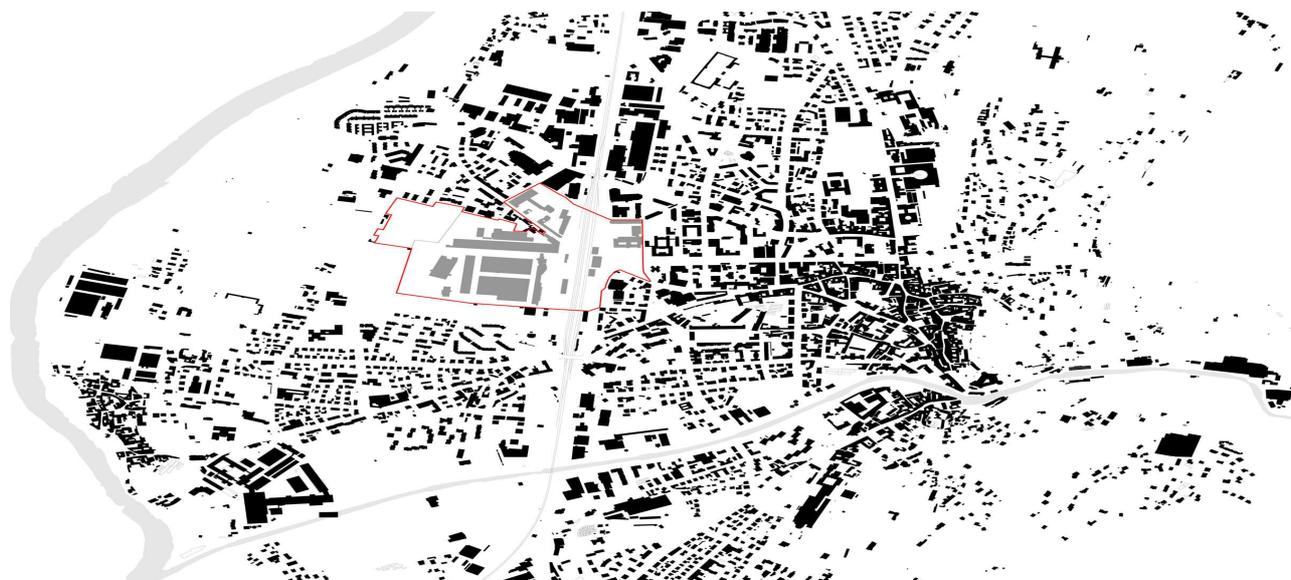


## CAPITOLO N. 9

### ***POLO DELLA MECCATRONICA E AREALE FERROVIARIO***



*Disegno 1: Inquadramento dell'area*

#### **Il Piano strategico Rovereto 2010-2020 e il protocollo di intesa**

Il consiglio comunale, con deliberazione n. 33 di data 21 luglio 2010, ha approvato gli indirizzi generali di governo proposti dal sindaco Andrea Miorandi e dalla nuova amministrazione comunale. Nella introduzione al documento programmatico, è indicata la necessità di elaborare un "Piano strategico Rovereto 2010-2020", per definire una visione, una mission cittadina, un progetto di sviluppo che possa proiettare Rovereto nel futuro, piano da realizzare con la partecipazione di altri soggetti qualificati, il primo dei quali è la Provincia Autonoma di Trento.

Nei mesi a seguire la giunta comunale ha individuato alcune tematiche strategiche, sulle quali ha aperto un confronto con la Giunta provinciale per programmare le scelte fondamentali per lo sviluppo della città ed un conseguente piano di lavoro per attuare tali scelte.

E' stato quindi predisposto uno schema di protocollo di intesa relativo alla collaborazione strategica tra i due enti, denominato "*Protocollo di intesa tra la Provincia Autonoma di Trento e il Comune di Rovereto relativo alla collaborazione strategica tra i due enti ed agli interventi di competenza*

*provinciale programmati nel quinquennio 2010-2015" (Allegato 1).*

Il protocollo di intesa è stato approvato dalla Giunta comunale con deliberazione n.219 di data 26 novembre 2010 (Allegato 2) e, nella stessa data, dalla Giunta Provinciale con deliberazione n.2701 (Allegato 3)

Il giorno stesso il Protocollo è stato sottoscritto dal Sindaco Miorandi e dal Presidente della Provincia Autonoma di Trento Lorenzo Dellai nella sede di palazzo Alberti.

I temi trattati dal Protocollo riguarda i seguenti argomenti:

1. Riqualficazione del patrimonio della Provincia e del Comune nell'ambito del territorio comunale di Rovereto.
2. Strumento di analisi per l'attuazione dell'intesa.
3. Nuovo polo della formazione e dei servizi a San Giorgio e riqualficazione dell'areale ferroviario e consolidamento strutture per la formazione superiore.
4. Mobilità ed iniziative per migliorare le connessioni di valle.
5. Interventi nel campo culturale.
6. Riforma istituzionale.
7. Nuova residenza sanitaria assistenziale.
8. Altri ambiti di interesse (gestione dei siti comunitari, collaborazione nell'ambito dei grandi eventi, rete territoriale dei centri di raccolta materiali, potenziamento trasporto pubblico urbano, stadio Quercia).

I citati punti 1 e 3 trattano il tema del Polo della Meccatronica e dell'areale ferroviario e richiamano la necessità di *"una valutazione complessiva per ridefinire urbanisticamente e funzionalmente l'intero comparto anche per orientare le conseguenti e puntuali scelte della pianificazione comunale, con l'obiettivo di favorire la qualità degli interventi e dei servizi di pubblico interesse che saranno realizzati"*. A tal fine il protocollo segnala l'occorrenza di *"redigere di comune accordo una progettazione preliminare complessiva che sia da riferimento a chi darà attuazione agli interventi specifici"*.

In questa logica il Protocollo precisa che *"sono emerse nuove esigenze e nuove opportunità anche per riqualficare con maggiori servizi pubblici l'area Sacco – S.Giorgio"* e che *"in questa prospettiva è emersa la possibilità di utilizzare per finalità scolastiche l'area produttiva di via Zeni di proprietà della Trentino Sviluppo s.p.a. per realizzare un polo di eccellenza della formazione tecnica e professionale a stretto contatto con il mondo dell'impresa e di collocare altri servizi pubblici con l'obiettivo di rendere il nuovo comparto parte integrante della città. La futura contemporanea presenza di importanti presidi scolastici e in prospettiva socio sanitari, richiede una particolare attenzione nelle scelte urbanistiche in modo da integrare le nuove funzioni con il contesto cittadino non solo con idonei accessi carrabili, ma anche tenendo nella giusta considerazione la mobilità alternativa e pedonale oltre che le esigenze di garantire elevati livelli di verde pubblico"*.

## **Il bilancio di previsione 2011, pluriennale 2011/2013, e la relativa relazione previsionale e programmatica**

Gli impegni assunti con tale protocollo sono stati tradotti entro il *“bilancio di previsione 2011, pluriennale 2011/2013”* ed entro la relativa relazione previsionale e programmatica, approvati con delibera di Consiglio Comunale n.5 di data 15 febbraio 2011.

Il capitolo *“Programma n° 13 - urbanistica, mobilità e scelte strategiche”* declina le strategie per la città di Rovereto e descrive le modalità di estensione della città in direzione di Sacco e S.Giorgio, recependo i capisaldi principali del Protocollo di intesa.

Relativamente alle strategie per la città, la relazione previsionale e programmatica 2011 declina il tema di un processo di trasformazione e di crescita per la città di Rovereto *“che tenda alla valorizzazione delle proprie vocazioni tradizionali (la formazione, il mondo delle professioni e del lavoro, la cultura, la comunità sociale), secondo principi legati a modelli di sostenibilità e integrazione, favorendo la messa in rete delle proprie realtà, anche e soprattutto con i territori limitrofi, ma non solo, nella direzione della condivisione e realizzazione di obiettivi considerati strategici”*.

Per quanto concerne le modalità di estensione della città in direzione di Sacco e S.Giorgio la relazione precisa che *“l’opportunità venutasi a creare in seguito alla riconfigurazione delle scuole tecniche professionali e di alcuni loro indirizzi con la conseguente ricollocazione dei relativi spazi sul territorio provinciale, che individua, nel caso specifico di Rovereto, la creazione del nuovo polo della meccatronica, rappresenta per la città una straordinaria occasione.*

*In termini di pianificazione, tale occasione diventa volano per il ripensamento di una vasta area urbana, attualmente periferica, [...] con la conseguente opportunità di rivalutare tutto il tessuto connettivo strutturale attinente alla mobilità e quindi strade, fruizione del trasporto pubblico, ciclabilità pedonalità e così via.*

*L’intero comparto sarà oggetto, secondo quanto contenuto nel citato protocollo d’intesa con la Provincia, di una proposta pianificatoria da attuarsi attraverso lo strumento del masterplan, che avrà il compito di restituire in termini di progettazione urbana la visione di lungo periodo di sviluppo della città; il superamento del limite dato dalla ferrovia con annesso progetto della stazione bifronte e lo spostamento dello scalo merci che preannuncia la volontà di investire su una mobilità, che non consideri lo spostamento su gomma l’unica alternativa possibile nella rete dei collegamenti interni alla città. Si tratta dell’allargamento dell’area più centrale della città, attraverso il ripensamento di una zona già costruita, o comunque già pianificata, successivamente alla presa in considerazione di maturate esigenze sopravvenute. Verrà data attuazione all’idea di una virtuosa sinergia tra formazione professionale e impresa, formula creativa in risposta ad una crisi economica incalzante che valorizzi la già forte tradizione roveretana relativa al mondo della scuola, creando nuove forme di relazione e possibili incubatori di impresa.*

*Questi sopra elencati sono tra i principi ispiratori che guidano l’azione di sviluppo,*

*programmazione e progettazione della città in un'area riconosciuta strategicamente significativa per tutto il contesto urbano”.*

La relazione impegnava dunque l'Amministrazione a dare corso all'elaborazione di una proposta pianificatoria attraverso lo strumento del masterplan, indispensabile per effettuare una valutazione complessiva delle varie linee di sviluppo, attraverso la redazione di un piano di indirizzo/guida che sappia orientare correttamente le conseguenti e puntuali scelte della pianificazione.

Il masterplan assume così il ruolo di strumento propedeutico alla ridefinizione urbanistica e funzionale dell'intero comparto, posto che va ad approfondire i rapporti di relazione e le principali variabili macro urbanistiche e funzionali connesse alla prospettata esigenza di riqualificazione del comparto areale ferroviario mediante la previsione del cosiddetto Polo della Meccatronica.



*Illustrazione 1: Immagine della zona di Piazzale Orsi*

### **La redazione del masterplan**

La redazione del masterplan è stata affidata, con determinazione del Dirigente del Servizio Territorio n. 906 di data 20 aprile 2011, all'arch. Fabrizio Barozzi della società "Estudio Barozzi Veiga s.l.p."

Nel corso del tempo, considerata la progettualità provinciale di cui al paragrafo "Il progetto del sistema delle connessioni viabilistiche, promosse dalla Provincia Autonoma di Trento – Servizio Opere Stradali" del presente capitolo, è stato necessario un affinamento delle previsioni del Masterplan; per tale ragione è stato affidato all'arch.Barozzi l'incarico di "redazione della modifica progettuale del piano di indirizzo del comparto denominato "Aree ferroviarie" (determinazione del

Dirigente del Servizio Territorio n. 2168 di data 12 dicembre 2013).

Lo studio condotto dall'arch. Barozzi ha costituito una sintesi di strategia rispetto alle variabili urbanistiche in gioco e è stato denominato denominato "Masterplan dell'areale ferroviario – polo della Meccatronica". I contenuti del masterplan sono descritti al paragrafo "*Masterplan "polo della meccatronica e areale ferroviario"*"; l'elaborato progettuale è allegato alla presente variante in forma di Indagine Preliminare.

## **Il bilancio di previsione 2012, pluriennale 2012/2014, e la relativa relazione previsionale e programmatica e la variante “Maggio 2011” al PRG**

Anche il bilancio di previsione 2012 - pluriennale 2012/2014 e la relativa relazione previsionale e programmatica, approvati con deliberazione consiliare n. 72 di data 29.12.2011, hanno considerato il progetto di ampia visione delineato dall'Amministrazione per il polo della Meccatronica e per l'areale ferroviario, al capitolo “13.a.1 Polo della Meccatronica”. La relazione richiama i contenuti del masterplan: *“nell'ambito del disegno macro urbanistico del masterplan è stata prevista la riqualificazione complessiva del compendio territoriale in questione, dell'estensione di circa 22 ettari, attraverso le seguenti funzioni:*

- *nell'attuale polo produttivo di via Zeni è prevista la demolizione dei principali manufatti manifatturiero-produttivi al fine di insediarvi l'Istituto Tecnico Industriale (I.T.I.S. Marconi) e la Scuola professionale (C.F.P. Veronesi);*
- *nell'area ubicata ad ovest del comparto produttivo oggi esistente verso via Unione troveranno invece collocazione le funzioni produttive e tecnologiche oggetto di spostamento a seguito delle demolizioni di cui sopra;*
- *l'intero comparto verrà poi adeguatamente rafforzato attraverso la previsione di idonee quanto qualificate infrastrutture urbanizzative di interesse pubblico. Nello specifico è prevista una viabilità anche ciclo-pedonale atta al collegamento di via Unione con via Zeni che dovrebbe costituire l'ossatura infrastrutturale principale. Si prevede inoltre una viabilità perimetrale al comparto di servizio in modo tale da ridurre al minimo le interferenze tra le funzioni scolastiche e produttive con quelle di disturbo (traffico parassitario, accessi e recessi viabilistici etc.);*
- *nell'ambito del riordino urbanistico si prevede anche la genesi di importanti spazi aperti finalizzati alla fruizione collettiva (verde attrezzati, giardini, parchi, etc.);*
- *l'attuale areale ferroviario occupato dallo scalo merci ricompreso tra via Zeni e la stazione dei treni verrà rifunzionalizzato mediante la previsione del rimessaggio dei bus della società Trentino Trasporti nonché mediante l'inserimento di funzioni terziarie ed accessorie;*
- *nello spazio oggi destinato alla Trentino Trasporti (magazzini e rimessaggio) verrà invece collocato un quartiere prevalentemente residenziale volto e finalizzato alla ricucitura urbanistica del tessuto esistente nonché finalizzato all'integrazione tra le diverse funzioni in gioco. L'area ove ora trova collocazione il C.F.P. Veronesi risulterà destinata all'approntamento della nuova stazione delle autocorriere;*
- *si pone pertanto in termini prioritari la connessione attraverso idonei collegamenti ciclo-pedonali della città posta ad est della strada statale con la soluzione degli ambiti cittadini posti ad ovest della stessa.*

*Il quadro, funzionale e strategico sopra indicato ha trovato ampia condivisione da parte di tutti gli enti direttamente e indirettamente coinvolti dando anche certezza per quanto attiene la sua*

attuazione.

*Le previsioni progettuali sono state pensate anche per garantirne l'attuazione attraverso fasi operative autonome e consequenziali per soddisfare al meglio le necessità pubbliche contenute minimizzando nel contempo gli impatti diretti ed indiretti.*

*La progettualità così descritta avrà quale obiettivo saliente quello di contraddistinguere la città di Rovereto quale unico polo provinciale finalizzato al dialogo tra le istituzioni scolastiche di matrice tecnica con il mondo produttivo.*

*Così facendo avrà genesi il cosiddetto polo della Meccatronica che assieme alla tradizione industriale e tecnologica che sempre ha contraddistinto la città roveretana costituirà un privilegiato anello di simbiosi con il mondo della formazione tecnica e professionale”.*

*La relazione precisa inoltre che “il ruolo del Comune in questa prospettiva sarà principalmente volto al coordinamento delle azioni di cui sopra anche attraverso le previsioni pianificatorie ed urbanistiche” e che “gli attori coinvolti risultano la Provincia Autonoma di Trento, Trentino Sviluppo, la Patrimonio del Trentino S.p.A. e Trentino Trasporti”*

*Al contempo, con la relazione previsionale programmatica (capitolo “13.a.8 Varianti al piano regolatore generale”), l'Amministrazione ha posto come proprio obiettivo per il 2012, oltre alla conclusione dell'iter della variante generale al PRG denominata “giugno 2009 – Territorio Ambiente e Paesaggio” la conclusione dell'iter della variante puntuale per opere pubbliche denominata “Maggio 2011”.*

La **variante** puntuale per opere pubbliche denominata “Maggio 2011” è stata portata all'attenzione del Consiglio Comunale già nel 2011 ed è stata approvata dalla Giunta Provinciale nella primavera del 2012. Tra i temi trattati vi sono alcuni nodi di prevalente interesse pubblico tra cui si ricorda l'ambito di lottizzazione Centro Formazione Professionale “Veronesi”, per il quale la variante propone alcune modifiche, così descritte dalla relazione della delibera di adozione: “*Il Piano Regolatore Generale vigente prevede il Piano di Lottizzazione convenzionata n. 10 “Piazzale Orsi”, situato nell'area di proprietà della Provincia Autonoma di Trento occupata a sud dall'Istituto Professionale “Giuseppe Veronesi” (pp.ed 917/1, 917/2, 1576 in C.C. Rovereto) e a nord da un edificio dismesso in via Matteo del Ben (p.ed. 1041/1 in C.C. Rovereto).*

*Il piano prevede una superficie territoriale di 9830 mq su cui possono trovare insediamento un complesso di funzioni di carattere residenziale, terziario, commerciale, servizi di interesse collettivo per un ammontare complessivo di 15.000 mq di SUL ed altezza massima prevista pari a 6 piani.*

*E' prevista inoltre, a carico dei lottizzanti, la cessione dell'area per insediare un parcheggio pubblico sulla p.ed. 1041/1, sopra richiamata, in via Matteo del Ben.*

*Tenendo conto della necessità di meglio coordinare l'ipotesi di interrimento del tratto di statale antistante la stazione ferroviaria già codificata nel Protocollo di Intesa sottoscritto dalla Provincia Autonoma di Trento e dal Comune di Rovereto in data 26 novembre 2010, si rende necessario*

*delineare in termini più ampi l'insediamento del parcheggio di attestamento sopra citato'.*



*Illustrazione 2: Inquadramento territoriale estratto dalla scheda norma del Piano di Lottizzazione convenzionata n. 10 "Piazzale Orsi" vigente*

L'Amministrazione, con la relazione previsionale programmatica 2012, si è inoltre detta interessata a dare corso ad una ulteriore variante al PRG per finalità chiaramente pubbliche, al fine di consentire l'attuazione delle previsioni delineate dal "masterplan areale ferroviario – polo della Meccatronica", in attuazione degli impegni assunti con la sottoscrizione del citato protocollo di intesa. La relazione precisa infatti che *"Questa variante si renderà necessaria per consentire la progettualità di tutte quelle iniziative pubbliche e/o di interesse pubblico contemplate nel protocollo di intesa già sottoscritto nel corso del 2010 tra l'amministrazione comunale e quella provinciale. In altri e più chiari termini dovrà essere condotto un ragionamento puntuale sui seguenti riferimenti:*

- delocalizzazione dell'I.T.I.S. "Marconi" di S. Ilario nel contesto dell'areale polo Meccatronica con la parallela individuazione delle nuove funzioni da imprimere agli immobili oggi occupati dall'I.T.I.S.;*
- individuazione degli spazi e delle funzioni insediabili all'interno dell'attuale areale ferroviario ricompreso tra la statale e via Zeni;*
- -funzioni insediabili nel novero dell'attuale ambito di proprietà della Trentino Trasporti S.p.a. ad ovest della ferrovia;*
- previsione della nuova stazione delle autocorriere e di un parcheggio interrato in prossimità di piazzale Orsi nel contesto oggi occupato dall'edificio Centro Professionale "Veronesi";*
- ridefinizione dei collegamenti viari oggi previsti tra via Zeni e la rotatoria dello stadio nonché rafforzamento dell'asse ciclo pedonale e viario tra via Zeni e via Unione;*
- altri interventi accessori e funzionali a quanto sopra elencato.*

*La variante in questione avrà quale effetto quello di consentire la programmazione pluriquinquennale che dovrà essere attivata per attualizzare gli interventi sopra espressi.*

*La variante avrà il compito di restituire in termini concreti la visione di lungo periodo di sviluppo della città, il superamento del limite dato dalla ferrovia con annesso progetto delle relative stazioni e lo spostamento dello scalo merci che preannuncia la volontà di investire su una mobilità che non consideri lo spostamento su gomma l'unica alternativa possibile nella rete dei collegamenti interni alla città.*

*Inoltre si darà attuazione tangibile di una virtuosa sinergia tra formazione professionale e impresa, formula creativa in risposta ad una crisi economica incalzante che valorizzi la già forte tradizione roveretana relativa al mondo della scuola, creando nuove forme di relazione e possibili incubatori di impresa”.*

### **La variante generale PRG “giugno 2009 – Territorio Ambiente e Paesaggio”**

Come sopra ampiamente descritto, la relazione previsionale programmatica 2012 prevedeva che l'Amministrazione avviasse l'iter di un'ulteriore variante al PRG per finalità pubbliche, necessaria per consentire l'attuazione delle previsioni delineate dal “masterplan areale ferroviario – polo della Meccatronica”, oltre ad ultimare l'iter della variante generale al PRG denominata “*giugno 2009 – Territorio Ambiente e Paesaggio*”.

Alla data di approvazione della relazione previsionale programmatica 2012 - 29.12.2011 – la variante generale al PRG denominata “*giugno 2009 – Territorio Ambiente e Paesaggio*” era già stata portata all'attenzione del Consiglio Comunale per la seconda adozione (deliberazione del Consiglio comunale n.24 di data 24 novembre 2011) e, in parte, aveva già anticipato alcuni dei contenuti strategici del protocollo di intesa relativi all'area produttiva di via Zeni.

Per una più chiara comprensione di questo passaggio, si precisa che antecedentemente alla seconda adozione era pervenuta un'osservazione alla prima adozione - la n.480 - presentata dall'Assessore al Progetto Rovereto Città Europea, Giulia Robol; l'osservazione presentava, quale oggetto della richiesta, i seguenti punti:

1. *“Previsione di funzioni scolastiche all'interno della zona produttiva di interesse provinciale di via Zeni*
2. *Stralcio del P.L. n.9 Via unione – Via Zotti e inserimento di una zona produttiva e scolastica, interesse collettivo per strutture sanitarie e scolastiche.*
3. *Modifica della norma relativa alle aree di interesse collettivo consentendo la possibilità di realizzare parcheggi pertinenziali, anche interrati e di aree a verde pubblico”*

L'accoglimento dell'osservazione ha comportato l'introduzione della norma speciale “*area via Zeni – via Unione*” e della norma speciale per l'area di “*via a Prato – via Macello*”, entro le norme tecniche di attuazione.

Nel rispetto degli impegni assunti dall'Amministrazione con la relazione previsionale

programmatica 2012 e in accoglimento di un'osservazione<sup>1</sup> presentata a seguito della seconda adozione dall'ufficio edilizia del Comune di Rovereto, in sede di terza adozione della variante (delibera di consiglio comunale n. 9 di data 16 febbraio 2012), è stato introdotto un affinamento normativo per la norma speciale "area via Zeni – via Unione" ed è stato allegato alla norma speciale un estratto del masterplan. La terza adozione ha confermato inoltre la norma speciale per l'area di "via a Prato – via Macello".

La relazione illustrativa della terza adozione della variante "giugno 2009 – Territorio Ambiente e Paesaggio", precisa infatti che "Nell'ambito della presente variante urbanistica, quale primo "tassello" pianificatorio, in sede di seconda adozione è stata introdotta una norma speciale per l'area produttiva di via Zeni riportante le linee guida delle successive fasi progettuali.

In terza adozione ad esplicitazione grafica della suddetta norma è stato allegato il Masterplan, predisposto dall'arch. Fabrizio Barozzi, quale utile rappresentazione metaprogettuale di sintesi rispetto alle prescrizioni e alle linee guida già codificate in seconda adozione".

---

1 L'osservazione è la n.91 ed è così sintetizzata "Si formulano le seguenti osservazioni:

- 1) con particolare riferimento alla Norma Speciale "Area via Zeni – Via Unione" di cui all'art. 117.14, nel comparto B dovrà essere specificata la possibilità di insediare plessi scolastici di interesse provinciale;
- 2) adeguare il riferimento indicato all'art. 61 comma 3, laddove sino all'approvazione dei piani (errore di ortografia) attuativi o al rilascio delle concessioni edilizie trovano applicazione le disposizioni di cui all'art. 15 (anziché erroneamente art. 17).

L'osservazione è stata accolta con la seguente motivazione: "E' stato precisato che nell'ambito della Norma Speciale "Area via Zeni – Via Unione" di cui all'art. 117.14 potranno essere insediati plessi scolastici anche di interesse provinciale. E' stato inoltre corretto l'errore materiale segnalato all'art. 61 comma 3"

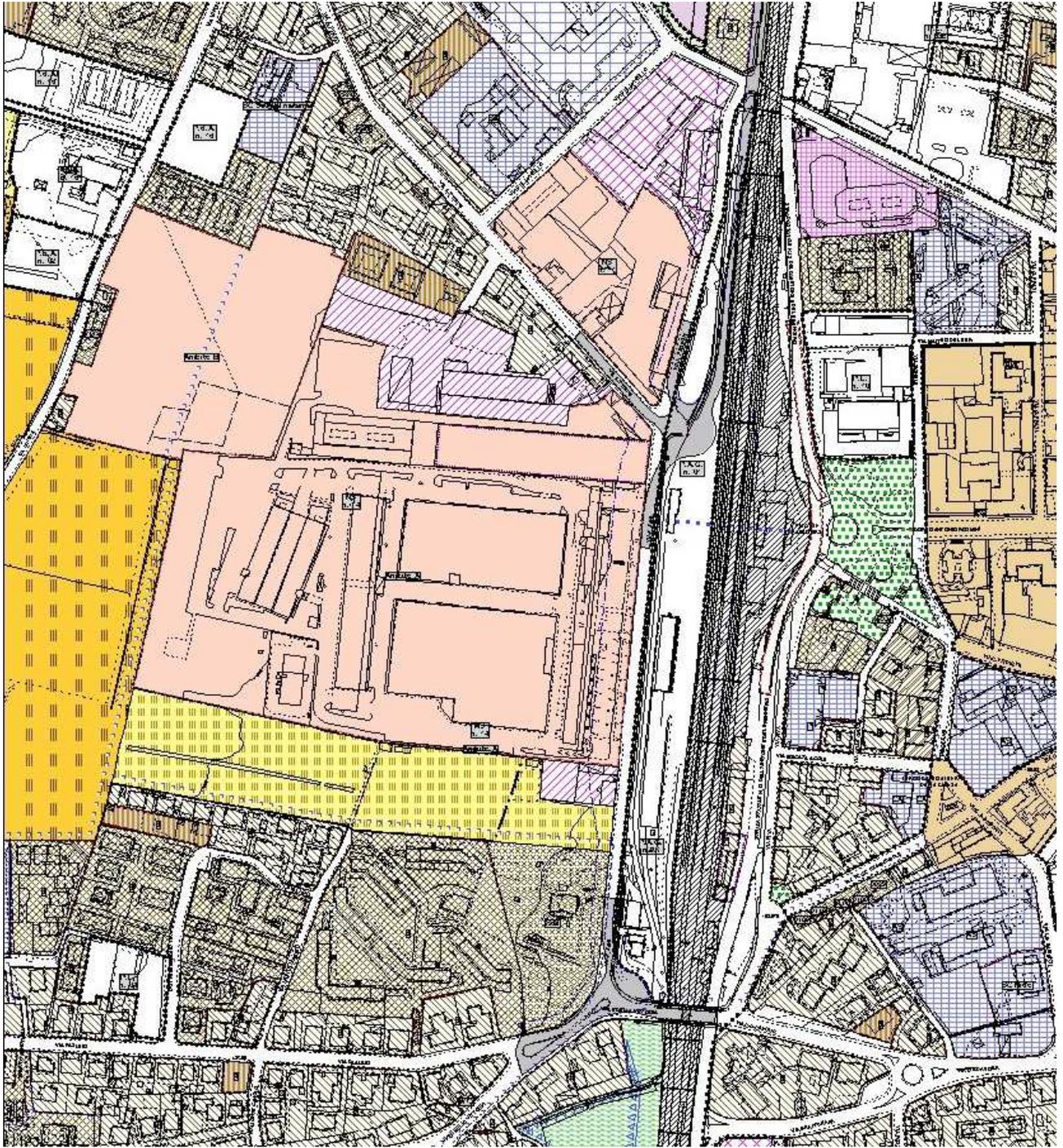


Illustrazione 3: Estratto PRG vigente

## **Il bilancio di previsione 2013, pluriennale 2013/2015, e la relativa relazione previsionale e programmatica**

La relazione previsionale programmatica allegata al Bilancio di previsione 2013-2015, approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. n. 7 di data 21.03.2013, prevede, al capitolo “13.b Gestione urbanistica - 13.b. 1 Variante al piano regolatore generale” che nel corso dell'anno 2013 si dia corso all'elaborazione di una nuova variante per opere pubbliche e di strategia generale che dia attuazione a vari progetti strategici, tra cui anche quello per il polo della Meccatronica e per l'areale ferroviario.

Per quanto concerne il polo, la relazione riferisce che *“Nel corso dell'anno 2012 l'Amministrazione comunale ha iniziato a dare compiuta applicazione al Masterplan dell'Areale Ferroviario attraverso l'inserimento nella Variante “Giugno 2009: Territorio – Ambiente – Paesaggio” di una norma speciale articolata che contiene delle linee guida per la progettazione del comparto pubblico e che rispetta il disegno progettuale generale. Parallelamente la Provincia Autonoma di Trento ha iniziato i lavori relativi allo spostamento dei comparti produttivi esistenti e ha attivato alcune conferenze di servizio relative alla realizzazione dei nuovi poli scolastici”*.

Relativamente all'areale ferroviario, rileva che *“L'Amministrazione comunale intende inoltre affrontare con una nuova variante al PRG la tematica relativa alla viabilità dell'areale ferroviario. Il progetto della PAT relativo all'interramento della S.S. 12 in corrispondenza della stazione ferroviaria ha tempi di attuazione tali da pensare, già nell'immediato, ad una soluzione al problema. In tal senso è stato affidato all'arch. Francesco Cocco il progetto di un nuovo collegamento pedonale sopraelevato in modo da permettere il passaggio dei pedoni dal corso Rosmini alla stazione ferroviaria senza interruzione del transito veicolare.*

*La nuova variante al Piano regolatore generale dovrà inoltre risolvere il tema relativo alla mobilità nell'area di S.Giorgio trovando una viabilità alternativa a quella prevista dall'attuale strumento pianificatorio lungo la linea ferroviaria. In tal senso il Piano Urbano della Mobilità ha proposto una nuova strada di collegamento tra lo svincolo dello Stadio e la zona industriale di San Giorgio (via Cavalcabò) in modo da creare un nuovo asse viario scorrevole ad ovest della ferrovia”*.

La presente variante riconferma dunque i *“tasselli pianificatori”* che la variante *“giugno 2009 – Territorio Ambiente e Paesaggio”* ha introdotto e affina le previsioni urbanistiche degli ambiti attigui (areale ferroviario, piazzale Orsi e area interessata dalla norma speciale n.11 “via Prato – via Macello”), conformando il PRG ai restanti contenuti del masterplan, come ampiamente descritto ai seguenti paragrafi.

## Masterplan “polo della meccatronica e areale ferroviario”: versione iniziale

Il PRG vigente riporta come allegato la planimetria del masterplan redatta in concomitanza con la stesura della Variante “giugno 2009”, oggi PRG vigente.



Planimetria Masterplan

“Polo della meccatronica e areale ferroviario”

*Illustrazione 4: Estratto allegato alle NTA del PRG vigente*

A seguire il progetto del masterplan è stato affinato, anche nel dettaglio; il progetto finale è stato oggetto di menti di confronto sia di carattere tecnico che di matrice politica. Dal confronto con i competenti uffici provinciali è emersa la necessità di provvedere ad allineare i contenuti del Masterplan al progetto delle opere stradali promosso dalla Provincia, come meglio descritto al seguente capitolo “Progetto del sistema delle connessioni viabilistiche, promosse dalla Provincia Autonoma di Trento – Servizio Opere Stradali.

## **Il progetto del sistema delle connessioni viabilistiche, promosse dalla Provincia Autonoma di Trento – Servizio Opere Stradali**

A seguito del completamento del Masterplan redatto dall'arch.Barozzi e della consegna degli elaborati, il Comune di Rovereto si è attivato per verificare se vi fossero progettualità promosse dalla Provincia Autonoma di Trento inerenti il sistema delle connessioni viabilistiche.

Nel corso del mese di novembre 2013 il Servizio territorio ha ricevuto dal Servizio Opere Stradali dalla Provincia Autonoma di Trento l'estratto della planimetria (denominata "Rovereto zona stazione – ipotesi 3b) e la relativa relazione accompagnatoria riferite al sistema delle connessioni viabilistiche che interessano l'area di piazzale Orsi, della Stazione Ferroviaria e della Meccatronica.

La presente variante ha dunque considerato con estrema attenzione le previsioni del progetto predisposto dal Servizio Opere stradali e denominato "*S.S. 12 del Brennero – Sistemazione viabilità Rovereto Stazione e collegamento con Meccatronica*". Tale progetto, ampiamente descritto nella relazione accompagnatoria (Allegato n. 7), è prioritariamente finalizzato alla risoluzione delle problematiche del nodo stradale antistante la stazione ferroviaria e alla creazione di un valido sistema di connessione con il polo della Meccatronica che, una volta attuato, richiamerà un notevole volume di traffico.

Le previsioni del citato progetto sono state assunte quale riferimento per la definizione delle previsioni urbanistiche oggetto della presente variante.

Il ragionamento condotto di concerto con il Servizio Opere stradali ha consentito all'Amministrazione di vagliare con estrema attenzione le previsioni di sviluppo prefigurate dal Masterplan per la Meccatronica e per l'areale ferroviario.

In fase di traduzione dei contenuti del Masterplan entro le previsioni urbanistiche promosse dalla presente variante è emersa la necessità di adeguare il disegno urbanistico del metaprogetto alla progettualità provinciale. Di concerto con l'assessore competente, ass. Robol Giulia, si è ritenuto necessario chiedere all'arch.Barozzi di adeguare il metaprogetto alle previsioni viabilistiche promosse dalla Provincia (richiesta con nota di data 27 novembre 2013, ns. prot. n. 45931 di data 28 novembre 2013 e assegnazione dell'incarico di "redazione della modifica progettuale del piano di indirizzo del comparto denominato "Areale ferroviario" con determinazione del Dirigente del Servizio Territorio n. 2168 di data 12 dicembre 2013).

Considerate le soluzioni progettuali promosse dal progetto denominato “S.S. 12 del Brennero – Sistemazione viabilità Rovereto Stazione e collegamento con Meccatronica” e quelle individuate dal Masterplan (versione modificata), nel pieno perseguimento dell'interesse pubblico supremo, si è ricercata la miglior soluzione di mediazione tra opera di riqualificazione del comparto e ridefinizione dell'assetto viabilistico.

Le nuove destinazioni urbanistiche – introdotte con la presente variante e descritte al capitolo seguente – recepiscono le indicazioni propositive del Masterplan (modificato) e, al contempo, la prospettiva di sistemazione della maglia dei collegamenti (viari e non solo) promosse dalla progettualità del Servizio Opere stradali della Provincia Autonoma di Trento.

## Masterplan “polo della meccatronica e areale ferroviario”: i contenuti

Il progetto del masterplan di seguito descritto, considera le modifiche introdotte a seguito dell'elaborazione del progetto di cui al precedente capitolo.

Il masterplan è introdotto dall'articolata descrizione delle linee guida progettuali assunte quali riferimento dal progettista, di seguito richiamate.



*Illustrazione 5: Vista assometrica - estratta dal masterplan*

*“L’area oggetto di questo Masterplan, si trova, ad eccezione dell’area occupata dall’attuale Istituto Veronesi e da Piazzale Orsi, sul lato ovest della città di Rovereto, al di là della ferrovia, fra i due quartieri di San Giorgio e Borgo Sacco, che rappresentano rispettivamente i limiti nord e sud dell’intervento.*

*Ad ovest il comparto confina con un’area agricola di pregio, appartenente all’azienda vinicola Bossi Fedrigotti, che proporziona un valore aggiunto dal punto di vista paesaggistico a questa parte di città. L’area attualmente occupata dall’Istituto Veronesi insieme al parco di Piazzale Orsi, a ridosso di Corso Rosmini - asse ottocentesco che connette il centro storico di Rovereto alla stazione ferroviaria - definiscono il limite est facendo da cerniera fra la città consolidata e gli spazi ferroviari.*

*Per quanto riguarda i collegamenti viari, l’ambito è caratterizzato principalmente da una viabilità*

unicamente orientata in direzione nord - sud. Verso est è infatti attraversato dalla Statale del Brennero, parallela alla linea ferroviaria, che rafforza ulteriormente la frattura causata dal passaggio del treno. Verso ovest, al di là della ferrovia, l'accessibilità all'ambito è invece garantita da due principali vie d'accesso, via Zeni ad est e via Unione ad ovest, strade che creano una viabilità ad anello intorno all'area e non direttamente collegate fra loro. Al Polo Tecnologico attuale si accede soltanto attraverso via Zeni, asse piuttosto destrutturato, che corre parallelo allo scalo merci ferro-viario, che in breve verrà spostato a Mori, a sud di Rovereto.

In relazione all'attuale uso del suolo che si trova all'interno dell'ambito, si può affermare che la maggior parte dell'area è occupata dalle industrie ex-Pirelli, oggi sede di Trentino Sviluppo, dall'area ferroviaria e dall'area di deposito delle autocorriere in via Pedroni e via Macello. Solo una minima porzione risulta occupata da servizi pubblici. I principali usi esistenti del suolo urbano sono quindi, ad eccezione dell'Istituto Veronesi, principalmente destinati all'industria ed ai trasporti.



Illustrazione 6: Planimetria del polo della mecatronica e dell'areale ferroviario - estratto dal masterplan

*Trasformare l'areale ferroviario coinvolgendo anche una serie di aree limitrofe come Piazzale Orsi e l'area trasporti di via Pedroni e via Macello, rappresenta a livello urbano un intervento altamente strategico e riqualificante per l'intera città.*

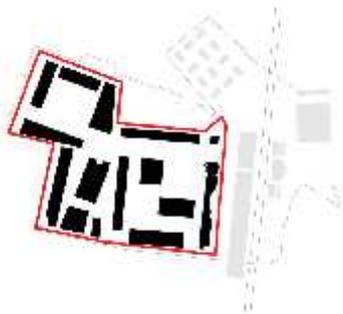
*Recuperare e rivitalizzare quest'area attualmente isolata dalla città storica per il passaggio della linea ferroviaria del Brennero e quindi di difficile accessibilità, significa integrarla alla struttura urbana della città, ricucendo inoltre anche l'antico Borgo Sacco con il quartiere di San Giorgio. Il nuovo Polo d'eccellenza della produzione, formazione e ricerca lungo via Zeni dovrà non solo riutilizzerà l'area produttiva attuale, ma trasformarla in una parte integrante della città.*

*Il progetto per l'"Areale Ferroviario" – intendendo qualcosa in più del solo Polo della Meccatronica - ha quindi come obiettivo la trasformazione di un antico enclave industriale, sul lato ovest della ferrovia, in una nuova area urbana intimamente connessa alla città di Rovereto.*

*Le linee guida tracciate in questo Masterplan daranno forma ad una struttura che rispondendo alle condizioni del contesto, apporterà alla città nuovi elementi di centralità –non solo derivati dalle nuove funzioni ma anche per come si costruirà l'immagine di queste nuove funzioni - che dinamizzeranno questa parte di città e costituiranno un legame duraturo tra la Rovereto attuale e quella futura.*

*Lo sviluppo del progetto ha portato alla luce quattro principali temi di intervento che stanno alla base delle riflessioni urbanistiche tracciate nel Masterplan che sono:*

- 1. La trasformazione di un'area produttiva in un nuovo spazio aperto alla città:*

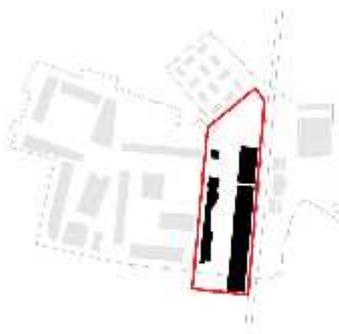


*Illustrazione 7: Estratto del masterplan*

*Il nuovo comparto del Polo della Meccatronica si strutturerà attorno ad un nuovo asse urbano pubblico, ciclo-pedonale-carrabile che collegherà via Zeni con via Unione. In questo modo un'area fino ad ora preclusa alla città si trasformerà in un nuovo spazio urbano pubblico e sarà fruibile non solo dagli studenti e dai lavoratori del Polo, ma dall'intera popolazione. A questo principale asse verde si agganceranno due grandi spazi pubblici verdi, il Parco produttivo e il Parco scolastico, attorno al quale si strutturerà il costruito, ovvero le future aree scolastiche e produttive. Spostando la circolazione di servizio ai bordi*

*del comparto gli ampi spazi verdi intorno ai quali si realizzeranno gli edifici si potranno liberare da ogni tipo di circolazione carrabile*

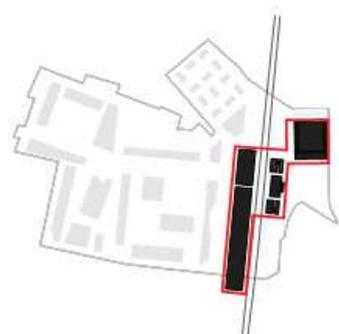
- 2. La strutturazione di via Zeni come nuovo asse urbano, porta d'accesso al nuovo Polo d'eccellenza.*



*Illustrazione 8: Estratto del masterplan*

*Via Zeni, attualmente unico accesso al Polo Tecnologico, con la trasformazione dell'area in nuova centralità urbana diventerà la sua porta d'accesso. Questa sua nuova definizione porta a ripensare l'asse di transito come asse urbano, definendo i suoi bordi come facciate urbane e trasformando la strada in uno spazio pubblico denso di attività. Il suo carattere urbano verrà rafforzato anche dallo sbarco dei nuovi sottopassaggi ferroviari ciclo-pedonali, collegamenti fra Corso Rosmini e il Boulevard urbano.*

- 3. La creazione di un nuovo polo di trasporti intermodale.*



*Illustrazione 9: Estratto del masterplan*

*La possibilità di concentrare tutte le modalità di trasporto – Ferrovie, Autocorriere e Parcheggio intermodale - all'interno di un'area compatta e in vicinanza della Stazione Ferroviaria permetterà di creare un efficiente e sostenibile sistema di trasporti pubblici non*

solo per la Città di Rovereto ma per l'intera Val Lagarina. Disponendo il parcheggio d'attestamento al di sotto della Stazione Autobus, sul lotto dell'ex Scuola Veronesi, si incentiverà l'utilizzo dei sistemi di trasporto pubblico oltre che preservare il parco urbano di Piazzale Orsi.

#### 4. Il completamento del tessuto urbano di San Giorgio.

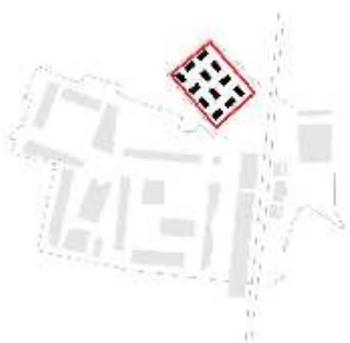


Illustrazione 10: Estratto del masterplan

Trasformare l'ex deposito Autocorriere di Trentino Trasporti in una nuova area residenziale consentirà portare urbanità al quartiere di San Giorgio oltre a dar forma al tessuto edificato attualmente frammentato. Gli abitanti del nuovo quartiere residenziale si affacceranno su giardini pubblici e potranno raggiungere i parchi del polo attraverso una serie di percorsi ciclopedonali rafforzando il carattere di permeabilità che si vuole dare all'area residenziale"

Illustrazione 11: Estratto del masterplan



I principi progettuali cui il masterplan fa riferimento sono:

*“L’idea cardine del Masterplan, che sta alla base del progetto del nuovo Polo della Meccatronica è possibile identificarla nella volontà di costruire un sistema urbano integrato tra formazione e produzione - assi centrali del futuro polo - ma al contempo aperto alla città e capace di contribuire all’arricchimento degli spazi pubblici limitrofi.*

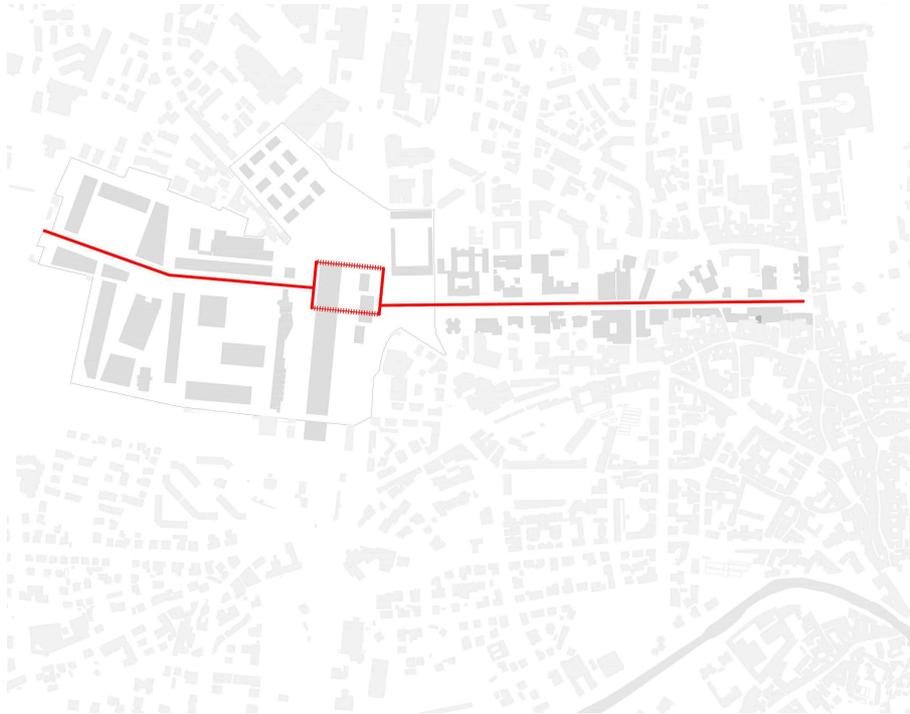
*Sulla base di quest’idea generale, si potrebbero declinare in questo modo gli obiettivi puntuali perseguiti dal progetto:*

- Sviluppare il comparto est della Ferrovia come parte integrante della città e in continuità con la sua struttura, ma riconoscibile come una nuovo ed innovativo ambito urbano.*
- Privilegiare gli spazi verdi come elementi strutturanti dello spazio pubblico.*
- Offrire una soluzione realista, funzionale e sostenibile al sistema del trasporto pubblico.*
- Tracciare le basi per un progetto urbano che favorisca l’impiego di criteri di sostenibilità ambientale su tutti i livelli: urbano, architettonico, viabilistico, paesaggistico, ecc.*
- Creare un nuovo polo produttivo e formativo integrato con i nuovi spazi pubblici intesi come ambiti cardinali per l’apertura del polo alla città.*
- Connettere la città di Rovereto al nuovo quartiere del Polo della Meccatronica attraverso una serie di sottopassaggi e spazi aperti.*
- Pianificare un Masterplan ambizioso e realista al contempo. Dar forma ad una proposta urbana chiara, precisa ed unitaria che però può essere messa in opera attraverso una sequenza di fasi progettuali estremamente chiare e delimitate - spazialmente e temporalmente - in modo da poter graduare la trasformazione del comparto nel tempo ed in funzione delle risorse economiche disponibili”.*

Il masterplan, definite le strategie progettuali e le strategie di sostenibilità, individua diverse aree di intervento e per ciascuna definisce i principi progettuali e le intenzioni di progetto. Le aree di intervento sono:

1. nuovo boulevard
2. polo meccatronica – area scolastica
3. polo meccatronica – area produttiva
4. polo trasporti intermodale
5. via Zeni e nuova area residenziale

Di queste la presente variante riconferma quanto inerente il nuovo boulevard, le aree scolastiche e quelle produttive, introducendo nuove previsioni urbanistiche atte a tradurre gli input progettuali relativi al polo dei trasporti intermodale, a via Zeni e alla nuova area residenziale.



*Illustrazione 12: Il nuovo boulevard e Corso Rosmini*



*Illustrazione 13: Immagine del boulevard - estratto dal masterplan*



*Illustrazione 14: Planimetria del boulevard - estratto dal masterplan*

Per l'area del polo intermodale, il masterplan precisa i seguenti principi progettuali: “Formare un nuovo Polo intermodale dei trasporti significa essenzialmente rendere più efficiente il sistema di trasporto pubblico. Per far questo è necessario accorpate quante più modalità di trasporto in un'unica area urbana.

*In linea con queste intenzioni il masterplan prevede il posizionamento della nuova Stazione Autobus, per il trasporto urbano ed interurbano, nella particella attualmente occupata dall'Istituto Veronesi, sul lato opposto della Stazione Ferroviaria. Nell'interrato dell'edificio troverà posto il nuovo parcheggio d'attestamento.*

*All'interno della stessa area urbana – Piazzale Orsi – potranno quindi situarsi la Stazione dei treni, la Stazione degli autobus e il nuovo parcheggio di attestamento. Compattare tutte queste funzioni all'interno di un limite ben definito favorirà l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico per gli spostamenti sia urbani che extraurbani.*

*La realizzazione di un unico edificio per la Stazione Autobus e per il parcheggio d'attestamento stabilirà una sinergia che consentirà inoltre di contenere considerevolmente i costi di realizzazione rispetto all'opzione alternativa di realizzare un parcheggio di zonizzazione, e si favorirà inoltre la conservazione degli spazi verdi e alberati di Piazzale Orsi permettendo di affrontare il progetto d'accesso all'asse di corso Rosmini con un approccio più di tipo paesaggistico che architettonico.*

*L'efficienza del nuovo Polo intermodale verrà rafforzata anche dalla presenza dei sottopassaggi che permetteranno un collegamento fra i due lati ferroviari non solo ai pedoni ma anche ai ciclisti: un sottopassaggio sarà la continuazione di quello attuale ferroviario, mentre il secondo, di nuova costruzione, sarà spostato un po' più a nord rispetto alla stazione ferroviaria.*

*Questo sistema intermodale potrà funzionare efficacemente con o senza l'interramento della strada nazionale, anche se l'interramento previsto porterebbe notevoli vantaggi funzionali rispetto alla gestione e smistamento del traffico permettendo un nuovo riassetto dell'intero Piazzale Orsi” e le seguenti intenzioni di progetto: “L'edificio della Stazione delle Autocorriere verrà concepito come una grande piastra in cui le tre costruzioni perimetrali e la copertura dialogano formalmente per creare una continuità architettonica tra le parti che lo compongono. L'ingresso dell'autostazione si affaccerà su Piazzale Orsi che verrà così definito dal nuovo fronte urbano costituito dall'area arrivi e partenze e che ospiterà i servizi pubblici al piano terra, mentre al piano superiore spazi riservati al personale.*

*Il piazzale verrà così delimitato da un lato dal blocco sopra descritto, mentre gli altri due lati verranno definiti dalle coperture delle rampe d'ingresso e uscita al parcheggio interrato. Al di sotto della futura stazione delle autocorriere - posizionata sul lotto dell'ex Scuola Veronesi -verranno realizzati i due piani interrati del nuovo parcheggio di attestamento che potrà ospitare 290 posti auto.*

*Questo nuovo nodo intermodale sarà agilmente connesso a Via Zeni ed al comparto della Meccatronica avverrà attraverso due nuovi sottopassaggi, di cui uno sarà la continuazione dell'attuale sottopassaggio ferroviario, mentre l'altro sarà di nuova realizzazione localizzato un poco più a Nord rispetto alla Stazione dei Treni.*

*Le risalite di questi collegamenti saranno caratterizzati da due elementi architettonici simili su entrambe le uscite dei sottopassaggi. Tali oggetti urbani si conformeranno come nuovi, riconoscibili e centrali elementi compositivi dello spazio urbano su cui si affacceranno. Architettonicamente si definiranno come due strutture porticate, leggere e puntuali: una sorta di padiglione su Piazzale Orsi ed un edificio permeabile per il terziario su via Zeni”.*



VISTA DELLA STAZIONE FERROVIARIA CON I NUOVI ACCESSI PER IL SOTTOPASSAGGIO

*Illustrazione 15: Vista della stazione ferroviaria - estratto dal masterplan*

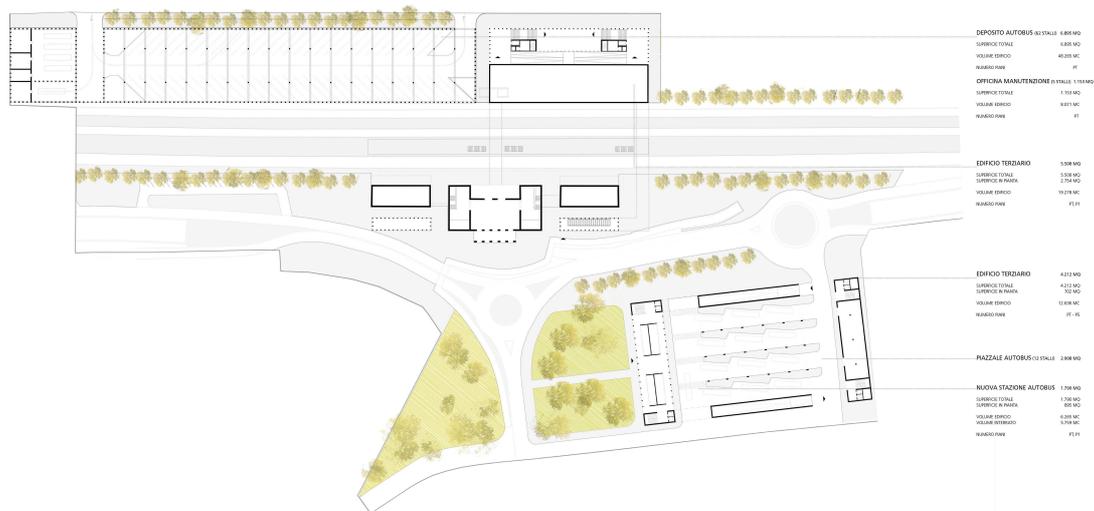


Illustrazione 16: Planimetria del polo intermodale - estratto dal masterplan

Per l'area di via Zeni, il masterplan precisa i seguenti principi progettuali: “L'intenzione progettuale di fondo per quest'area prevede la trasformazione di una strada semiperiferica, l'attuale via Zeni, in un nuovo viale urbano. Trasformare in questo modo questa parte di città sarà essenziale per configurare quest'asse urbano nell'anticamera del campus scolastico, in un luogo urbano ed attivo, denso di attività e per questo in grado di rimanere collegato con i flussi di Corso Rosmini.

Per mettere in atto questa trasformazione è necessario innanzitutto definire mediante un progetto urbano coerente un limite preciso verso la ferrovia, in modo tale da risolvere in maniera chiara la relazione con questo principale fattore di conflitto dell'area.

Per riqualificare via Zeni occorre pertanto cambiare il suo rapporto con la ferrovia attraverso nuovi interventi che riordinino i terreni dell'attuale scalo merci e che siano in grado di costruire un nuovo fronte est della strada che attualmente è inesistente.

Questo nuovo e necessario limite urbano sarà definito dal futuro deposito degli autobus di Trentino Trasporti e da un nuovo edificio per terziario e servizi che ospiterà al contempo anche le uscite dei sottopassaggi ferroviari: La progressiva demolizione degli attuali edifici del Polo della meccatronica che si affacciano su via Zeni, consentirà di trattare questa parte centrale del viale come un nuovo spazio urbano di cerniera fra i due sottopassaggi e il nuovo boulevard: un ingresso urbano al Polo della meccatronica.

**Polo trasporti intermodale:**

La realizzazione di un unico edificio per la Stazione Autobus e per il parcheggio d'attestamento stabilirà una sinergia che consentirà inoltre di contenere considerevolmente i costi di realizzazione rispetto all'opzione alternativa di realizzare un parcheggio di zonizzazione, e si favorirà inoltre la conservazione degli spazi verdi e alberati di Piazzale Orsi permettendo di affrontare il progetto

d'accesso all'asse di corso Rosmini con un approccio più di tipo paesaggistico che architettonico. L'efficienza del nuovo Polo intermodale verrà rafforzato anche dalla presenza dei sottopassaggi che permetteranno un collegamento fra i due lati ferroviari non solo ai pedoni ma anche ai ciclisti: un sottopassaggio sarà la continuazione di quello attuale ferroviario, mentre il secondo, di nuova costruzione, sarà spostato un po' più a nord rispetto alla stazione ferroviaria.

Questo sistema intermodale potrà funzionare efficacemente con o senza l'interramento della strada nazionale, anche se l'interramento previsto porterebbe notevoli vantaggi funzionali rispetto alla gestione e smistamento del traffico permettendo un nuovo riassetto dell'intero Piazzale Orsi". "L'edificio della Stazione delle Autocorriere verrà concepito come una grande piastra in cui le tre costruzioni perimetrali e la copertura dialogano formalmente per creare una continuità architettonica tra le parti che lo compongono.

L'ingresso dell'autostazione si affaccerà su Piazzale Orsi che verrà così definito dal nuovo fronte urbano costituito dall'area arrivi e partenze e che ospiterà i servizi pubblici al piano terra, mentre al piano superiore spazi riservati al personale. Il piazzale verrà così delimitato da un lato dal blocco sopra descritto, mentre gli altri due lati verranno definiti dalle coperture delle rampe d'ingresso e uscita al parcheggio interrato. Al di sotto della futura stazione delle autocorriere - posizionata sul lotto dell'ex Scuola Veronesi -verranno realizzati i due piani interrati del nuovo parcheggio di attestamento che potrà ospitare 290 posti auto.

Questo nuovo nodo intermodale sarà agilmente connesso a Via Zeni ed al comparto della Meccatronica e avverrà attraverso i due nuovi sottopassaggi sopra citati, di cui uno sarà la continuazione dell'attuale sottopassaggio ferroviario, mentre l'altro sarà di nuova realizzazione localizzato un poco più a Nord rispetto alla Stazione dei Treni.

Le risalite di questi collegamenti saranno caratterizzati da due elementi architettonici simili su entrambe le uscite dei sottopassaggi. Tali oggetti urbani si conformeranno come nuovi, riconoscibili e centrali elementi compositivi dello spazio urbano su cui si affacceranno. Architettonicamente si definiranno come due strutture porticate, leggere e puntuali: una sorta di padiglione su Piazzale Orsi ed un edificio permeabile per il terziario su via Zeni".

Per quanto concerne i principi progettuali relativi all'area residenziale, il masterplan precisa: "La proposta progettuale relativa a quest'area prevede la definizione di un nuovo tessuto residenziale che completi l'ambito di San Giorgio separandosi opportunamente dalla vicina ferrovia e modificando per questo motivo l'attuale tracciato di via Pedroni.". Ne deriva "uno schema urbano residenziale composto da un'addizione di ridotti ed omotetici volumi edificati.

Lo schema residenziale sarà in grado di evidenziare una forma urbana precisa e conclusa, necessaria per completare e dar forma al tessuto edificato sfrangiato presente nel suo intorno e conseguentemente imporre una crescita urbana della città regolare e calibrata sulla scala del contesto, senza scadere in esercizi autonomi e singolari che pregiudicano una concezione unitaria delle nuove aree urbane."

*La torre articolata alla base da un basso zoccolo allineato alle geometrie dell'intorno, sarà un elemento di cerniera capace di separare le residenze dalla ferrovia, di articolare con semplicità un complesso nodo urbano composto da differenti e discordanti allineamenti e di porsi come conclusione del nuovo asse di Via Zeni. La torre, anche se relativamente modesta in altezza, diverrà l'elemento capace di donare un'immagine urbana forte a questa parte marginale della città consolidando al contempo la nuova " piazza" di transito fra i sottopassaggi ed il Polo, della Meccatronica*

*Le intenzioni progettuali indicano che: "La nuova area residenziale, delimitata da via Pedroni, via Prato e via Macello sarà conformata da un'insieme edificato composta da edifici di ridotte dimensioni. Gli edifici si affacceranno su un articolato spazio verde comune, composto da differenti "corti" comunicanti fra loro.*

*Gli edifici saranno composti da un piano terra destinato a commercio e servizi e tre piani superiori residenziali. La composizione delle unità abitative sarà estremamente flessibile e potrà ben adattarsi alle esigenze abitative di studenti, giovani coppie o anziani. Ogni edificio potrà ospitare fra i 6 o 9 alloggi, in ragione di 2 o 3 alloggi per piano. Gli usi aperti al pubblico, quali uffici e pubblici esercizi, saranno uniformemente distribuiti ai piani terra dei blocchi residenziali. Le attività commerciali e di vicinato potranno essere prevalentemente concentrate lungo le vie carrabili perimetrali più facilmente accessibili.*

*I nuovi edifici dovranno soddisfare requisiti tecnologici che favoriscano la realizzazione di sistemi ad alto rendimento energetico e a basso impatto ambientale. I parcheggi di pertinenza delle residenze saranno ospitati in uno o più parcheggi interrati a seconda delle modalità con cui si eseguirà l'intervento (pubblico o privato)".*



*Illustrazione 17: Vista di via Zeni e area residenziale*

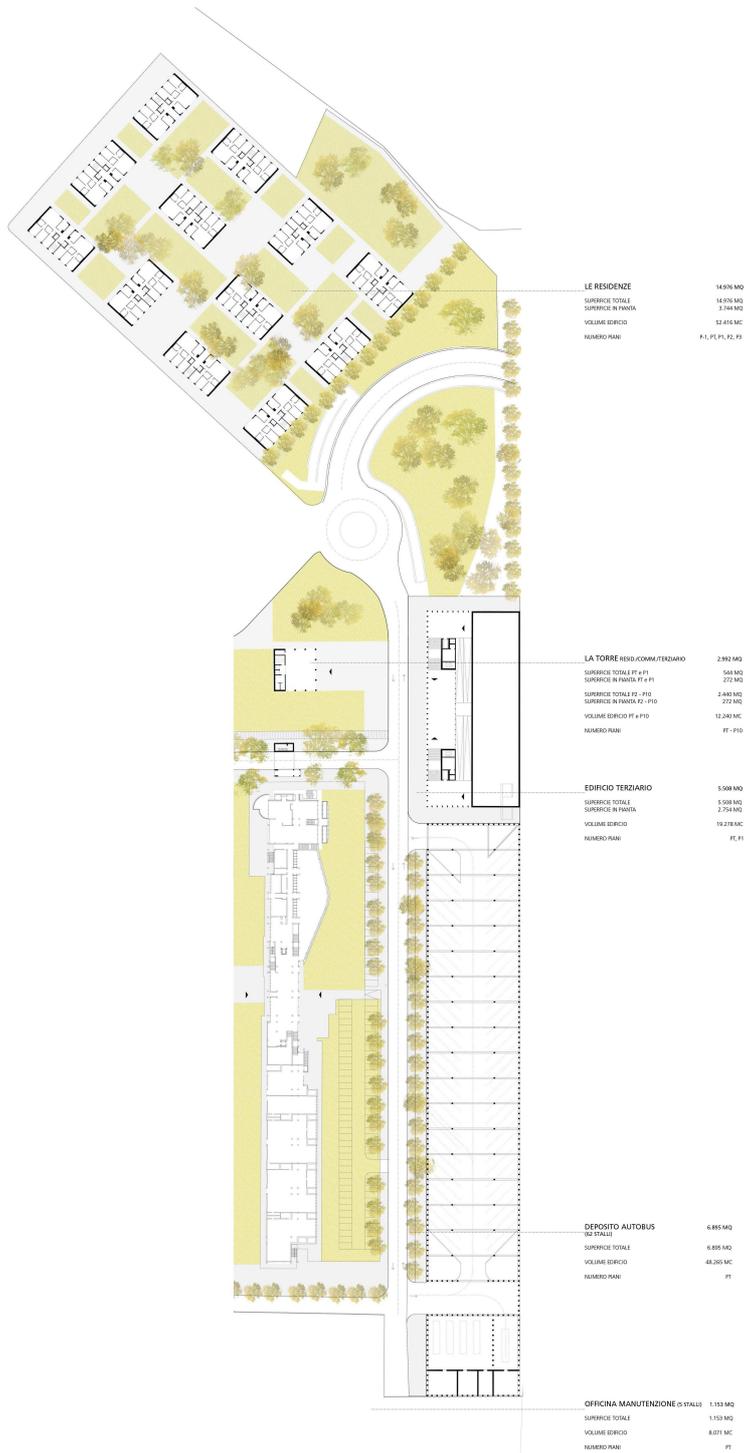


Illustrazione 18: Planimetria via Zeni e nuova area residenziale

## PRG vigente: le destinazioni urbanistiche attuali

Ad oggi l'areale del polo della meccatronica nella sua estensione prefigurata dal masterplan, per la parte collocata ad ovest dell'asta della rete ferroviaria, risulta disciplinato da:

1. norma speciale n. 117.14 "Area via Zeni - via Unione" che ricomprende gli spazi destinati alle aree scolastiche, alle aree produttive e al boulevard. Come precedentemente anticipato, la presente norma speciale è stata introdotta nella variante al PRG "giugno 2009 - Territorio Ambiente e Paesaggio" in recepimento dei contenuti del masterplan.

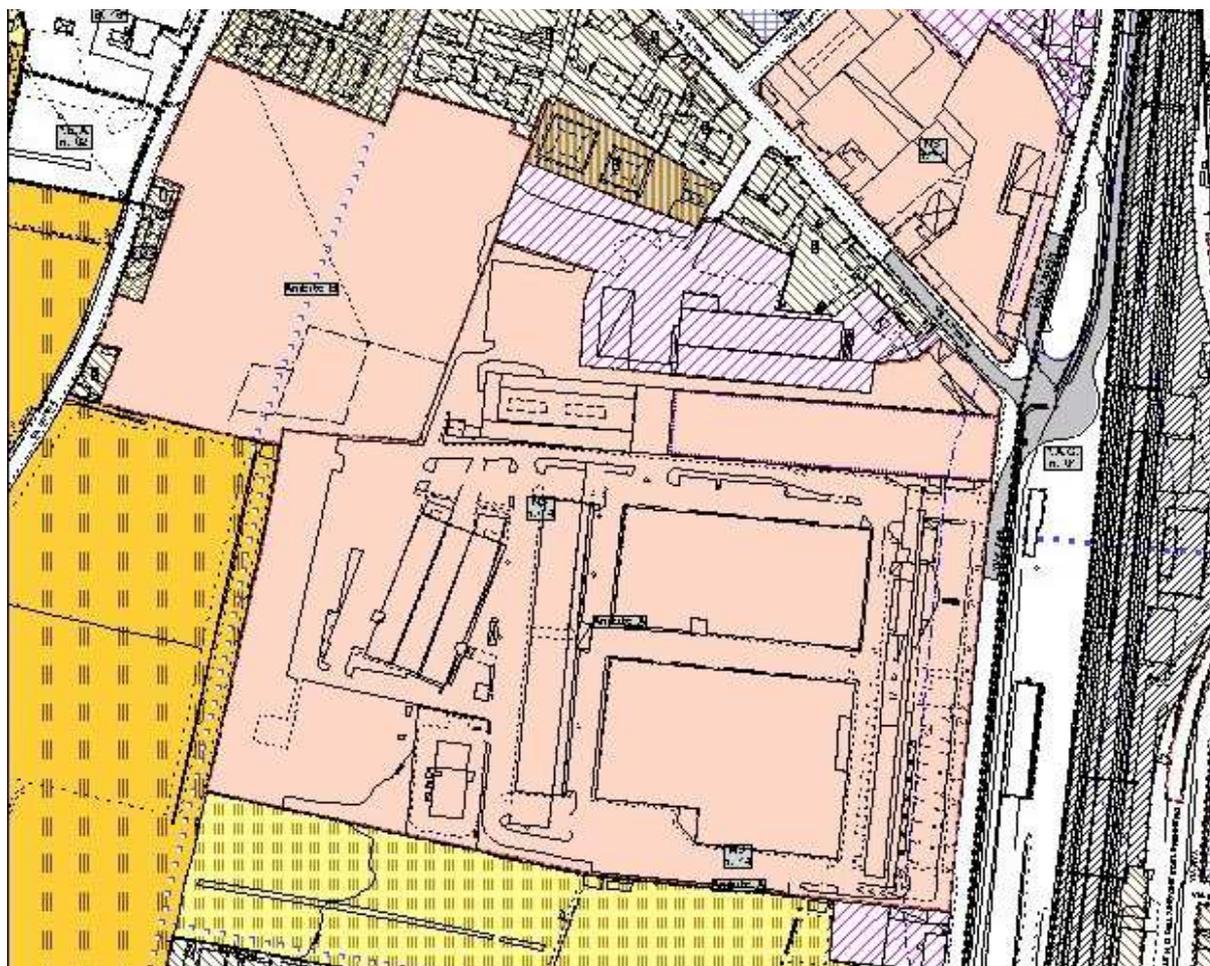


Illustrazione 19: Area interessata dalla Norma speciale n. 117.14 "Area via Zeni - via Unione"

2. norma speciale n. 117.11 “*via Prato – via Macello*” che interessa l'area residenziale. Come precedentemente anticipato, la presente norma speciale è stata introdotta nella variante al PRG “*giugno 2009 - Territorio Ambiente e Paesaggio*” in recepimento dei contenuti del masterplan.

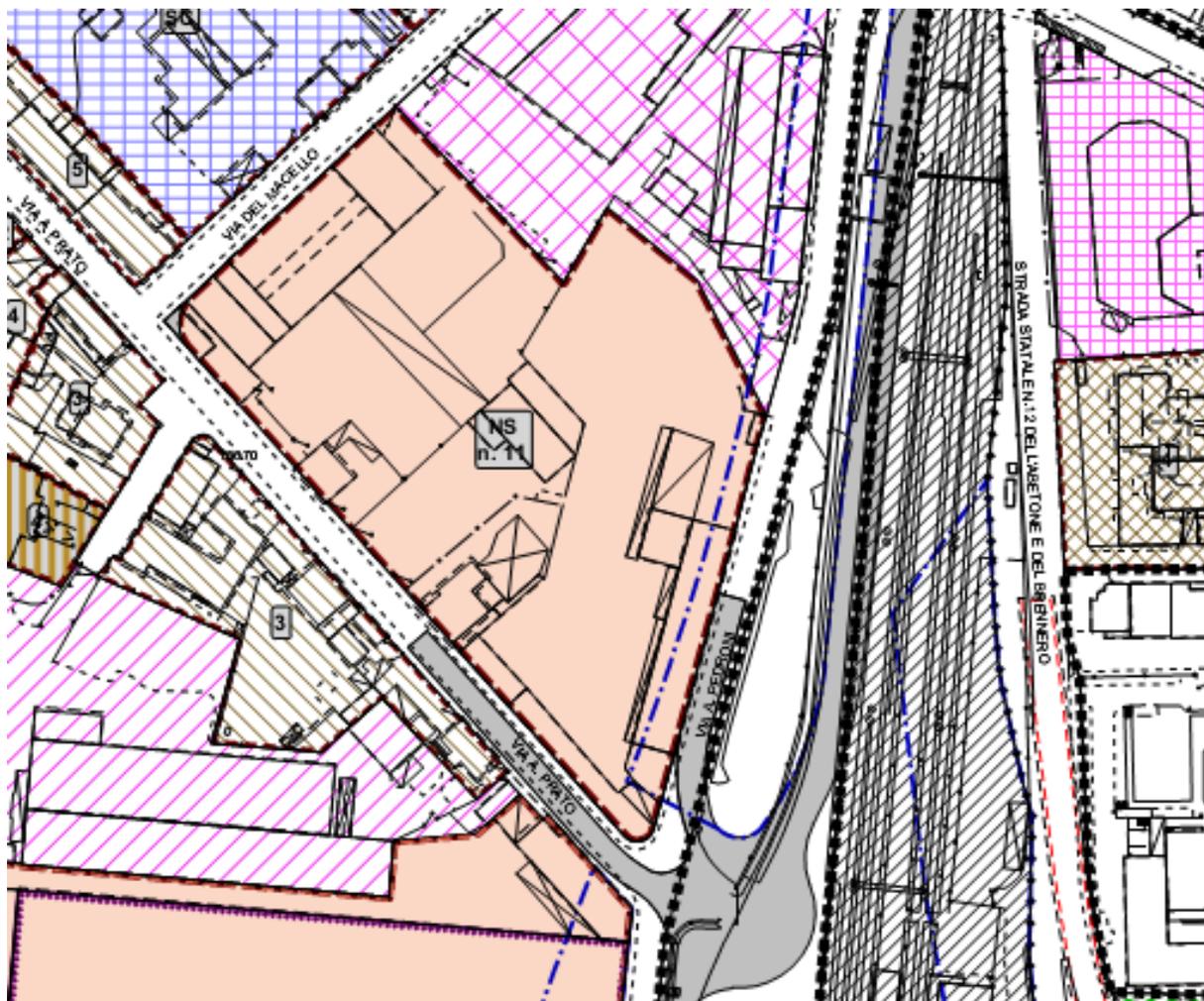


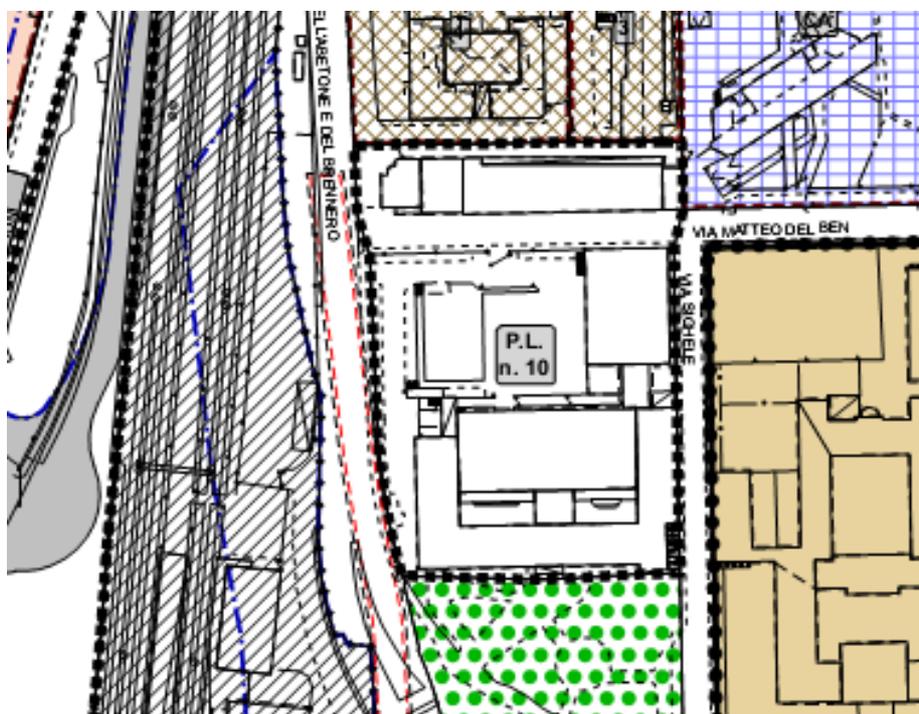
Illustrazione 20: Area interessata dalla norma speciale n. 117.11 “*via Prato – via Macello*”

3. Piano Attuativo a Fini Generali PAG n.01 "via Zeni – Stazione Autocorriere" (Allegato 6) e area destinata a ferrovia (art. 88), che ricomprendono le aree che il masterplan destina ai sistemi di trasporto intermodale, al deposito per autocorriere e ad un edificio per il terziario;



Illustrazione 21: Area interessata dal Piano Attuativo a Fini Generali PAG n.01 "via Zeni – Stazione Autocorriere" e area destinata a ferrovia (art. 88)

4. Piano di Lottizzazione convenzionata di iniziativa privata PL 10 "Piazzale Orsi" (Allegato n.4), che interessa l'area che il masterplan destina alla nuova stazione delle autocorriere e all'edificio per il terziario;



*Illustrazione 22: Area interessata dal Piano di Lottizzazione convenzionata di iniziativa privata PL 10 "Piazzale Orsi"*

5. area a verde pubblico prevista in corrispondenza dello spazio antistante la stazione ferroviaria, per il quale il masterplan conferma la previsione di spazi a verde e aree destinate al sistema della viabilità/pedonalità/ciclabilità.



*Illustrazione 23: area a verde pubblico*

Come precedentemente anticipato, le norme speciali n. 117.14 "Area via Zeni - via Unione" e n. 117.11 "via Prato – via Macello", sono state introdotte nella variante al PRG "giugno 2009 - Territorio Ambiente e Paesaggio" in recepimento dei contenuti del masterplan e non vengono qui puntualmente descritte (riportate nell'Allegato 5).

Le previsioni vigenti riferite al Piano Attuativo a Fini Generali PAG n.01 "via Zeni – Stazione Autocorriere", alle aree a verde antistanti la stazione ferroviaria e al Piano di Lottizzazione convenzionata di iniziativa privata PL 10 "Piazzale Orsi", sono invece oggetto di modifica attraverso la presente variante, al fine di conformare le previsioni dello strumento urbanistico alle scelte progettuali del masterplan, e vengono di seguito richiamate.

Il piano regolatore vigente, disciplina l'ambito dell'areale ferroviario attraverso il Piano Attuativo a Fini Generali PAG n.01 "via Zeni – Stazione Autocorriere" (Allegato n.6). La relativa scheda norma prevede, alla voce "Contenuti generali" che "A seguito del protocollo d'intesa tra Comune di Rovereto e Provincia Autonoma di Trento nel quale si prevede lo spostamento dello scalo merci della stazione di Rovereto a quella di Mori, l'attuale scalo ferroviario di Rovereto assume un ruolo primario nella definizione di un nuovo centro intermodale a servizio della mobilità e dei trasporti pubblici.

Considerata la particolare collocazione dell'area, la progettazione del piano dovrà affrontare il tema delle connessioni tra le due parti di città separate dalla linea ferroviaria, attraverso la previsione di un sistema di percorsi pubblici integrato alle funzioni ammesse.

In tal senso, nell'area definita dal PAG – Piano Attuativo a Fini Generali "Via Zeni – Stazione Autocorriere", è prevista la realizzazione della nuova stazione delle autocorriere e dei relativi spazi di servizio, quali depositi, biglietteria, sale di attesa, ecc. Al fine di implementare l'offerta dei servizi offerti, in tale area sono ammesse funzioni di carattere commerciale e ricettivo, nonché parcheggi pubblici e funzioni di interesse collettivo" e alla voce "Parametri urbanistici di riferimento", quanto segue:

"H max: 5 piani

**DESTINAZIONE D'USO:**

Servizi di interesse collettivo

Terziario

Commerciale di vicinato

Esercizi pubblici

Parcheggi: min. 150 posti auto pubblici

Collegamenti pubblici con la stazione ferroviaria

Collegamenti pubblici tra via Zeni e piazzale Orsi."

L'area a verde antistante la stazione ferroviaria è disciplinata dall'articolo 88 delle norme di attuazione del piano regolatore vigente.

Il Piano di Lottizzazione convenzionata di iniziativa privata PL 10 "Piazzale Orsi" è disciplinato dalla omonima scheda norma, che riporta quali contenuti generali "L'area è interessata da un piano di lottizzazione nel quale sono previste destinazioni terziarie, ricettive, servizi di interesse collettivo, commerciali, infrastrutture pubbliche oltre che destinazioni residenziali, per equilibrare la recente costruzione a sud dei giardini pubblici e quindi a tutta la zona si conferirà un carattere residenziale/terziario/pubblico in un punto strategico della città per la vicinanza della stazione ferroviaria, della stazione autocorriere e della viabilità principale della Statale n. 12.

La necessità di incrementare la dotazione di spazi di parcheggio a servizio del sistema dell'intemodalità dei trasporti urbani ed extraurbani (ferrovia, automobile, trasporto pubblico ecc..) è stata assunta dal PRG attraverso l'individuazione, all'interno del piano attuativo, di un ambito destinato alla realizzazione di un parcheggio pubblico interrato con una capienza pari a 250 posti auto" e quali parametri urbanistici di riferimento:

"ST totale: 9.830 mq

SUL (superficie utile lorda) massima totale: 15.000mq

H max: 6 piani

DESTINAZIONI D'USO: Terziario, Commerciale integrato (esercizi di vicinato, medie strutture di vendita o esclusivamente in caso di trasferimento ed ampliamento di esercizi esistenti, grandi strutture di vendita di livello inferiore) Servizi di interesse collettivo, Ricettivo, Pubblici esercizi, Residenziale per un max di 2/3 della SUL massima totale.

Le costruzioni dovranno essere realizzate con caratteristiche costruttive tali da garantire prestazioni energetiche equivalenti alla classe energetica "A" secondo le disposizioni provinciali vigenti.

Il fabbisogno energetico totale del complesso dovrà essere raggiunto mediante l'utilizzo di almeno il 40% da energie rinnovabili, o comunque facendo ricorso per la medesima quantità, ad energie a basso impatto ambientale.

OPERE DI URBANIZZAZIONE:

I lottizzanti dovranno cedere gratuitamente il parcheggio pubblico per una capienza pari a 250 posti auto (area e struttura) finito e agibile".

Le indicazioni per la progettazione sono declinate attraverso le immagini di seguito riportate:

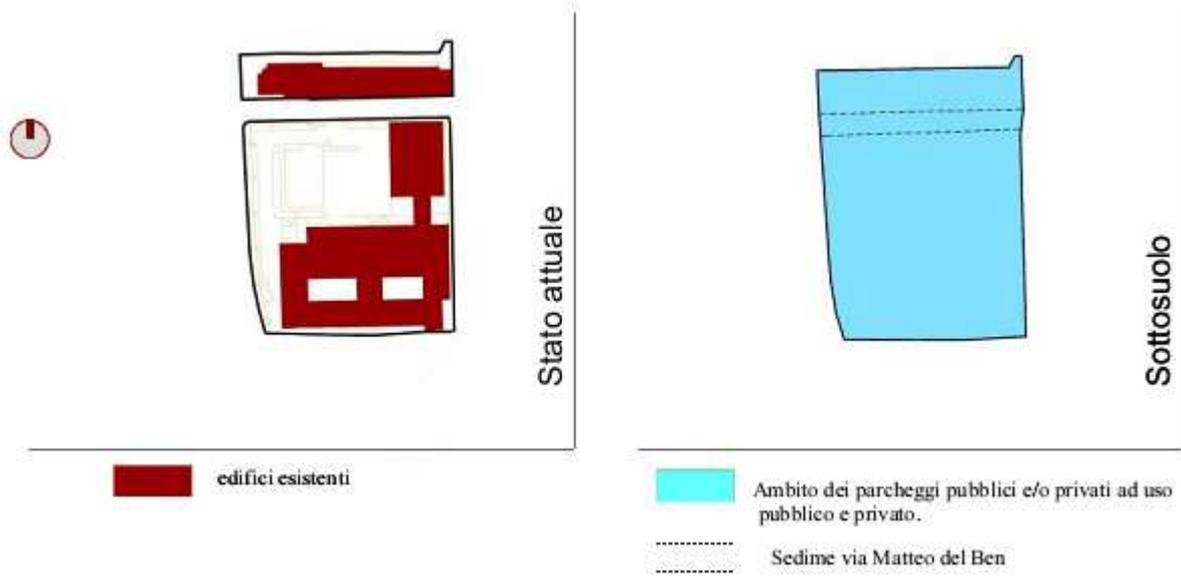


Illustrazione 24: Estratto Piano di Lottizzazione convenzionata di iniziativa privata PL 10 "Piazzale Orsi"

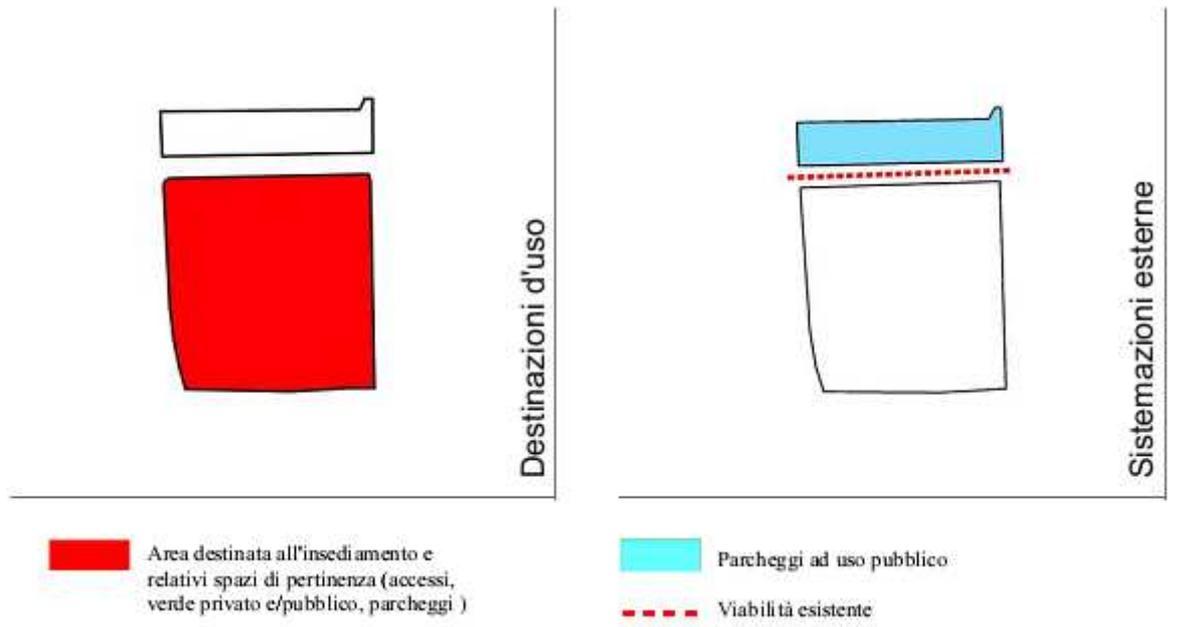


Illustrazione 25: estratto Piano di Lottizzazione convenzionata di iniziativa privata PL 10 "Piazzale Orsi"