

CAPITOLO N. 10

RIMOZIONE DALLE PREVISIONI URBANISTICHE DELLA STRADA DI PROGETTO DI COLLEGAMENTO TRA LA ROTATORIA FRONTE STADIO QUERCIA E VIA ZENI PARALLELA E LIMITROFA ALLA LINEA FERROVIARIA DEL BRENNERO.

Premessa in merito alle previsioni del bilancio comunale

Il bilancio di previsione triennale 2013-2015, approvato con delibera del Consiglio comunale di data 21 marzo 2013 n. 7, riporta nel programma n. 11 "Viabilità e trasporti" della Relazione previsionale e programmatica un quadro illustrativo ben delineato della situazione di Rovereto nell'ambito della viabilità. *"Rovereto rappresenta un baricentro nodale di traffico della Vallagarina essendo generatore di flussi verso le aree di Trento e dell'Alto Garda e contestualmente polo attrattore di traffico in ragione della presenza sul proprio territorio di servizi di interesse sovra comunale. Il sistema viabilistico che interessa la città presenta aspetti di rilevante criticità nei tratti di attraversamento nord-sud ed est-ovest. [...] L'approccio rimane quindi quello del passo corto e del passo lungo. In questo contesto il Comune di Rovereto si attiverà in termini concreti su due linee direttrici. La **prima** riguarda il disegno della viabilità strategica di attraversamento della valle, che a livello progettuale non ha ancora ottenuto una condivisione complessiva, posto che vengono interessati altri comuni limitrofi, in particolare le amministrazioni della destra Adige. [...] La **seconda** prospettiva è l'attuazione di interventi concreti di breve e medio termine per dare subito risposte a taluni nodi della viabilità di attraversamento. [...] l'amministrazione si è prontamente attivata per dare concretezza agli interventi di miglioramento dell'attuale assetto della strada statale 12 per migliorare e fluidificare i flussi di traffico da nord verso sud e viceversa attivando le seguenti iniziative:*

- *supporto operativo agli uffici provinciali nel favorire la prosecuzione senza interruzioni del cantiere relativo alla bretellina "ai Fiori" (pur con le incognite dovute alla bonifica di alcuni siti svolte senza impedimenti);*
- *progettazione, su delega della Provincia stessa della bretellina della Mira [progetto attualmente in fase di approvazione];*
- *progettazione e prossima cantierizzazione della rotatoria di via Craffonara. I rapporti patrimoniali con i privati confinanti sono già stati definiti [realizzazione completata nel mese di agosto 2013].*

- *progettazione di massima di un passaggio pedonale sopraelevato all'altezza della stazione ferroviaria;*
- *ulteriori scenari possibili indagati attraverso il PUM.*

In questa fase è fondamentale svolgere una ulteriore valutazione di impatto, mediante affidamento di incarico a professionista viabilista, sulle prospettive che saranno sviluppate a livello generale nel PUM riguardo al tema del collegamento della città con il nuovo polo della Meccatronica, valutando sia lo scenario proposto dalla Provincia sia ipotesi di connessione in altra zona più a nord. E' fondamentale nel 2013 individuare la soluzione progettuale per poi procedere con i finanziamenti delle opere e alla realizzazione dei lavori entro il prossimo quadriennio per procedere di pari passo con gli investimenti già programmati dalla Provincia sull'area di via Zeni."

Previsioni urbanistiche del piano regolatore comunale vigente

La variante al Piano regolatore generale "Giugno 2009 – Territorio Ambiente Paesaggio", approvata dalla Giunta provinciale con deliberazione di data 22 giugno 2012 n. 1310 ed entrata in vigore il 4 luglio 2012, conferma la previsione urbanistica già inserita dai piani regolatori precedenti di una strada di collegamento parallela e limitrofa al lato ovest della ferrovia tra la rotatoria fronte stadio Quercia e l'incrocio tra via Zeni e via Prato. Nella relazione illustrativa della variante stessa al cap. 7 "*Infrastrutture e mobilità*", a cura del prof. ing. Maurizio Crispino e dell'ing. Roberto Lorenzi, viene riportato che "*Gli interventi sulla rete infrastrutturale cittadina proposti nel Piano si collocano nel contesto dello schema di organizzazione del traffico precedentemente descritto nell'obiettivo di ottimizzare la connessione fra la parte consolidata della città ad Est e le aree di espansione ad Ovest, ovvero di migliorarne i collegamenti superando la frattura imposta dalla presenza della ferrovia e dalla SS n° 12 del Brennero. La previsione di raccordo fra l'anello multidirezionale in zona stadio e la prevista nuova rotatoria di interconnessione fra via Zeni, via Pedroni consentirà agli abitanti del quartiere S.Giorgio l'accesso alla nuova stazione autocorriere ed alla viabilità principale, senza percorrere il sottopasso di via Manzoni e la viabilità del centro cittadino.*" Infatti nell'allegato "*Analisi e progetti relativi alla mobilità*" si ribadisce: "*Le aree urbane che insistono ad ovest della ferrovia del Brennero fra il torrente Leno e lo stadio Quercia risultano prive di raccordi funzionali con la viabilità principale ed, in particolare, con quella extraurbana. La soluzione prospettata individua un tracciato che, sviluppandosi parallelamente all'asse ferroviario, ad ovest dello stesso, intercetta l'attuale sistema di viabilità urbana nell'ambito delle aree sopramenzionate. Tale collegamento realizza il raccordo con l'anello multidirezionale in zona stadio che interconnette la strada statale n. 12 del Brennero e la futura circonvallazione ovest che, nelle previsioni della Provincia autonoma di Trento, si origina in corrispondenza di questo importante nodo viabilistico. Il percorso ipotizzato impone la realizzazione di un nuovo tracciato nel tratto compreso fra lo stadio Quercia e l'attuale incrocio tra via Zeni e via Prato laddove si precede*

una interconnessione a rotatoria che include anche via Pedroni.”. La stessa variante conferma inoltre la previsione di un'altra strada di progetto di collegamento tra la rotatoria fronte stadio Quercia e via Cavalcabò a San Giorgio passando per via Val di Riva e la cosiddetta ex cava “Torelli”. Tale infrastruttura però rientra semplicemente in un adeguamento complessivo della viabilità come riportato nell'allegato “Analisi e progetti relativi alla mobilità”: “Ai fini di realizzare il collegamento funzionale del Rione San Giorgio con l'anello multidirezionale in zona stadio è necessario provvedere all'adeguamento della viabilità interna a servizio delle aree urbane esistenti e di espansione, mediante interventi mirati di riassetto del sistema esistente. Trattasi di interventi che risultano funzionali anche agli insediamenti commerciali e produttivi di prossima realizzazione a nord aree residenziali.”

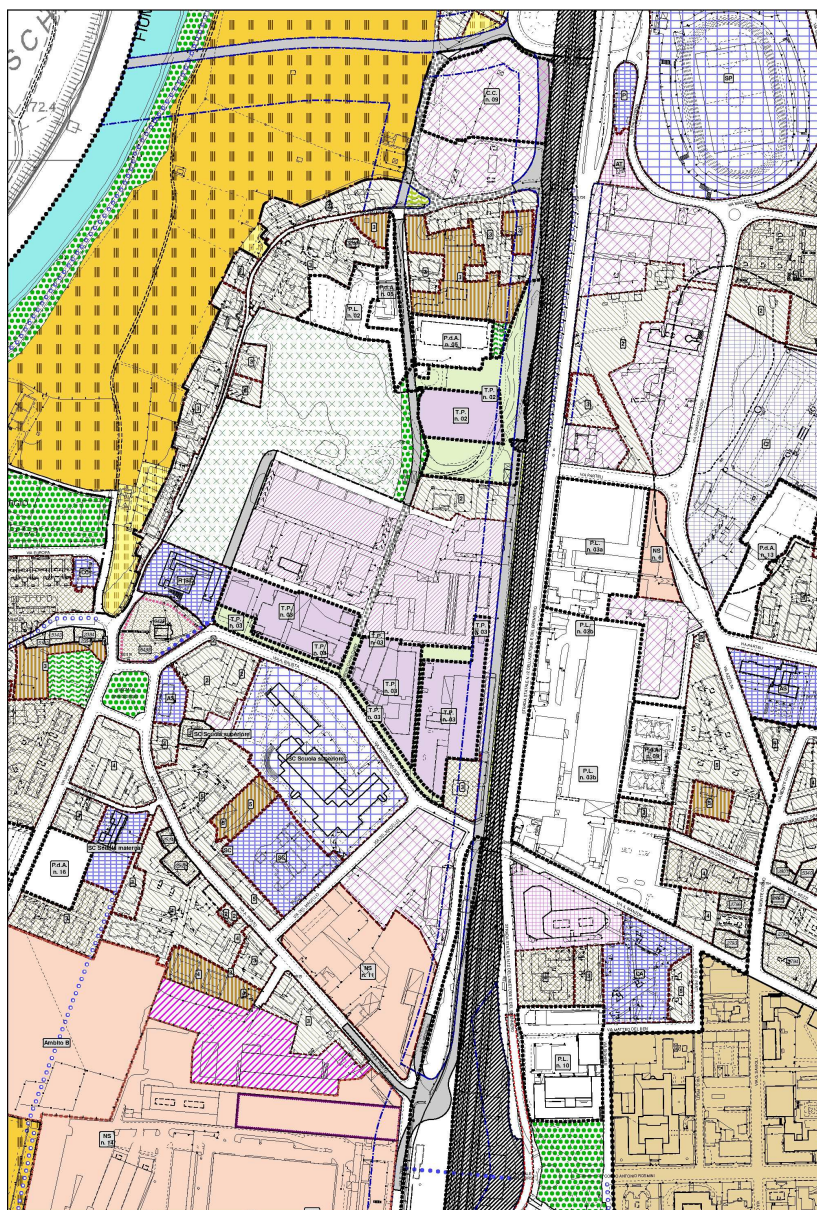


Illustrazione 1: Estratto PRG vigente

La pianificazione sovraordinata, Piano urbanistico provinciale e Piano territoriale della comunità

Il Piano urbanistico provinciale (P.U.P.), approvato con Legge provinciale 27 maggio 2008 n. 5, riporta una strada di collegamento tra la rotatoria fronte stadio Quercia e la rotatoria sita sull'intersezione tra via del Garda e via dell'Industria con un tracciato parallelo alla linea ferroviaria, specificando però che si tratta semplicemente di una "viabilità locale di progetto". A mente dell'art. 39 comma 5 delle norme di attuazione *"I tracciati stradali individuati dal PUP si articolano in viabilità principale e viabilità locale, secondo le indicazioni della relazione"*. Il comma 6 riporta *"All'infuori degli interventi demandati alla Provincia [...], i piani territoriali delle comunità individuano la viabilità di valenza sovracomunale e i piani regolatori generali individuano la viabilità locale."*. Tale infrastruttura non può essere quindi considerata come il by-pass principale dei collegamenti nord-sud in alternativa ad una futura "bretella ovest" ma semplicemente come una possibilità di ulteriori collegamenti urbani all'interno del centro abitato. A ragione di ciò, la variante al P.R.G. sopra citata ha interrotto tale collegamento all'altezza della località "Fucine" riconfigurando in questo modo il sistema viario come supporto ai quartieri esistenti.

Lo stralcio del documento preliminare in materia di mobilità *"Linee guida e prime indicazioni sulle emergenze di mobilità"* del Piano Territoriale della Comunità della Vallagarina datato febbraio 2012, non menziona però la realizzazione dell'infrastruttura parallela alla ferrovia riportando semplicemente al capitolo *"opere di rilevanza strategica"* che *"Alla luce delle criticità emerse nella fase analitica risulta evidente come la città di Rovereto rappresenti un polo di interesse culturale, scolastico, ricreativo e lavorativo che assorbe mobilità sia interna che esterna al comune. Le ricadute sulla rete stradale impongono di affrontare il problema all'interno di una visione organica (allargata) attraverso interventi di "riordino" infrastrutturale" (bretella "ai Fiori", variante alla "Mira", interrimento della S.S. 12 nel tratto della stazione FS, tangenziali est e ovest, accesso libero/agevolato dell'autostrada). E' importante sottolineare che non saranno solo gli aspetti legati alla risoluzione del traffico a dover essere valutati ma anche le ricadute urbanistiche quali il miglioramento in termini di qualità e vivibilità urbana, attraverso la riappropriazione di porzioni della città, l'incremento di aree a traffico limitato, il potenziamento di aree pedonali, etc..."*. Tale circostanza, che ritroveremo anche nel Piano urbano della mobilità del Comune, nasce dall'esigenza della Provincia Autonoma di Trento di garantire un possibile potenziamento dell'attuale rete ferroviaria, aumentandone di fatto l'areale, a ovest degli attuali binari. Una espansione sul lato est è resa impossibile dalla presenza della strada statale n. 12 dell'Abetone e del Brennero che costeggia in tale ambito la ferrovia.

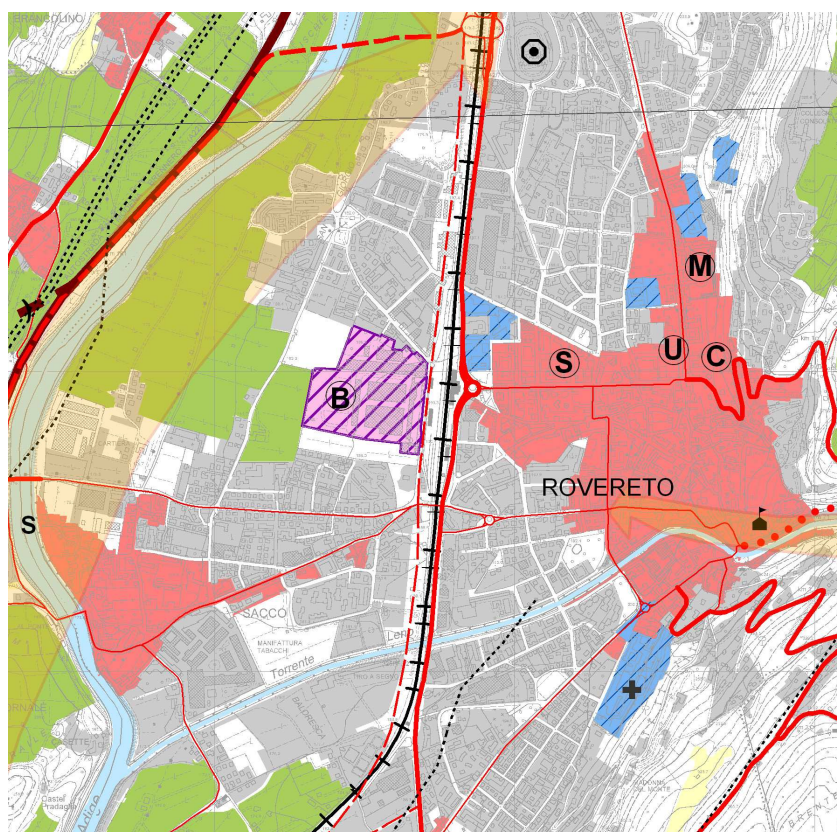


Illustrazione 2: Estratto PUP vigente

Piano urbano della mobilità e relativa attuazione

Per quanto sopra riportato anche il Piano urbano della mobilità (P.U.M.), approvato dal Consiglio comunale in data 29 aprile 2013 con deliberazione n. 9 ed entrato in vigore in data 17 maggio 2013, non contempla infatti tale infrastruttura nella propositiva degli interventi inseriti nei tre scenari, elencati anche nella relazione allegata al bilancio, di:"

- *breve termine (da 1 a 3 anni) dove si inseriscono interventi di notevole importanza per la rete viaria principale che dà accesso alla città da sud (bretella "Ai Fiori" e bretella "Alla Mira") ai quali vanno associati adeguamenti e riqualificazioni della viabilità esistente, affinché la riorganizzazione complessiva di flussi di traffico nell'area risulti davvero efficace (adeguamento asse via Caproni, declassamento della SS12 a Lizzana e Lizzanella, fluidificazione della SS12);*
- *medio termine (da 4 a 6 anni) dove sono inserite opere proposte per migliorare la viabilità di accesso a Rovereto da nord. L'intento è quello di alleggerire la SS12 nei tratti di attraversamento dei contesti urbani (S. Ilario) e di rendere più permeabile la doppia barriera infrastrutturale costituita dalla statale stessa e dalla linea ferroviaria. **Inoltre risulta***

fondamentale la ricerca di una soluzione viabilistica che porti i flussi ad ovest della ferrovia soprattutto con riguardo al futuro Polo della Meccatronica;

- *lungo termine (da 7 a 10 anni) nel quale si distinguono le opere ritenute importanti nell'impianto strategico del PUM e che assumono una rilevanza regionale con conseguenti costi elevati (Tangenziali Est – Ovest)."*

Nel Piano viene invece rivestita di notevole importanza viabilistica-strategica la strada di progetto passante dalla ex cava "Torelli". Infatti nel capitolo 10.3 "Circoscrizione III" si cita che: *"Dal punto di vista dell'accessibilità veicolare fondamentale per la Meccatronica e per la zona industriale di San Giorgio risulta la realizzazione di una strada di collegamento tra lo Stadio e San Giorgio a prosecuzione di via Cavalcabò, la cui sezione andrà adeguata insieme anche all'intersezione con via Balista. Altrettanto importante una nuova strada di connessione con la S.S.12, [...]"*. In questo modo, a fronte di un aumento dei flussi di traffico nella zona della Meccatronica che vedrà nei prossimi anni un potenziamento delle attività e la creazione di un polo scolastico provinciale con la presenza degli istituti "I.T.I. Marconi" e "I.P.I.A. Veronesi", sarà garantito un collegamento viabilistico con la strada statale n. 12 attraverso la connessione tra la rotatoria fronte stadio Quercia e via Cavalcabò, riducendo anche i flussi di traffico nel sottopasso di via Manzoni. Tale infrastruttura viene analizzata, sotto l'aspetto dei flussi di traffico, nello scenario 04 del Piano stesso. *"Il collegamento Stadio - San Giorgio potrebbe essere realizzato su una linea che interessa l'attuale via Valdiriva e che, passando attraverso l'ex Cava Manica, si innesta su via Cavalcabò, da riqualificare ampliando la carreggiata. L'intersezione con via Balista andrebbe poi riorganizzata nel suo complesso. L'assegnazione modellistica dimostra come un collegamento così pensato [...] sarebbe in grado di conseguenza di impattare positivamente e sull'asta della S.S.12 a sud dello stadio (- 10% circa) e sul percorso via Parteli – via Manzoni per l'accesso a San Giorgio (- 35% e -15 -20% rispettivamente). Il rischio che la strada possa rappresentare un nuovo canale che apre una forma di attraversamento dei centri abitati di San Giorgio e Borgo Sacco appare abbastanza limitato. L'alleggerimento positivo dell'asta di via Manzoni (positivo per i minori flussi che interessano l'intersezione con via Monte Corno e l'intersezione con via Pedroni in corrispondenza dello stretto sottopasso) porta ad una maggior attrazione di flussi su via Zeni, soprattutto in direzione sud-nord (+23%). Si tratta di flussi che utilizzano il nuovo percorso verso nord al posto di quello attuale che interessa via Cavour, via Craffonara e la S.S.12 attraverso piazzale Orsi di medio termine (MT) mostra come quest'opera risulta fondamentale per l'accessibilità alla Meccatronica e a San Giorgio e per dare continuità all'asse viario formato più a nord dalla Variante di S. Ilario e dal "Serpentone" riqualificato."*. In tal modo gli obiettivi specifici del P.U.M. di seguito riportati vengono rispettati:

- ridurre la pressione del traffico veicolare e la presenza dei veicoli nelle aree centrali;
- fluidificare il traffico lungo gli itinerari principali e sui nodi maggiormente critici;
- migliorare le condizioni di vivibilità nei quartieri e di accessibilità per la mobilità dolce;
- ridurre progressivamente il numero di incidenti stradali;

- favorire una crescente diversione modale verso sistemi di trasporto a maggiore sostenibilità come quelli offerti dal sistema di trasporto pubblico locale su gomma e su ferro e come la mobilità ciclopedonale.

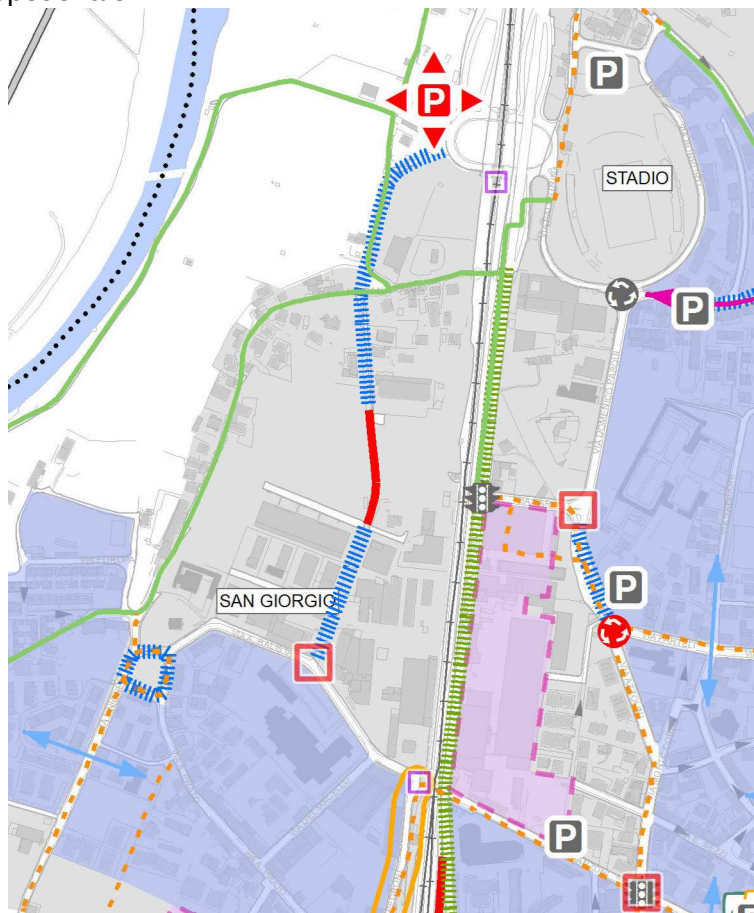


Illustrazione 3: Estratto PUM – tavola di medio termine

Gli obiettivi del bilancio sono stati declinati nel Piano economico di gestione definendo uno specifico stanziamento all'interno del capitolo 07670 per l'anno 2013 "Sistemazione via Cavalcabò tra rotonda stadio e san Giorgio – progettazione". L'Amministrazione comunale ha così ritenuto prioritaria l'attuazione redigendo un documento preliminare di progettazione in data gennaio 2013 ed istituendo un gruppo misto di progettazione con determina del Dirigente del servizio Territorio di data 18 aprile 2013 n. 584. Data, inoltre, la valenza sovra-comunale dell'infrastruttura in data 30 gennaio 2012 è stata inviata una nota al Presidente della Provincia Autonoma di Trento, Alberto Pacher, per attivare l'ipotesi di delega prevista fattualmente dalle disposizioni in materia di opere pubbliche provinciali all'Amministrazione comunale di Rovereto. Allo stato attuale è in fase di elaborazione il progetto preliminare. Dalle prime indicazioni progettuali emerge:

- l'allargamento verso ovest di via Cavalcabò al fine di ottenere una carreggiata stradale di larghezza pari a 7,00 m ed un marciapiede di 1,50 m;
- la prosecuzione della strada all'interno dell'ex cava "Torelli" ed il suo innesto con via Val di Riva;
- l'abbassamento in trincea del tratto mediano di via Val di Riva al fine di bypassare via San Giorgio eliminando l'attuale incrocio a raso;
- la sistemazione ed allargamento del tratto iniziale di via Val di Riva prima del suo innesto nella rotonda fronte stadio Quercia.



Illustrazione 4: Estratto della bozza di soluzione progettuale

In via preliminare si è ipotizzato quindi di collegare direttamente via San Giorgio alla rotonda fronte stadio tramite un sovrappasso ed un nuovo tracciato stradale che corre parallelamente alla ferrovia del Brennero adiacente alla zona del settore secondario-terziario D5 come prevista dal P.R.G. vigente. Infine è stata studiata la possibilità di realizzare una rotonda di raccordo tra via Cavalcabò e via Balista sfruttando le aree di perequazione urbanistica. Parametrizzando i costi si è desunto un importo complessivo da finanziare per la realizzazione di circa 3 milioni di euro. Per poter attuare tale infrastruttura, in relazione alla richiesta da parte privata di intervenire su un edificio esistente ridefinendo nel contempo gli accessi nell'ambito dell'attuale incrocio tra via Val di Riva e via San Giorgio, la Giunta comunale con deliberazione 17 settembre 2013 n. 187 ha approvato uno schema di convenzione con tale compagine privata nel quale si definisce quanto segue: *“Al fine di trovare una soluzione viabilistica sia per l'accesso attuale, di natura temporanea in vista della realizzazione del futuro collegamento viario, che per l'accesso futuro, di natura definitiva, che risponda agli obiettivi dell'Amministrazione comunale di promuovere, nel pieno interesse pubblico, la razionalizzazione degli accessi sul futuro tracciato di via Val di Riva e nell'intento di migliorare il sistema di accessibilità al lotto e alle aree contermini, è stata promossa una progettualità coordinata con gli uffici comunali competenti per la definizione del sistema degli accessi temporaneo e definitivo. La soluzione progettuale per l'accesso definitivo è stata concertata nell'intento di contenere al massimo il numero degli incroci su via Val di Riva e su via S. Giorgio, al fine di garantire il pieno perseguimento dell'interesse pubblico. L'obiettivo è duplice: ridurre il numero degli innesti stradali per garantire maggiore sicurezza al transito e contenere i costi di realizzazione dell'arteria, riducendo il numero di accessi privati che, in futuro, dovranno essere adeguati a cura e spese del Comune, posto che la progettazione e la realizzazione dell'accesso definitivo alla p.ed. 717/1 ed al garage della p.ed. 717/2 e del futuro accesso alla p.ed. 717/2 saranno completamente a cura e spese dei soggetti promotori.”* In questo modo gli uffici comunali, attraverso la convenzione e nell'intento di perseguire l'interesse pubblico supremo, hanno definito delle soluzioni urbanistiche volte alla realizzazione della nuova viabilità pubblica senza alcun esborso aggiuntivo per il Comune relativo alle modalità di realizzazione dell'accesso privato, garantendo inoltre all'Amministrazione la possibilità di sviluppare liberamente la progettazione di via Val di Riva.

Per migliorare i collegamenti tra la parte est e quella ovest di Rovereto, divise dalla linea ferroviaria e dalla strada statale n. 12, e con la zona della Meccatronica il Piano urbano della mobilità riporta anche la possibilità, sempre nel capitolo 10.3 *“Circoscrizione III”* di *“un tracciato individuato dalla Provincia che prevede la realizzazione di un sottopasso ferroviario e di una rotatoria sotterranea sotto il sedime della S.S.12 [nell'ambito di piazzale Orsi] o, in alternativa, con un tracciato a nord della zona industriale di San Giorgio che si innesterebbe sul collegamento con lo Stadio grazie ad un nuovo sottopasso in corrispondenza di via Parteli.”*

Conclusioni e modifiche alle previsioni urbanistiche

Da quanto sopra esposto risulta del tutto evidente come la previsione della strada di collegamento parallela e limitrofa al lato ovest della ferrovia non sia più attuale presentando inoltre difficoltà tecniche di realizzazione (vicinanza e interferenza con l'asse ferroviario, demolizione di un edificio privato industriale dismesso), economiche, autorizzative (essendo completamente nella fascia di rispetto ferroviaria dei 30 m come previsto dall'art. 49 del Decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980 n.753 e dalla deliberazione della Giunta provinciale n. 909 di data 3 febbraio 1995, come modificata con deliberazione n. 890 di data 5 maggio 2006 e da ultimo con deliberazione n. 1427 di data 1 luglio 2011.), e limitando un futuro potenziamento della linea ferroviaria stessa, mentre risulta vantaggioso sia da un punto di vista tecnico che economico (dai circa 25-30 milioni di euro di questa soluzione a circa 3 milioni di quella descritta precedentemente) confermare ed attuare la strada di collegamento passante da via Val di Riva, dall'ex cava "Torelli" e da via Cavalcabò.

Ricapitolando, a tal fine le modifiche urbanistiche all'attuale Piano regolatore generale sono da ritenersi le seguenti:

- stralciare la strada di progetto di collegamento tra la rotatoria fronte stadio Quercia e via Zeni ad esclusione del primo tratto a nord, comunque utile e funzionale agli insediamenti presenti, prefigurando la sistemazione di via Cavalcabò e di via Val di Riva ed il loro collegamento attraverso la "ex cava Torelli" come soluzione più idonea per le motivazioni sopra riportate;
- garantire la possibilità di attuare quelle opere di competenza provinciale atte a garantire una migliore connettività sia della stazione dei treni con il tessuto cittadino sia tra i quartieri divisi dalla strada statale n. 12 e dalla linea ferroviaria del Brennero.

Conseguentemente tale scelta pianificatoria porta ad imprimere, alle aree rimaste coinvolte dalla rimozione della predetta viabilità e relativa fascia di rispetto stradale, nuove destinazioni urbanistiche. Nell'area che parte dalla Via S. Giorgio fino alla via Balista ad esclusione dell'area interessata dall'ambito della perequazione 02 di Via Cavalcabò, viene introdotta una destinazione di zona "area a verde residuale" che normalmente viene posta in prossimità di infrastrutture per la mobilità. L'area viene segnata da asterisco (*) per ridurre al minimo le possibilità d'intervento (vedi comma 6 art. 92 delle NTA), per garantire un futuro potenziamento dell'attuale rete ferroviaria come prospettato dalla Provincia Autonoma di Trento.

Per maggior chiarezza si trascrive di seguito la norma assegnata alla zona:

Art. 92 "Aree verdi residuali"

1. Le zone verdi residuali sono tutte quelle riportate nella cartografia di PRG, e rappresentano spazi non costruiti, posti principalmente in prossimità di infrastrutture per la mobilità, di norma interessati da vegetazione erbacea, arbustiva ed arborea, e la cui articolazione planoaltimetrica

risulta essere elementare.

2. In tali aree, qualora non sussistano inconvenienti, pericoli o problemi per la sicurezza della viabilità e del traffico, è ammessa la realizzazione di parcheggi a raso, impianti di tipo tecnologico, lava-auto e relativi servizi, attrezzature per le comunicazioni e i trasporti nonché manufatti per la riparazione dei veicoli, depositi per attività esistenti, esercizi commerciali di vicinato e pubblici esercizi. Le costruzioni per l'attuazione delle iniziative di cui sopra non potranno superare la S.U.L. massima di 200 mq e l'altezza massima di 7 m. Gli interventi in parola dovranno essere realizzati nel rispetto delle disposizioni in materia di fasce di protezione o rispetto di cui all'art. 98 delle presenti norme, ed essere improntate alla minimizzazione degli impatti salvaguardando il decoro urbanistico e paesaggistico del contesto, offrendo nel contempo un effettivo servizio ai fruitori della rete viaria. Non sono ammesse costruzioni interrato con esclusione di eventuali volumi tecnici e/o di modesti manufatti a servizio delle strutture di cui sopra.

3. Sono consentiti gli interventi di manutenzione ordinaria della componente erbacea, arbustiva ed arborea, ovvero la realizzazione di spazi verdi legati alla residenza, laddove presente. Inoltre, sono consentiti gli interventi di nuovo impianto di vegetazione, anche finalizzati alla mitigazione ed all'inserimento ambientale di infrastrutture esistenti.

4. Per quanto non previsto al presente articolo, si rimanda al successivo art. 93.

5. Per gli edifici esistenti sono ammesse tutte le categorie di intervento di cui all'art. 9, anche con modifica della destinazione d'uso, nonché ampliamenti della volumetria edilizia, per una sola volta e fino ad un massimo del 20% di quella esistente. Nel caso di demolizione e ricostruzione è consentita la realizzazione di un fabbricato con volume edilizio non superiore a quello originario aumentato del 20%.

6. Nelle aree asteriscate () sono applicabili e pertanto ammessi gli interventi di cui ai commi 1, 3, 4 e 5 con specifica esclusione delle trasformazioni edilizie ed urbanistiche elencate e descritte al precedente comma 2.*

Constatato che l'area confinante ad ovest della sopracitata perequazione si presenta come tessuto residenziale consolidato, per la parte non edificata del lotto di completamento individuato dalla p.f. 290/2 si è voluto assegnare un' area a verde privato in continuazione con quella limitrofa e tale da costituire una barriera naturale tra la vicina ferrovia e l'edificato.

Per effetto dello stralcio del collegamento sopracitato, che permette di mantenere la viabilità privata esistente di accesso agli edifici presenti nell'area, si modifica anche la viabilità all'interno della scheda norma della perequazione 02 di Via Cavalcabò, mantenendola solo nel primo tratto necessario al fine di accedere al parcheggio pubblico previsto, come si evince dalla scheda norma di seguito riportata PER.02 Via Cavalcabò:

SCHEMA DI INTERVENTO PER L'AREA DI PEREQUAZIONE URBANISTICA

PER.02 [Area di perequazione urbanistica]

VIA CAVALCABO'

S. Giorgio

INQUADRAMENTO TERRITORIALE



Scala 1: 5.000



CONTENUTI GENERALI:

L'area è costituita dalle pp. ff. 317/6 (parte), 317/13 (parte), 317/15, 317/17, 347/15 (parte), la p. ed. 2443, tutte nel Comune catastale di Rovereto, ed è suddivisa in due lotti denominati A e B.

La superficie territoriale dell'intera area di perequazione ammonta a 15.147 mq. Assumendo un indice di utilizzazione territoriale di 0,20 mq/mq. Pertanto la SUL risulta di 3.029 mq.

L'attuazione avverrà tramite lottizzazione estesa all'intera area di perequazione.

Le indicazioni per la progettazione del Piano di Lottizzazione sono riportate nella Tav. 03 relativa ai "Progetti Paesaggistico - Ambientali".

Il progetto prevede la realizzazione di tre nuovi edifici privati a destinazione residenziale, la realizzazione di una nuova viabilità, di un parcheggio pubblico. Sarà inoltre realizzata la viabilità di collegamento fra via San Giorgio e via Cavalcabo' nonché due aree a verde pubblico a protezione del nuovo tratto stradale come evidenziato nella cartografia della Variante al PRG.

Le opere di urbanizzazione previste saranno realizzate dai lottizzanti decurtando i relativi costi dall'ammontare del contributo di concessione dovuto.

Tali specifiche saranno puntualmente definite in una apposita convenzione che indicherà, se necessario, anche ulteriori criteri per l'applicazione dell'istituto della perequazione. In essa saranno inoltre definiti anche le modalità, i tempi e i costi delle opere di urbanizzazione e l'eventuale riparto delle stesse tra Comune e soggetti privati.

PER.02 [Area di perequazione urbanistica]**VIA CAVALCABO'****S. Giorgio****MODALITA' DI ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI:**

L'area interessata all'edificazione privata è suddivisa in 2 lotti, A e B.
L'orientamento degli edifici di progetto riportato in planimetria ha valore indicativo.

Il lotto A è costituito da parte delle pp. ff. 317/13 e 317/6 per una superficie totale di 2.031 mq.

Gli indici urbanistici sono i seguenti:

Superficie Utile Lorda $\leq$ 1.515 mq.

Altezza massima $\leq$ 4 piani

Destinazione: residenziale privata

Il lotto B è costituito da parte della p.f. 317/6 per una superficie totale di 1.962 mq.

Gli indici urbanistici sono i seguenti:

Superficie Utile Lorda $\leq$ 1.514 mq.

Altezza massima $\leq$ 4 piani

Destinazione: residenziale.

Particella catastale	[ST] Superficie territoriale	[Sul] Superficie Utile lorda	Trasferimento della Sul
pp. ff. 317/6, 347/15, p.ed. 2443	14.312 mq	2.862 mq	Lotto A : 1.515 mq Lotto B: 1.347 mq (vedi planimetria area di perequazione)
pp. ff. 317/13, 317/15, 317/17	835 mq	167 mq	Lotto B (vedi planimetria area di perequazione)
TOTALE	15.147 mq	3.029 mq	

OPERE DI URBANIZZAZIONE e INFRASTRUTTURE PUBBLICHE:

Le aree interessate dalle infrastrutture pubbliche sono costituite dalle pp. ff. 317/6 (parte), 317/13 (parte), 317/15, 317/17, 347/15 (parte), la p.ed. 2443, per una superficie totale di 9.146 mq.

I lottizzanti dovranno cedere gratuitamente al Comune le pp. ff. 317/6 (parte), 317/13 (parte), 317/15, 317/17, 347/15 (parte), la p.ed. 2443, quali aree interessate da opere di urbanizzazione primaria, nonché un'area di 2.001 mq nella parte a sud.

La situazione patrimoniale sopra descritta è evidenziata nell'allegata planimetria.

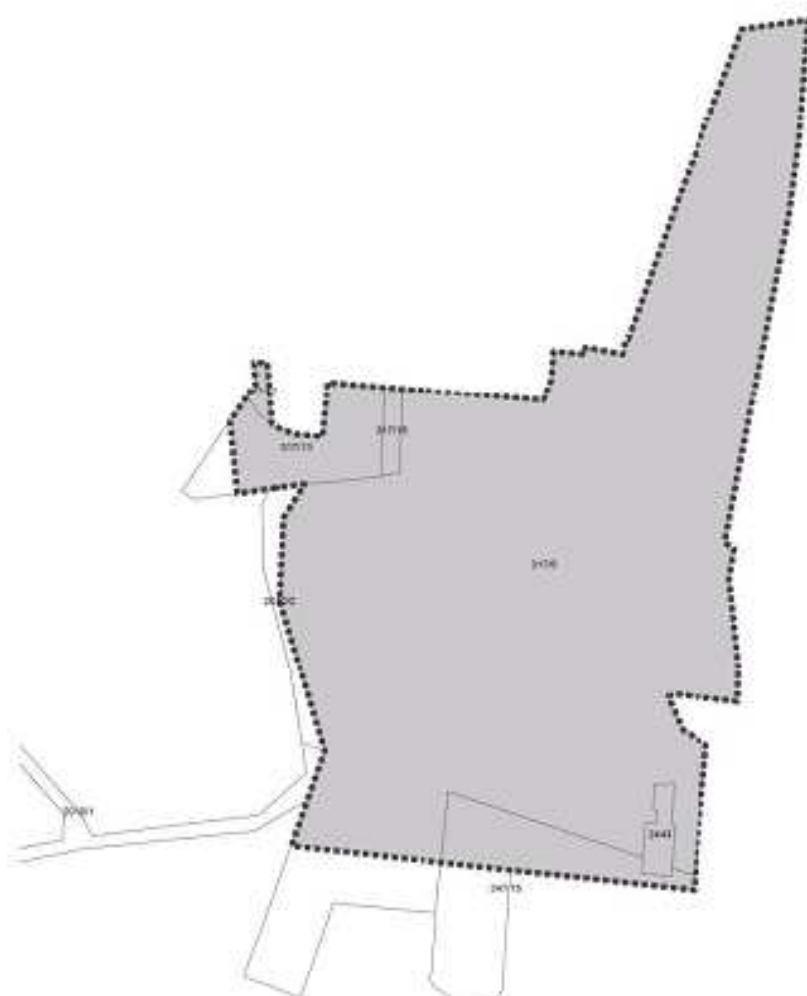
SCHEMA DI INTERVENTO PER L'AREA DI PEREQUAZIONE URBANISTICA

PER.02 [Area di perequazione urbanistica]

VIA CAVALCABO'

S. Giorgio

PLANIMETRIA AREA DI PEREQUAZIONE:



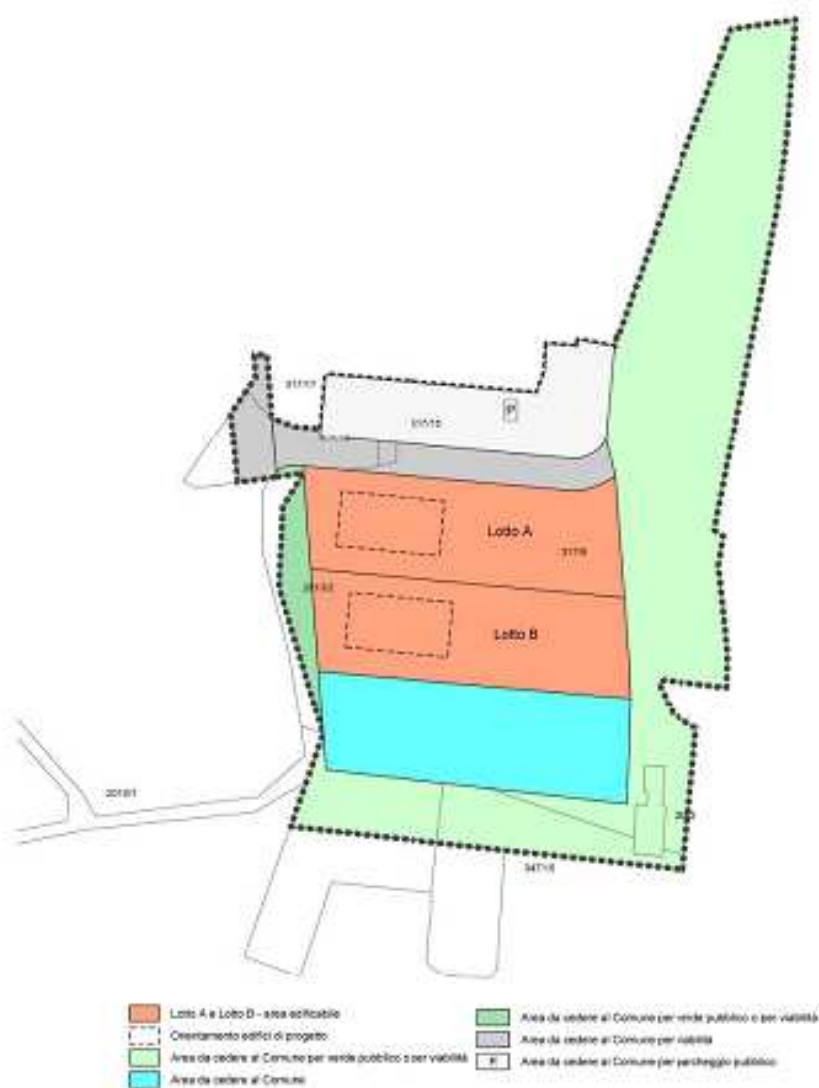
SCHEMA DI INTERVENTO PER L'AREA DI PEREQUAZIONE URBANISTICA

PER.02 [Area di perequazione urbanistica]

VIA CAVALCABO'

S. Giorgio

PLANIMETRIA AREA DI PEREQUAZIONE:



All'edificio che insiste sulla p. ed. 935/2, che si colloca ad ovest della ferrovia, in un'area attualmente occupata da capannoni industriali costituenti il complesso produttivo della R.A.R. e che nella Variante Giugno 2009 sono stati ricompresi in parte nell'ambito di perequazione 03 di via Balista comparto F, é stata assegnata una destinazione a "Zona Produttiva di interesse locale".

Tale edificio all'inizio 900 era adibito ad officina delle ferrovie e ad oggi invece come tutta l'area rimane ad utilizzo produttivo con uffici e magazzini al servizio dell'attività della storica azienda R.A.R.. Si é ritenuto quindi opportuno assegnare una destinazione nel rispetto delle funzioni e destinazioni precedenti dell'area in oggetto, considerato anche il potenziale inquinamento acustico arrecato dalla ferrovia.

Di seguito si rappresenta tutta l'area oggetto delle modifiche sopra descritte come riportate all'interno della variante in corso.

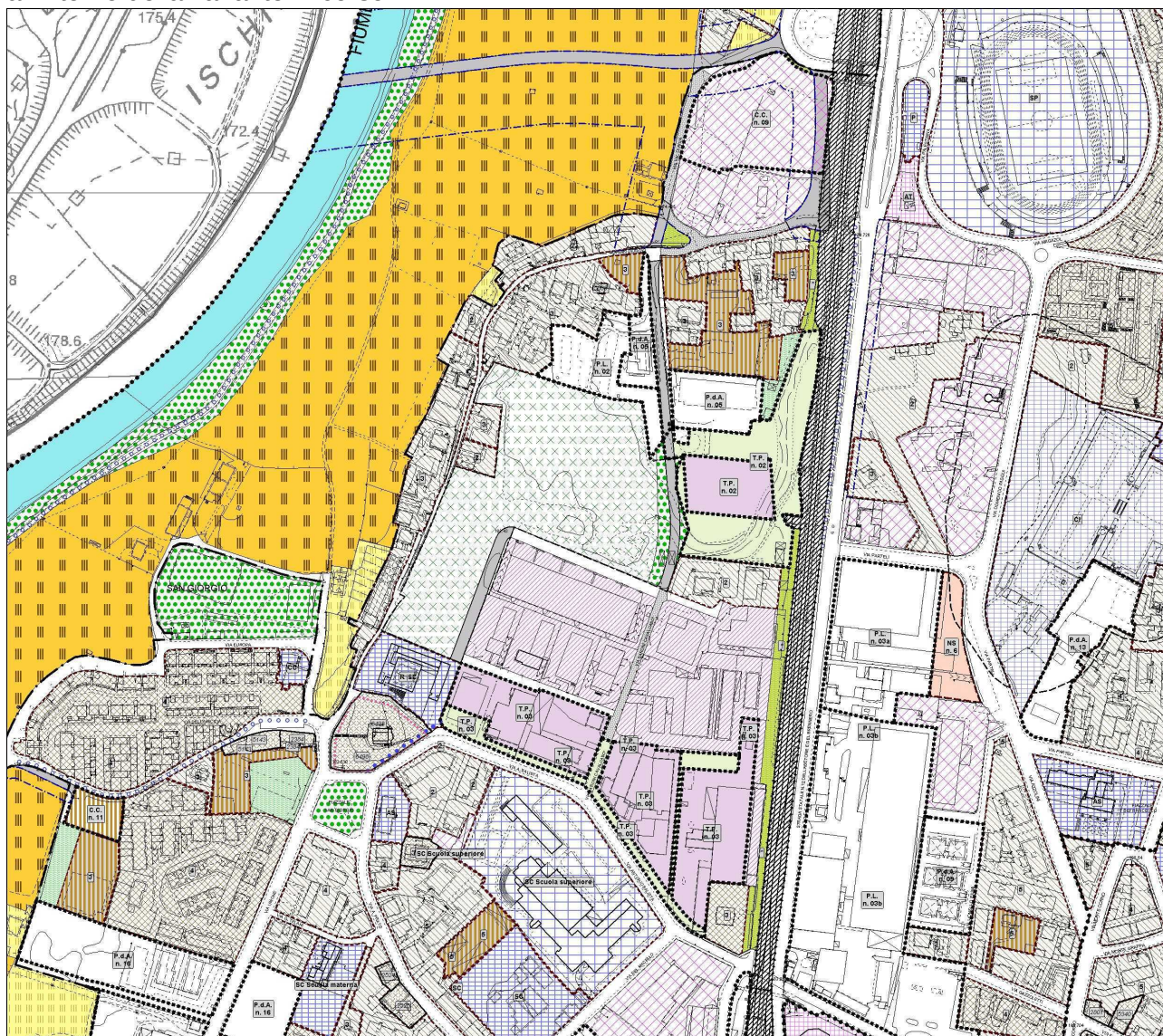


Illustrazione 5: Estratto variante PRG