

## CAPITOLO N. 25

### **SVILUPPO DI COESIONE E CAPITALE SOCIALE A PARTIRE ANCHE DALLE SCELTE URBANISTICHE**

**Una città e un territorio attento al benessere della cittadinanza**

#### ***Premessa***

Lo scorso mese di settembre 2013, l'Amministrazione Comunale si è dotata del **“Piano per lo sviluppo della coesione e del capitale sociale della città di Rovereto”**, che segna un orientamento attento alla valutazione di impatto delle politiche e degli interventi realizzati in termini di investimento nei diversi settori di intervento dell'Amministrazione con un'attenzione a produrre condizioni favorevoli per il protagonismo dei cittadini e per il loro diretto coinvolgimento nella fruizione e valorizzazione dei beni comuni.

Il Piano propone un cambiamento culturale e l'adozione di strategie di programmazione e di intervento attraverso le quali gli effetti dei benefici prodotti possano declinarsi il più possibile in termini collettivi e rigeneratori di risorse. Una dimensione rilevante è rappresentata dal coordinamento delle politiche comunali (politiche del lavoro, della promozione sociale, dell'istruzione, della salute, dell'ambiente, della mobilità, delle scelte urbanistiche ecc. ), dal momento che i determinanti del benessere delle persone e della famiglie sono necessariamente riconducibili a diversi aspetti del vivere collettivo.

Gli ambiti dell'urbanistica e della viabilità assumono una dimensione centrale per la vivibilità del territorio e per la qualità della vita dei cittadini.

In linea con i principi del **“Piano di sviluppo della coesione e del capitale sociale della città di Rovereto”** la Variante al Piano Regolatore Generale contempla le premesse programmatiche e operative orientate a determinare, con effetti misurabili nel medio e lungo periodo, condizioni di maggiore coesione e capitale sociale per la Città di Rovereto.

Si intendono in questa sede riportare alcune principi programmatici e/o aree di intervento riportate dalla Variante Urbanistica esemplificative dell'applicazione del Piano.

- ***Il processo di elaborazione della Variante***

La variante è da considerarsi come l'esito un processo partecipato che ha visto il coinvolgimento dei cittadini a vario titolo coinvolti e sulla base anche di una attenta valutazione complessiva del contesto che ha visto il coinvolgimento di privati, associazioni di categoria, soggetti istituzionali... Questa partecipazione ha fornito elementi importanti

nella definizione di accordi e scelte operative oggetto della presente variante.

Ne è una possibile espressione anche il coinvolgimento di numerosi attori che hanno aderito favorevolmente alle scelte della presente variante tra cui si annoverano in primis i soggetti firmatari degli accordi pubblico/privati.

- *Riduzione traffico/limitazione traffico*

Tale principio promuove una maggiore sicurezza del territorio, l'adozione di stili di mobilità sostenibile, migliori opportunità di incontro e fruibilità degli spazi della città e il contenimento anche dei livelli di inquinamento acustico e atmosferico. In questo ambito assume un'importanza rilevante anche la previsione di scelte in materia di mobilità volte alla contrazione degli impatti. Si ricorda inoltre l'importanza di aver ricordato secondo plausibili principi di opportuno coordinamento la presente variante con il Piano Urbano della Mobilità (valorizzazione delle zone a traffico limitato, previsione di isole ambientali, etc.).

- *Attenzione all'ambiente*

La manovra prevede interventi atti a favorire la sostenibilità ambientale di scelte urbanistiche e programmatiche a diversi livelli come ad esempio la previsione di una modifica normativa relativa ai "bonus energetici" con la possibilità di incentivo ulteriore a quelli previsti.

- *Collaborazione pubblico – privato*

All'interno di una cornice programmatica pubblica la manovra intende valorizzare la collaborazione tra soggetti pubblici e privati nell'attuazione degli obiettivi previsti in ambiti di comune interesse. Tale orientamento valorizza la portata operativa delle diverse azioni, con ricadute importanti in termini di risultati e di adesione ai percorsi prospettati.

- *Valorizzazione e finalizzazione di specifiche aree*

La variante contempla progetti complessi di valorizzazione di aree specifiche che richiedono un'azione di medio e lungo periodo con il concorso di molteplici soggetti e della cittadinanza residenti. Ne è un esempio quanto previsto per la zona "polo della Meccatronica e areale ferroviaria", dove avverrà il compimento di progetti urbanistici ed architettonici e in cui troverà sede il Polo scolastico collegato con il mondo produttivo nell'area interessata del Quartiere di S. Giorgio. Rispetto a tale area la variante contempla inoltre una serie di collegamenti pedonali che faciliteranno l'accesso in sicurezza all'area direttamente dalla stazione dei treni e delle corriere.

- *Valorizzazione e ampliamento degli spazi verdi*

In seguito al trasferimento dell'ITI "Marconi" da Sant'Ilario a San Giorgio tale spazio sarà

destinato ad area verde con la realizzazione di un parco "Parco lineare" con attraversamenti ciclo-pedonali fruibili da parte dei cittadini anche attraverso zone sosta che facilitano i contatti e le relazioni di ritrovo tra le persone.

Per quanto riguarda l'Area del Follone è prevista la realizzazione di un'ampia area di verde pubblico nella zona interna con collegamenti che sfoceranno in Borgo S. Caterina e Via Dante mediante accordi fatti con privati per la definizione dei necessari aspetti patrimoniali.