sopra espresse, qualora abbiano un'autonomia funzionale e strutturale, dovranno generare dei volumi edilizi contraddistinti almeno dalla classe energetica B+ di cui all'Allegato A del Decreto del Presidente della Provincia 13 luglio 2009, n. 11-13/leg "Disposizioni regolamentari in materia di edilizia sostenibile in attuazione del titolo IV della legge provinciale 4 marzo 2008, n. 1 (Pianificazione urbanistica e governo del territorio)"; a presente misura è tesa a promuovere azioni dal carattere ambientalmente sostenibile promuovendo per altro interventi edilizi dal carattere non rilevante e dalla volumetria contenuta. Le destinazioni ammesse per le SUL di cui ai presenti crediti edilizi sono quelle consentite dai relativi articoli delle norme tecniche di attuazione delle aree di atterraggio. L'altezza prevista dalle norme di Piano potrà essere incrementata per un numero di piani non superiore ad uno oltre quelli massimi consentiti dal relativo cartiglio / norma. La sopraelevazione dovrà comunque rispettare l'altezza massima espressa in metri prevista

nell'art. 6.2.7 delle norme tecniche di attuazione, in relazione al numero di piani indicati nel cartiglio. Per quanto non specificato si rimanda alle disposizioni vigenti per le singole norme di zona.

5. *Il trasferimento dei diritti edificatori di cui al comma 4 dovrà comunque essere preceduto dalla stipulazione di specifica convenzione, soggetta ad approvazione dell'organo consigliere.*
6. *Per quanto non specificato dalla presente scheda norma trovano comunque applicazione i riferimenti legislativi disciplinanti la materia di cui alla L.P. 15/2015, oltre alle disposizioni delle presenti Norme tecniche di Attuazione.*
7. *Il Comune, ai sensi dell'art. 26, comma 6 della L.P. 15/2015, annoterà i trasferimenti della capacità edificatoria nel registro dei diritti edificatori e dei crediti edilizi. L'entità dei diritti edificatori e dei crediti edilizi è indicata nel certificato di destinazione urbanistica previsto dall'art. 30 del Decreto del Presidente della Repubblica di data 06/06/2001, n. 380.*
8. *Per le opere da realizzarsi in tutto o in parte al di sotto della quota dell'attuale piano di campagna si dovranno adottare idonei sistemi controllati per l'allontanamento delle acque meteoriche. In base all'art. 25 comma 4 del TULP, le acque intercettate nel corso dell'esecuzione di opere pubbliche o private e le sostanze liquide o convogliabili derivanti dall'esecuzione delle medesime opere sono recapitate preferibilmente nei corpi idrici superficiali in base ad un programma autorizzato dalla Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente volto a definire le misure di prevenzione e di tutela del corpo idrico ricettore e del sistema acquatico.*

Il DUP, Documento Unico di Programmazione 2018 – 2020, con riferimento all'area del Follone, opera le seguenti precisazioni:

Obiettivo 1

Trasformazione dell'ambito urbano del Follone, quale luogo identitario e strategico della città: pianificazione sulla destinazione del più ampio spazio disponibile nel cuore della città (parcheggio interrato, piazza, mercato, parco urbano e di socializzazione, incubatore di imprese commerciali ed artigianali innovative).

Valorizzazione del comparto immobiliare piazza Achille Leoni, denominato "Follone"

L'Amministrazione comunale intende preservare la funzionalizzazione di parte del comparto a parcheggio pubblico di attestamento e nel contempo valorizzarlo con altre funzioni qualificanti dal punto di vista sociale ed economico. Si sta quindi definendo e strutturando un nuovo piano di riqualificazione del comparto immobiliare che si intende implementare anche per stralci in modo che, nel rispetto e nell'osservanza della visione generale, lo stesso possa trovare attuazione concreta in tempi breve.

L'attuazione potrà avvenire con risorse pubbliche anche in partnership con altri soggetti pubblici o mediante l'attivazione di operazioni di partenariato pubblico privato. A tal fine è stato affidato uno specifico incarico al Progetto speciale "Rilancio delle vocazioni della città". Da subito peraltro si sono già realizzati i collegamenti con il limitrofo centro storico di Rovereto con percorsi pedonali e ciclabili. Si è data in tal modo riposta ad una sentita esigenza e necessità dei cittadini dato che l'attuale parcheggio pubblico a raso viene utilizzato quale riferimento principale per gli utenti che si recano nel centro storico e nelle immediate vicinanze.

Nell'ottica di delineare i collegamenti con il centro storico, si è già operato e si sta operando in stretta sinergia con il Servizio Tecnico e del territorio per la definizione degli assetti patrimoniali atti a garantire la libera fruizione al pubblico dei percorsi che conducono verso Borgo S. Caterina e via Dante. I soggetti interessati da tali accordi sono i proprietari del percorso di collegamento con Borgo S. Caterina.

Apertura al pubblico dell'area verde Nel 2016 si è perfezionata l'acquisizione dell'area a verde posta in stretta adiacenza a piazza Achille e attigua al Convento di S. Caterina; tale area oltre a porsi quale area a verde a servizio dell'ambito cittadino, assume il ruolo di elemento di valorizzazione/tutela della cortina del Convento storico. Nel corso del 2018, mediante la conferma del rapporto di partenariato con la Parrocchia e associazioni e privati disponibili, di cui è partecipe anche la circoscrizione, si intende valorizzare e riqualificare tale area con funzioni ricreative-culturali e renderla fruibile e disponibile ai cittadini. Nello specifico si elencano in sintesi le operazioni immobiliari che interessano il compendio con riferimento alle particelle fondiari e edificiali:

- 1. Cessione di parte della p.f. 1763/1 c.c. Rovereto e acquisizione di parte della p.ed. 44 c.c. Rovereto. come risultanti a seguito della ridefinizione degli assetti tavolari e catastali.*
- 2. Acquisizione della proprietà o costituzione a favore del Comune di Rovereto di una servitù di passo a piedi a carico delle p.ed. 111/1 c.c. Rovereto e della p.ed. 111/2 c.c. Rovereto, come risultanti a seguito della ridefinizione degli assetti tavolari e catastali. Nell'atto contrattuale le parti assumeranno impegni condivisi per il miglior uso degli immobili in oggetto.*
- 3. Acquisizione della proprietà di parte della p.f. 1772 c.c. Rovereto, anche con possibile permuta di parte della p.f. 2214 c.c. Rovereto di*

proprietà comunale, al fine di definire un nuovo passaggio di collegamento del compendio con via Santa Caterina

Come da impegno assunto l'Amministrazione comunale si sta rapportando con i titolari delle attività artigianali ancora insediate nel comparto, agevolando il loro trasferimento mediante il supporto all'individuazione di nuove funzionali soluzioni allocative; si sta inoltre verificando la possibilità di attivare il progetto di riqualificazione in modo che risulti necessario inizialmente trasferire solo alcune attività artigianali insediate.

Comunque, laddove le imprese artigiane presenti nell'area di cui trattasi costituissero ostacolo alla realizzazione dei lavori di qualificazione dell'area Follone, secondo un cronoprogramma che verrà comunicato al Consiglio nei prossimi mesi, l'Amministrazione comunale avvierà progressivamente nei confronti dei soggetti coinvolti l'iter dello sfratto giudiziario.

La Giunta comunale è autorizzata a perfezionare le suddette operazioni patrimoniali e di partenariato pubblico privato, anche per quanto attiene i profili e aspetti patrimoniali che ne siano interessati e coinvolti e a definire i contenuti degli accordi. In ordine dell'esecuzione dell'intervento attuativo di riordino e qualificazione dell'areale del Follone, si rispetterà il seguente cronoprogramma:

- *approvazione del piano attuativo di tutto il comparto Follone secondo le linee direttive che prevedono la realizzazione della piazza, del parcheggio e del verde;*
- *il primo intervento dovrà prevedere la tempestiva cessazione delle occupazioni senza titolo degli immobili di proprietà comunale allo scopo di procedere all'abbattimento totale degli immobili di proprietà comunale insistenti sull'areale del Follone ed allargare il parcheggio provvisorio in superficie;*

- *di conseguenza, si passerà alla realizzazione del parcheggio interrato, di tre piani, di 8100 mq. circa, procedendo a stralci, come da piano attuativo, mantenendo un congruo numero di parcheggi in superficie;*
- *nel frattempo si perfezionerà l'ultimazione e l'approvazione dei necessari elaborati tecnici e il reperimento della completa disponibilità finanziaria per la realizzazione del parcheggio interrato di cui trattasi, unitamente alle eventuali opere fuori terra"*

PUM

Il PUM del 2013 persegue le seguenti finalità: riduzione e fluidificazione del traffico, riduzione degli incidenti, miglioramento della vivibilità, diversione modale verso sistemi sostenibili. Nell'introdurre gli obiettivi afferma: *"Le politiche sulla sosta rivestono un ruolo fondamentale nel quadro generale di un sistema della mobilità urbana orientabile verso modelli di organizzazione e sviluppo sostenibili. In generale la mobilità verso poli attrattori significativi o aree quali centri storici è tanto più sbilanciata verso l'utilizzo del mezzo motorizzato privato quanto più risulta facile o conveniente parcheggiarvi, rispetto alle possibilità offerte da servizi/sistemi di trasporto alternativi."* E poi ancora: *"È evidente pertanto come la politica sulla sosta, a seconda degli obiettivi e delle strategie, debba integrarsi necessariamente con quella generale sulla mobilità e con i provvedimenti di organizzazione e regolazione della viabilità."*

Le linee strategiche esplicitano la volontà di far crescere il turnover nei parcheggi presso le aree pregiate e, anche sulla scorta dello studio "simulazione del traffico" prodotto nel novembre 2011 dall'arch. Marisa

Fantin, di incrementare il numero di posti auto al Follone, considerato il parcheggio fondamentale per l'attestamento e ipotizzato per 600 posti auto.

Studio puntuale di approfondimento sulla natura funzionale e progettuale
relativa al nuovo polo intermodale di piazzale Orsi e la correlazione
funzionale dell'area al parcheggio al Follone

Il documento di cui sopra è prodotto nel novembre 2017 e ai fini della presente relazione è richiamato in toto. In particolare si richiama il fatto che metta in guardia rispetto alle conseguenze di un possibile sovradimensionamento del parcheggio al Follone.

2. ANALISI

Premesso tale quadro normativo, si evidenzia come l'isolato di riferimento del Follone presenti contorni dai tratti eterogenei: con edificazione continua in linea (via Campagnole), ad isola (via Dante) e, infine, aperti verso la viabilità pubblica (via Follone, via Saibanti). L'accessibilità dell'area rappresenta un punto fondamentale nello studio. L'area rappresenta un ambito legato allo scambio tra la viabilità su gomma e quella pedonale nonché un percorso nell'avvicinamento al centro.

Scala

Si ritiene essenziale comprendere la dimensione in cui prefigurare le dinamiche urbane che andranno a connotare l'area di proprietà comunale. L'estensione del Follone è analoga a quella del percorso dalla piazza delle Oche a quella del Grano (Battisti - Malfatti) che, sull'asse nord-sud, rappresenta una buona parte dell'attraversamento del centro storico di Rovereto. La dimensione dello sviluppo longitudinale è paragonabile a quella dell'ospedale di Santa Maria del Carmine. L'ambito è dimensionalmente assimilabile a quello di Castel Beseno.

Si tratta pertanto di un tassello urbano estremamente ampio, difficilmente inquadrabile come luogo con una sola identità.

Tessuto urbano

La maglia urbana della città di Rovereto si forma sul conoide del Leno, seguendo l'andamento delle rogge secondo uno schema radiale. Con l'arrivo della ferrovia, alla maglia storica si sovrappone uno schema di stampo cardo-decumanico, riferito in particolare all'asse di corso Rosmini.

I luoghi d'incontro tra le due diverse matrici si connotano talvolta come "cicatrici" o, addirittura, "mutilazioni." L'area del Follone è forse il caso più emblematico di incontro-scontro. Ne sono evidenza sia le carenze viabilistiche sia la valenza di vuoto urbano dell'area. In altre parole: il Follone è un tassello che, paragonato ai tessuti urbani della medesima cintura, risulta estremamente povero di viabilità ed edificazione, nulla di sorprendente per un'area militare consegnata alla città.

Storicamente vanno registrati l'approccio del piano del 1907, volto a infrastrutturare l'area, e quello del piano 1946 della ricostruzione post bellica. Oggi va considerato come il vuoto del Follone sia divenuto un elemento identitario e, in sostanza, non sia un vuoto per "mancanza di materia" ma un vuoto percepito come presenza urbana. In altre parole, come presenza (di piazzale) prima ancora che come assenza (di edificazione).

Le quinte dello spazio, come detto, sono eterogenee.

Ad est c'è il tessuto ordinato di inizio secolo dell'insediamento su via Dante. Ciò che si percepisce sul lato Follone è tuttavia un fronte incompleto, sfilacciato. È una quinta che andrà sottoposta ad una attenta verifica e, presumibilmente, definita meglio.

A nord c'è l'insediamento dei Francescani, nato sulla matrice delle direttrici storiche e caratterizzato da un pregevole *hortus conclusus*.

Ad ovest c'è l'asse viabilistico di via Saibanti, oltre il quale si trova un tessuto urbano di città giardino, basato su una tipologia insediativa ancora diversa.

A sud c'è il fronte continuo vetrato di via Follone, esito di un intervento che avrebbe dovuto generare flussi spontanei che – salvo la fruizione di alcune funzioni chiavi lì insediate - non sono riscontrabili ed è presumibile che sempre meno lo potranno essere in futuro.

Progetti nel tempo

Nel tempo si sono succedute molte riflessioni e proposte sull'area del Follone. Se ne riportano alcune con la premessa che i progetti invecchiano più velocemente degli edifici realizzati e che le dinamiche degli ultimi 30 anni hanno pure visto cambiare talune logiche consolidate nell'approccio alle trasformazioni urbane.

Le funzioni "calde" rispetto a quelle "fredde", la possibilità di ottimizzare o correggere con addizione, l'horror vacui urbano, l'attenzione alla "scala" dell'intervento (riferimento dimensionale adeguato al contesto), sono solo tre delle possibili chiavi di lettura attraverso le quali guardare le proposte del passato.

In linea generale si osserva una tendenza a completare il tassello del Follone con edificazione che si misura con la tipica densità urbana. Già tale aspetto, sommato all'insediamento di funzioni residenziali, rappresenta un punto molto distante dalle logiche odierne.

Masterplan allegato al PRG

Il masterplan allegato al PRG vigente traccia alcune proposte di nuovi accessi pedonali e carrabili. A livello di metaprogetto, propone un insediamento dall'impianto particolare, rispetto al quale è opportuno verificare attentamente la valenza degli spazi interni, esterni e la possibilità che i percorsi di accesso all'area consentano la piena animazione dei vari ambiti.

Va certamente approfondito il rapporto tra il nuovo insediamento e la città rispetto a temi enunciati come "nuovo quartiere urbano", "nuovo isolato",

“nuove centralità.” Va compreso appieno quali affinità il nuovo impianto potrà porre in atto con i suoi eterogenei contorni.

Del masterplan, in coerenza con la norma di piano, si condivide l'essenza: le zone funzionali (verde ed edificata), la viabilità, il parcheggio interrato. La sopravvenuta volontà di ridurre i volumi e la non appetibilità dei volumi residenziali, sanciscono tuttavia di fatto la necessità di sottoporre il masterplan ad una profonda revisione. Le pur pregevoli soluzioni architettoniche danno vita a un ambito che, sia detto con particolare riferimento alle corti interne, pare porsi in competizione con tessuti urbani adiacenti già in difficoltà.

Il ragionamento sul Follone dovrà articolarsi su due presupposti imprescindibili: la consapevolezza della valenza dell'area in termini di centralità-periferia e la ricerca di relazioni virtuose con il sistema urbano più prossimo.

Percorso partecipato

Gli indirizzi condivisi all'interno dell'amministrazione e il relativo studio di fattibilità sono stati illustrati pubblicamente nelle more di un percorso partecipativo. In particolare, dal 15 gennaio 2018 è stata allestita presso lo Urban Center una esposizione di tavole grafiche di lettura, analisi e sintesi progettuale. Sono state organizzate occasioni di illustrazione e confronto aperte alla comunità, a specifiche categorie economiche, alle scuole; raccogliendo i contributi forniti in dette occasioni così come quelli pervenuti in forma scritta durante il periodo di permanenza dell'esposizione. Detti contributi sono stati oggetto di valutazione e confronto in seno al gruppo di lavoro. Gli elaborati sono stati conseguentemente adeguati.

3. OBIETTIVI GENERALI

Gli obiettivi del presente Piano di riqualificazione urbana dell'areale del Follone sono:

- definizione di un polo di scambio modale tra la mobilità su gomma, quella pedonale e quella ferroviaria mediante la creazione di un parcheggio interrato multipiano;
- riqualificazione dell'area del Follone con valorizzazione degli spazi aperti quali elementi connettivi della percezione urbana, della mobilità pedonale e quali luoghi di relazione;
- riqualificazione del tessuto edilizio.

Lo strumento più adatto a perseguire gli obiettivi in parola è stato individuato nel Piano di riqualificazione urbana ex art. 50, comma 2, della L.P. 4 agosto 2015, n. 15. L'attuazione potrà essere pubblica, privata oppure mista.

Lo studio dovrà interpretare e valorizzare la valenza dell'area rispetto alla dinamica tra centro e periferia, dando forma a un tassello integrato verso entrambi e funzionale a rafforzare l'integrazione degli ambiti confinanti, nella consapevolezza della inopportunità di pensare il Follone come un "luogo centrale" e dell'impossibilità di dare forma a una riqualificazione urbana in forza della sola qualità intrinseca di elementi edilizi.

Il Follone va interpretato come un "vuoto urbano" ormai entrato nell'immaginario collettivo, un vuoto urbano "positivo", che si caratterizza per una propria riconoscibilità condivisa. Si vuole così superare la visione che ha caratterizzato le proposte dell'ultimo trentennio, volte a "curare" il vuoto urbano con pur pregevoli interventi di densificazione.

Il progetto propone una piazza che, secondo le richieste dell'amministrazione, possa rispondere all'esigenza di ospitare eventi. Il vuoto, in coerenza con le premesse, è così il protagonista di uno spazio che ha ormai consolidato tale identità nel tessuto. I volumi edilizi sono di fatto funzionali a definire lo spazio aperto e ricucire le ferite e gli elementi incompiuti rispetto al costruito preesistente.

4. DURATA DELLE PREVISIONI

Il presente Piano di riqualificazione urbana, a mente di quanto disposto all'articolo 54, comma 1, L.P.15/2015, ha efficacia decennale a far data dalla approvazione.

Le facoltà edificatorie previste dal piano hanno efficacia per tutto il periodo di durata del piano stesso.

Ai fini delle previsioni di cui l'articolo 45, comma 5, della L.P. 15/2015, qualora allo spirare del termine decennale non sia stato dato corso agli interventi edilizi prospettati nel piano, l'amministrazione dovrà procedere ad una ri-pianificazione.

Eventuali varianti al piano non rileveranno ai fini di un eventuale rinnovo dei termini di efficacia dello strumento.

5. INDAGINI, VINCOLI, PARERI, PROVVEDIMENTI ETC.

L'area è stata oggetto di relazione geologica preliminare redatta dal dott. Franco Scrinzi nel febbraio 2018; relazione da considerare parte integrante del presente piano. La progettazione a scala edilizia dovrà evidentemente

essere accompagnata dagli opportuni approfondimenti. La realizzazione di opere atte alla dispersione di acque nel sottosuolo dovrà eventualmente essere oggetto di specifico studio.

È inoltre opportuno verificare se, anche alla luce della datazione dei fabbricati, sia necessario un confronto con la Soprintendenza al fine di accertare il “non interesse” preliminarmente all’esecuzioni di interventi che interessino i fabbricati stessi.

Il sito è prossimo all’area del ponte ferroviario sul Leno, oggetto di bombardamento aereo nel corso del secondo conflitto mondiale. In funzione degli interventi che si andranno ad eseguire e sulla scorta di puntuali previsioni progettuali a scala edilizia andrà valutata la necessità di eseguire campagne di bonifica da ordigni esplosivi residuati bellici. A tale riguardo si evidenziano, in particolare, gli obblighi del coordinatore per la progettazione, a mente del D.Lgs. 81/2008, art 91, comma 2 bis.

È stato tenuto un incontro di confronto con gli enti gestori di reti e sottoservizi, ai quali sono state illustrate le previsioni progettuali del presente piano. È in ogni caso opportuno che man mano che le fasi realizzative si susseguiranno si rinnovi il confronto anche mediante atti di formale nulla osta/approvazione. Gli elaborati non tracciano i cavi elettrici interrati che, pertanto, nell’esecuzione delle opere, andranno individuati con il supporto dell’ente gestore e comunque resi inerti prima di eseguire lavorazioni che possano interferire. Sarà inoltre opportuno verificare le esigenze di consentire e/o garantire puntuali accessi ai lotti confinanti; con riferimento a situazioni preesistenti così come a quelle future.

Nella presente elencazione si soprassiede rispetto ai pareri c.d. interni, da acquisire presso strutture dell’amministrazione comunale.

6. CONTENUTI DEL PIANO

Il Piano interessa il c.d. areale del Follone a Rovereto. Il perimetro dell'area da assoggettare a piano di riqualificazione urbana è stato tracciato, anche a diversa definizione di quanto indicato nel PRG, di fatto – in forza del fatto che la perimetrazione di PRG si riferisce alle norme speciali 117.21 e 22 e non ad una previsione di pianificazione attuativa - senza necessità del supporto dell'art 49, comma 3, della L.P. 15/2015, ricomprendendo, in C.C. Rovereto:

- pp.edd. 174, 1282; 1283; (fabbricati esistenti + area centrale)
- pp.ff. 1762, 1763/1, 1764; (area a nord, soggetta a NTA art. 117.22)
- p.f. 2212/2; (particella residuale in prossimità di via Canestrini)
- parte delle pp.ff. 1756, 2247 e 2265; (marciapiedi viabilità limitrofa)

In termini di metodo va premesso che si tratta di una sorta di “piano stralcio” e, cioè, della pianificazione di un tassello che il PRG ha lasciato ad una successiva definizione. La scala e gli approfondimenti in chiave prescrittiva sono conseguentemente tarati. Va inoltre ricordato che il piano stesso presuppone lo sviluppo dell'area nell'arco di un periodo prolungato e, pertanto, mira innanzitutto a gettare le basi per il corretto avvio e il successivo sviluppo in un quadro funzionale ad una gestione efficiente.

Non si tratta pertanto di un piano – quale sarebbe il caso scolastico - che definisce gli elementi in una contrattazione tra imprenditore e amministrazione, ma di un atto di programmazione-pianificazione che l'amministrazione, di fatto proprietaria unica dell'area, traccia per poter avviare uno sviluppo condiviso e razionale. Il piano non propone pertanto indicazioni relative a materiali e colori, ad abachi, ad elementi di natura decorativa; fornisce contenuti che il PRG ha previsto sia differito 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 a definire le logiche ed i vincoli per una successiva progettazione a scala edilizia. Il piano introduce elementi di rigore, detti “invarianti”, ed elementi di flessibilità, detti “varianti”. I primi potranno, nel periodo di vigenza del piano, essere modificati esclusivamente con una variante allo stesso. I secondi invece potranno essere oggetto di modifica, entro i limiti eventualmente stabiliti dal piano, in sede di progettazione definitiva.

Le previsioni infrastrutturali, con particolare riferimento ai parcheggi interrati, definiscono una logica di possibile aggregazione di ambiti modulari nel tempo.

La mappa del verde individua ambiti ove è esclusa l’edificabilità del sottosuolo oltre a logiche ed azioni per il verde di arredo.

Per fabbricati fuori terra sono individuati degli ambiti di sedime e alcune logiche legate ad allineamenti e funzionalità alla definizione degli spazi aperti e dei percorsi.

L’arredo urbano e gli elementi legati alle sistemazioni degli spazi esterni non sono oggetto di puntuale definizione, sono tuttavia definiti alcuni riferimenti utili a dare forma a un linguaggio comune.

Emerge pertanto una pianificazione che, rispetto alle possibilità edificatorie previgenti, fissa alcuni parametri quantitativi e traccia una specifica disciplina. Si tratta di fatto di un approfondimento, esito della miglior definizione di taluni indirizzi. In termini volumetrici si opera una riduzione del contingente previsto. Ciò anche al fine di una valutazione in termini di alla rendicontazione urbanistica.

6.1 INFRASTRUTTURE

6.1.1 Viabilità e parcheggi

È stata confermata la viabilità di accesso al Follone da via Saibanti, con andamento ovest-est, scelta che consente di contenere il traffico su via Follone e consolidare la valenza di accesso pedonale di via Canestrini. È stata altresì confermata la previsione relativa all'autorimessa interrata, proponendone il dimensionamento e la realizzabilità per stralci, in coerenza con il DUP. Il riferimento per il numero di posti auto interrati complessivi è 700. L'accesso è proposto dalla viabilità di penetrazione, l'uscita lungo via Follone. Tale schema consente di poter valutare l'opportunità di istituire il senso unico a scendere lungo via Follone e limita il numero di intersezioni su via Saibanti. Lo stazionamento temporaneo di un numero ridotto di bus e pullman potrà essere integrato con gli spazi di relazione.

L'odierna valenza di via Follone ne riduce la percorrenza in direzione est a quella di mero asse di scorrimento veloce del parcheggio. Tale flusso si incrocia tuttavia in maniera infelice con quello diretto ad ovest. Non si tratta di grandi numeri ma la logica non è certamente ottimale. Idealmente il tassello urbano del Follone dovrebbe funzionare come una grande rotatoria: prevenendo la svolta a sinistra e limitando al massimo le intersezioni con gli

assi di traffico. In tale ottica va valutata la proposta di un accesso da via Saibanti e un recesso su via Follone, pensando a un parcheggio interrato realizzabile per lotti, il primo dei quali possa non interferire con gli edifici di proprietà del Comune presenti sull'area.

Il parcheggio interrato è dimensionabile in funzione del possibile accorpamento di tre diversi ambiti contigui. Lo schema funzionale proposto, che ha valenza indicativa ma non prescrittiva, è caratterizzato da un sistema del tipo a "piano – rampa" che, seguendo la modesta pendenza del Follone, riesce a consentire l'interramento ai piani sottostanti percorrendo le corsie di parcheggio con una appena percettibile pendenza del 2% circa. La circolazione è, ove possibile, a senso unico; il sistema di risalita è pensato con rampe consequenziali al fine di offrire la massima chiarezza ed immediatezza dei percorsi. I collegamenti verticali possono essere collocati in funzione dell'arredo e dell'edificazione della piazza, nel numero che si riterrà opportuno.

6.1.2 Reti e sottoservizi

Il piano prevede la sostituzione di tratti rilevanti delle reti per lo smaltimento delle acque di scarico e di quelle meteoriche. Ciò anche in ragione dell'esigenza di apportare migliorie all'attuale sistema che il gestore ha manifestato. Ai fini della gestione dei flussi il piano consente opere interrato utili a razionalizzare le reti anche mediante dispersione nel sottosuolo.

I tracciati potranno essere modificati in funzione della progettazione a scala edilizia e delle opere di regimazione che si renderanno opportune.

L'illuminazione pubblica dovrà essere oggetto di specifico studio nelle more della progettazione degli spazi urbani aperti: piazze, ambiti viabilistici, verde etc.

Per quanto riguarda il fabbisogno idrico, dai confronti con gli enti non sono emersi elementi di complessità.

6.2 VERDE

Il verde costituisce uno spazio anche di relazione da valorizzare con funzioni pubbliche anche di carattere ricreativo e/o sportivo. Può essere interessato da viabilità pedonale, di accesso ai fondi finitimi, di stazionamento per la mobilità collettiva nonché di manovra.

6.3 SISTEMA INSEDIATIVO

Il sistema insediativo prenderà di fatto forma successivamente alla realizzazione del parcheggio interrato. Il presente piano mira pertanto a fornire dei riferimenti per una definizione spaziale dell'ambito urbano e per una compiuta impostazione dei percorsi. Non sono tuttavia definite puntualmente indicazioni di tipo funzionale e, a maggior ragione, architettonico, se con tale termine ci si vuole riferire a precisi riferimenti tipologici nonché ad elementi di finitura specifici.

Lo schema di piano prevede solamente due edifici, ancorché frammentabili all'esito di successivi approfondimenti architettonici: uno a completare la

cortina storica che, lungo via Canestrini, porta una appendice del centro storico nel Follone; l'altro a delimitare la piazza per eventi dimensionandola alla opportuna scala urbana nonché a stabilire con l'edificato a sud e con via Saibanti relazioni compiute, che non siano frutto di elementi residuali.

Le funzioni da insediare non sono state un elemento fondante il disegno. La città storica sa adattarsi nel tempo a nuovi utilizzi e un tassello di centro quale il Follone non può e non deve essere disegnato sulla base di un'esigenza funzionale che è inevitabilmente temporanea.

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.

In altre parole:

- Due tessuti diversi
- Uno spazio aperto che li fa incontrare
- Il verde del convento e la piazza
- Il costruito, per definire le quinte urbane e gli spazi aperti
- Un ambito che integra il tessuto preesistente

6.4 SPAZI PUBBLICI, PERCORSI PEDONALI, ARREDO URBANO

Gli spazi pubblici di relazione costituiscono di fatto l'ossatura del Follone sia in termini morfologici sia funzionali. Il progetto dell'arredo urbano e della relativa illuminazione pubblica assume conseguentemente una valenza fondamentale. Il rapporto con le strade urbane, la mascheratura delle

aerazioni del parcheggio, il tema del recupero delle rogge, la funzionalità ai fini dell'accoglimento di eventi collettivi, rappresentano elementi imprescindibili degli approfondimenti che la progettazione a scala edilizia dovrà provvedere.

In estrema sintesi: si completa il tassello verde dell'*hortus* del convento; si dà compiutezza all'edificazione di via Canestrini, dando forma a un fronte che ora non è tale e riequilibrando il volume dell'edificio ad "L" su via Follone; si disegna lo spazio aperto su via Saibanti in modo da integrare volumi e flussi con l'isolato a sud del Follone.

Il progetto proposto mira a dare forma a spazi che integrino e completino i flussi urbani, evitando di porsi in competizione con sistemi urbani evidentemente in difficoltà.

7. FASI ATTUATIVE PER LA REALIZZAZIONE DELL'INTERRATO

Si descrivono a seguire i possibili intendimenti per una realizzazione del parcheggio interrato in tre fasi temporalmente successive, atte a provvedere un contingente di parcheggio per circa 300, 550 e 700 posti auto.

7.1 FASE 1 - 300 POSTI CIRCA

La prima fase ipotizzata - denominata Fase 1 - è quella dell'unità di base. Tale indirizzo non è l'esito di una volontà di conservazione dei fabbricati ma una scelta di opportunità risultata perseguibile senza particolari complessità a fronte del contingente di posti auto ipotizzato per la prima fase anche alla luce di valutazioni economico-finanziarie.

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. L'autorimessa è prefigurata a piani inclinati (piani-rampa) a senso unico nelle sue direttrici principali di scorrimento. Il ricorso ai piani-rampa è funzionale a contenere gli spazi necessari per le connessioni verticali, previsti solo per l'uscita nonché ad ottimizzare il traffico. Tale scelta trova inoltre riscontro nella morfologia dei luoghi, riprendendo il modesto dislivello che caratterizza il Follone che, tuttavia, a fronte della notevole estensione planimetrica, assume una valenza funzionale all'ipotesi progettuale tracciata.

L'autorimessa è proposta con ingresso dalla viabilità di progetto interna all'area, attraverso una rampa a senso unico, ed uscita lungo via Follone. Dall'area ai piedi della rampa di primo accesso, oltre le stanghe, si accede al sistema di discesa e parcheggio che, come una vite senza fine, conduce

attraverso i 3 piani interrati e, infine, giunge ad un ambito che interessa una porzione parziale del sedime e sta al 4° piano interrato. Da lì l'uscita può avvenire percorrendo una rampa continua che sale in fregio a via Follone in uno spazio a cielo libero sul quale, per una gestione dell'arredo urbano ed a riproposizione della cortina arborea esistente, sono state proposte delle alberature secondo una logica ben leggibile nell'elaborato di sezione.

La rampa serve ed è accessibile da ciascun piano e, come detto, convoglia i flussi in uscita su via Follone, in direzione dell'intersezione con via Saibanti.

La fase in parola costituisce un primo nucleo e, pertanto, gli spazi di superficie potranno non essere oggetto di opere ricercate di arredo urbano ed essere eventualmente semplicemente ripristinate, eventualmente e in funzione delle esigenze contingenti, anche riproponendo temporaneamente la funzione di parcheggio e raso.

7.2 FASE 2 - 550 POSTI CIRCA

La seconda fase contempla l'integrazione di quanto alla Fase 1 con dei corpi che, sostanzialmente, prevedono l'ampliamento agli ambiti del sedime originariamente interessato da due fabbricati. In chiave tipologica l'intervento risulta coerente e si configura come aggiunta di un piano-rampa a nord e un incremento verso ovest. Il numero di posto auto può così raggiungere il valore di 550, al netto di eventuali ulteriori stalli in superficie.

A compimento della Fase 2 potrebbe essere avviata l'edificazione prevista verso ovest e, conseguentemente, potrebbero essere avviate le opere relative all'arredo urbano in superficie.

È evidente che la Fase 2 viene individuata esclusivamente al fine di comprovare la possibilità di realizzare per lotti successivi ma potrebbe essere attuata unitamente alla Fase 1, quale opera unitaria.

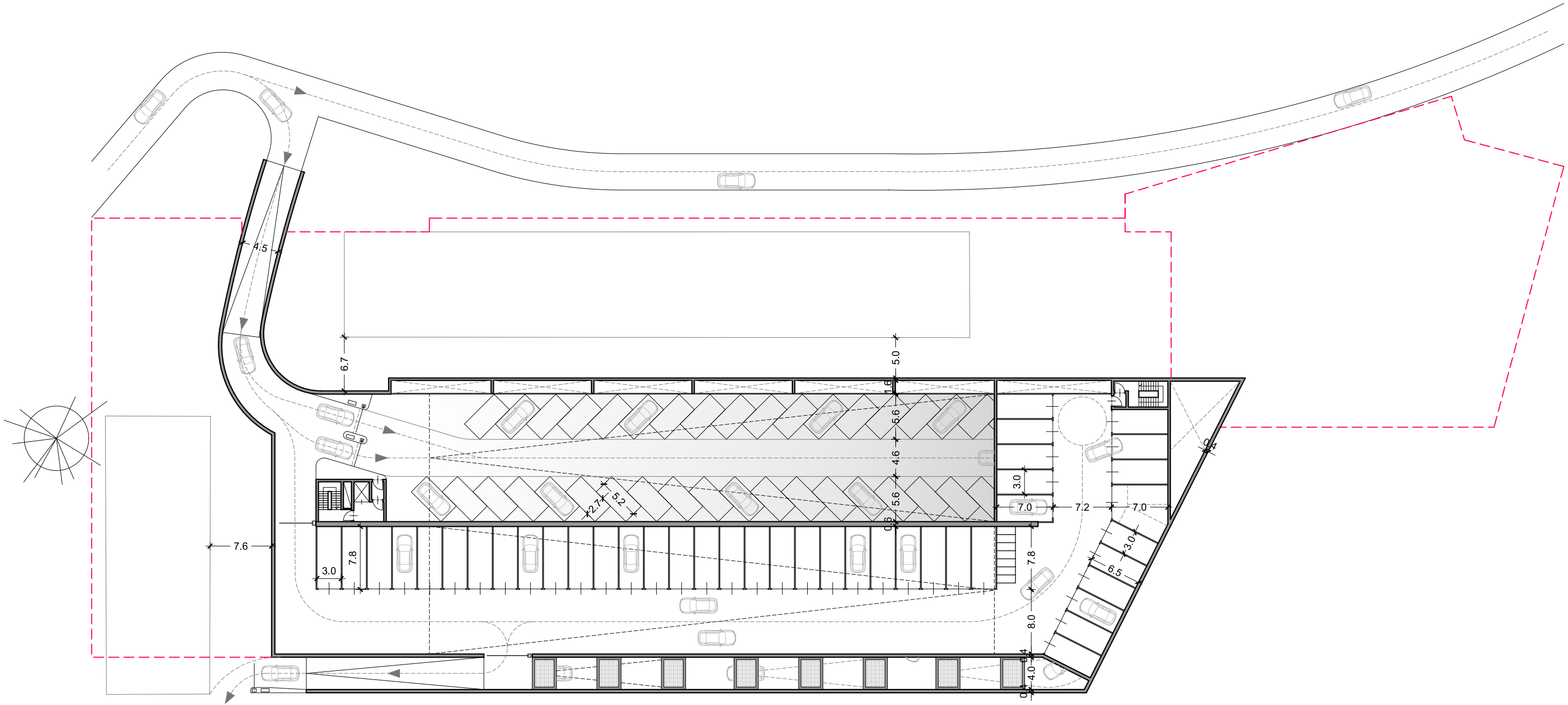
7.3 FASE 3 – 700 POSTI CIRCA

La terza fase contempla un corpo complementare in proiezione all'edificio previsto presso il margine orientale del lotto. Si tratta di un elemento che condivide la viabilità di accesso e recesso dell'autorimessa ma può essere oggetto di definizione specifica in termini di distribuzione. Può inoltre essere posto in comunicazione diretta con l'edificio soprastante.

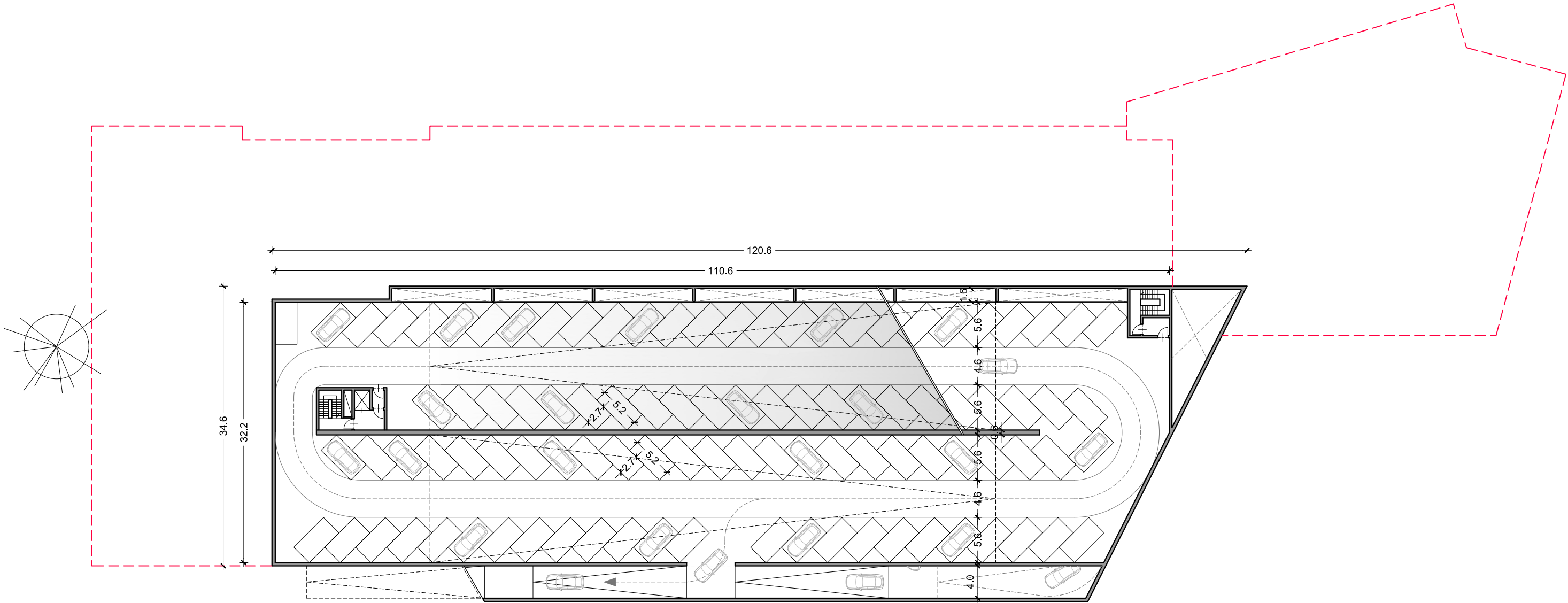
Il contingente complessivo può così giungere a 700 posti auto, al netto di eventuali stalli di superficie.

7.4 ELABORATI GRAFICI DI INDIRIZZO PER L'INTERRATO

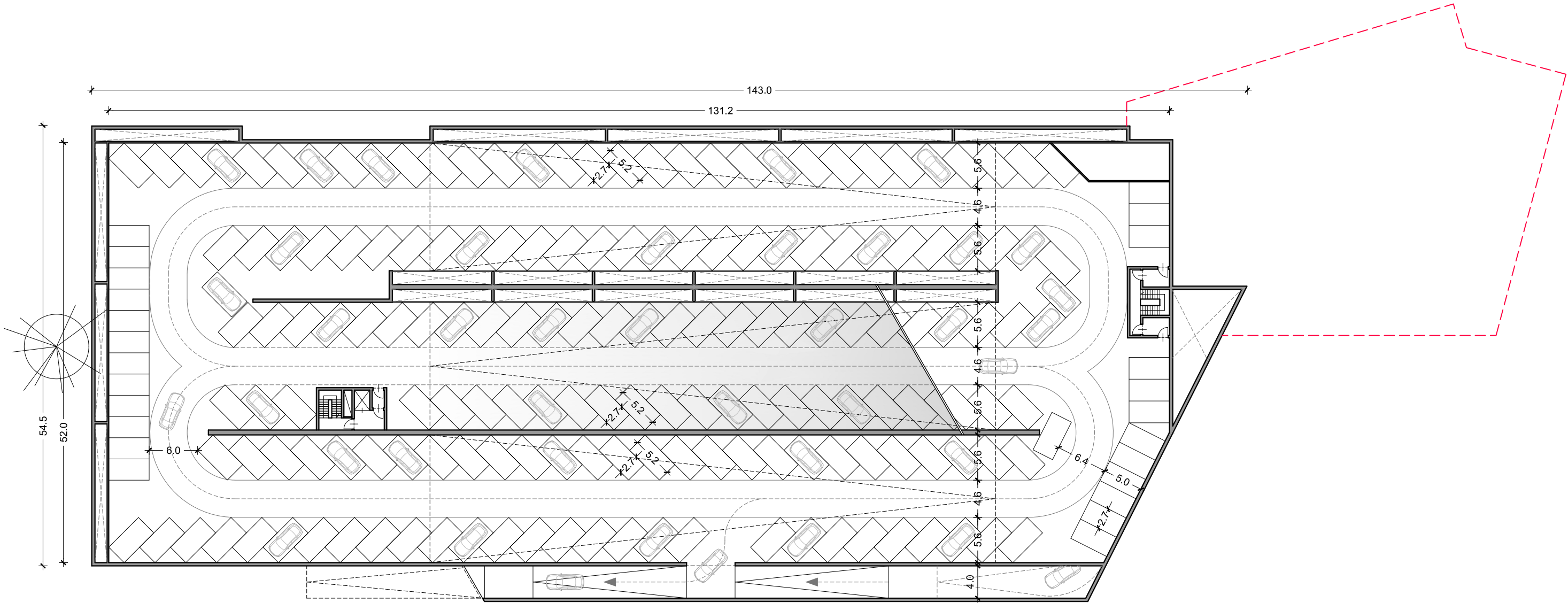
Si riportano a seguire degli elaborati di approfondimento progettuale relativi alla realizzazione per fasi di un'autorimessa interrata. Hanno carattere indicativo e, ai fini del piano, valenza di indirizzo.



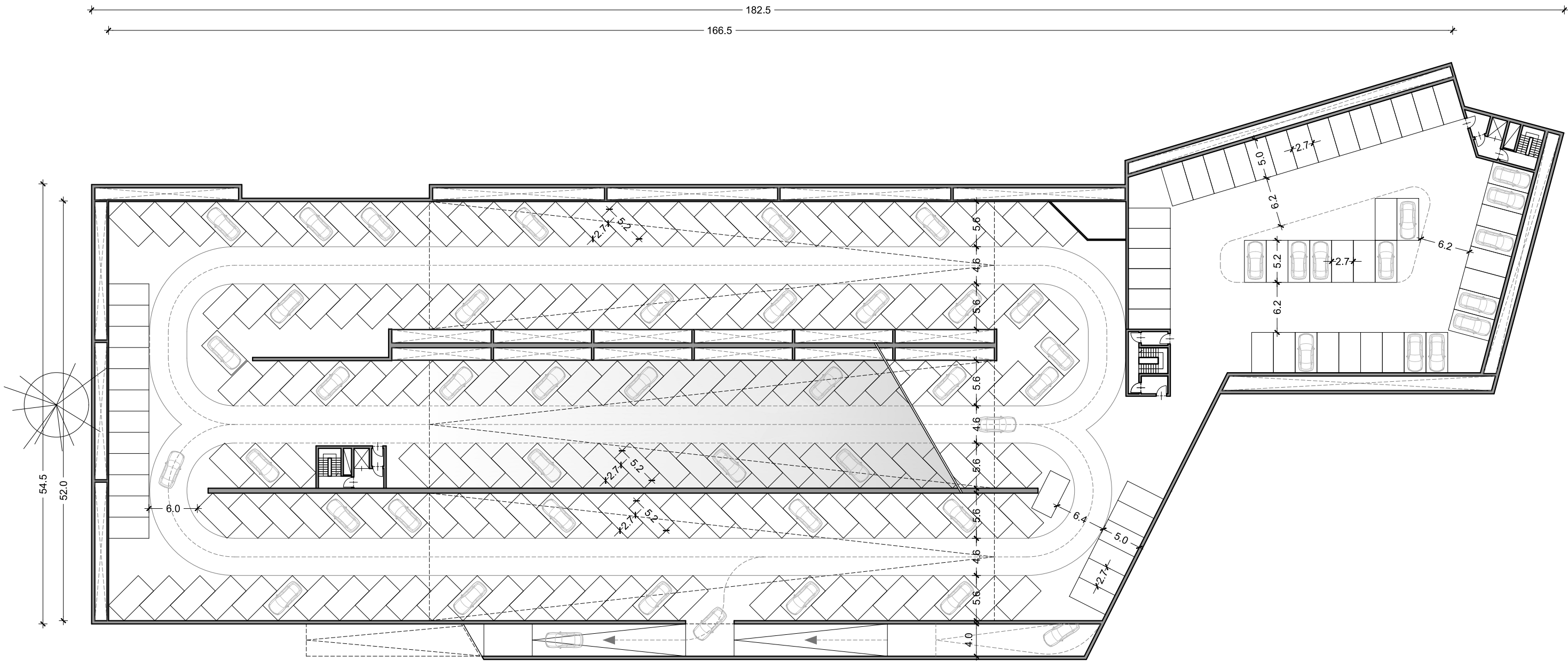
FASE 1
PIANTA 1° INTERRATO
SCALA 1: 500



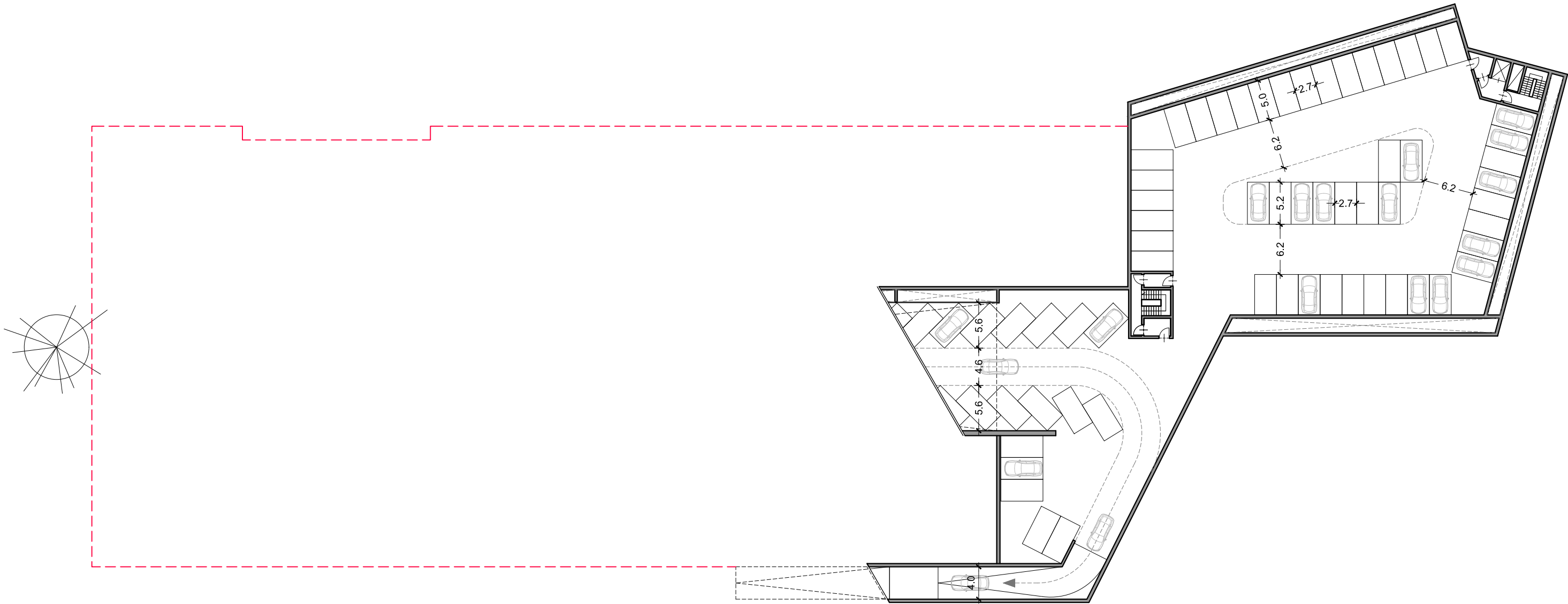
FASE 1
PIANTA PIANO TIPO
SCALA 1: 500



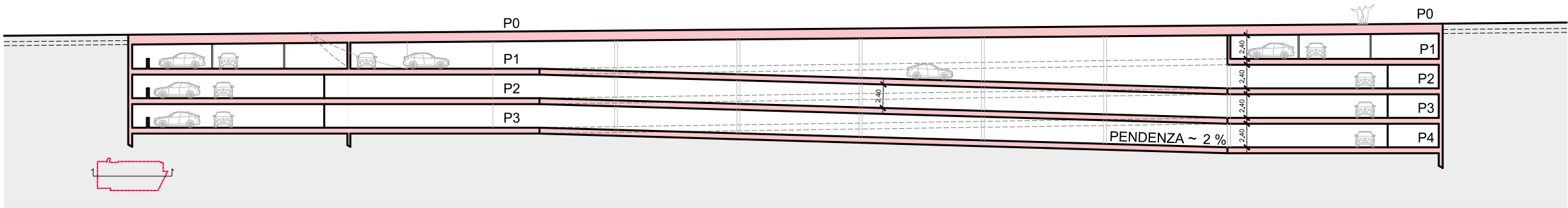
FASE 2
PIANTA PIANO TIPO
SCALA 1: 500



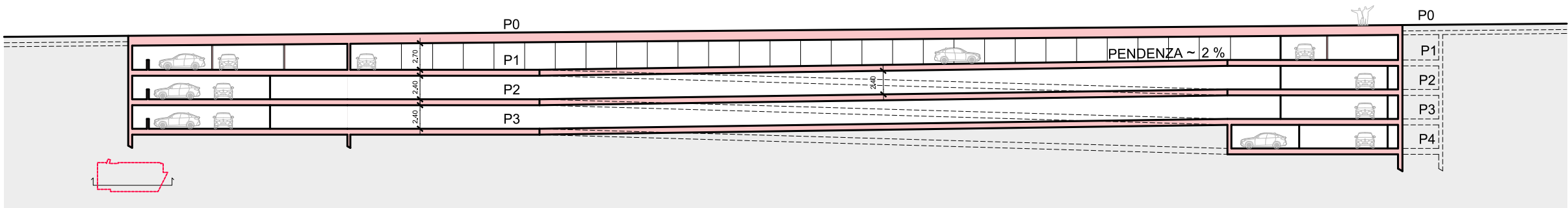
FASE 3
PIANTA PIANO TIPO
SCALA 1: 500



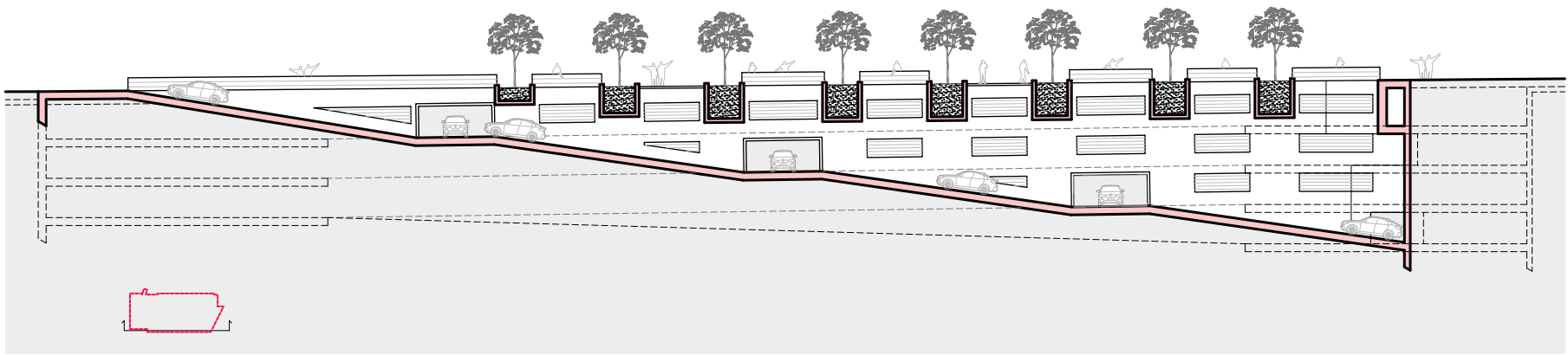
FASE 3
PIANTA 4° INTERRATO
SCALA 1: 500



SEZIONE 1



SEZIONE 2

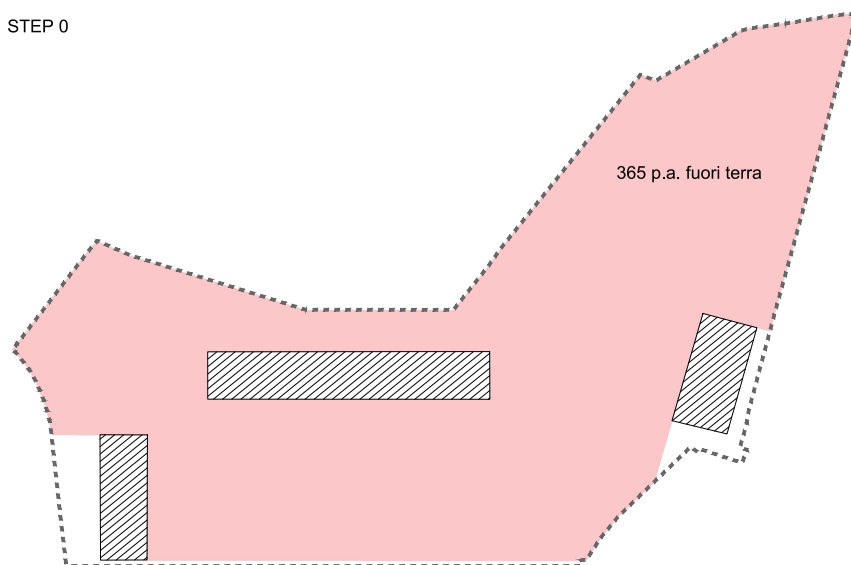


SEZIONE 3

SEZIONI
SCALA 1: 500

7.5 SCHEMA ILLUSTRATIVO DELLE FASI DI SVILUPPO

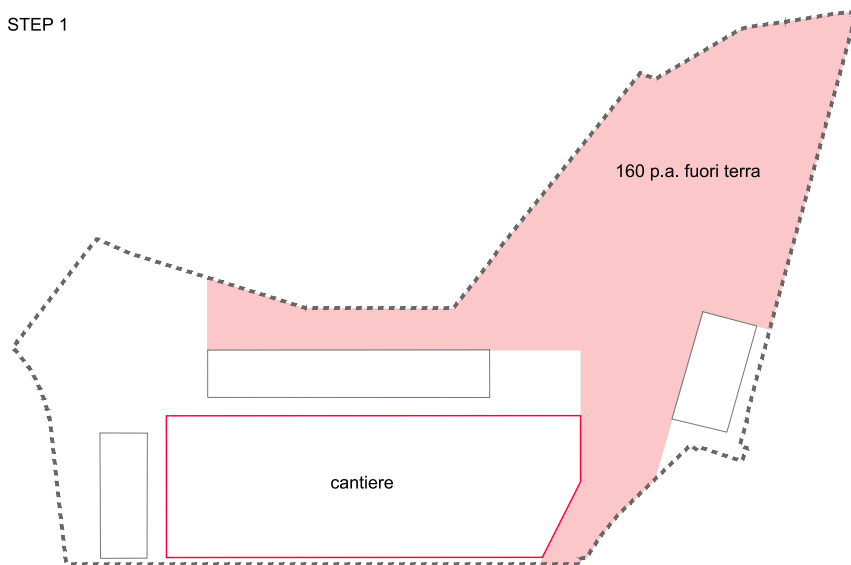
STEP 0



STEP 0

La situazione attuale: 365 posti auto in superficie (area campita in colore rosa) con la presenza di tre fabbricati obsoleti.

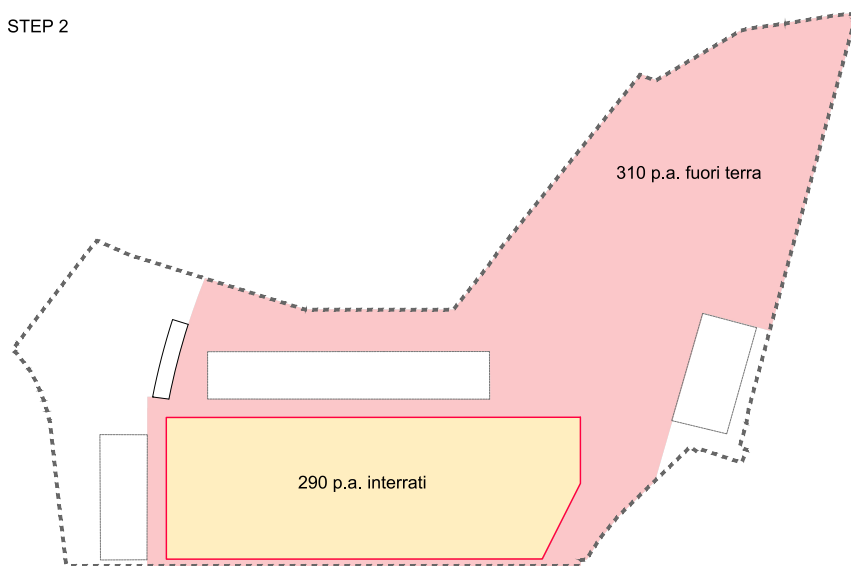
STEP 1



STEP 1

La situazione nel periodo di cantiere per la realizzazione del modulo di autorimessa di cui alla Fase 1. Residuano 160 posti auto in superficie (area campita in colore rosa) al netto dell'area per le lavorazioni (perimetrata in rosso) e di quella comunque riservata al cantiere. I fabbricati esistenti sono ascritti al cantiere.

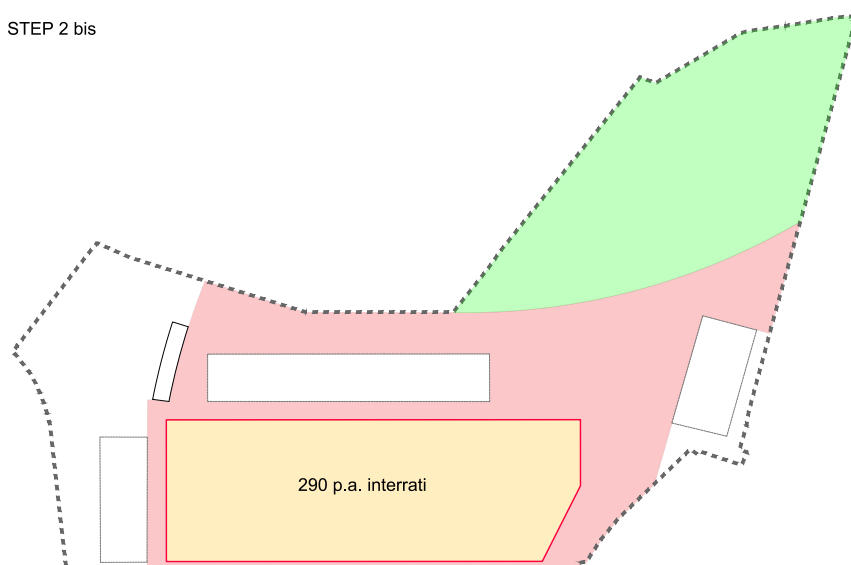
STEP 2



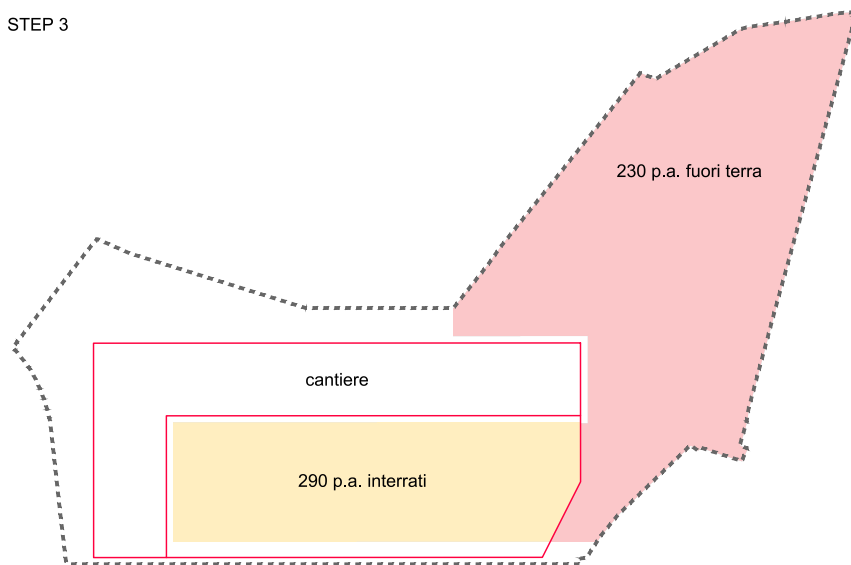
STEP 2

Ad avvenuta realizzazione del modulo di autorimessa di cui alla Fase 1, la configurazione più prudentiale è di 290 posti, di cui 45 box. Residuano ulteriori 310 posti auto in superficie (area campita in rosa) al netto dei sedimi dei fabbricati esistenti che tuttavia è ragionevole ritenere saranno disponibili. Anche in funzione della reale entità delle aree disponibili, potrà essere valutata l'opportunità di realizzare l'area verde già in questa fase (STEP 2 bis).

STEP 2 bis



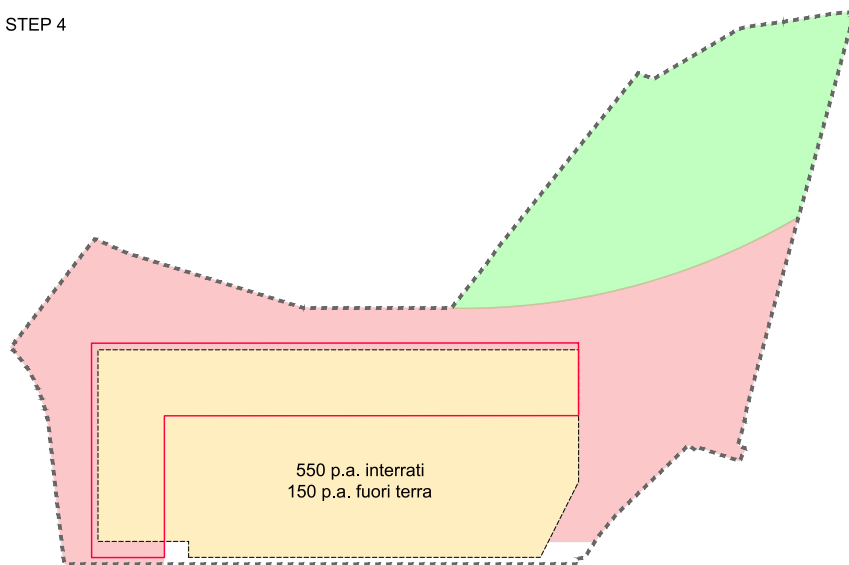
STEP 3



STEP 3

La situazione nelle more del cantiere per la realizzazione della Fase 2. Ai 290 posti già realizzati si possono aggiungere 230 in superficie al netto dell'area di cantiere, per un totale ipotizzato di 520.

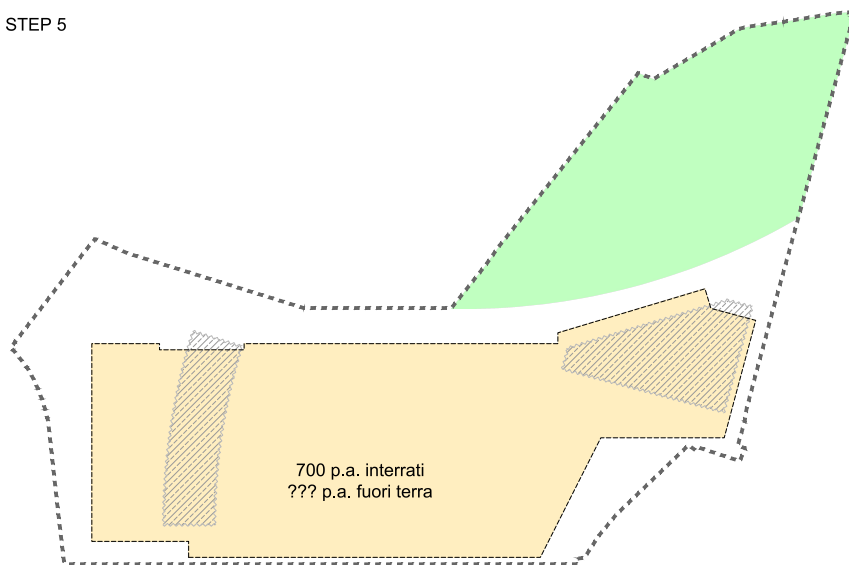
STEP 4



STEP 4

La situazione ad avvenuta realizzazione della Fase 2: 550 posti auto interrati con la possibilità di ulteriori 150 in superficie. Eventuale completamento del tassello verde.

STEP 5



STEP 5 - FINALE

La situazione ad avvenuta realizzazione della Fase 3: 700 posti auto interrati (708) con la possibilità di procedere alla piena attuazione delle previsioni di piano in superficie.

8. PROCEDIMENTO PER L'ADOZIONE ED APPROVAZIONE DEL PIANO

Ai sensi dell'art. 49 della L.P. 4 agosto 2015 n. 15, la formazione di un piano attuativo, e analogamente di un piano di riqualificazione urbana, è obbligatoria nei casi previsti dal Piano regolatore generale; la procedura per l'adozione ed approvazione del Piano è stabilita dall'art. 51 della medesima legge, del quale si riporta a seguire il secondo comma:

“I piani di riqualificazione urbana e i piani attuativi per specifiche finalità, quando sono d'iniziativa pubblica, sono adottati dal consiglio comunale previo parere della CPC e depositati per trenta giorni a disposizione del pubblico per la presentazione di osservazioni nel pubblico interesse. Quando i piani attuativi di iniziativa pubblica prevedono l'apposizione di vincoli espropriativi, la deliberazione di adozione è notificata ai proprietari delle aree assoggettate al vincolo. Decorso questo termine il piano, eventualmente modificato in conseguenza dell'accoglimento delle osservazioni pervenute, è approvato dal consiglio comunale e acquista efficacia il giorno successivo a quello della sua pubblicazione all'albo pretorio comunale e nel sito istituzionale del comune. Si prescinde dall'approvazione del consiglio comunale se nel periodo di deposito non sono pervenute osservazioni.”

Va osservato che, ai sensi dell'art 49, comma 4, “...se il piano attuativo o il relativo piano guida...richiedono delle modifiche alle previsioni del PRG per una più razionale programmazione degli interventi, la deliberazione comunale che approva il piano attuativo o il piano guida costituisce provvedimento di adozione di una variante al PRG. A tal fine si applica la procedura di approvazione delle varianti non sostanziali al PRG.”

Si tratta della procedura descritta all'art. 39, comma 3, la quale prevede che “si applicano le disposizioni per la formazione del piano, con la riduzione a

metà dei termini previsti dall'articolo 37, e si prescinde dalle forme di pubblicità previste dall'articolo 37, comma 1. La struttura provinciale competente in materia di urbanistica valuta l'esigenza di indire la conferenza di pianificazione prevista dall'articolo 37, in relazione all'importanza e alla complessità della variante. Se è indetta la conferenza si applicano i termini indicati nell'articolo 37, commi 5 e 6, e nell'articolo 38. Se non indice la conferenza, la struttura si esprime sulla variante con proprio parere entro quarantacinque giorni dalla data di ricevimento della proposta di variante. Se non sono pervenute osservazioni e se il parere unico conclusivo della conferenza di pianificazione o il parere del servizio non contengono prescrizioni, indicazioni di carattere orientativo o altri rilievi, si prescinde dall'adozione definitiva prevista dall'articolo 37, comma 8.”

Durate ed effetti del piano, laddove non puntualmente disciplinati dalle Norme tecniche di attuazione, seguono la disciplina di cui all’art. 54.

9. ELEMENTI COSTITUTIVI DEL PIANO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA

Il Piano è costituito sia da strumenti esplicativi e prescrittivi sia da indicazioni propositive o di indirizzo. Gli elaborati hanno lo scopo di dare un contributo di interpretazione, informazione, di conoscenza e di indirizzo per una più corretta attuazione del Piano stesso.

- 1) Relazione tecnica
- 2) Norme tecniche di attuazione
- 3) Cartografia

Tav. 1 : Inquadramento – Scala 1: 1.000;

Tav. 2 : Stato di fatto: rilievo plani-altimetrico - Scala 1: 500;

Tav. 3 : Stato di fatto: reti e sottoservizi - Scala 1: 500;

Tav. 4 : Stato di fatto: mobilità esterna e accessibilità - Scala 1: 500;

Tav. 5 : Progetto: demolizioni e piano del terreno sistemato - Scala 1: 500;

Tav. 6 : Progetto: planimetria mobilità e accessibilità, assi e allineamenti;

Tav. 7 : Progetto: planimetria individuazione ambiti funzionali - 1: 500;

Tav. 8 : Progetto: planimetria - Scala 1: 500;

Tav. 9 : Progetto: dorsali, reti e sottoservizi - Scala 1: 500;

Tav. 10 : Progetto: simulazioni volumetriche - Scala a vista;

Gli elaborati grafici del Piano sono stati redatti su base rilevata topograficamente, fornita dal Comune, digitalizzata in scala 1 : 1.000.

Sono inoltre parte integrante del piano la relazione geologica preliminare redatta dal dott. Franco Scrinzi nel febbraio 2018 e gli studi specifici in materia acustica.

NORME TECNICHE D'ATTUAZIONE

Art. 1 – Fabbricati esistenti

I fabbricati esistenti alla data di approvazione del presente piano di riqualificazione urbana sono passibili di demolizione.

Art. 2 – Piano del terreno

L'area individuata in Tavola 5 quale "Area soggetta a riporto quale piano del terreno sistemato" è passibile di riporto nella misura massima del livello del terreno rilevabile presso il suo perimetro. Tale misura è finalizzata ad ovviare ad un modesto avvallamento anche nell'ottica di ottimizzare la natura di spazio di connessione del Follone. Il livello risultante dall'attuazione della previsione in parola costituirà a tutti gli effetti il nuovo riferimento ai fini dei parametri urbanistici ed edilizi.

Art. 3 – Opere di infrastrutturazione

All'interno dell'area assoggettata a piano di riqualificazione urbana sono sempre possibili le opere di infrastrutturazione del territorio. Sono inoltre sempre ammesse, anche qualora non direttamente riconducibili alla fattispecie in parola, le opere funzionali alla gestione e al governo delle reti nonché gli elementi di arredo urbano.

È inoltre espressamente previsto all'interno dell'area, con la sola esclusione del c.d. ambito verde, l'insediamento di una autorimessa interrata ad uso pubblico / privato da realizzare, anche per stralci, fino ad una capienza di

circa 700 posti auto ed in coerenza con gli indirizzi definiti nella relazione. A tale riguardo, limitatamente all'ambito interrato, si può operare riferimento all'art. 86 delle Norme tecniche di attuazione del PRG "Parcheggi pubblici, pertinenziali e di iniziativa misto pubblico-privata."

Rampe e condotti di ventilazione dovranno essere oggetto di studio specifico al fine di integrare le opere con l'arredo e il verde urbano.

Art. 4 – Ambito verde

L'ambito verde individua la porzione più direttamente a contatto con il convento di Santa Caterina. La disciplina urbanistica applicabile è quella dell'art. 85 delle norme tecniche di PRG, commi 1, 3 e 4 che, per comodità si riportano:

1. "Le aree destinate a verde pubblico sono riservate per giardini e parchi di pubblico godimento, a funzioni ricreative e ludiche, a zone per impianti sportivi di quartiere. È consentita l'edificazione di fabbricati per la fruizione e la manutenzione del verde, di chioschi o attrezzature per spettacoli e per il ristoro, di infrastrutture sportive, di servizi e attrezzature di servizio, equipaggiamenti di pubblica utilità e convenienza."

3. "Nelle zone destinate a verde pubblico possono essere realizzati parcheggi in superficie a servizio degli utenti, purché dotati di alberature, siepi e pavimentazioni con caratteri paesaggistici analoghi a quelli dell'area verde interessata, parcheggi pubblici e/o pertinenziali interrati e collegamenti pubblici e privati, purché le opere non compromettano la presenza di alberature e manufatti di interesse storico e paesaggistico e venga garantita la qualità complessiva degli spazi soprastanti."

4. *“Nell’ambito delle aree destinate a verde pubblico possono essere realizzati interventi d’iniziativa mista pubblico – privata o solamente privata.*

Un’apposita convenzione determinerà le opere da realizzarsi, la definizione delle modalità di attuazione e dei tempi, l’assetto patrimoniale delle aree e delle infrastrutture interessate.”

Sono pertanto ammessi anche interventi di modellazione del terreno e di realizzazione di viabilità a servizio degli accessi ai lotti contermini.

Art. 5 – Ambito multifunzionale

L’ambito multifunzionale individua l’area destinata prevalentemente a spazio pubblico, da definire e qualificare anche attraverso la costruzione di due edifici, uno verso ovest e l’altro nello spigolo a nord-est, nel rispetto dei vincoli di allineamento e delle indicazioni contenute nel presente piano.

Lo spazio pubblico, la cui estensione rispetto agli ambiti edificabili potrà essere meglio definita in fase di progettazione architettonica, va inteso concettualmente quale “percorso portante” ex art. 52 delle Norme tecniche di attuazione del PRG, commi 1 e 2, che risultano applicabili. Dovrà inoltre risultare funzionale rispetto all’esigenza di utilizzo per eventi collettivi, anche con installazione di strutture, purché di carattere temporaneo. In planimetria è indicata una “emergenza architettonica” intesa quale elemento ordinatore dello spazio di accesso pedonale da via Canestrini. Si tratta di un riferimento fisico e/o simbolico, quale a titolo esemplificativo: fontana, aiuola, manufatto, monumento etc.

Il sedime disponibile per l’edificazione di edifici fuori terra risulta pari a complessivi 2.000 mq, da ripartire presso i due ambiti individuati: uno a ovest e l’altro nello spigolo a nord-est, nel rispetto dei vincoli di allineamento e

delle indicazioni contenute nel presente piano. Sono esclusi dal computo elementi di arredo urbano e i volumi funzionali all'autorimessa interrata. L'altezza degli edifici dovrà essere determinata in fase progettuale anche in funzione della definizione dello spazio pubblico. Sono ammesse le destinazioni di cui all'art. 43 delle Norme tecniche di attuazione del PRG, comma 3. La progettazione a scala edilizia dovrà risultare compatibile con lo sviluppo dell'autorimessa interrata.

Art. 6 – Ambito infrastrutturale

L'ambito infrastrutturale individua l'area in fregio a via Saibanti. È destinata spazio pubblico, con possibilità di parcheggio limitatamente a mezzi di trasporto collettivo ed a servizio di eventuali attività economiche insediate nella nuova edificazione. Va inteso concettualmente quale "percorso di relazione" ex art. 52 delle Norme tecniche di attuazione del PRG, commi 1 e 2, che risultano applicabili ancorché origino in contesto diverso.

Art. 7 – Viabilità di progetto

Il tracciato viabilistico di progetto definisce gli ambiti carrabili, nell'ottica di infrastrutturare l'area, anche a servizio di lotti esterni, e garantire accesso e recesso dall'autorimessa interrata prospettata. I fabbricati da erigersi all'interno dell'area non sono soggetti a vincoli di fascia di rispetto stradale nei confronti della viabilità interna di progetto.

Art. 8 – Elementi prescrittivi e di indirizzo

Costituiscono elementi invarianti:

- a. la zonizzazione;
- b. la previsione di autorimessa interrata;
- c. gli assi di riferimento dell'impianto urbano;
- d. gli allineamenti;
- e. l'emergenza architettonica;
- f. il contingente di sedime massimo ammissibile.

A parziale deroga di quanto sopra si introducono i seguenti elementi di flessibilità:

- il vincolo sub a. può motivatamente essere oggetto di ripermetrazioni fino ad un massimo di 3 metri;
- il vincolo sub c. costituisce un elemento di indirizzo che deve trovare un riscontro in termini di nuovo tessuto urbano e non necessariamente di puntuali elementi morfologici;
- il vincolo sub. d costituisce un riferimento di limite; è pertanto esclusa la possibilità di eccederne l'indicazione con l'edificazione mentre è ammesso conformarvisi anche con misurato distacco e/o con andamento dei fronti non pedissequo;
- il vincolo sub e. può essere oggetto di modesta traslazione purché ne sia garantita la valenza al fine di evitare l'apertura dello spazio di piazza in allineamento all'edificio ad "L" esistente presso lo spigolo sud-est dell'area.

Costituiscono invece elementi varianti e, pertanto, possono essere oggetto di modifica in sede progettuale senza necessità di intervenire in sede di

pianificazione attuativa purché le diverse scelte siano adeguatamente motivate e verificate rispetto alle previsioni di piano:

- il tracciato della viabilità;
- gli accessi e recessi carrai;
- l'indicazione cartografica del sedime degli edifici;
- il sedime degli interrati e le logiche attuative tracciate;
- il cedro esistente in fregio a via Saibanti.

Art. 9 - Rimando

All'interno dell'area di cui al presente piano di riqualificazione urbana, laddove non vi siano specifiche disposizioni, si applica, in linea generale, la disciplina che lo strumento urbanistico – piano regolatore e regolamento edilizio - fissa per il centro storico.

Il presente piano fissa l'entità del sedime massimo per i fabbricati; l'art. 117.21 dalle norme tecniche di PRG definisce:

- SUL massima, pari a 13.390 mq;
- altezza massima, pari a 4 piani, convenzionalmente riconducibili alla misura lineare di 15 metri;
- numero minimo di parcheggi pubblici, pari a 450 posti auto.

Tali parametri sono qui riportati a fini meramente compilativi e dovranno essere attinti dal PRG. Il numero dei posti auto è evidentemente da riferire allo sviluppo complessivo che, come noto ed in coerenza con il DUP, potrà essere conseguito anche attraverso fasi successive.

Le distanze da fabbricati esterni al piano, qualora ricadenti a propria volta in centro storico, è da misurarsi senza soluzione di continuità.

Art. 10 - Decadenza

Il mancato utilizzo delle possibilità edificatorie previste dal Piano di riqualificazione urbana, entro il termine di 10 anni a decorrere dell'entrata in vigore dello stesso farà decadere automaticamente le zonizzazioni di cui al presente piano assimilando l'intero comparto a zone per "Parcheggi pubblici, pertinenziali e di iniziativa misto pubblico privata" ex art. 86 delle Norme tecniche di attuazione del PRG senza necessità di specifici atti di ripianificazione.

A termini di legge e salvo specifiche novazioni, eventuali varianti non possono costituire presupposto per il rinnovo del termine decennale.

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Immagini web Follone



Immagini notturne Follone

