

COMUNE DI ROVERETO:

SERVIZIO TERRITORIO: Luigi Campostrini (dirigente)

UFFICIO URBANISTICA: geom. Licia Mittempergher , dott. ing. Martina Brotto, dott. arch. Elisa Coletti,

UFFICIO TRAFFICO E TRASPORTI: ing. Larcher Andrea e dott. ing. Omar Consolini

RETTIFICA DELLE PREVISIONI DEL PRG AI SENSI DELL'ART. 34 DELLA L.P. 1/2008

CORREZIONE ERRORI MATERIALI – “GIUGNO 2015”

Premessa

Il Piano regolatore generale oggi vigente è stato da ultimo variato nel corso dell'anno 2014, con la variante al PRG denominata “Febbraio 2014”.

Il Consiglio comunale ha dato corso all'adozione preliminare della variante al PRG “Febbraio 2014” con deliberazione n. 18 di data 03 giugno 2014. Successivamente è seguito l'iter amministrativo connesso alla promozione delle osservazioni da parte dei soggetti interessati nonché concernente le verifiche di compatibilità della Provincia autonoma di Trento; iter che ha trovato conclusione con l'adozione definitiva della variante in questione intervenuta con deliberazione consiliare n. 41 di data 11 novembre 2014.

La Giunta provinciale, con deliberazione n. 2333 di data 22 dicembre 2014, ha approvato la variante al PRG “Febbraio 2014”; è quindi seguita la pubblicazione della deliberazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Trentino Alto Adige n. 52 di data 30 dicembre 2014.

Ad ogni effetto di legge la variante al Piano regolatore generale “Febbraio 2014” è quindi entrata in vigore il 31 dicembre 2014.

La variante in parola ha interessato alcuni nodi urbanistici di rilievo assumendo peraltro valenza di interesse pubblico e/o collettivo.

Le problematiche trattate nell'ambito della variante hanno coinvolto: l'urbanistica commerciale, la disciplina regolamentare, i vincoli espropriativi e conformativi, il Polo della Manifattura, gli strumenti della compensazione e dei crediti edilizi, la pianificazione in materia di mobilità, il piano degli insediamenti produttivi locali “Ai Fiori”, etc.

Con specifico riferimento al comparto della pianificazione in materia di mobilità, con la variante in parola ha trovato cancellazione la previsione urbanistica relativa alla viabilità di attraversamento posta ad ovest dell'asse ferroviario tra la rotatoria fronte stadio Quercia e via Zeni con esclusione del primo tratto a nord.

Nel novero della relazione illustrativa della variante al PRG “febbraio 2014” la previsione di stralcio del collegamento viabile tra lo Stadio Quercia e via Zeni è stato attentamente motivato sotto un profilo metodologico e tecnico specifico.

Nel contesto della parte premessuale della delibera consiliare n. 18 di data 03 giugno 2014 tale scelta è stata ulteriormente approfondita mediante idoneo corredo motivazionale che, per esaustività e maggior comprensione di sistema, si ritiene opportuno riprendere:

“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. 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. Il Piano urbanistico provinciale (P.U.P.), approvato con Legge provinciale 27 maggio 2008 n. 5, riporta tale 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. 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. 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" del PUM 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. 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.”

A tal fine le modifiche urbanistiche introdotte con la variante al PRG “Febbraio 2014”, per i profili oggetto della nostra trattazione, sono consistite nello stralcio della strada di progetto di collegamento tra la rotatorio 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.

L'apparato cartografico è stato quindi aggiornato prevedendo la sostituzione del tracciato stradale con nuove destinazioni residenziali consolidate e a verde per garantire una congrua quanto corretta pianificazione.

L'errore materiale

Tra le modifiche introdotte dalla variante al PRG “Febbraio 2014” vi è lo stralcio della strada di progetto di collegamento tra la rotatorio fronte stadio Quercia e via Zeni.

La scelta di detto stralcio della viabilità di attraversamento con il mantenimento del primo tratto stradale per finalità squisitamente locali non ha comportato il consequenziale aggiornamento relativo alla tipologia del tratto di viabilità mantenuto che è stato declassato da un collegamento di attraversamento ad un mero collegamento funzionale a dinamiche strettamente locali, come puntualmente acclarato dalla documentazione pianificatoria agli atti.

In termini di dettaglio si pone pertanto la necessità di compatibilizzare, mediante rettifica, le previsioni urbanistiche come di seguito indicato:

- per quanto attiene gli aspetti cartografici si impone la contrazione e/o riduzione della fascia di rispetto stradale del primo tratto a nord della viabilità locale in parola conformando la stessa alle previsioni di cui all'art. 98, comma 6 delle Norme tecniche di attuazione;
- la scheda disciplinante l'ambito di concessione convenzionata “A09” denominato Val di Riva non è stata modificata in coerenza alle previsioni urbanistiche dettanti il declassamento del collegamento viabilistico posto ad ovest dell'asse ferroviario. La scheda dell'ambito di concessione convenzionata interessa anche la porzione di suolo su cui originariamente avrebbe dovuto trovare realizzazione l'ultimo tratto del collegamento di attraversamento tra la rotatoria fronte stadio Quercia e via Zeni.

La variante “Febbraio 2014”, in termini pacifici e insindacabili, ha trasformato tale collegamento in

un tratto stradale di interesse locale e comunque utile e funzionale agli insediamenti presenti. Appare pacifico che i richiami contenuti nella scheda connessi al presupposto che nell'ambito interessato dal Piano della concessione convenzionata Val di Riva trovi riferimento il collegamento fra la rotatoria stadio Quercia e via Zeni sono assolutamente incompatibili e non pertinenti con le scelte pianificatorie condotte. Tali richiami vanno pertanto conformati per ovviare a delle insanabili incongruenze logiche e pianificatorie tra le scelte urbanistiche condotte con la variante al PRG "Febbraio 2014" e le previsioni subordinate e non più attuali contenute nella scheda stessa.

Sulla scorta di quanto sopra espresso il richiamo:

"l'accesso comune all'area, che dovrà essere realizzato a cura e spese dei promotori dell'iniziativa edilizia, potrà essere provvisoriamente allocato sul previsto innesto della viabilità locale sulla rotatoria. Nella convenzione i proprietari dovranno impegnarsi a chiudere tale accesso, per motivi di sicurezza stradale, quando sarà realizzata la nuova strada in prossimità della ferrovia, e collocare i nuovi accessi/recessi rispettivamente...." dovrà essere riscritto come segue: *"L'accesso comune all'area, che dovrà essere realizzato a cura e spese dei proprietari dell'iniziativa edilizia, potrà essere provvisoriamente allocato sul previsto innesto della viabilità locale sulla rotatoria. Nella convenzione i proprietari dovranno impegnarsi a chiudere tale accesso, per motivi di sicurezza stradale, quando sarà realizzato il primo tratto a nord della viabilità locale, comunque utile e funzionale agli insediamenti presenti, e collocare i nuovi accessi/recessi rispettivamente...."*.

Si evidenzia inoltre che nella scheda dell'ambito della concessione convenzionata viene riportata una planimetria orientativa dalla quale emerge l'area che i soggetti promotori dell'iniziativa dovranno cedere gratuitamente al Comune di Rovereto.

Tale area descrive, in termini sostanziali, la superficie che era stata ipotizzata venisse occupata dal primo tratto del collegamento stradale di attraversamento tra la rotatoria fronte Stadio Quercia e via Zeni.

Di fatto tale previsione di cessione deve essere adeguata alle finalità scaturenti dalle scelte pianificatorie condotte con la variante al PRG "Febbraio 2014" che, come più volte evidenziato, hanno comportato un declassamento del tratto stradale da collegamento di attraversamento a mera viabilità di interesse locale, comunque utile e funzionale agli insediamenti presenti. Si ritiene pertanto congruo e consequenziale con le scelte pianificatorie già approvate precisare che la cessione gratuita dei suoli dovrà essere finalizzata alla realizzazione del tratto viabilistico di interesse locale comunque utile e funzionale agli insediamenti presenti e non già per l'approntamento di una strada di collegamento e/o attraversamento cittadino.

Le modifiche introdotte

Per le ragioni sopra esposte la scheda viene integrata con il seguente riferimento:

“L'area da cedere gratuitamente al Comune di Rovereto è finalizzata alla realizzazione del collegamento locale comunque utile e funzionale agli insediamenti presenti ragione per la quale la stessa dovrà conformarsi alle previsioni della progettazione viabilistica esecutiva che verrà predisposta in sede di convenzione. Tale previsione prevale rispetto alle indicazioni grafiche che appaiono del tutto indicative”.

Alla luce di quanto sopra espresso i funzionari dell'ufficio urbanistica del Comune di Rovereto hanno pertanto predisposto gli atti tecnici della presente variante ottemperando peraltro alle previsioni tecniche di cui alla circolare del Dirigente del Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio della PAT di data 25 novembre 2013 prot. n. S013/2013/641963/ANT.

Nel dettaglio gli elaborati di Piano sono così composti:

- relazione illustrativa;
- Tavola n. 2 del PRG in scala 1:2.000 – correzione errore materiale;
- Tavola n. 1 del PRG in scala 1:5000 – correzione errore materiale;
- Elaborato di raffronto fra il PRG in vigore e la proposta di modifica;
- Scheda norma della concessione convenzionata A.09 “Val di Riva” - stato definitivo e stato di raffronto.

I sopra richiamati elaborati descrivono le modifiche apportate. Si rammenta infatti che, oltre all'introduzione degli affinamenti della scheda norma, è stata espunta la rappresentazione della fascia di rispetto che si sviluppava in fregio al tratto di viabilità che assume carattere locale.