

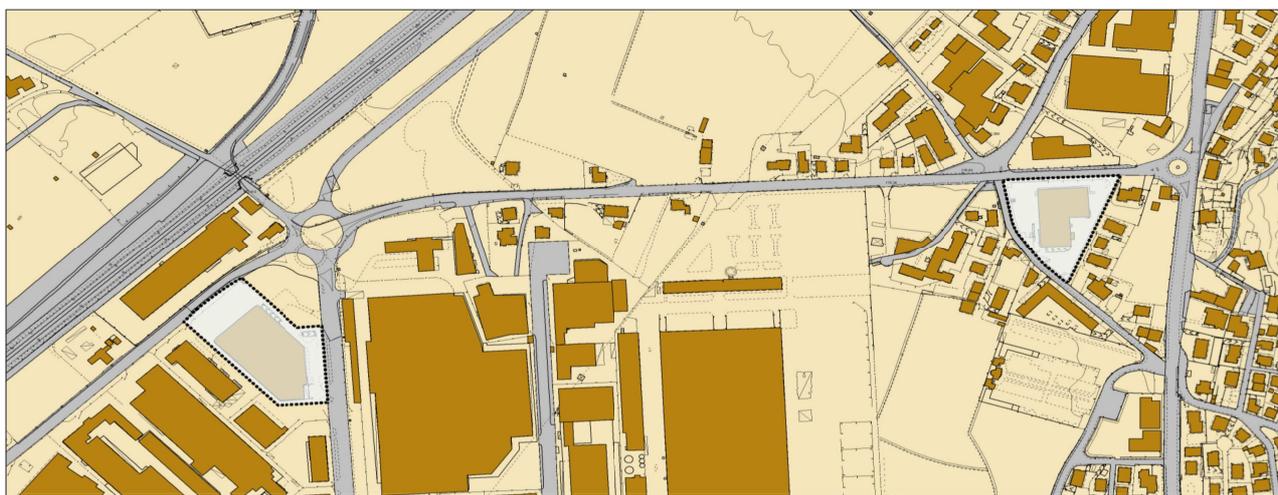
# **PL 20 [ Piano di Lottizzazione convenzionata ]**

## **VIA DEL GARDA – EST E OVEST**

### **INQUADRAMENTO TERRITORIALE**



Scala 1: 5.000



### **CONTENUTI GENERALI:**

Il piano di lottizzazione si compone di due comparti entrambi posti in fregio a via del Garda.

Il primo comparto si trova ad ovest, in prossimità dell'incrocio della suddetta via con viale dell'Industria e via Navicello, intersezione su cui si innesterà l'arteria stradale Comunemente denominata "Bretella ai Fiori".

Il secondo comparto si trova ad est, tra l'incrocio di via del Garda con via Benacense, via Zigherane e via Porte Rosse e la rotonda su cui si innestano, oltre a via del Garda, anche via Abetone e viale Verona.

Nei due comparti sono presenti due strutture di vendita, una di tipo misto al dettaglio (ambito est) e una destinata a commercio all'ingrosso (comparto ovest).

La presente scheda declina i contenuti dell'accordo pubblico/privato sottoscritto in data 14/01/2015 con la compagine proprietaria. Per la disciplina contrattuale e le decisioni condivise, si rimanda al citato accordo.

Nell'ottica di contenere il consumo di suolo e di promuovere la riqualificazione territoriale, paesaggistica e ambientale del contesto, si interviene contraendo i generi commerciabili nella struttura presente nel comparto est. Nel comparto ovest troverà invece collocazione una grande struttura di vendita a merceologia mista all'interno dell'edificio ora esistente.

Tale scelta si pone in linea con le modifiche viabilistiche indotte dalla apertura della nuova Bretellina Ai Fiori.

Si sottolinea inoltre che le previsioni contenute nella presente scheda mirano ad un complessivo depotenziamento delle strutture commerciali ad oggi esistenti, anche nell'ottica di non contrapposizione con il centro storico. In tal senso l'ambito di insediamento della nuova grande struttura di vendita si prefigura come potenziale area di attrazione di un'offerta commerciale complementare e integrata a quella del centro storico sia in termini di bacino di utenza che di specializzazione di offerta.

Il piano ha come fine la riqualificazione di comparti saturi vocati sia urbanisticamente sia fattualmente a funzioni prettamente commerciali, sia al dettaglio sia all'ingrosso, in linea con le disposizioni provinciali in materia di commercio.

## **PL 20 [ Piano di Lottizzazione convenzionata ]**

### **VIA DEL GARDA – EST E OVEST**

Obiettivo prevalente è quello di garantire il naturale sviluppo in termini di efficienza del tessuto commerciale, nel rispetto del tema concernente la riduzione dell'impiego di nuovo territorio e della necessità di dar corso alla riconversione di aree sostanzialmente dismesse o non più rispondenti alle effettive esigenze.

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 urbanistica che regoli i rapporti tra gli interessati e il Comune e che richiami i contenuti dell'accordo e gli impegni assunti attraverso di esso.

La progettazione del piano di lottizzazione dovrà rispettare quanto disposto dai “*Criteri di programmazione urbanistica commerciale ai sensi dell'articolo 11, comma 2 e dell'articolo 13 della legge provinciale 30 luglio 2010, n. 17 (Disciplina dell'attività commerciale)*” allegati alla Deliberazione Provinciale n. 1339 di data 1 luglio 2013 e s.m.i., ponendo particolare attenzione agli artt. 6.1 “Contenuti della pianificazione attuativa”, 6.2 “Parametri edilizi”, 6.3 “Parcheggi pertinenziali”, fatti salvi i poteri di deroga del Consiglio Comunale. Per le disposizioni di deroga si rimanda ai contenuti generali di ciascun comparto.

*Opere di urbanizzazione e cessione delle aree: disciplina per i piani attuativi:*

Qualora le previsioni della presente scheda dovessero trovare attuazione attraverso l'approvazione di due distinti piani di lottizzazione - uno per ciascun comparto – per la realizzazione delle opere di urbanizzazione e per la cessione delle aree dovranno essere rispettate le seguenti disposizioni.

Qualora il comparto Ovest trovasse attuazione antecedentemente al comparto Est, il lottizzante dovrà farsi carico anche delle opere di urbanizzazione e delle cessioni relative al comparto Est.

Qualora il comparto Est dovesse trovare attuazione prima del comparto Ovest o essere interessato da insediamenti di nuove attività commerciali, il lottizzante dovrà farsi carico delle sole opere di urbanizzazione previste per il comparto in attuazione.

Tra le opere di urbanizzazione poste in capo a ciascun comparto, vi è la realizzazione di tratti di piste ciclopedonali poste in pregio alle aree di intervento. Tali connessioni ciclopedonali entrano a far parte di un più ampio disegno del sistema della ciclabilità comunale. A qualificare tale sistema, la Parte Privata è inoltre chiamata a predisporre un metaprogetto per tratti di piste ciclopedonali oggi non già progettualizzati dall'Amministrazione. Si tratta infatti di studiare una soluzione progettuale per realizzare il collegamento strategico tra l'ambito dell'attuale Cash&Carry OrVeA e il Millennium Center e quello tra l'attuale OrVeA 2000 e la pista esistente che corre in fregio a viale Verona, denominata Pista Longa.

## **PL 20 [ Piano di Lottizzazione convenzionata ]**

### **VIA DEL GARDA – EST E OVEST**

#### **Comparto Ovest**

##### **CONTENUTI GENERALI:**

Il comparto Ovest è contraddistinto dal parte della p.ed. 1044 in C.C. Lizzana (se ne esclude solo lo sfrido ricompreso nella destinazione urbanistica viabilità esistente).

Il piano prevede la riqualificazione dell'edificio esistente e la realizzazione lungo il lato nord-ovest di una ciclabile da cedere al Comune.

La progettazione dovrà porre particolare cura al sistema degli accessi sia carrabili che ciclopedonali e alle considerazioni di cui all'indagine viabilistica allegata alla presente variante (rif. All. Studio di impatto del traffico)

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

Valgono i seguenti indici urbanistico – edilizi in conformità alla Deliberazione della Giunta Provinciale n. 1339 di data 1 luglio 2013 e s.m.i. (“*Criteri di programmazione urbanistica commerciale ai sensi dell'articolo 11, comma 2 e dell'articolo 13 della legge provinciale 30 luglio 2010, n. 17 (Disciplina dell'attività commerciale)*”):

- 1) Volume fuori terra: = mantenimento della volumetria esistente
- 2) Superficie territoriale: = 10.851,40 mq
- 3) Superficie fondiaria:  $\leq$  10.609,40 mq (al netto delle opere di urbanizzazione)
- 4) Superficie coperta:  $\leq$  50% della Superficie fondiaria
- 5) Superficie di vendita al dettaglio:  $\leq$  33% della Superficie fondiaria
- 6) Sistemazione a verde:  $\geq$  25% della Superficie fondiaria
- 7) Altezza: = mantenimento dell'altezza esistente

##### **Destinazioni d'uso ammesse:**

Commerciale (esercizi di vicinato, medie e grandi strutture di vendita), esercizi pubblici, terziario, servizi di interesse collettivo, attività ricettive, attività artigianali, autorimesse e parcheggi, attività di servizio alla persona.

##### **Interventi ammessi:**

Oltre alla riqualificazione dell'edificio esistente, sono ammessi interventi demo-ricostruttivi anche di porzioni dell'edificio esistente.

L'edificio dovrà rispettare le caratteristiche costruttive corrispondenti almeno alla classe energetica B+ secondo le disposizioni normative provinciali vigenti e tendere alla certificazione Leed.

Lo stesso dovrà inoltre utilizzare fonti energetiche rinnovabili per almeno il 30% dell'energia necessaria al fabbisogno dell'intero insediamento.

##### **Regime di deroga:**

In ragione dei contenuti dell'accordo pubblico/privato sottoscritto in data 14/01/2015, l'Amministrazione si è sin da ora resa disponibile, qualora ricorrano motivazioni comprovate, a derogare ai punti 4) e 6) degli indici urbanistico-edilizi per gli interventi finalizzati al recupero dell'edificio esistente e nel rispetto del volume originario dell'edificio, purché non venga proposta una soluzione peggiorativa dello stato attuale.

In merito al regime di deroga le disposizioni di cui all'art. 6.5 dell'allegato alla Deliberazione Provinciale n. 1339 di data 1 luglio 2013 e s.m.i. sopra richiamato precisano che, per il recupero degli edifici esistenti, gli spazi a parcheggio possono essere ridotti di un terzo rispetto a quanto previsto per le nuove strutture.

## **PL 20 [ Piano di Lottizzazione convenzionata ]**

### **VIA DEL GARDA – EST E OVEST**

#### Opere di urbanizzazione e cessioni:

Le opere di urbanizzazione previste in questo comparto sono di seguito descritte:

1) progettazione e realizzazione di un tratto di pista ciclopedonale e cessione del relativo suolo con larghezza minima di 3m sul lato ovest della proprietà. La progettazione della pista ciclo-pedonale dovrà porre particolare cura nel tratto posto in corrispondenza della cabina elettrica esistente, per il quale è previsto il raccordo con la pista ciclo-pedonale di cui al punto 3). In particolare il disegno della pista ciclo-pedonale in tale tratto dovrà avere una curvatura dolce tale da garantire la sicurezza e la piena visibilità del ciclista.

2) progettazione e realizzazione delle opere necessarie al raddoppio della corsia di attestamento in rotonda per il ramo sud della S.S. 240 che serve la corrente di traffico proveniente da Mori Stazione. L'allargamento stradale di cui sopra dovrà interessare l'area a verde pubblico posta a nord della cabina elettrica esistente e dovrà garantire una larghezza minima della sede stradale di 6,50 metri.

3) progettazione e realizzazione un tratto di pista ciclopedonale, sulle realtà di proprietà pubblica, con larghezza minima di 3m che raccordi la pista ciclopedonale di cui al punto 1), al percorso già esistente sulla proprietà pubblica a nord (area a verde pubblico). Laddove le opere relative all'allargamento stradale di cui al precedente punto 2) interesseranno la pista ciclo-pedonale esistente nell'area a verde pubblico, dovranno essere realizzate le relative opere di adeguamento della stessa.

4) la cessione a titolo gratuito della porzione della p.ed. 1104 in C.C. Lizzana che il Piano Regolatore Generale destina a “Viabilità principale esistente (art.89) e, comunque, la porzione della succitata realtà oggi già occupata dalla sede stradale e dalla relativa banchina.

5) all'interno dello spazio a verde dovrà trovare collocazione, a carico della parte privata, una stazione del bike sharing, compatibile con quelle già presenti sul territorio comunale. La progettazione della ciclabile di cui al punto 2 dovrà considerare e prevedere anche lo spazio necessario per la stazione del bike sharing.

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, ad esclusione delle opere urbanizzative descritte al punto 2. L'allargamento stradale lungo il fronte del verde pubblico come meglio descritto al p.2 sarà realizzato in conto oneri (scomputato dal relativo contributo di concessione) sull'assunto che il recesso all'area avverrà prevalentemente e/o quasi totalmente da viale dell'Industria.

#### Sistema degli accessi:

La progettazione dovrà porre particolare cura al sistema degli accessi, garantendo il rispetto delle modalità di gestione dei flussi di traffico in arrivo e in partenza descritte dall'indagine viabilistica (rif. All. Studio di impatto del traffico) allegata alla presente variante e rappresentati dalle indicazioni per la progettazione.

La rappresentazione del sistema degli accessi rappresentata alla seguente scheda “Modalità di gestione dei flussi veicolari e ciclabili” è passibile di affinamenti e/o modificazioni, anche in ragione della ridistribuzione dei flussi di traffico che la realizzazione della nuova bretella ai Fiori determinerà.

#### Ulteriori condizioni per la trasformabilità:

Ai sensi di quanto disposto dal documento “Rapporto finale di ricerca” dell’”Applicazione dei criteri della metodologia di valutazione integrata territoriale nel comune di Rovereto” redatto dal Politecnico di Torino, sono state individuate le seguenti ulteriori condizioni per la trasformabilità dell'area:

- Specializzazione di offerta: realizzare, all'interno della struttura di vendita, uno spazio adeguatamente ampio e flessibile riservato alla vendita diretta di prodotti agricoli locali, da attuarsi anche con formule quali la vendita per commissione o l'affidamento in gestione separata di reparto ad imprenditori agricoli; in tal senso il lottizzante promuoverà un'azione di coordinamento dei produttori agricoli locali, promuovendo la struttura come luogo di aggregazione.

- Emissioni inquinanti: il lottizzante si impegnerà a concordare con l'amministrazione le modalità, delle verifiche ricognitive ex ante / ex post da eseguire, in merito alle emissioni di inquinanti da traffico stradale determinate dalle utenze connesse all'apertura della nuova grande struttura di vendite.

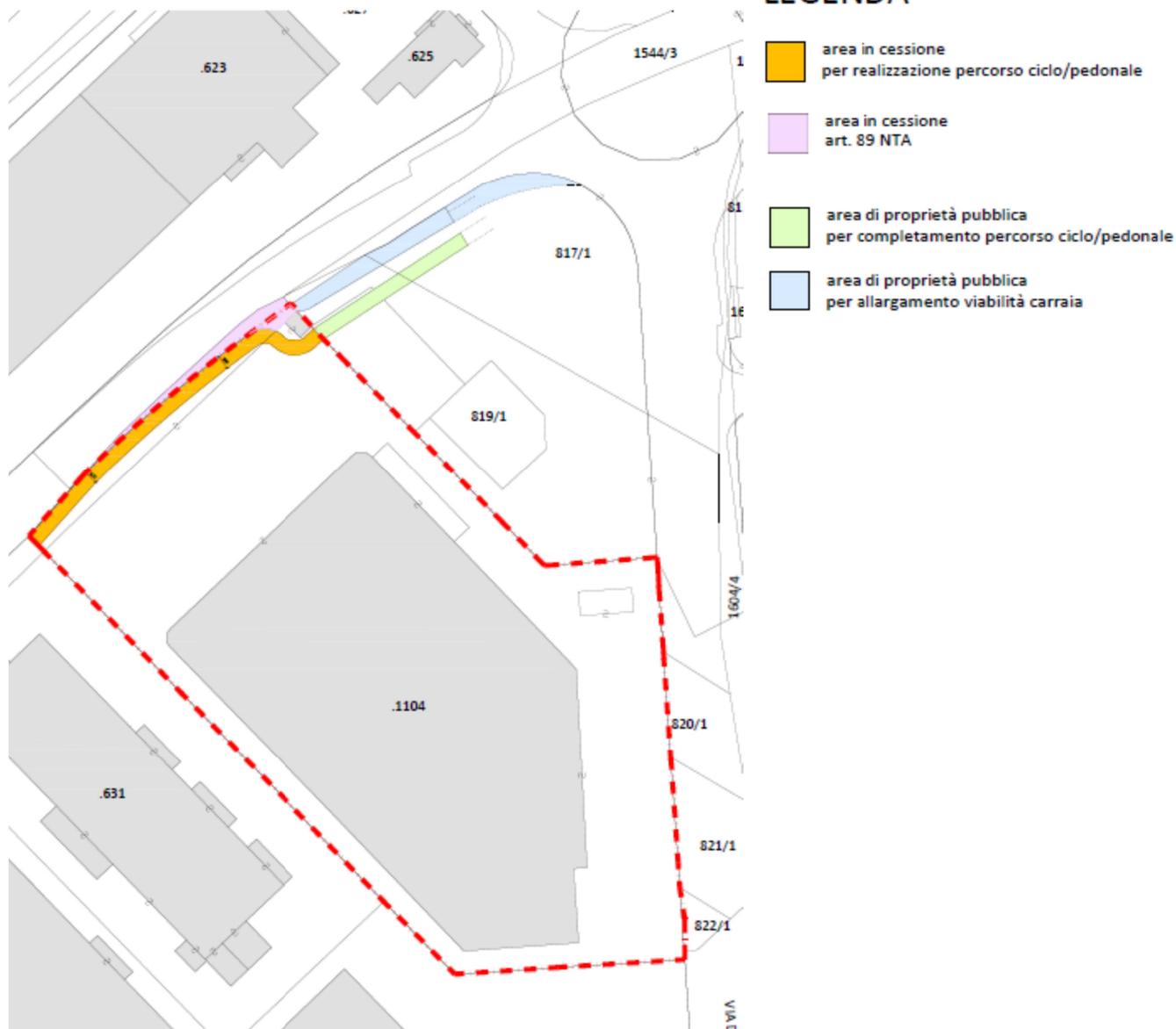
- Qualità architettonica: la progettazione dovrà puntare alla riqualificazione dell'involucro della struttura attualmente presente, ricercando soluzioni tipologiche e formali adeguate e migliorative dell'edificio esistente e del contesto urbano, attualmente di scarsa qualità.

**PL 20 [ Piano di Lottizzazione convenzionata ]**  
**VIA DEL GARDA – EST E OVEST**

**INDICAZIONI PER LA PROGETTAZIONE:**

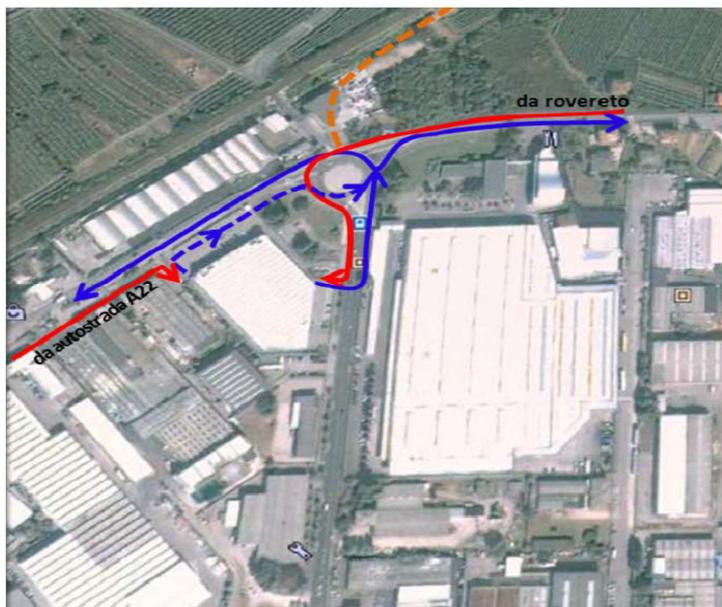
**Aree in cessione**

**LEGENDA**



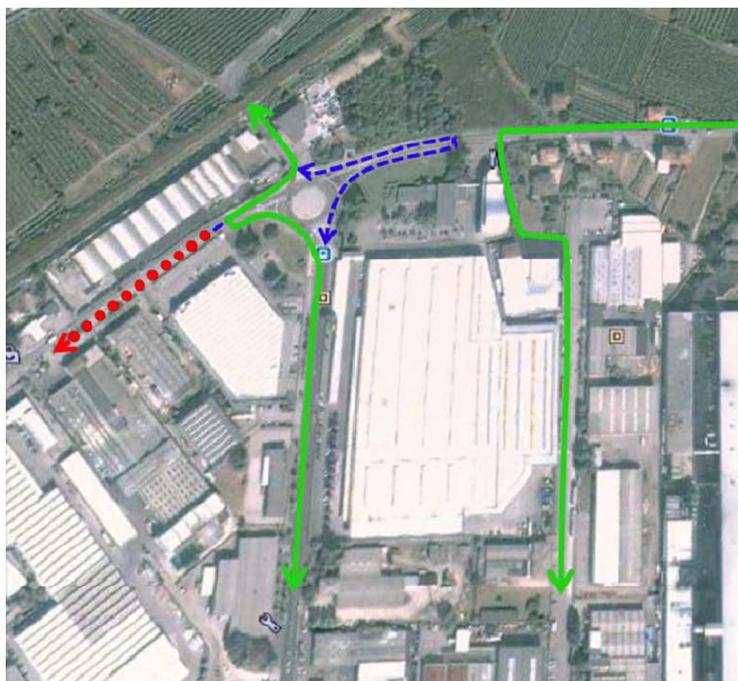
# PL 20 [ Piano di Lottizzazione convenzionata ] VIA DEL GARDA – EST E OVEST

## Modalità di gestione dei flussi veicolari e ciclabili



**LEGENDA**

- veicoli in entrata
- veicoli in uscita – uscita principale
- - - veicoli in uscita – uscita secondaria



- percorso ciclo/pedonale esistente
- percorso ciclo/pedonale di progetto
- - - ulteriori percorsi ciclo/pedonali previsti dall'amministrazione comunale

## **PL 20 [ Piano di Lottizzazione convenzionata ]**

### **VIA DEL GARDA – EST E OVEST**

#### **Comparto Est**

##### **CONTENUTI GENERALI:**

Il comparto Est è contraddistinto da parte della p.ed. 1291 e dalla p.f. 1696 in C.C. Lizzana.

Il piano prevede la riqualificazione urbanistica e la realizzazione lungo il lato nord-ovest di una ciclabile da cedere al Comune e l'ampliamento del tratto di via Porte Rosse che si sviluppa in fregio al presente comparto.

La progettazione dovrà porre particolare cura al sistema degli accessi sia carrabili che ciclopedonali e alle considerazioni di cui all'indagine viabilistica allegata alla presente variante (rif. Allegato XXXX). Dovrà inoltre essere inibito l'accesso oggi esistente da via del Garda e non potranno essere previsti altri accessi da detta via; l'accesso all'area dovrà essere previsto da via Porte Rosse.

L'individuazione del presente comparto non equivale alla individuazione di una nuova grande struttura di vendita. In tal senso l'accordo precisa che la grande struttura di vendita ad oggi esistente potrà essere mantenuta con la limitazione merceologica al solo settore non alimentare.

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

In tale comparto si applicano le disposizioni di cui all'art. 72 “Zone commerciali integrate – D6” delle norme di attuazione del PRG. L'accordo pubblico/privato richiamato in precedenza, reca disposizioni relative alle limitazioni inerenti funzioni/merceologie ammesse nel comparto.

##### Opere di urbanizzazione e cessioni:

Le opere di urbanizzazione previste in questo comparto sono di seguito descritte:

- 1) la realizzazione a titolo gratuito delle opere necessarie all'ampliamento della sezione stradale del tratto di via Porte Rosse che confina con la proprietà di OrVeA e la conseguente cessione della porzione della p.ed. 1291 e della p.f. 1696 in C.C.Lizzana realtà da esso interessate. La superficie oggetto di cessione a titolo gratuito dovrà essere di almeno 3 metri; tale dimensione potrà essere incrementata in base alle esigenze funzionali di realizzazione dell'opera. È ammessa la cessione di una superficie di larghezza inferiore ai 3 metri per il solo tratto posto in corrispondenza della cabina elettrica esistente, che oggi dista circa 2 metri dal ciglio stradale. Resta fermo il fatto che, qualora l'intervento prevedesse la delocalizzazione di detta cabina la superficie da cedere dovrà avere larghezza pari ad almeno 3 metri.
- 2) la realizzazione a titolo gratuito del tratto di pista ciclopedonale posta in fregio a via del Garda e la cessione del relativo suolo. La superficie oggetto di cessione a titolo gratuito dovrà essere di almeno 3 metri; tale dimensione potrà essere incrementata in base alle esigenze funzionali di realizzazione dell'opera.
- 3) la disponibilità a cedere gratuitamente una porzione di suolo individuata in corrispondenza dell'angolo nord-ovest della proprietà su richiesta dell'Amministrazione comprensiva delle opere relative, qualora si ritenesse necessario effettuare ulteriori modifiche viabilistiche (come ad esempio mini rotatoria, incrocio a raso o simili). La porzione succitata è individuata in termini indicativi nell'Allegato A; la forma dell'area in cessione potrà essere variata in base alle esigenze funzionali di realizzazione dell'opera, nel rispetto della superficie totale.
- 4) la rinuncia alla possibilità di accedere al comparto da via del Garda, prescegliendo come unico accesso quello da via Porte Rosse. La dismissione dell'attuale accesso da via del Garda si renderà obbligatoria a seguito della realizzazione dell'ampliamento di via Porte Rosse, a prescindere dalla rideterminazione dell'assetto viabilistico del tratto di via del Garda a nord dell'attuale Orvea2000 che potrà essere pensata solo a seguito del completamento della Bretellina ai Fiori e in ragione della redistribuzione dei flussi di traffico.

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.

##### Sistema degli accessi:

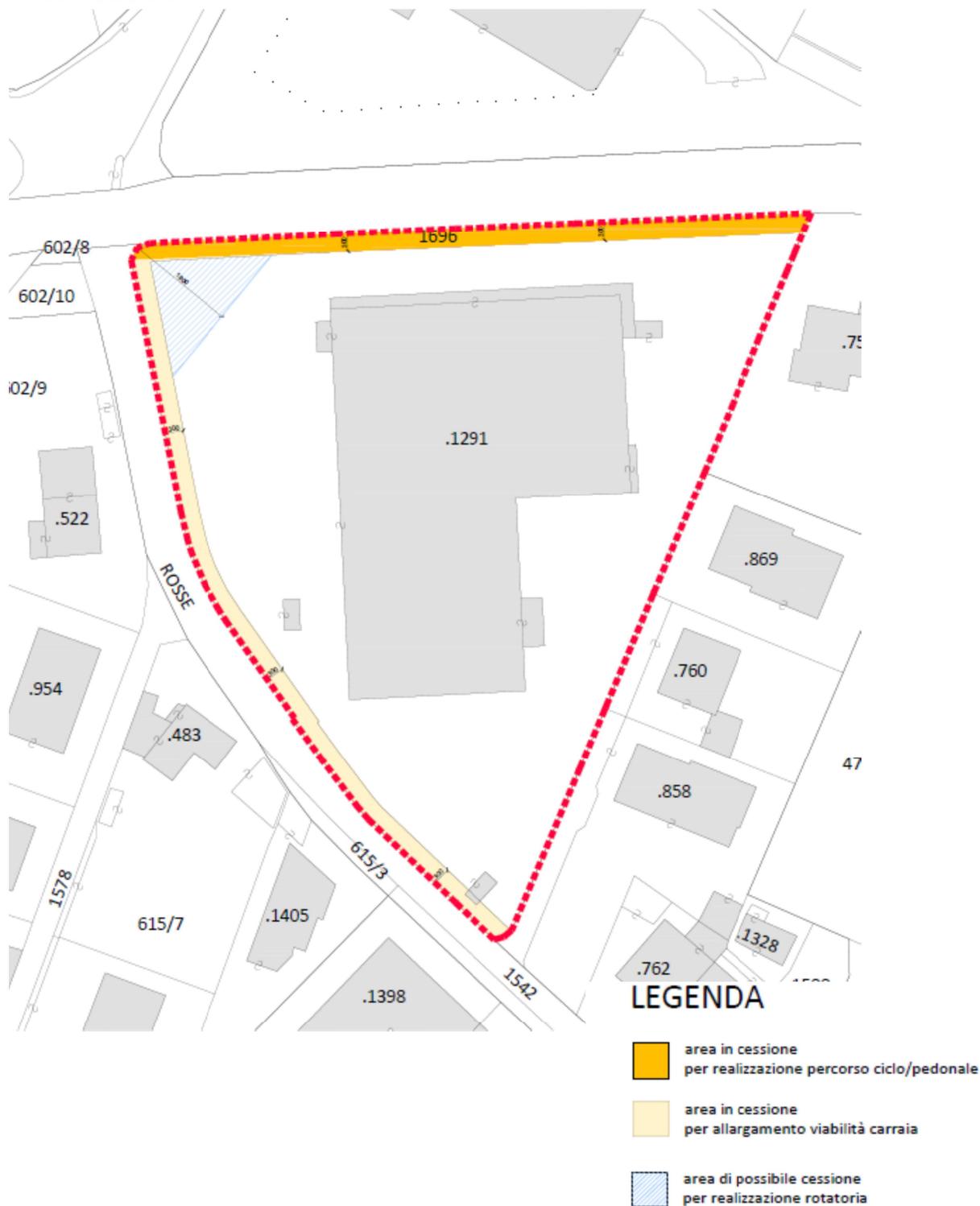
La progettazione dovrà porre particolare cura al sistema degli accessi, garantendo il rispetto delle modalità di gestione dei flussi di traffico in arrivo e in partenza descritte dalla relazione viabilistica (rif. Allegato n. XXX) allegata alla presente variante e rappresentati dalle indicazioni per la progettazione.

**PL 20 [ Piano di Lottizzazione convenzionata ]**

**VIA DEL GARDA – EST E OVEST**

**INDICAZIONI PER LA PROGETTAZIONE:**

**Aree in cessione**



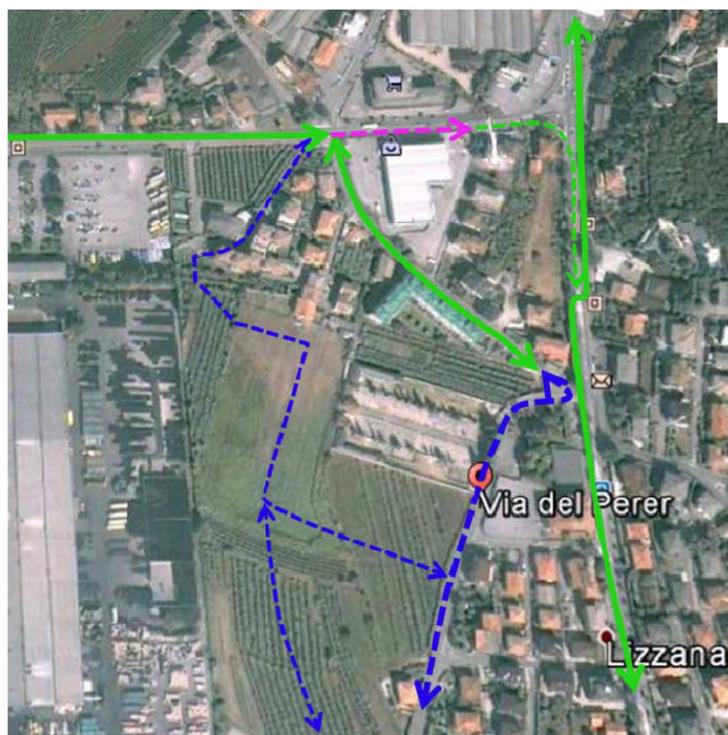
**PL 20 [ Piano di Lottizzazione convenzionata ]**  
**VIA DEL GARDA – EST E OVEST**

**Modalità di gestione dei flussi veicolari e ciclabili**



**LEGENDA:**

- Veicoli in entrata
- Veicoli in uscita



- percorso ciclo/pedonale esistente
- percorso ciclo/pedonale programmato: area oggetto di cessione
- - - ulteriori percorsi ciclo/pedonali previsti dall'amministrazione comunale