

## Variante al PRG: le nuove destinazioni urbanistiche

La presente variante interviene riconfermando i “*tasselli pianificatori*” del masterplan che la variante “*giugno 2009 – Territorio Ambiente e Paesaggio*” aveva introdotto nel PRG e inserendo ulteriori previsioni urbanistiche atte a rendere pienamente attuabile il disegno urbanistico prefigurato dal progetto dell'arch.Barozzi. Il fine sotteso all'introduzione delle modifiche di seguito descritte è quello di assicurare agli attori coinvolti - Provincia Autonoma di Trento, Trentino Sviluppo, la Patrimonio del Trentino S.p.A., Trentino Trasporti e Comune di Rovereto – la possibilità di dare attuazione alle previsioni urbanistiche che il masterplan contempla, in tempi coerenti con la visione strategica del progetto di sviluppo atto a proiettare Rovereto nel futuro citato in premessa.

Per tale fine è stata condotta un'attenta analisi dell'assetto proprietario<sup>1</sup> delle aree, tesa ad evidenziare i casi in cui potesse essere preferibile escludere dalle nuove - e/o variate - destinazioni urbanistiche promosse dalla presente variante, immobili di proprietà privata contraddistinti da collocazione marginale e dimensioni contenute.

Per le ragioni di cui sopra si interviene:

1. riconfermando la norma speciale n. 117.14 “*Area via Zeni - via Unione*” che ricomprende gli spazi destinati alle aree scolastiche, alle aree produttive e al boulevard, adeguando una porzione del limite nord dell'area alle previsioni a carattere viabilistico del masterplan, considerando anche l'assetto proprietario degli immobili in essa ricompresi<sup>2</sup>. Agli immobili di proprietà privata esclusi dalla perimetrazione della presente norma speciale, la presente variante assegna la medesima destinazione urbanistica delle realtà con essi confinanti. Si provvede inoltre ad apportare una correzione ad un errore materiale rilevato all'interno delle disposizioni normative (il comma 1 utilizza erroneamente la dicitura “piano attuativo” in luogo di “norma speciale”). Si interviene infine sostituendo la planimetria<sup>3</sup> del masterplan allegata al vigente PRG - citata al comma 6 della norma speciale n. 117.14 - con un elaborato estratto dal Masterplan con eguali contenuti ma meglio leggibile dal punto di vista grafico. La nuova planimetria viene inserita in coda alle norme tecniche di attuazione e assume il nome di *Allegato 1 - Planimetria Masterplan “Polo della Meccatronica e Areale ferroviario”*.

---

1 L'analisi dell'assetto proprietario viene riportata nel capitolo dedicato, in coda al presente.

2 L'elenco delle particelle inserite nel perimetro della presente norma speciale e/o stralciate da esso è riportato al capitolo “**L'analisi dell'assetto proprietario**”. Agli immobili di proprietà privata esclusi dalla perimetrazione della norma speciale, la presente variante assegna la medesima destinazione urbanistica delle realtà con essi confinanti: Zone produttive di interesse provinciale D1 (art. 67).

3 La planimetria citata è riportata in coda al nuovo articolato della norma speciale n. 117.14 “*Area via Zeni - via Unione*”, riportato al seguente paragrafo “La modifica normativa”

2. inserendo una nuova norma speciale, la n. 117.15 "Areale Piazzale Orsi" riferita all'attuale area a verde pubblico prevista in corrispondenza dello spazio antistante la stazione ferroviaria - ove il masterplan conferma la previsione di spazi a verde e aree destinate al sistema della viabilità/pedonalità/ciclabilità. L'articolato normativo ammette la realizzazione di opere viabilistiche infrastrutturali al fine di realizzare il by-pass di Piazzale Orsi lungo l'asse della S.S. 12 nonché collegamenti ciclo-pedonali e viabilistici per connettere il centro cittadino con la stazione dei treni, l'areale ferroviario e le zone poste ad ovest dello stesso. La planimetria citata al precedente punto e denominata "Allegato 1" *Planimetria Masterplan "Polo della Meccatronica e Areale ferroviario"* diviene riferimento esemplificativo anche per gli interventi di cui alla norma speciale n. 117.15.

3. riconfermando il Piano di Lottizzazione convenzionata di iniziativa privata oggi denominato PL 10 "Piazzale Orsi"; tale piano ad oggi interessa l'area che il masterplan destina alla nuova stazione delle autocorriere e all'edificio per il terziario. In cartografia ne viene ridefinito il perimetro nord, stralciando un'immobile (consortilità) di ridotte dimensioni di proprietà di vari soggetti i cui altri beni immobili ricadono interamente all'esterno dell'ambito<sup>4</sup>. All'area contraddistinta dal PL 10 individuato dal vigente PRG viene annesso l'ambito oggi governato dalla norma speciale n. 117.11 "via Prato – via Macello". Il Piano di Lottizzazione convenzionata di iniziativa privata assume così una nuova denominazione PL 10 "Piazzale Orsi – via a Prato Giovanni". L'area corrispondente alla vigente norma speciale n. 117.11 "via Prato – via Macello" viene individuata dal masterplan quale zona destinata prevalentemente a funzioni residenziali e viene denominata "comparto B" del nuovo perimetro del PL 10. Al contempo l'area corrispondente all'attuale delimitazione del PL 10 assume il nome di "comparto A". La perimetrazione del nuovo comparto B, riprende l'areale della norma speciale n. 117.11, modificato in adeguamento sia all'assetto proprietario delle realtà in esso ricomprese, sia al disegno urbanistico che il masterplan prefigura<sup>5</sup>.

Considerate tali modifiche, la scheda norma del vigente PL 10 "Piazzale Orsi" viene rivista integralmente. Al fine di delineare i contenuti e le prescrizioni della nuova scheda norma, si allega ad essa un estratto della planimetria del masterplan e il rimando all'"Allegato 1" *Planimetria Masterplan "Polo della Meccatronica e Areale ferroviario"*.

---

4 L'elenco delle particelle inserite nel perimetro del nuovo comparto A del PL 10 e/o stralciate da esso è riportato al capitolo "**L'analisi dell'assetto proprietario**". Agli immobili di proprietà privata esclusi dal perimetro dell'attuale PL 10, la presente variante assegna la medesima destinazione urbanistica delle realtà con essi confinanti: Tessuto saturo di recente formazione B2 (art. 57).

5 L'elenco delle particelle inserite nel perimetro del nuovo comparto B del PL 10 e/o stralciate da esso è riportato al capitolo "**L'analisi dell'assetto proprietario**". Agli immobili di proprietà privata esclusi dal perimetro dalla vigente norma speciale 11 e non ricondotte entro il perimetro dell'attiguo nuovo PAG, la presente variante assegna la medesima destinazione urbanistica delle realtà con essi confinanti: Zone del settore secondario e terziario D5 (art. 71).

La variazione delle previsioni urbanistiche relative al PL 10 è occasione per affinare le destinazioni d'uso ammesse nei due comparti e le modalità di realizzazione/cessione delle opere di urbanizzazione (parcheggio interrato nel comparto A, opere viabilistiche e ciclopedonali nel comparto B). Più precisamente la norma prevede che i soggetti attuatori dei due comparti debbano *“dovranno cedere gratuitamente il parcheggio pubblico per una capienza pari a circa 250 posti auto (area e struttura) finito e agibile ubicato nel contesto del comparto “A”. Analogamente dovranno trovare cessione i suoli ubicati nel comparto B per l'allargamento di via a Prato e via del Macello limitatamente ai fronti del Piano di lottizzazione. La cessione dei suoli dovrà essere altresì accompagnata dall'approntamento completo di tutte le opere viabilistiche e ciclopedonali che saranno puntualmente stabilite con l'amministrazione comunale. La compartecipazione alla realizzazione delle opere infrastrutturali dovrà essere proporzionata alla Sul realizzabile in ciascun comparto.*

*La realizzazione delle opere sopra espresse costituisce approntamento urbanizzativo, ragione per cui i soggetti promotori dovranno realizzare e cedere gratuitamente le opere finite all'Amministrazione comunale senza pertanto che ciò determini alcuno scomputo dal contributo di concessione dovuto. Ne consegue che tale cessione si configura come atto perequativo in cui l'Amministrazione comunale a fronte della concessione di indici edificatori ha previsto quale misura compensativa la cessione non onerosa delle infrastrutture pubbliche (parcheggio, opere viabilistiche e ciclopedonali) più volte citate”.*

La scheda del piano di lottizzazione chiarisce nel dettaglio le finalità della previsione urbanistica, i contenuti generali, i parametri urbanistici di riferimento e gli elementi prescrittivi. Per la lettura di tali contenuti si rimanda al seguente capitolo *“La modifica normativa”*.

Nella logica dell'assicurare, agli attori coinvolti nell'attuazione del masterplan, la possibilità di concretizzare le previsioni urbanistiche in esso contemplate e, al tempo stesso garantire la possibilità di mantenere le significative funzioni in essere (attrezzature scolastiche dell'Istituto Professionale “Veronesi” prospettante su piazzale Orsi), la scheda norma prevede per il comparto A che *“Fintanto che il piano attuativo non sarà approvato, al fine di consentire l'esercizio delle attività in essere nel comparto A, oltre a quanto consentito dal comma 1 dell'art. 15 “disposizioni transitorie” delle Norme Tecniche di Attuazione, sono ammessi modesti incrementi volumetrici, la parziale ristrutturazione edilizia e il cambio di destinazione d'uso parziale (purché compatibile con la destinazione prevista dal PRG), se sottesi a puntuali e motivate necessità legate al mantenimento e/o miglioramento delle funzioni in essere.*

*Si rammentano per altro le disposizioni di cui al comma 2 dell'art. 19 “Interventi e destinazioni d'uso ammessi” del decreto del Presidente della Provincia 13 luglio 2010, n. 18-50/leg e s.m..”.*

La nuova norma del PL 10 affronta inoltre il tema delle tempistiche dell'attuazione degli interventi e quello della coerenza delle opere di urbanizzazione con il disegno urbanistico del masterplan; lo fa precisando che *“la formazione del piano attuativo si ritiene soddisfatta anche con la formazione di un Programma Integrato di Intervento, di cui alla legge urbanistica provinciale. Nella logica di garantire unitarietà e sinergica attuazione delle strategie complessive del masterplan, il soggetto proponente dovrà accompagnare alla strumentazione attuativa una specifica relazione che descriva la coerenza delle opere di urbanizzazione con quelle previste dal masterplan, le tempistiche di attuazione e realizzazione delle opere e le fasi di sviluppo e realizzazione dei manufatti previsti”*.

4. riconfermando il Piano Attuativo a Fini Generali PAG n.01 “Areale via Zeni”, modificandone le disposizioni normative e adeguando la denominazione alle nuove previsioni urbanistiche (era PAG n.01 “via Zeni – Stazione Autocorriere”). La perimetrazione viene modificata in relazione a:

- adeguamento all'assetto proprietario delle aree<sup>6</sup> (posto che si presceglie di escludere dall'areale le porzioni di immobili di proprietà di soggetti privata);
- previsioni urbanistiche contenute nel masterplan;
- progetto predisposto dal Servizio Opere stradali della Provincia Autonoma di Trento e denominato “S.S. 12 del Brennero – Sistemazione viabilità Rovereto Stazione e collegamento con Meccatronica”.

Attraverso le previsioni urbanistiche del PAG e quelle del PL 10 “Piazzale Orsi – via a Prato Giovanni” viene così a costituirsi un nuovo polo intermodale dei trasporti nella logica di rendere più efficiente il sistema di trasporto pubblico grazie all'accorpamento delle molteplici modalità di trasporto possibili in un'unica area urbana. In linea con queste intenzioni, la scheda norma del PAG viene ridefinita, in adeguamento ai contenuti del Masterplan e in conformità al progetto provinciale per la futura viabilità. Per tale ragione le disposizioni della scheda norma sono state affinate, descrivendo l'intenzione progettuale sottesa al Masterplan, rivedendo i parametri urbanistici di riferimento e ponendo particolare attenzione al sistema delle connessioni e delle modalità attuative. Anche in questo caso, così come per il PL 10 “Piazzale Orsi – via a Prato Giovanni” e per norma speciale 117.15 “Areale Piazzale Orsi”, l’*“Allegato 1 ”Planimetria Masterplan “Polo della Meccatronica e Areale ferroviario”* diviene riferimento esemplificativo anche per gli interventi previsti dal PAG.

5. riconfermando l'area destinata a “Ferrovìa” (art. 88), che ricomprende le aree che il

---

<sup>6</sup> L'elenco delle particelle inserite nel perimetro del PAG e di quelle stralciate da esso è riportato al capitolo **“L'analisi dell'assetto proprietario”**. Agli immobili di proprietà privata esclusi dal perimetro del vigente PAG, la presente variante assegna la medesima destinazione urbanistica delle realtà con essi confinanti: per gli immobili a sud “Tessuto saturo da ristrutturare B3” (art. 58) e per gli immobili a nord “Viabilità Locale esistente” e “Aree verdi residuali” (art. 92).

masterplan destina ai sistemi di trasporto intermodale, al deposito per autocorriere e ad un edificio per il terziario. In cartografia si è ridefinito il limite della destinazione di zona, principalmente in base allo stato reale dei luoghi (corsie di manovra ad est) e, in subordine, in base all'assetto proprietario. Nell'intento di rendere pienamente attuabile il disegno urbanistico prefigurato dal masterplan, intervengono anche gli affinamenti normativi promossi dalla presente variante per l'art. 88 "Ferrovia", che nella sua nuova formulazione recita:

1. *Nelle aree ferroviarie è consentita la realizzazione degli impianti e delle attrezzature necessarie al mantenimento e potenziamento delle relative strutture, fatto salvo il rispetto delle leggi e disposizioni vigenti in materia.*
2. *Sono comunque ammesse attività terziarie, commerciali (esercizi di vicinato), esercizi pubblici, autorimesse e parcheggi, servizi di interesse collettivo, nonché collegamenti viabili e ciclopedonali volti a soddisfare esigenze di interesse comunale o sovracomunale, in coerenza con i criteri e le previsioni della pianificazione strategica di settore.*

Tale modifica rende possibile la realizzazione del sistema di collegamenti tra le porzioni est ed ovest della città, rendendo non più necessaria l'individuazione del percorsi pedonale (art. 90) che il vigente PRG individua in corrispondenza dell'attuale stazione ferroviaria.

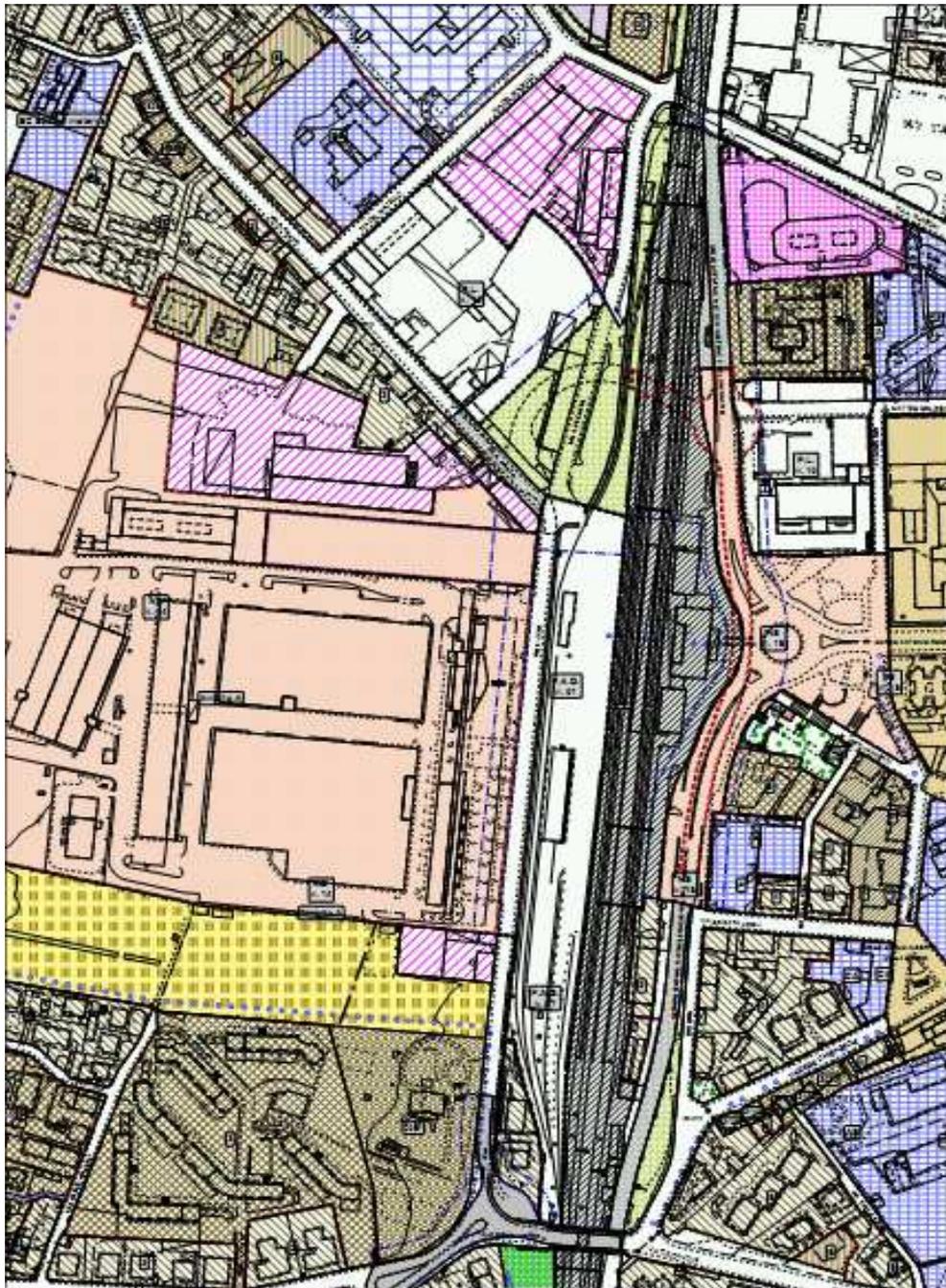
6. sostituendo, come precedentemente anticipato, la planimetria del masterplan allegata al vigente PRG - citata al comma 6 della norma speciale n. 117.14 - con un elaborato estratto dal Masterplan con eguali contenuti ma meglio leggibile dal punto di vista grafico. Tale elaborato viene inserito in coda alle norme tecniche di attuazione e assume il nome di Allegato 1 - Planimetria Masterplan "Polo della Meccatronica e Areale ferroviario". L'elaborato ha mero valore indicativo e assolve mera funzione di indirizzo dello sviluppo progettuale delle aree in esso ricomprese.

Particolare interesse ha destato la volontà di garantire la possibilità di intervenire, in misura contenuta, all'interno delle aree soggette a piano attuativo anche antecedentemente la sua attuazione, fermo restando il rispetto dei contenuti del masterplan. Per tale ragione (oltre che per meglio precisare i margini di intervento ammessi in ciascun piano attuativo previsto dal PRG) sono stati affinati i disposti normativi di cui all'art. 15 "Disposizioni transitorie" comma 2 che la presente variante riformula come segue:

*"E' comunque ammesso il mantenimento delle destinazioni in essere, con esclusione dei distributori di carburante, per i quali la concessione patrimoniale alla scadenza non può essere rinnovata. Nel contesto delle aree di proprietà pubblica o in ogni caso in disponibilità della pubblica amministrazione o dell'ente pubblico a qualsiasi titolo ricomprese nei piani attuativi è comunque sempre ammesso, indipendentemente dall'approvazione del piano, l'approntamento di parcheggi*

*in superficie o altri interventi minori d'interesse collettivo (attrezzature di servizio, per spettacoli e per il ristoro, per pubblica utilità e convenienza, ecc..) senza che ciò determini rilevanti modificazioni della morfologia del terreno.*

*Negli areali soggetti a pianificazione subordinata, a prescindere dall'approvazione dei rispettivi piani attuativi, è sempre ammessa la realizzazione di connessioni viabilistiche e ciclopedonali, di parchi pubblici e simili strutture (parcheggi) da parte della pubblica amministrazione.*



*Illustrazione 1: Estratto Variante PRG*

Il paragrafo seguente “**L'analisi dell'assetto proprietario**” fornisce una puntuale descrizione dell'assetto proprietario delle aree interessate dalle modifiche sopra descritte, alla data del 31 dicembre 2012.

A seguire il capitolo “**La modifica normativa**” riporta le nuove disposizioni normative introdotte per le aree sopra elencate.

## L'analisi dell'assetto proprietario.

Le immagini di seguito riportate rappresentano l'assetto proprietario delle aree citate. Per ciascuna area viene inoltre riportato l'elenco delle particelle stralciate dal perimetro della destinazione di zona e/o di quelle in esso ricomprese in ragione di modifiche apportate dalla presente variante.

### 1. n. 117.14 "Area via Zeni - via Unione"

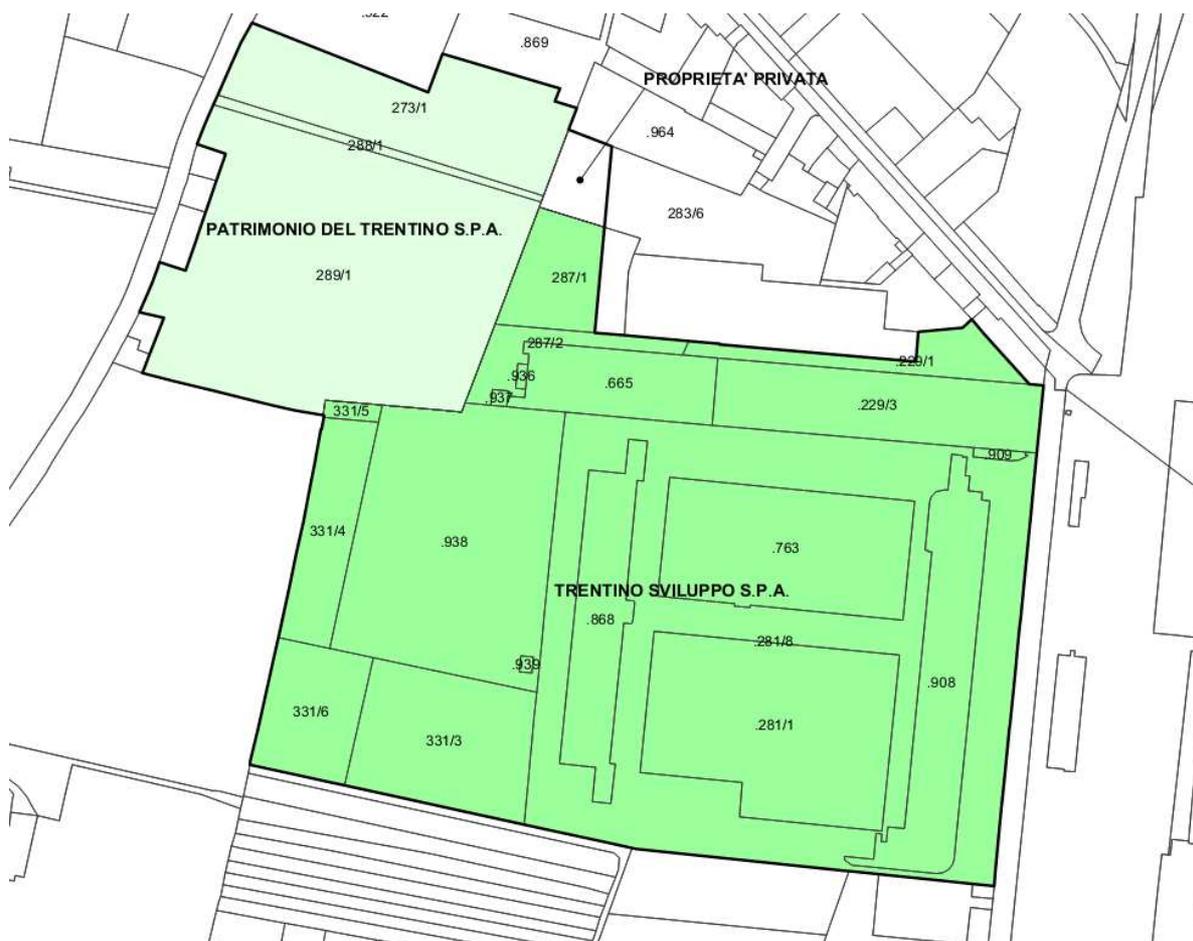


Illustrazione 2: Assetto proprietario

Le modifiche determinate dall'adeguamento del perimetro dell'area interessata dalla n. 117.14 "Area via Zeni - via Unione" all'assetto proprietario degli immobili in esso ricompresi, interessano in tutto o in parte le seguenti realtà:

NUMERO PARTICELLE INSERITE	COMUNE CATASTALE
283/6	Sacco

NUMERO PARTICELLE STRALCIATE	COMUNE CATASTALE
287/1	Sacco
.219/3	Sacco

## 2. n. 117.15 "Areale Piazzale Orsi"

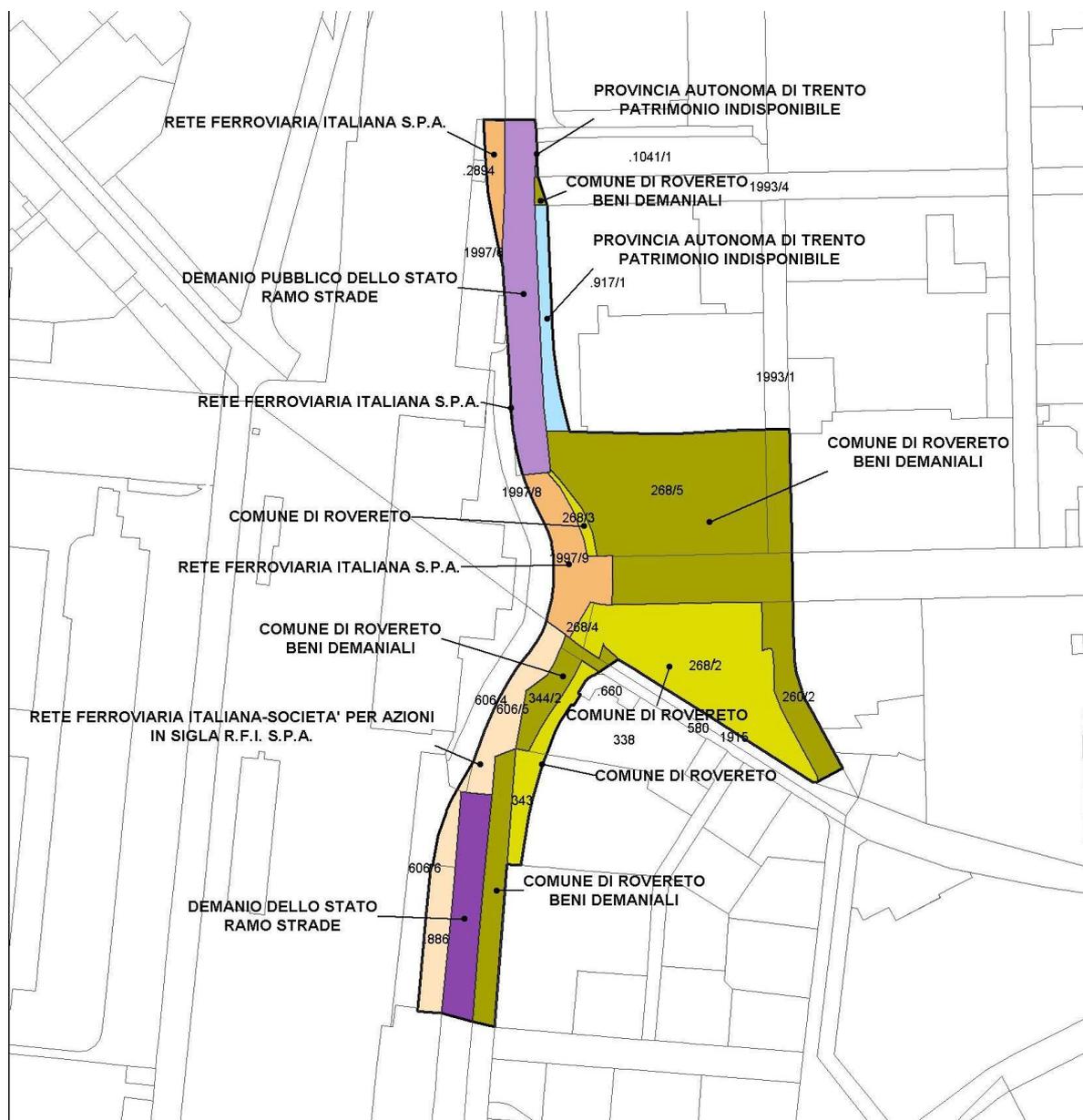


Illustrazione 3: Assetto proprietario

Considerato che il vigente PRG assegna a tale area destinazioni varie e che la presente variante individua ex novo il perimetro della nuova norma speciale, si prescinde dall'elencare le realtà interessate dalla variazione della destinazione urbanistica.

### 3. PL 10 “Piazzale Orsi – via a Prato Giovanni”

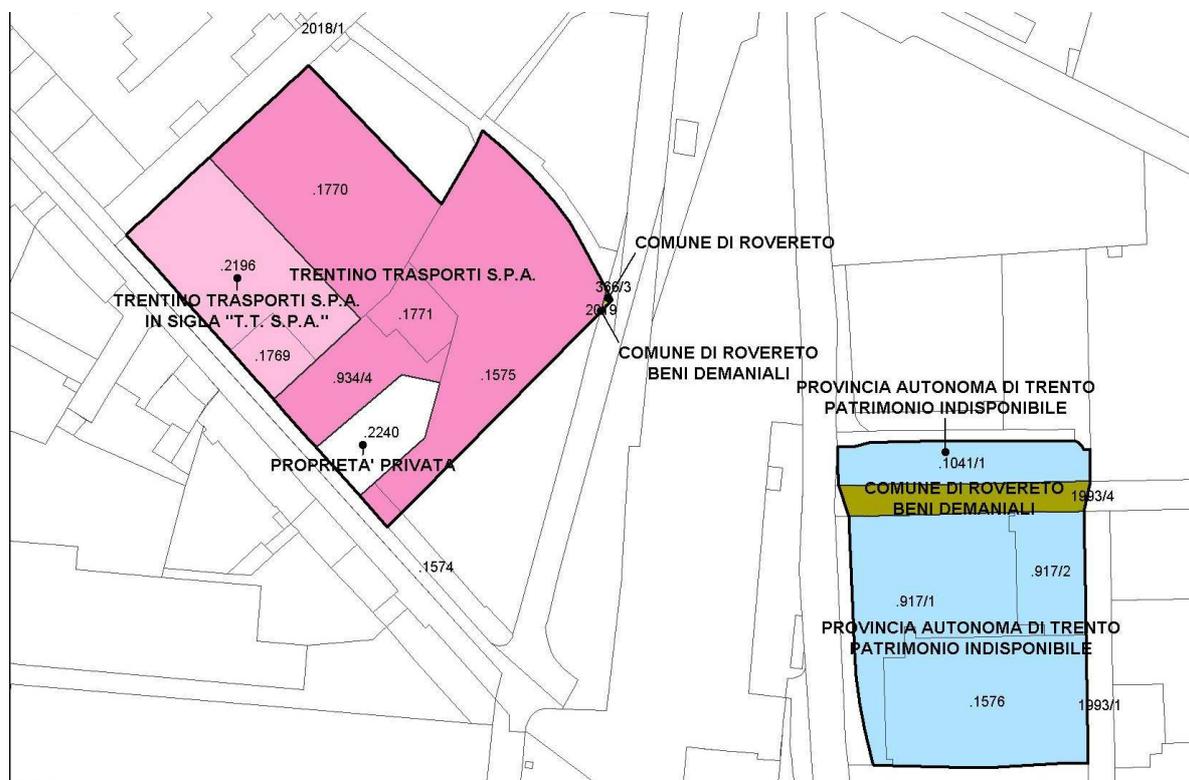


Illustrazione 4: Assetto proprietario

L'adeguamento del perimetro dell'area interessata dai comparti A e B del PL 10 “Piazzale Orsi – via a Prato Giovanni” interessa varie realtà. Il comparto A, che riprende la perimetrazione del PL 10 oggi vigente, è stato oggetto di stralcio di due immobili (consortilità) di ridotte dimensioni di proprietà di vari soggetti i cui altri beni immobili ricadono interamente all'esterno dell'ambito.

Le modifiche determinate dall'adeguamento del perimetro del comparto A, interessano in tutto o in parte le seguenti realtà:

NUMERO PARTICELLE STRALCIATE	COMUNE CATASTALE
.1041/3	Rovereto
.2879	Rovereto

Il nuovo comparto B, che si rifà alla perimetrazione della vigente norma speciale n. 117.11 “via Prato – via Macello” è stato modificato in adeguamento sia all'assetto proprietario delle realtà in esso ricomprese, sia al disegno urbanistico che il masterplan prefigura.

Le modifiche determinate dalla ridefinizione del perimetro del comparto B, interessano in tutto o in parte le seguenti realtà:

<b>NUMERO PARTICELLE INSERITE</b>	<b>COMUNE CATASTALE</b>
366/3	Rovereto
.2196	Rovereto
.1575	Rovereto
2019	Rovereto

<b>NUMERO PARTICELLE STRALCIATE</b>	<b>COMUNE CATASTALE</b>
.1574	Rovereto
.1575	Rovereto

4. PAG n.01 “via Zeni – Stazione Autocorriere”



Illustrazione 5: Assetto proprietario

Le modifiche determinate dall'adeguamento del perimetro dell'area interessata dal PAG oggi già vigente all'assetto proprietario degli immobili in esso ricompresi e alle previsioni urbanistiche contenute nel masterplan, interessano in tutto o in parte le seguenti realtà:

<b>NUMERO PARTICELLE INSERITE</b>	<b>COMUNE CATASTALE</b>
325/3	Sacco
2019	Rovereto
2020	Rovereto

<b>NUMERO PARTICELLE STRALCIATE</b>	<b>COMUNE CATASTALE</b>
325/3	Sacco
.767	Sacco
.766	Sacco
.391	Sacco
588/1	Sacco
2019	Rovereto
358	Rovereto
.934/1	Rovereto
.711	Rovereto
1997/1	Rovereto

## La modifica normativa

Le nuove disposizioni normative sono le seguenti:

### 117.15 Areale Piazzale Orsi

1. *Tale area costituisce specifico comparto rientrante nel disegno e nelle strategie complessive del Masterplan denominato "Polo della Meccatronica". Gli interventi ammessi dovranno pertanto relazionarsi agli altri comparti del Masterplan in termini di unitarietà e sinergica attuazione.*
2. *Nell'ambito in questione è ammessa la realizzazione di opere viabilistiche infrastrutturali nella logica di addivenire al by-pass di Piazzale Orsi lungo l'asse della S.S. 12 nonché collegamenti ciclo-pedonali e viabilistici per connettere il centro cittadino con la stazione dei treni, l'areale ferroviario e le zone poste ad ovest dello stesso.*
3. *Gli interventi dovranno coordinarsi in una logica riqualificatoria dell'intero contesto attraverso la previsione di spazi a verde pubblico, giardini, aree per il pubblico godimento ed attività connesse. E' consentita l'edificazione di fabbricati quali chioschi o attrezzature per spettacoli e per il ristoro, servizi ed equipaggiamenti di pubblica utilità e convenienza, parcheggi, etc.*
4. *L'area in questione rientra nell'ambito delle proprietà pubbliche ragione per la quale gli interventi potranno anche attuarsi attraverso forme di paternariato pubblico privato che troveranno disciplina attraverso convenzioni "ad hoc".*
5. *Esemplificativamente si allega alla presente norma lo schema stralcio afferente l'Allegato 1 - Planimetria Masterplan "Polo della Meccatronica e Areale ferroviario" - riportato integralmente in coda alle presenti norme tecniche di attuazione - per una visualizzazione delle possibili previsioni di intervento nell'ambito superficario.*
6. *Nell'areale di via Piazzale Orsi" sono altresì ammessi tutti gli interventi, seppure non esplicitamente citati nella presente norma speciale, funzionali a rispondere in termini di declinazione operativa unitarietà e sinergica attuazione ai criteri generali e agli obiettivi stabiliti anche negli altri comparti facenti parte del Masterplan denominato "Areale ferroviario e Polo della Meccatronica" di cui all'Allegato 1 citato al precedente comma.*
7. *Le costruzioni devono rispettare la distanza dai confini e dai fabbricati delle zone F, e dalle strade.*

Si riporta di seguito l'allegato citato al comma 6 e, a seguire, un estratto del PRG relativo all'Areale di Piazzale Orsi.



Illustrazione 6: Allegato 1 - Planimetria Masterplan "Polo della Meccatronica e Areale ferroviario"

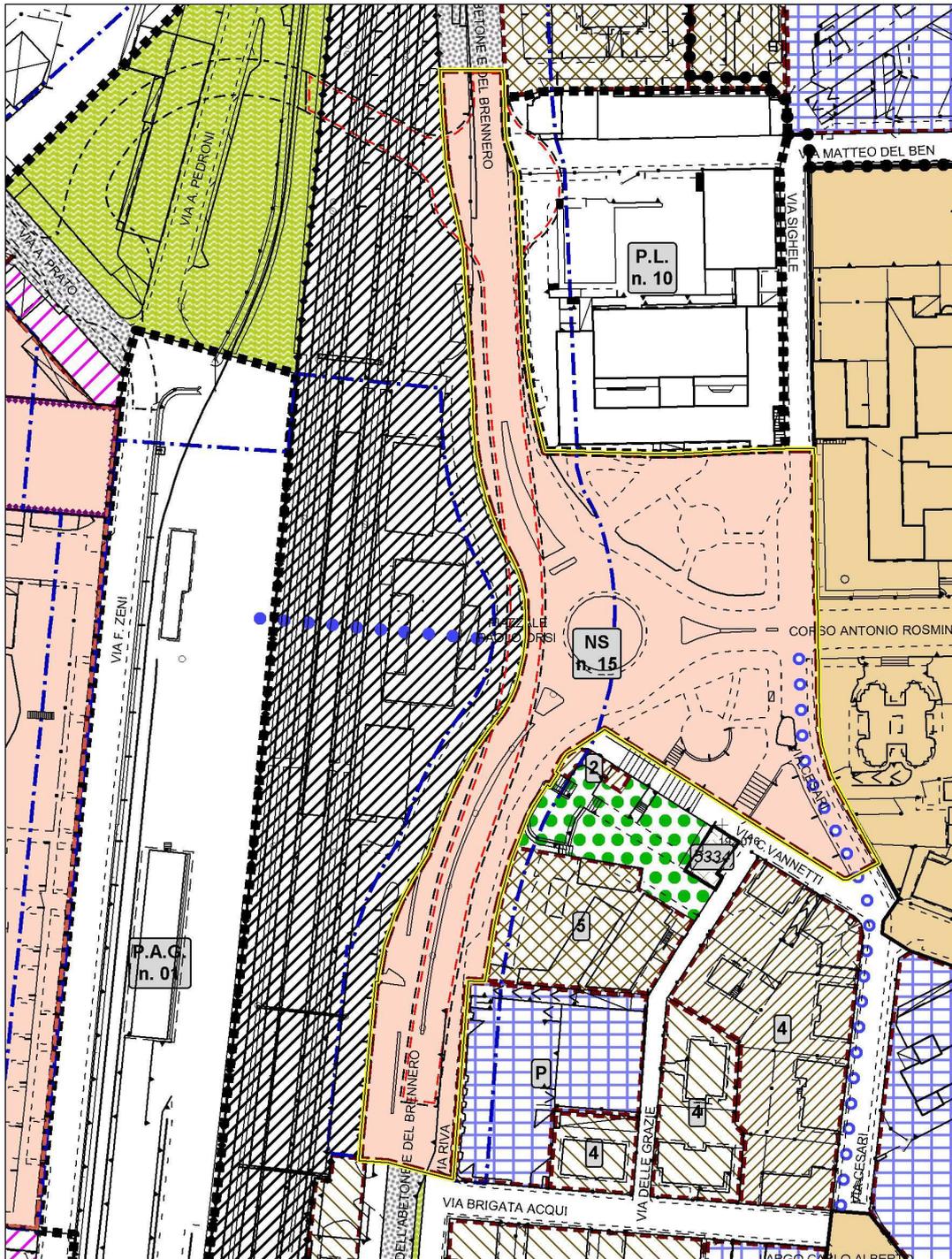


Illustrazione 7: Estratto Variante PRG

## P.L. 10 “Piazzale Orsi – via a Prato Giovanni”

LINEE GUIDA PER IL PIANO DI LOTTIZZAZIONE

### **PL 10 [ Piano di Lottizzazione convenzionata]**

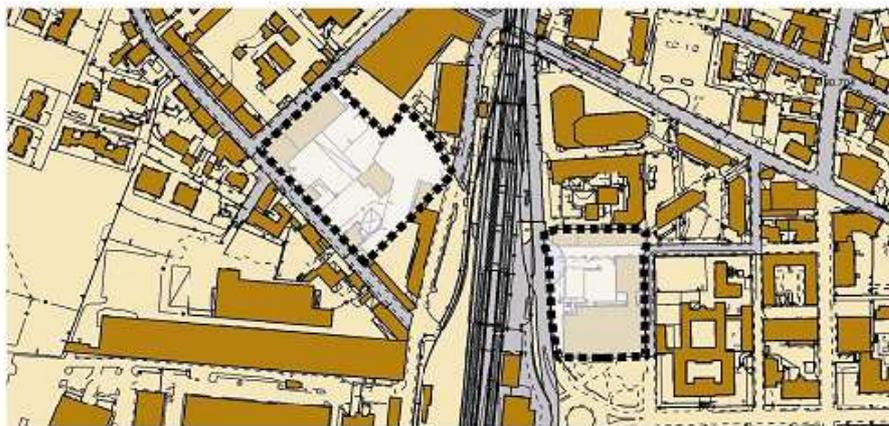
### **PIAZZALE ORSI**

### **VIA A PRATO GIOVANNI**

#### **INQUADRAMENTO TERRITORIALE**



Scala 1:5.000



#### **CONTENUTI GENERALI:**

##### *Introduzione*

L'area interessata al piano attuativo “Piazzale Orsi e via a Prato” è costituita da due comparti (comparti A e B), rientranti nel disegno e nelle strategie complessive del Masterplan denominato “Polo della Meccatronica e Areale Ferroviario”.

Fatte salve le prescrizioni di seguito riportate, i comparti, come perimetrati nella presente scheda norma, potranno essere oggetto di singoli piani di lottizzazione convenzionata.

Il piano attuativo dovrà comunque essere accompagnato da uno schema di convenzione che regoli i rapporti tra gli interessati e il comune.

Si precisa inoltre che la formazione del piano attuativo si ritiene soddisfatta anche con la formazione di un Programma Integrato di Intervento, di cui alla legge urbanistica provinciale. Nella logica di garantire unitarietà e sinergica attuazione delle strategie complessive del masterplan, il soggetto proponente dovrà accompagnare alla strumentazione attuativa una specifica relazione che descriva la coerenza delle opere di urbanizzazione con quelle previste dal masterplan, le tempistiche di attuazione e realizzazione delle opere e le fasi di sviluppo e realizzazione dei manufatti previsti.

Le infrastrutturazioni viabilistiche programmate dall'ente pubblico che interessano in parte il comparto A, potranno trovare attuazione preventivamente e indipendentemente dall'approvazione del piano attuativo riconoscendo allo stesso sistema, valenza di opera di interesse pubblico/collettivo di significativa importanza per l'attuazione dell'intero masterplan “Areale ferroviario e Polo della Meccatronica”.

Alla luce di ciò, la progettazione del piano attuativo “P.L.10 Piazzale Orsi” dovrà essere conformata alla progettualità delle connessioni in esame; solo successivamente all'acclarata verifica della coerenza delle stesse agli interventi ipotizzati nel presente piano attuativo, sarà possibile, dare concreta declinazione attuativa alle iniziative edilizie prefigurate dal presente piano.

**PL 10 [ Piano di Lottizzazione convenzionata ]**

**PIAZZALE ORSI**

**VIA A PRATO GIOVANNI**

**Comparto A (piazzale Orsi)**

**CONTENUTI GENERALI:**

Il comparto A interessa un areale attualmente occupato dall'Istituto professionale "Veronesi" e da edifici limitrofi sostanzialmente dismessi. Nel disegno complessivo del Masterplan, denominato "Polo della Meccatronica e Areale Ferroviario", grazie anche a tale comparti, viene a costituirsi un nuovo polo intermodale dei trasporti nella logica di rendere più efficiente il sistema di trasporto pubblico grazie all'accorpamento delle molteplici modalità di trasporto possibili in un'unica area urbana.

In linea con queste interazioni, in tale comparto si prevede il posizionamento della nuova stazione autobus, per il trasporto urbano e interurbano, nel contesto degli spazi attualmente occupati dall'Istituto professionale "Veronesi".

Nel comparto troverà posto un nuovo parcheggio pubblico di attestamento con una capienza pari a 250 posti auto circa.

Si prevede poi la realizzazione di un edificio prospiciente via Matteo del Ben contraddistinto da destinazioni multiple (terziario, commerciale, esercizi pubblici, auto-rimesse e parcheggi, servizi di interesse collettivo, ricettiva e residenziale).

Il nodo intermodale di cui al presente comparto A sarà agilmente connesso a via Zeni ed all'areale della Meccatronica attraverso idonei collegamenti ciclopedonali che avranno il ruolo di rendere permeabile ed attraversabile gli assi della statale e ferroviario.

Fintanto che il piano attuativo non sarà approvato, al fine di consentire l'esercizio delle attività in essere nel comparto A, oltre a quanto consentito dal comma 1 dell'art. 15 "disposizioni transitorie" delle Norme Tecniche di Attuazione, sono ammessi modesti incrementi volumetrici, la parziale ristrutturazione edilizia e il cambio di destinazione d'uso parziale (purché compatibile con la destinazione prevista dal PRG), se sottesi a puntuali e motivate necessità legate al mantenimento e/o miglioramento delle funzioni in essere.

Si rammentano per altro le disposizioni di cui al comma 2 dell'art. 19 "Interventi e destinazioni d'uso ammessi" del decreto del Presidente della Provincia 13 luglio 2010, n. 18-50/leg e s.m..

**PERIMETRAZIONE DEL COMPARTO A**



Scala 1:2.000



Perimetro del Piano di Lottizzazione - Comparto A

## **PL 10 [ Piano di Lottizzazione convenzionata ]**

### **PIAZZALE ORSI**

### **VIA A PRATO GIOVANNI**

#### **PARAMETRI URBANISTICI DI RIFERIMENTO:**

ST totale: 9.448 mq;  
SUL (superficie utile lorda) massima totale: 7.500 mq;  
H max: 16 ml;  
Piazzale Autobus almeno 3.000 mq. accorpati;  
Parcheggio pubblico interrato d'attestamento: circa n.250 posti;

Destinazioni d'uso: terziario, commerciale (vicinato e medie strutture di vendita), esercizi pubblici, autorimesse e parcheggi, servizi di interesse collettivo, ricettiva. La destinazione d'uso residenziale è ammessa al solo fine di consentire - al massimo - la realizzazione di un solo alloggio di servizio e/o custodia non eccedente il 400 mc; tale alloggio non potrà costituire in nessun caso un'unità edilizia a sé stante, ovvero fabbricato separato, e dovrà essere realizzato entro la volumetria di uno dei fabbricati principali o dell'equipaggiamento cui si riferisce. Il volume e la superficie destinati alle destinazioni d'uso ammesse nel comparto A devono comunque risultare superiori rispetto a quelli destinati a residenza.

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 30% da energie rinnovabili, o comunque facendo ricorso, per la medesima quantità, ad energia a basso impatto ambientale.

*Opere di urbanizzazione:* i lottizzanti, in sinergia con la compagine proprietaria del comparto B, dovranno cedere gratuitamente il parcheggio pubblico per una capienza pari a circa 250 posti auto (area e struttura) finito e agibile ubicato nel contesto del comparto "A". Analogamente dovranno trovare cessione i suoli ubicati nel comparto B per l'allargamento di via a Prato e via del Macello limitatamente ai fronti del Piano di lottizzazione. La cessione dei suoli dovrà essere altresì accompagnata dall'approntamento completo di tutte le opere viabilistiche e ciclopedonali che saranno puntualmente stabilite con l'amministrazione comunale. La compartecipazione alla realizzazione delle opere infrastrutturali dovrà essere proporzionata alla SUL realizzabile in ciascun comparto.

La realizzazione delle opere sopra espresse costituisce approntamento urbanizzativo, ragione per cui i soggetti promotori dovranno realizzare e cedere gratuitamente le opere finite all'amministrazione comunale senza pertanto che ciò determini alcuno scomputo dal contributo di concessione dovuto. Ne consegue che tale cessione si configura come atto perequativo in cui l'amministrazione comunale a fronte della concessione di indici edificatori ha previsto quale misura compensativa la cessione non onerosa delle infrastrutture pubbliche (parcheggio, opere viabilistiche e ciclopedonali) più volte citate.

#### **ELEMENTI PRESCRITTIVI:**

A specificazione di quanto indicato nella presente norma, al fine di delinearne graficamente i contenuti e i criteri d'azione, si allega la planimetria dell'area all'uso predisposta, nell'ambito del masterplan denominato "Polo della Meccatronica e Aree ferroviarie". Tale planimetria in questa sede trova applicazione per il comparto di riferimento rientrante nel perimetro del presente piano attuativo; gli aspetti costituenti elementi di invariante e quindi prescrittivi sono i seguenti, che non potranno essere assoggettabili a modifiche in fase progettuale:

- la previsione di un parcheggio pubblico interrato di attestamento nell'ambito del comparto A;
- la previsione dell'autostazione che verrà ad affacciarsi su Piazzale Orsi e sarà costituita dall'area arrivi e partenze e il piazzale di sosta degli autobus che dovrà costituire un'area unitaria e omogenea;
- le volumetrie dovranno distribuirsi su due o più blocchi, quello con altezza inferiore dovrà collocarsi lungo il limite sud dell'area e quello con altezza maggiore sul lato Nord;
- l'altezza delle nuove volumetrie sarà quella che meglio concilia l'esigenza di mitigare l'impatto visivo con la necessità di garantire spazi pertinenziali alle funzioni oggetto di insediamento;
- la previsione di una eventuale idonea infrastruttura di collegamento (viaria) al servizio degli edifici, del parcheggio di attestamento e dell'autostazione;
- la viabilità esistente di attraversamento dell'area (via Matteo del Ben) dovrà essere mantenuta con le attuali funzioni;

**PL 10 [ Piano di Lottizzazione convenzionata]**

**PIAZZALE ORSI**

**VIA A PRATO GIOVANNI**

- i parcheggi dovranno essere di facile accesso, non interferire con la viabilità esistente e di progetto e realizzati preferibilmente nel sottosuolo;
- 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.

**ESTRATTO DEL MASTERPLAN**



Scala a vista



## PL 10 [ Piano di Lottizzazione convenzionata ] PIAZZALE ORSI VIA A PRATO GIOVANNI

### Comparto B (via a Prato)

#### CONTENUTI GENERALI:

Il comparto B interessa prevalentemente un areale attualmente occupato dalla logistica funzionale a Trentino Trasporti in cui trovano ubicazione manufatti edilizi di sampo produttivo.

Nel disegno complessivo del Masterplan, denominato Polo della Meccatronica, su quest'area è prevista la definizione di un nuovo tessuto prevalentemente residenziale che completi l'ambito di San Giorgio separandosi opportunamente dalla vicina ferrovia. Pare evidente che l'insediamento dovrà essere strutturato in modo tale da garantire la tutela dall'impatto acustico, anche tramite adeguati presidi.

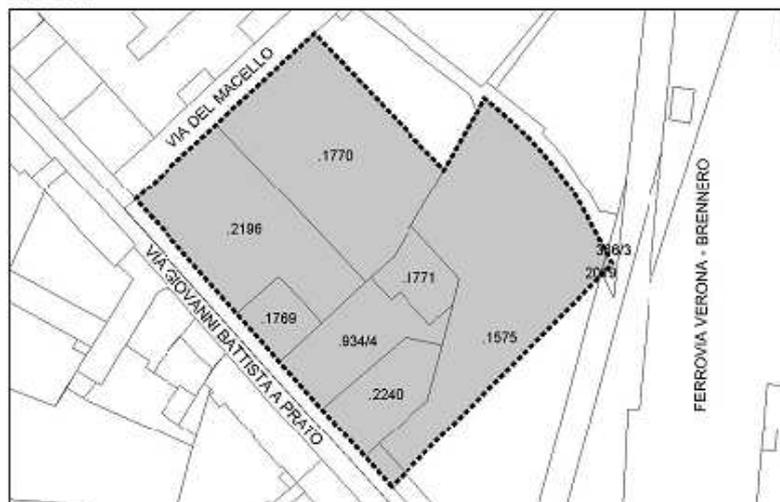
Lo schema urbano predisposto prevede un assetto sostanzialmente residenziale composto da una addizione di ridotti ed omotetici volumi edificati. Lo schema così proposto sarà in grado di evidenziare una forma urbana precisa e conclusa, necessaria per completare e dar forma al tessuto edificato sfrangiato presente nel suo intorno e conseguentemente imporre una crescita urbana della città regolare e calibrata sulla scala del contesto. Gli edifici saranno composti da un piano terra destinato anche ad attività di interesse comune (terziario, commerciale, esercizi pubblici, servizi di interesse collettivo, etc.) e al massimo ulteriori tre piani superiori con funzioni prevalentemente residenziali.

Gli edifici si affacceranno su un articolato spazio verde comune, composto da differenti "corti" comunicanti tra loro.

#### PERIMETRAZIONE DEL COMPARTO B



Scala 1:2.000



Perimetro del Piano di Lottizzazione – Comparto B

## PL 10 [ Piano di Lottizzazione convenzionata ]

### PIAZZALE ORSI

### VIA A PRATO GIOVANNI

#### PARAMETRI URBANISTICI DI RIFERIMENTO:

ST totale: 14.253 mq  
 SUL (superficie utile lorda) massima totale: 15.000 mq  
 H max: 4 piani (13 ml)

#### Destinazioni d'uso:

Al piano terra potranno insediarsi le seguenti funzioni: terziario, commerciale (vicinato e media struttura di vendita), esercizi pubblici, autorimesse e parcheggi, servizi di interesse collettivo, ricettiva e residenziale. Ai piani superiori dovranno insediarsi prevalentemente funzioni residenziali.

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 30% da energie rinnovabili, o comunque facendo ricorso, per la medesima quantità, ad energia a basso impatto ambientale.

**Opere di urbanizzazione:** i lottizzanti, in sinergia con la compagine proprietaria del comparto A dovranno cedere gratuitamente il parcheggio pubblico per una capienza di circa 250 posti auto (area e struttura) finito e agibile ubicato nel contesto del comparto "A". Analogamente dovranno trovare cessione i suoli per l'allargamento di via a Prato e via del Macello limitatamente ai fronti del Piano di lottizzazione. La cessione dei suoli dovrà essere altresì accompagnata dall'approntamento completo di tutte le opere viabilistiche e ciclopedonali che saranno puntualmente definite con l'amministrazione comunale. La compartecipazione alla realizzazione delle opere infrastrutturali dovrà essere proporzionata alla Sul realizzabile in ciascun comparto. La realizzazione delle opere sopra espresse costituisce approntamento urbanizzativo, ragione per cui i soggetti promotori dovranno realizzare e cedere le opere finite all'Amministrazione comunale senza per tanto che ciò determini alcuno scomputo dal contributo di concessione dovuto. Ne consegue che tale cessione si configura come atto perequativo in cui l'Amministrazione comunale a fronte della concessione di indici edificatori ha previsto quale misura compensativa la cessione non onerosa delle infrastrutture pubbliche (parcheggio, opere viabilistiche e ciclopedonali) più volte citate.

#### INDICAZIONI PER LA PROGETTAZIONE:

Scala 1:2.000



#### LEGENDA:

Perimetro del Piano di Lottizzazione - Comparto B  
 Area destinata all'insediamento

#### LEGENDA AREE IN CESSIONE:

Ciclopedonale e potenziamento viabilistico

## **PL 10 [ Piano di Lottizzazione convenzionata ]**

### **PIAZZALE ORSI**

### **VIA A PRATO GIOVANNI**

#### **ELEMENTI PRESCRITTIVI**

A specificazione di quanto indicato nella presente norma, al fine di delinearne graficamente i contenuti e i criteri d'azione, si allega la planimetria dell'area all'uso predisposta, nell'ambito del masterplan denominato "Polo della Meccatronica e Aree ferroviario". Tale planimetria in questa sede trova applicazione per il comparto di riferimento rientrante nel perimetro del presente piano attuativo; gli aspetti costituenti elementi di invariante e quindi prescrittivi sono i seguenti, che non potranno essere assoggettabili a modifiche in fase progettuale:

- la nuova area residenziale, delimitata dalla nuova strada, dalla via A.Prato e via Macello sarà conformata da un'insieme edificato composto da edifici di ridotte dimensioni, con un'altezza di massimo 4 piani;
- l'altezza delle nuove volumetrie sarà quella che meglio concilia l'esigenza di mitigare l'impatto visivo con la necessità di garantire elevati livelli di superfici a verde comune, quali spazi pertinenziali alle funzioni oggetto di insediamento e costituiti da corti comunicanti tra loro;
- i parcheggi dovranno essere di facile accesso, non interferire con la viabilità esistente e di progetto e realizzati preferibilmente nel sottosuolo;
- 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.

#### **ESTRATTO DEL MASTERPLAN**

Scala: a vista



**PL 10 [ Piano di Lottizzazione convenzionata ]**  
**PIAZZALE ORSI**  
**VIA A PRATO GIOVANNI**

*Comparto A (piazze Orsi) e Comparto B (via a Prato)*

Nei comparti "A" e "B" sono inoltre ammessi gli interventi di collegamento ciclopedonale e di infrastrutturazione viabilistica coerentemente programmati dagli enti competenti (PAT, ecc.). Infatti il funzionamento dell'efficacia dell'"areale Piazzale Orsi - via a Prato Giovanni", e più in generale dei poli intermodale, scolastico, etc., verrà garantito dalla presenza di idonei collegamenti ciclopedonali e di infrastrutturazioni viabilistiche al fine di rendere permeabile ed attraversabile sia l'asse della strada statale e sia quello dell'arteria ferroviaria. Per queste ragioni la progettazione di cui al presente piano attuativo dovrà essere subordinata alla definizione delle infrastrutture viabilistiche e di connessione ciclopedonale est-oves della città in coerenza ai progetti PAT. Il sistema delle connessioni da parte dell'ente pubblico, come sopra descritto, potrà trovare attuazione preventivamente e indipendentemente dall'approvazione del presente piano attuativo riconoscendo allo stesso sistema, valenza di opera di interesse pubblico/collettivo di significativa importanza per l'attuazione dell'intero masterplan "Areale ferroviario e Polo della Meccatronica".

Nell'"areale Piazzale Orsi - via a Prato Giovanni" sono altresì ammessi tutti gli interventi, seppure non esplicitamente citati nella presente scheda norma, funzionali a rispondere in termini di declinazione operativa unitarietà e sinergica attuazione ai criteri generali e agli obiettivi stabiliti anche negli altri comparti facenti parte del Masterplan denominato "Areale ferroviario e Polo della Meccatronica".

## PAG n.01 “via Zeni – Stazione Autocorriere”

LINEE GUIDA PER IL PIANO ATTUATIVO DI INIZIATIVA PUBBLICA

### **P.A.G. 01 [ Piano Attuativo a Fini Generali ] AREALE VIA ZENI**

#### **INQUADRAMENTO TERRITORIALE**



Scala 1:5.000



#### **CONTENUTI GENERALI:**

##### *Introduzione*

L'area interessata al piano attuativo “Areale Via Zeni” rientra nel disegno e nelle strategie complessive del masterplan denominato “Polo della meccatronica e Areale ferroviario”, di cui all'Allegato I delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG a cui si rimanda.

##### *Contenuti generali*

L'area ad oggi è prevalentemente occupata dallo scalo merci.

Nel disegno complessivo del Masterplan, denominato “Polo della Meccatronica e Areale Ferroviario”, grazie anche a tale comparto, viene a costituirsi un nuovo polo intermodale dei trasporti nella logica di rendere più efficiente il sistema di trasporto pubblico grazie all'accorpamento delle molteplici modalità di trasporto possibili in un'unica area urbana.

In linea con queste intenzioni, in tale comparto si prevede il posizionamento del deposito degli autobus per il trasporto urbano e interurbano.

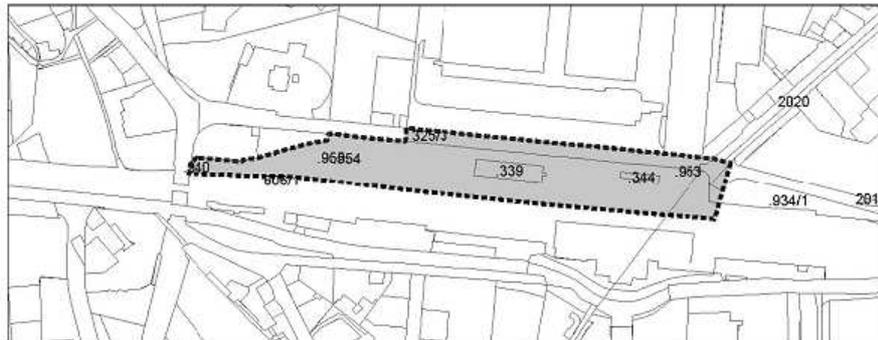
L'intenzione progettuale di fondo per questo areale prevede inoltre la trasformazione dell'attuale strada semiperiferica (via Zeni) in un nuovo viale urbano.

L'efficienza del nuovo polo intermodale verrà garantita anche dalla presenza di idonei collegamenti ciclopedonali e di infrastrutturazione viabilistica coerentemente programmati dagli enti competenti.

Il piano attuativo dovrà comunque essere accompagnato da uno schema di convenzione che regoli i rapporti tra gli interessati e il comune.

## **P.A.G. 01 [ Piano Attuativo a Fini Generali ] AREALE VIA ZENI**

### **PERIMETRAZIONE DEL PIANO ATTUATIVO**



 Perimetro del Piano Attuativo

### **PARAMETRI URBANISTICI DI RIFERIMENTO:**

H max: 2 piani

*Destinazioni d'uso:* deposito delle autocorriere, servizi di interesse collettivo, autorimesse, parcheggi e relative funzioni accessorie

Nell'areale sono inoltre ammessi gli interventi di collegamento ciclo-pedonale (connessione centro cittadino con le zone poste ad ovest dell'asse ferroviario, etc.).

*Sistema delle connessioni e modalità attuative:* il funzionamento dell'efficacia dell'"areale di via Zeni", e più in generale dei poli intermodale, scolastico, etc., verrà garantito dalla presenza di idonei collegamenti ciclopedonali al fine di rendere permeabile ed attraversabile sia l'asse della strada statale e sia quello dell'arteria ferroviaria. Per queste ragioni la progettazione di cui al presente piano attuativo dovrà essere subordinata alla definizione delle connessioni ciclopedonali est-ovest della città e in coerenza ai progetti PAT riguardanti le infrastrutture viabilistiche previste a nord dell'area in oggetto ed esterne alla stessa.

Il sistema delle connessioni da parte dell'ente pubblico, come sopra descritto, potrà trovare attuazione preventivamente e indipendentemente dall'approvazione del presente piano attuativo riconoscendo allo stesso sistema, valenza di opera di interesse pubblico/collettivo di significativa importanza per l'attuazione dell'intero masterplan "Areale ferroviario e Polo della Meccatronica". Alla luce di ciò, la progettazione del piano attuativo "Areale via Zeni" dovrà essere conformatata alla progettualità delle connessioni in esame; solo successivamente all'acclarata verifica della coerenza delle stesse agli interventi ipotizzati nel presente piano attuativo, sarà possibile, anche per stralci, dare concreta declinazione attuativa alle iniziative edilizie prefigurate dal presente piano.

**Inserire riqualificazione via Zeni come opera di urbanizzazione (vedere Masterplan)**

LINEE GUIDA PER IL PIANO ATTUATIVO DI INIZIATIVA PUBBLICA

**P.A.G. 01 [ Piano Attuativo a Fini Generali ]**  
**AREALE VIA ZENI**

ESTRATTO DEL MASTERPLAN



Scala e vista



117.14 Area via Zeni – Via Unione

1. *“L’area interessata dalla presente norma speciale è suddivisa in due comparti A e B come evidenziato nella presente scheda.*

COMPARTO A

*In tale area possono insediarsi:*

- *attività produttive di interesse provinciale D1 (articolo 67 delle norme di attuazione);*
- *a norma e a mente di quanto statuito dall’art 33 comma 6 lettera c) delle norme di attuazione del Piano Urbanistico Provinciale, approvato con la legge provinciale 27 maggio 2008, n. 5, servizi di interesse collettivo (articolo 11 comma 9 delle norme di attuazione) tra cui si annoverano plessi scolastici di interesse locale, sovracomunale, provinciale ed altri servizi (servizi alle attività produttive, per la logistica finalizzata a interscambio di beni e servizi).*

COMPARTO B

*In tale area possono insediarsi:*

- *attività produttive di interesse locale (articolo 68 delle norme di attuazione);*
- *a norma e a mente di quanto statuito dall’art 33 comma 6 lettera c) e comma 10 delle norme tecniche di attuazione del Piano Urbanistico Provinciale, approvato con la legge provinciale 27 maggio 2008, n. 5, servizi di interesse collettivo (articolo 11 comma 9 delle norme di attuazione) tra cui si annoverano plessi scolastici di interesse locale, sovracomunale e provinciale, nonché strutture sanitarie, ambulatori, case di riposo ed altri servizi;*
- *attività terziarie (articolo 11 comma 2 delle norme di attuazione);*
- *funzioni commerciali (articolo 11 comma 3 delle norme di attuazione) e specificamente vicinato, medie strutture di vendita, grandi strutture di vendita fino a 2.000 mq.*

INDICI URBANISTICI COMPARTO A E COMPARTO B

- *rapporto massimo di copertura = 0,70*
- *altezza massima = ml. 30,00 (esclusi i volumi tecnici)*
- *verde alberato: almeno il 5 % della superficie fondiaria deve essere sistemato a verde alberato.*

*Le nuove costruzioni dovranno rispettare le distanze dai confini e fra i fabbricati previste dalle norme di attuazione per le zone D e le distanze dalle strade previste dalle medesime norme.*

2. *Tali previsioni costituiscono declinazione attuativa di quanto previsto, in termini di indirizzo e strategia, nel protocollo di intesa sottoscritto in data 26 novembre 2010 tra la Provincia Autonoma di Trento e il Comune di Rovereto in cui si è prefigurata, nell'ambito dell'area produttiva di via Zeni, la realizzazione di un polo di eccellenza della formazione tecnica e professionale a stretto contatto con il mondo dell'impresa e la collocazione di altri servizi di interesse collettivo con l'obiettivo di rendere il nuovo comparto parte integrante della città.*
3. *Al fine di garantire un razionale, quanto coordinato ed omogeneo intervento di riqualificazione urbanistico - territoriale per la definizione sopra riportate, la progettazione dovrà essere coerente con le prescrizioni e le linee guida elencate qui di seguito:*
  - *si dovranno individuare gli interventi infrastrutturali atti a migliorare la viabilità esistente, veicolare, ciclabile e pedonale, anche attraverso un nuovo connettivo tra via Zeni e via Unione. L'ultimo tratto di connessione infrastrutturale con via Unione dovrà essere ideato nel rispetto ed in coerenza con quanto previsto nel comparto B;*
  - *la nuova infrastrutturazione dell'area dovrà integrarsi con quella esistente provvedendo, se possibile, al riordino ed alla riorganizzazione degli spazi esistenti ed alla riqualificazione dei luoghi anche prevedendo la messa a dimora di quinte arboree ai lati delle strade esistenti e/o di progetto;*
  - *dovrà perseguire il riordino urbanistico conseguente agli eventuali interventi di demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti, attraverso la riproposizione di nuovi volumi contraddistinti da un disegno d'insieme unitario ed organico; gli stessi dovranno essere disposti secondo principi di razionalità geometrica e cercando la migliore qualità urbanistica ed ambientale, anche attraverso la genesi di spazi aperti finalizzati alla fruizione collettiva (verdi attrezzati, giardini, parchi,...ecc.);*
  - *dovranno essere specificate le fasi di attuazione dell'intervento di riordino urbanistico con particolare menzione ai tempi di attuazione da coordinarsi con le esigenze e le necessità al contorno (dismissione di attività esistenti, nuove previsioni di insediamento economico-produttive, programmi di sviluppo economico-finanziari, necessità territoriali di riqualificazione, ecc...);*
  - *si dovranno valutare in termini sistemici le implicazioni afferenti le variabili territoriali ed ambientali direttamente ed indirettamente coinvolte dal progetto di riordino/riqualificazione (mobilità, inquadramento sociale, nuovi carichi antropici, tutela territoriale, ecc.);*
  - *l'altezza delle nuove volumetrie sarà quella che meglio concilia l'esigenza di*

*mitigare l'impatto visivo con la necessità di garantire elevati livelli di superfici a verde, quali spazi pertinenziali alle funzioni oggetto di insediamento;*

- i parcheggi dovranno essere di facile accesso, non interferire con la viabilità esistente e di progetto e realizzati preferibilmente nel sottosuolo;*
- si dovranno individuare particolari cautele, in occasione della previsione dei nuovi interventi insediativi, per garantire specifiche esigenze sotto il profilo della tutela ambientale, acustica e genericamente degli impatti; a tal fine sarà necessario condurre una preventiva valutazione del "clima acustico" che dovrà evidenziare l'eventuale esigenza di approntare opere di mitigazione soprattutto per le aree adibite ad attività scolastica;*
- gli spazi posti sui confini sud ed ovest dovranno essere ridisegnati, predisponendo per quanto possibile tomi di terra e messa a dimora di alberi ad alto fusto atti a mitigare l'impatto ambientale delle nuove costruzioni;*
- dovrà essere prevista la cessione gratuita al Comune delle aree e delle opere di urbanizzazione volte al collegamento viabilistico tra via Unione e via Zeni;*
- il funzionamento dell'efficacia del polo della mecatronica e dell'areale ferroviario verrà garantito dalla presenza di idonei collegamenti ciclopedonali e di infrastrutturazione viabilistiche capaci di creare connessioni tra le zone ad ovest e ad est della strada statale e dell'arteria ferroviaria. Per queste ragioni la progettazione dovrà relazionarsi con i progetti PAT inerenti le infrastrutture viabilistiche e di connessione ciclopedonale est-ovest della città.*

*4. La progettazione dovrà inoltre attenersi ai seguenti parametri:*

- gli edifici destinati ad attività scolastica devono rispettare le caratteristiche costruttive non inferiori alla classe energetica "A" secondo le disposizioni normative provinciali vigenti;*
- gli edifici destinati ad attività scolastica devono utilizzare fonti energetiche rinnovabili per almeno il 40% dell'energia necessaria al fabbisogno dell'intero insediamento;*
- almeno una quota non inferiore al 15% della superficie dell'area destinata ad attività scolastica deve essere sistemata a verde.*
- Sono comunque fatti salvi i parametri/criteri fissati dalla normativa nazionale e provinciale in materia di edilizia scolastica.*

*5. Oltre a prevedere le necessarie rappresentazioni grafico – illustrative, la progettazione dovrà inoltre contenere una relazione contemplante con i contenuti di seguito indicati:*

- le caratteristiche funzionali, tecniche, gestionali, economico-finanziarie degli*

*interventi da realizzare, comprensiva l'analisi temporale di massima delle soluzioni di intervento;*

- l'analisi delle possibili alternative rispetto alle soluzioni individuate da perseguire;*
- l'analisi dello stato di fatto, nelle sue eventuali componenti architettoniche, geologiche, socio-economiche, amministrative;*
- la descrizione, ai fini della valutazione preventiva della sostenibilità ambientale e della compatibilità paesaggistica degli interventi, dei requisiti delle opere da progettare, delle caratteristiche e dei collegamenti con il contesto nel quale gli interventi si inseriscono, con particolare riferimento alla verifica dei vincoli ambientali, storici, archeologici, paesaggistici interferenti sulle aree o sugli immobili interessati dall'intervento, nonché l'individuazione delle misure idonee a salvaguardare la tutela ambientale e i valori culturali e paesaggistici.*

6. *A specificazione di quanto indicato nella presente norma, al fine di delinearne graficamente i contenuti e le prescrizioni, si allega in coda alle presenti norme la planimetria dell'area all'uopo predisposta (Allegato n.1 - **Planimetria Masterplan "Polo della Meccatronica e Areale ferroviario"**), nell'ambito del masterplan denominato "Polo della meccatronica e areale ferroviario". Tale planimetria in questa sede trova applicazione per l'ambito di riferimento rientrante nel perimetro della presente norma speciale; gli aspetti costituenti elementi di invariante e quindi prescrittivi sono i seguenti, che non potranno essere assoggettabili a modifiche in fase progettuale:*

- la previsione di un collegamento veicolare, ciclabile e pedonale tra via Zeni e via Unione. La sezione stradale di questo nuovo viale urbano dovrà essere sufficientemente ampio in modo da consentire lo scorrimento agevole e senza conflitti del transito carrabile, pedonale e ciclabile ed aprire l'intero comparto alla cittadinanza. Questo nuovo asse strutturante deve essere inteso non solo come elemento cardine per lo sviluppo del comparto della Meccatronica, ma dell'intera area urbana;*
- la previsione di una viabilità lungo il perimetro del comparto a servizio degli edifici da insediarsi nell'area. Questa circolazione perimetrale sarà destinata prevalentemente al traffico pesante di servizio e produzione alleggerendo in questo modo il traffico delle zone interne;*
- la previsione di quasi tutte le aree parcheggio necessarie per il funzionamento del comparto da disporre lungo le strade d'accesso perimetrali, destinate quasi unicamente ad una viabilità di servizio, e in parte in parcheggi interrati;*

- *il nuovo asse centrale collegherà due ampi spazi pubblici verdi, il parco produttivo e il parco scolastico, attorno ai quali si strutturerà ed organizzerà il costruito, ovvero la nuova area produttiva e la nuova area scolastica. Il primo parco, in prossimità di via Zeni, costituirà il fulcro della nuova area scolastica, il secondo, in prossimità di via Unione, organizzerà la nuova area produttiva. Il verde pubblico diventerà così l'elemento connettivo e strutturante delle due aree considerate;*
- *la conformazione dell'area scolastica all'interno del Polo della Meccatronica come un campus, ovvero un'unità spaziale ed ambientale ben definita. Saranno le relazioni geometriche e spaziali fra i volumi edificati e gli spazi aperti, al di là delle forme architettoniche, a garantire la qualità urbana. Nel rispetto degli orientamenti prevalenti previsti, i corpi di fabbrica degli istituti - connotati da forme semplici e pure - costituiranno le quinte che definiscono lo spazio pubblico della piazza; la loro stessa disposizione planimetrica permetterà una semplice separazione degli spazi pubblici da quelli privati delle scuole. L'ampio spazio aperto e verde, quadrilatero definito dal corpo servizi esistente e dal nuovo edificio dell'università, conformerà l'ingresso alle due scuole e costituirà una sorte di estensione delle stesse verso l'esterno. L'assetto planimetrico dei sedimi dei volumi principali degli istituti e del corpo palestre potrà essere diversamente conformato per ottimizzarne l'impianto distributivo e funzionale, anche con la previsione di corpi di fabbrica secondari sotto un profilo funzionale e degli spazi occupati, destinati all'insediamento dei laboratori delle scuole. I corpi di fabbrica secondari potranno essere inseriti garantendo il soddisfacimento degli indirizzi generali stabiliti dalla previsioni meta-progettuali;*
- *la conformazione dell'area produttiva all'interno del Polo della Meccatronica come una cortina di edifici produttivi attorno ad uno spazio centrale verde. L'insieme degli edifici sarà concepito come un recinto o bordo costruito che delimita chiaramente il nuovo tessuto del polo dall'intorno urbano e che fa da sfondo e scenografia alla piazza verde centrale che darà unitarietà urbana all'insieme. Tutti gli edifici dovranno rispettare gli allineamenti proposti rispetto ai nuovi assi carrabili e tendenzialmente si conformeranno con un piano terra produttivo e un piano primo dedicato agli uffici. L'accessibilità agli spazi produttivi avverrà attraverso la strada di servizio perimetrale, mentre le aree destinate ad uffici saranno accessibili dallo spazio centrale pedonale. Dovrà essere rispettata una certa separazione degli edifici agli angoli del quadrilatero per adattare l'intervento al tessuto circostante e garantire una continua permeabilità verso lo spazio pubblico.*

*Gli edifici dovranno seguire certe prescrizioni comuni che consentiranno di coordinare l'immagine complessiva del nuovo comparto: elementi modulari, aggregabili, semplici e tecnologicamente efficienti, in grado di esprimere architettonicamente le funzioni alloggiare all'interno del polo;*

- *la distribuzione delle funzioni tracciate dal Masterplan, che prevede lo sviluppo di due comparti fra loro complementari ed integrati: l'area destinata alla formazione, a ridosso di via Zeni, e quella destinata alla produzione, a ridosso di via Unione. Ognuna delle due aree conformerà una unità urbana attorno ai rispettivi spazi pubblici centrali, collegati fra loro in modo diretto dal nuovo boulevard;*
- *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”.*

Si riporta a seguire l'allegato citato al comma 6.

Allegato 1 - Planimetria Masterplan "Polo della Meccatronica e Areale ferroviario".



A corredo dell'immagine, si riporta la legenda seguente, che assume mero valore indicativo; le quantità qui indicate sono rappresentative dello scenario progettuale prefigurato dal Masterplan e non hanno valore a fini urbanistici.

<b>1 BOULEVARD URBANO</b>		<b>11 DEPOSITO AUTOCORRIERE (62 stalli)</b>	
		MQ DI PROGETTO	6.895 mq
<b>2 AREA PRODUTTIVA - PRIMO LOTTO</b>		MC DI PROGETTO	48.265 mc
MQ DI PROGETTO	18.604 mq	<b>OFFICINA MANUTENZIONE (5 stalli)</b>	
	13.235 mq PRODUTTIVO (P-1 e PT)	MQ DI PROGETTO	1.153 mq
	5.369 mq UFFICI (P1)	MC DI PROGETTO	8.071 mc
MC DI PROGETTO	126.955 mc	<b>12 LA STAZIONE FERROVIARIA</b>	
<b>3 AREA PRODUTTIVA - SECONDO LOTTO</b>		<b>13 NUOVA STAZIONE AUTOCORRIERE</b>	
MQ DI PROGETTO	19.551 mq	PIAZZALE BUS (12 stalli)	
	10.885 mq PRODUTTIVO (PT)	MQ DI PROGETTO	2.908 mq
	8.666 mq UFFICI (P1)	STAZIONE	
MC DI PROGETTO	126.955 mc	MQ DI PROGETTO	1.790 mq
<b>4 CENTRALE DI CONGENERAZIONE</b>		MC DI PROGETTO	6.265 mc
MQ ESISTENTE	739 mq	PARCHEGGIO D'ATTESTAMENTO (216 posti auto)	
<b>5 UNIVERSITÀ</b>		MQ DI PROGETTO	9.692 mq
MQ DI PROGETTO	8.973 mq	MC DI PROGETTO	33.922 mc
MC DI PROGETTO	29.910 mc	<b>14 NUOVI SOTTOPASSAGGI</b>	
<b>6 ISTITUTO MARCONI</b>		DUE NUOVI SOTTOPASSAGGI CHE CONNETTONO VIA	
MQ DI PROGETTO	10.570 mq	ROSMINI CON IL NUOVO BOULEVARD E LA PIAZZA DI VIA	
MC DI PROGETTO	35.100 mc	ZENI	
<b>7 ISTITUTO VERONESI</b>		<b>15 EDIFICIO PER IL TERZIARIO</b>	
MQ DI PROGETTO	12.160 mq	MQ DI PROGETTO	4.212 mq
MC DI PROGETTO	39.600 mc	MC DI PROGETTO	12.636 mc
<b>8 PALESTRE ISTITUTI</b>		<b>16 EDIFICIO PER IL TERZIARIO</b>	
ISTITUTO MARCONI	1.755 mq	MQ DI PROGETTO	2.872 mq
ISTITUTO VERONESI	1.600 mq	MC DI PROGETTO	10.052 mc
<b>9 LABORATORI ISTITUTI</b>		<b>17 LA TORRE</b>	
ISTITUTO MARCONI	1.495 mq	MQ DI PROGETTO	2.992 mq
ISTITUTO VERONESI	1.495 mq		544 mq COMM./ TERZIARIO (PT e P1)
<b>10 AMMINISTRAZIONE ISTITUTI</b>			2.448 mq TERZ./ RESIDENZIALE (P2-P10)
ISTITUTO MARCONI	420 mq	MC DI PROGETTO	12.240 mc
ISTITUTO VERONESI	324 mq	<b>18 AREA RESIDENZIALE</b>	
		MQ DI PROGETTO	14.976 mq
		MC DI PROGETTO	52.416 mc

Prevalgono, per ogni area, le disposizioni della presente variante contenute nelle norme tecniche di attuazione.