

COMMITTENTE:

LF IMMO SRL

Via Stazione, 5 - 39100 BOLZANO

NOME COMMESSA:

COMUNE DI ROVERETO (TN)

AREA "LA FAVORITA"

C.C. LIZZANA - P.F. 996/1, P.F. 996/2, P.F. 996/21 E
P.F. 996/22

STATO DI AVANZAMENTO COMMESSA:

VARIANTE AL PIANO DI LOTTIZZAZIONE CON
EFFETTO DI VARIANTE AL PRG

CODICE COMMESSA:

-

INGEGNERIA:

ing. NICOLA ZUECH

ORDINE DEGLI INGEGNERI
DELLA PROV. DI TRENTO

dott. ing. NICOLA ZUECH
ISCRIZIONE ALBO N. 2305

CONSULENTI:

OGGETTO:

RENDICONTAZIONE URBANISTICA

STATO DI VARIANTE

SCALA:

-

NOME FILE:

COPERTINE_04GIUGNO2021.DWG

DATA:

04 GIUGNO 2021

TAVOLA:

7.1

N. REV. DATA REVISIONE

ELABORATO

VERIFICATO
responsabile commessa

VALIDATO
direttore tecnico

Variante al
Piano di Lottizzazione
Area “La Favorita” Rovereto con efficacia di variante al P.R.G.
P.fond. 996/1, 996/2, 996/21, 996/22 e p.ed. 1782
C.C. Lizzana in Via del Garda – Viale Caproni



Rendicontazione Urbanistica

26 Maggio 2021

Numero commessa HE.18.0017

Stato avanzamento PIANO DI LOTTIZZAZIONE IN VARIANTE

Revisione 1

Sommario

1	Inquadramento Normativo.....	4
2	Inquadramento Territoriale.....	6
3	Inquadramento Programmatico	9
4	Previsioni Strumento Urbanistico.....	21
5	Quadro Progettuale Oggetto di Rendicontazione	23
6	Descrizione dell’Intervento di Variante	31
7	Indicatori Socio – Economico e Territoriali	37
8	Aspetti viabilistici connessi alla Variante al Piano di Lottizzazione.....	36
9	Indicatori a base del supporto decisionale.....	39
10	Mitigazione, compensazione e monitoraggio.....	58
11	Conclusioni finali.....	60

01 INQUADRAMENTO NORMATIVO

Il procedimento di rendicontazione urbanistica in esame, è inerente alla variante al Piano di Lottizzazione inerente all'areale in loc. "La Favorita" con efficacia di variante al P.R.G. – pp. ff. 996/1 – 995/2 e neoformate pp. ff. 995/21 – 996/22 e p. ed. 1782 tutte C.C. Lizzana in via del Garda – Viale Caproni.

La Variante al Piano di Lottizzazione deriva dalla necessità di apportare alcune modifiche al Piano così come approvato che riguardano: il cambio di destinazione d'uso di una parte dell'ambito B, con destinazione B3, e di una parte dell'ambito A, con destinazione viabilità, in zona con destinazioni assimilabili a D5 e conseguente aumento delle superfici di entrambi gli ambiti e ricalcolo degli indici urbanistici; modifica alla sagoma, dimensione e sezione dell'edificio previsto nell'ambito B; modifica della dimensione della fascia di rispetto stradale per entrambi gli ambiti A e B previsti dal P.L.; modifica alla distribuzione del verde e dei parcheggi per l'ambito B; perimetrazione del lotto come Piano di Lottizzazione di Zona C con scheda norma specifica

Tale proposta di variante, urbanisticamente va contestualizzata riferendosi alle previsioni della pianificazione vigente di livello comunale e provinciale secondo le disposizioni di cui al:

- D.P.P. 24 NOVEMBRE 2009, N. 29-31/LEG. DI MODIFICA DEL D.P.P. 14 SETTEMBRE 2006, N. 15-68/LEG. RECANTE "DISPOSIZIONI REGOLAMENTARI DI APPLICAZIONE DELLA DIRETTIVA 2001/42/CE CONCERNENTE LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DI DETERMINATI PIANI E PROGRAMMI SULL'AMBIENTE, AI SENSI DELL'ARTICOLO 11 DELLA LEGGE PROVINCIALE 15 DICEMBRE 2004, N. 10") – DENOMINATO "REGOLAMENTO VAS";
- DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROVINCIALE N. 349 DEL 26 FEBBRAIO 2010 - "INDICAZIONI METODOLOGICHE PER L'AUTOVALUTAZIONE DEGLI STRUMENTI TERRITORIALE AI SENSI DELL'ALLEGATO III DELLE DISPOSIZIONI REGOLAMENTARI DI CUI AL D.P.P. 14 SETTEMBRE 2006, N. 15-68/LEG.

Infatti, secondo tali recenti disposizioni, i procedimenti di autorizzazione dei piani urbanistici, delle relative varianti nonché di deroghe urbanistiche che prevedano la realizzazione di interventi

in contrasto con la destinazione di zona, sono soggetti, a rendicontazione urbanistica salvo che la procedura di verifica di cui all'articolo 3 D.P.P. 14 SETTEMBRE 2006, N. 15-68/LEG. escluda l'obbligo della valutazione strategica o della rendicontazione urbanistica.

Peraltro, tale procedura di rendicontazione–autovalutazione è obbligatoria nei casi in cui i piani, i programmi, le varianti e/o le deroghe interessino:

- siti e zone della rete Natura 2000;
- aree agricole di pregio di cui all'art. 38 delle norme di attuazione del PUP;
- aree agricole di cui all'art. 37 delle norme di attuazione del PUP;
- modifica delle aree sciabili di cui all'art. 35, comma 5 delle norme di attuazione del PUP;
- opere e interventi sottoposti alla procedura di verifica o di valutazione dell'impatto ambientale (VIA)

Sono parimenti soggetti a rendicontazione i piani, i programmi, le varianti e/o le deroghe che ricadano nelle fattispecie di cui ai commi 2 e 3 dell'articolo 3 del D.P.P. 14 settembre 2006, n. 15-68/Leg, in quanto potrebbero comportare effetti significativi sull'ambiente.

Diversamente il comma 8.) dell'art. 3bis del medesimo d.P.P. 14 settembre 2006, n. 15- 68/Leg, stabilisce i casi in cui non risulta necessario procedere a rendicontazione urbanistica. Le deroghe urbanistiche in contrasto con la destinazione di zona non sono però annoverate tra i casi di esonero di ciò al citato comma 8.) dell'art. 3 bis del d.P.P. 14. Il caso in esame, che riguarda appunto una modifica al Piano di Lottizzazione convenzionata Area “La Favorita” in variante al PRG, risulta soggetto a rendicontazione. Si procede pertanto alla verifica di assoggettabilità per verificare eventuali effetti significativi sull'ambiente introdotti dall'intervento in esame.

02 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area in oggetto è di proprietà della società LF Immo srl con sede in via Stazione, 5 – 39100 Bolzano, soggetto proponente della Variante al Piano di Lottizzazione. L'area è posizionata nella parte a sud della città di Rovereto, in zona produttiva, ricompresa tra la via del Garda e viale Caproni, con funzioni riconducibili alla destinazione urbanistica D5, attività produttive ed economiche, nello specifico del settore secondario e terziario. L'ambito A occupa la porzione sud dell'area ed è oggetto di Permesso di Costruire n.62571 d.d. 12/09/2019 per la realizzazione di un edificio con destinazione di media struttura di vendita del settore alimentare e misto

L'ambito B, presenta ora destinazione omogenea assimilabile a zona D5. Entrambi gli ambiti sono gravati dalla fascia di rispetto stradale relativa alla Via del Garda e alla Rotatoria posta all'incrocio con Via Caproni, prevista pari a 5 m, alla luce della ormai consolidata situazione viaria.

Si precisa inoltre, che a seguito della presentazione del Piano di Lottizzazione originario, è stata ottenuta Delibera di Deroga n. 09 di data 02/04/2019 relativa alla deroga sulla superficie minima di posti auto da realizzare a piano interrato e alla superficie minima di verde profondo.

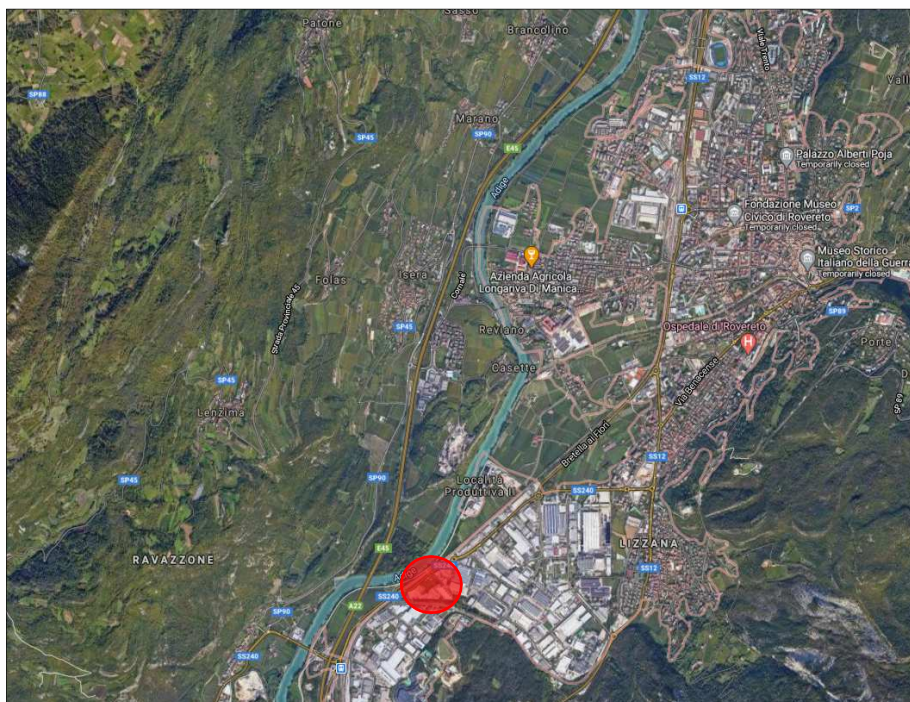


Fig. 2.1 – Corografia generale (macroarea)

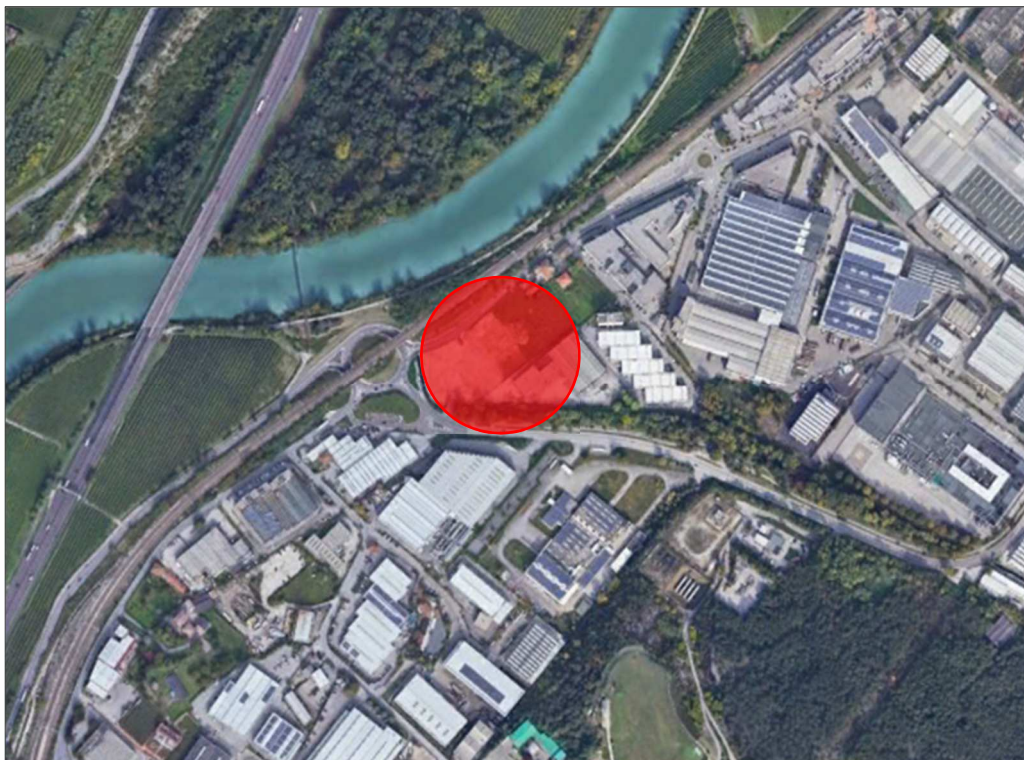


Fig. 2.2 Estratto corografia generale (macroarea)



Fig. 2.3 Estratto corografia – Vista tridimensionale (macroarea)

L'area è localizzata sulle pp. ff. 996/1, 996/2, 996/21, 996/22 C.C. Lizzana (fig 2.4 – estratto catastale) nel comune catastale di Lizzana ed è perimetrato, come riportato precedentemente da via del Garda (SS 240) a nord-ovest, da viale Caproni a sud.

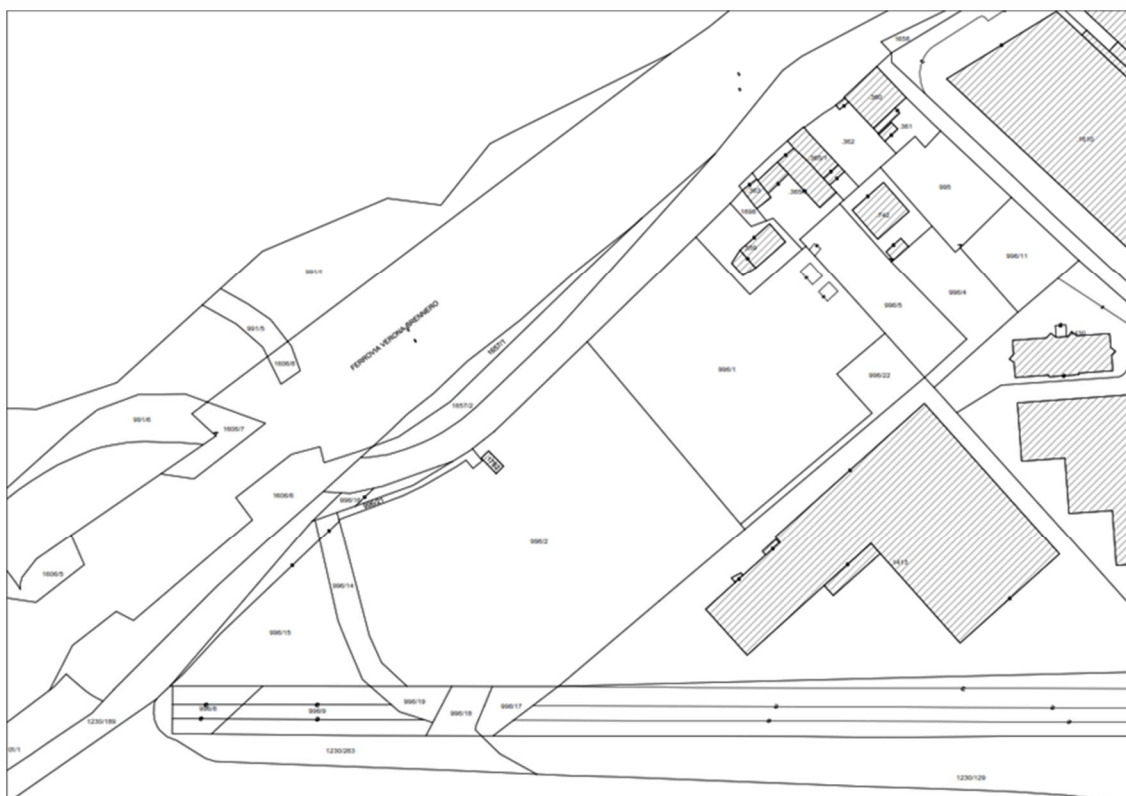


Fig. 2.4 – Estratto catastale

03 INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO

Di seguito si riportano una serie di piani sovraordinati e settore che si riferiscono alla zona in esame. Dal punto di vista urbanistico, come da estratto PRG di seguito riportato (Variante anticongiunturale Nov. 2015 vigente), la maggior parte dell'area ricade nell'ambito delle zone destinate ad attività produttive ed economiche, nello specifico del **settore secondario e terziario D5**, normate dall'art. 71 delle Norme Tecniche di Attuazione che prevede, tra le destinazioni ammesse, **l'insediamento di esercizi di vicinato e medie strutture di vendita.**

Estratto Piano Regolatore Generale



Fig. 3.1 – Estratto Piano Regolatore Generale

	Z403_P - CONFINE COMUNALE		F501_P - VIABILITA' PRINCIPALE ESISTENTE (ART. 89)
	B101_P - TESSUTO SATURO DA RISTRUTTURARE B3 (ART. 58)		F502_P - VIABILITA' PRINCIPALE IN POTENZIAMENTO (ART. 89)
	F301_P - FUNZIONE PREVALENTE VERDE PUBBLICO F302_P - FUNZIONE PREVALENTE VERDE PUBBLICO		F503_P - VIABILITA' PRINCIPALE IN PROGETTO (ART. 89)
	D101_P - AREE PRODUTTIVE PROVINCIALI D1 (ART. 67)		F601_P - VIABILITA' LOCALE ESISTENTE (ART. 89)
	D110_P - ZONA DEL SETTORE SECONDARIO E TERZIARIO D5 (ART. 71)		F701_P - FERROVIA ESISTENTE (ART. 88)
	E103_P - AREA AGRICOLA (ART. 78)		G103_P - FASCIA DI RISPETTO STRADALE (ART. 98.6) E FERROVIARIA (ART. 98.9)
	Z102_P - FIUME (ART. 82bis)		F420_L - PISTE CICLABILI E CICLOPEDONALI ESISTENTI (ART. 90)

Fig. 3.2 – Estratto legenda PRG

Interferenze con ZPS e SIC Rete Natura 2000

Per quanto riguarda l'interferenza con Rete Natura 2000 l'area oggetto dell'intervento non interferisce con nessun ambito territoriale soggetto a tali limitazioni.

Infatti, i siti più vicini all'area sono:

- il biotopo denominato "Adige", composto da 4 aree una delle quali è posta al nord-ovest dell'area in esame, e ricade all'interno del territorio comunale di Isera. Si tratta delle ultime aree paranaturali ancora presenti lungo il fiume Adige, che conservano habitat umidi adatti alla sosta dell'avifauna migratrice, in un contesto di coltivi intensivi e di aree urbanizzate che hanno invaso quasi completamente il fondovalle della Val d'Adige. Il sito rappresenta inoltre un'importante oasi idonea alla riproduzione degli anfibi;
- i laghetti di Marco, a sud-est dell'area, sono un biotopo di vitale importanza per la riproduzione di molte specie di anfibi e rettili e parco naturale provinciale;
- il Monte Zugna, a sud-est dell'area, rivela un paesaggio suggestivo e selvaggi unito alla presenza di alcune specie rare (legate soprattutto ai prati aridi). Il sito è di interesse nazionale / provinciale per la presenza di specie animali in via di estinzione.

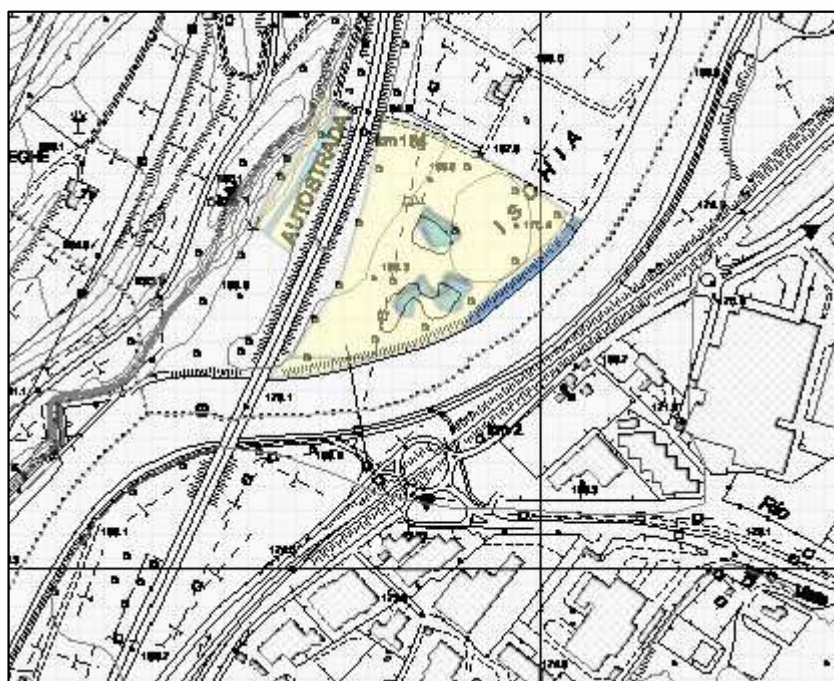


Fig. 3.3 – Estratto Rete Natura 2000

Compatibilità rispetto alle Previsioni del Piano Urbanistico Provinciale

Il nuovo Piano Urbanistico Provinciale della provincia di Trento approvato con legge provinciale del 27 maggio 2008, n° 5, si configura come indicazione strategica per la definizione delle linee di azione rispetto ai vari contesti territoriali, il tutto finalizzato ad uno sviluppo condiviso e concertato.

Il macro ambito della Vallagarina include anche il Comune di Rovereto come capoluogo ed in particolare indica per lo stesso:

- un ruolo nella riconversione innovativa delle aree industriali dismesse;
- un ruolo come centro di cultura, formazione universitaria ed innovazione industriale;
- un ruolo come centro di servizi a scala provinciale (ospedale, università ...);
- un ruolo turistico integrato;
- un ruolo nelle interconnessioni con le reti infrastrutturali principali quali l'asse della ferrovia del Brennero, l'Alto Garda e il contesto complessivo della Vallagarina e un ruolo nelle intermodalità garantendo alternative di trasporto pubblico.

Inquadramento Strutturale

Come riportato nell'estratto del Piano Urbanistico Provinciale – Sistema Strutturale, l'area oggetto di studio ricade come elementi geologici e geomorfologici al di fuori di conoidi alluvionali. **La zona dell'intervento è situata al di fuori del nucleo storico e non include né sistemi di manufatti insediativi né beni architettonici ed artistici rappresentativi.**

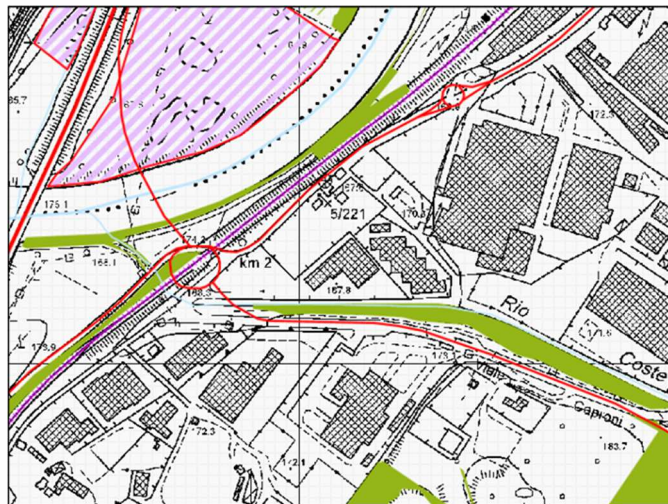


Fig. 3.4 – Estratto Sistema Strutturale



Fig. 3.5 – Legenda Sistema Strutturale

Carta del Paesaggio

Come riportato nell'estratto del Piano Urbanistico Provinciale – Carta del Paesaggio, l'area si colloca all'interno del sistema delle aree produttive.

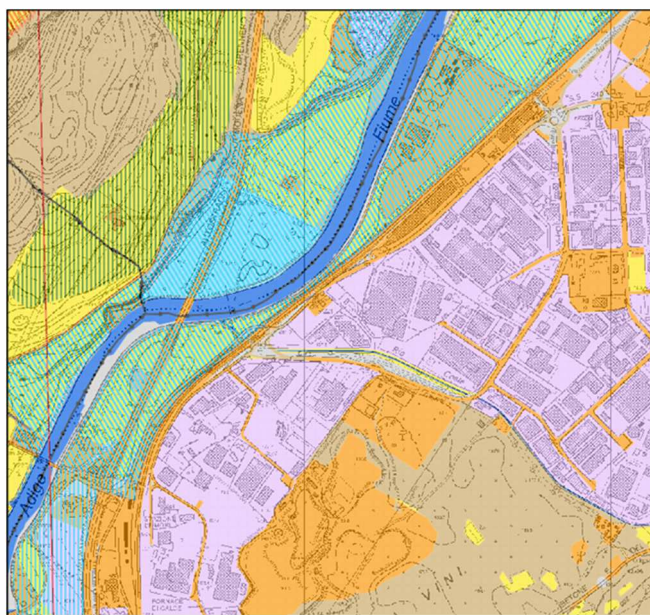


Fig 3.6 – Estratto Carta del Paesaggio

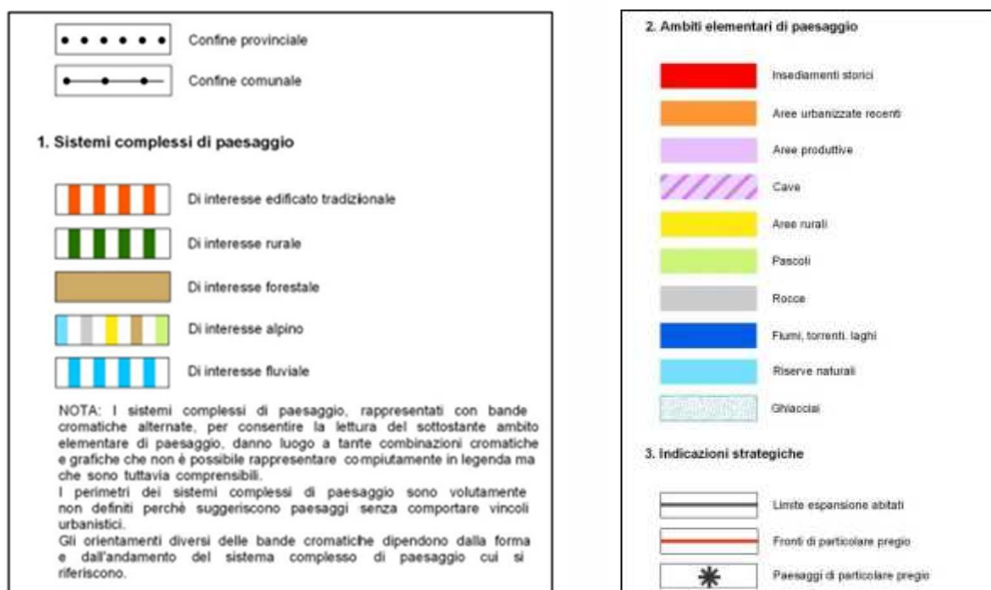


Fig 3.7 – Legenda Carta del Paesaggio

Unità di Paesaggio Percettivo

Come riportato nell'estratto del Piano Urbanistico Provinciale – Unità di Paesaggio percettivo l'area oggetto di intervento si colloca all'interno dell'unità "urbanizzazione densa". **Si sottolinea che la posizione dei nuovi interventi nel tessuto urbano consolidato non subirà alterazioni significative a seguito delle opere previste ma sicuramente si otterrà un miglioramento del tessuto stesso.**



Fig. 3.8 – Estratto Unità del Paesaggio Percettivo



Fig. 3.9 – Legenda Unità del Paesaggio Percettivo

Carta delle Tutele Paesistiche

Come riportato nell'estratto del Piano Urbanistico Provinciale – Carta delle Tutele Paesaggistiche il lotto oggetto dell'intervento **risulta esterno all'area di tutela ambientale**.

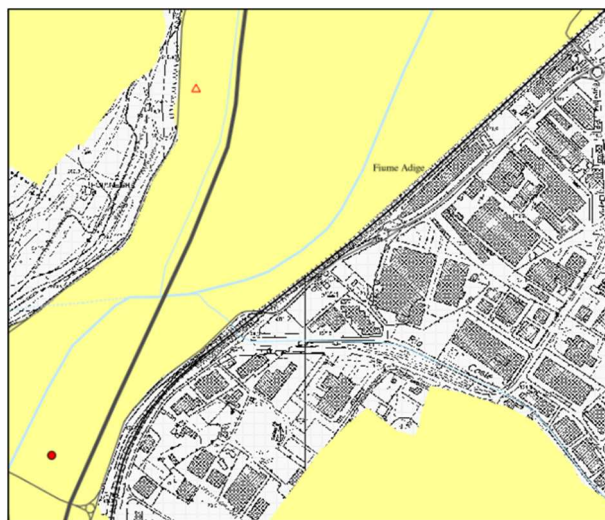


Fig. 3.10 – Estratto Carta delle Tutele Paesistiche

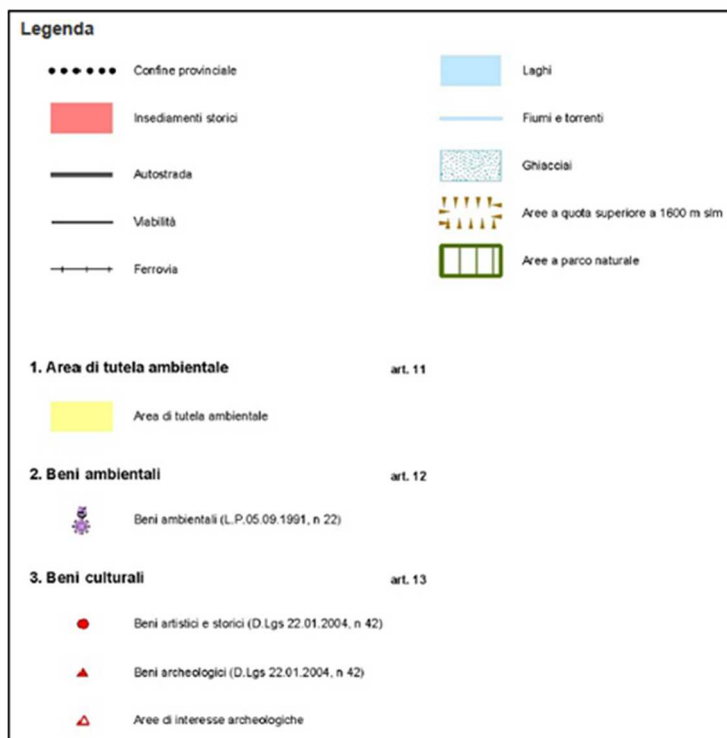


Fig. 3.11 – Legenda Carta delle Tutele Paesistiche

Carta delle Reti Ecologiche e Ambientali

Come riportato nell'estratto del Piano Urbanistico Provinciale – Carta delle Reti Ecologiche e Ambientali l'area prettamente urbana ove si colloca l'intervento non presenta caratteristiche negative particolari.

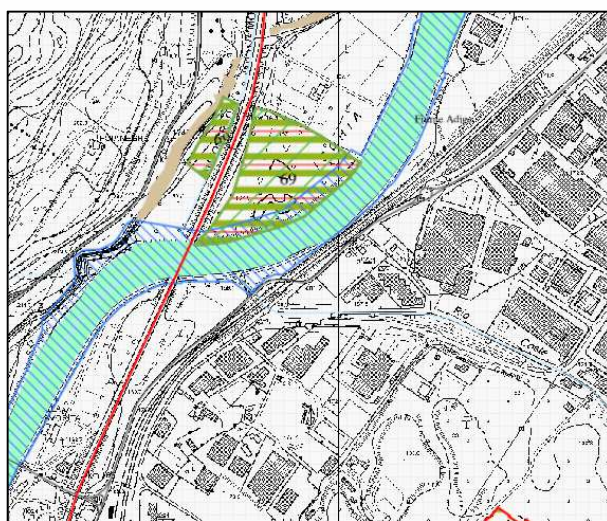


Fig. 3.12 – Estratto Carta delle Reti Ecologiche e Ambientali



Fig. 3.13 – Legenda Carta delle Reti Ecologiche

Sistema Insediativo ed Infrastrutturale

Come riportato nell'estratto del Piano Urbanistico Provinciale – Sistema Insediativo ed Infrastrutturale il piano localizza il comparto oggetto di intervento nella “zona per insediamenti” lungo la viabilità principale esistente. **Non vengono messi in evidenza elementi di contrasto particolari in prossimità dell'area di studio.**

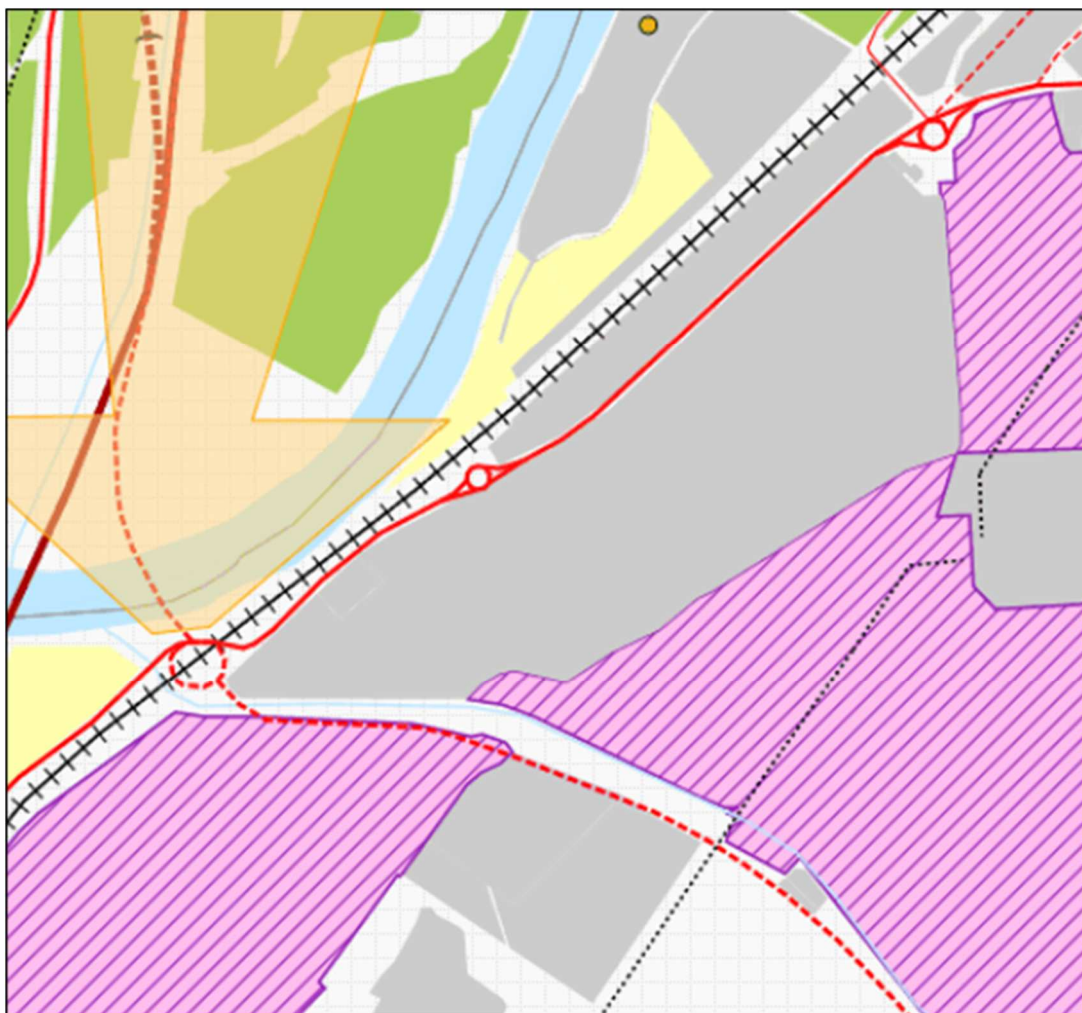


Fig. 3.14 – Estratto Sistema Insediativo ed Infrastrutturale

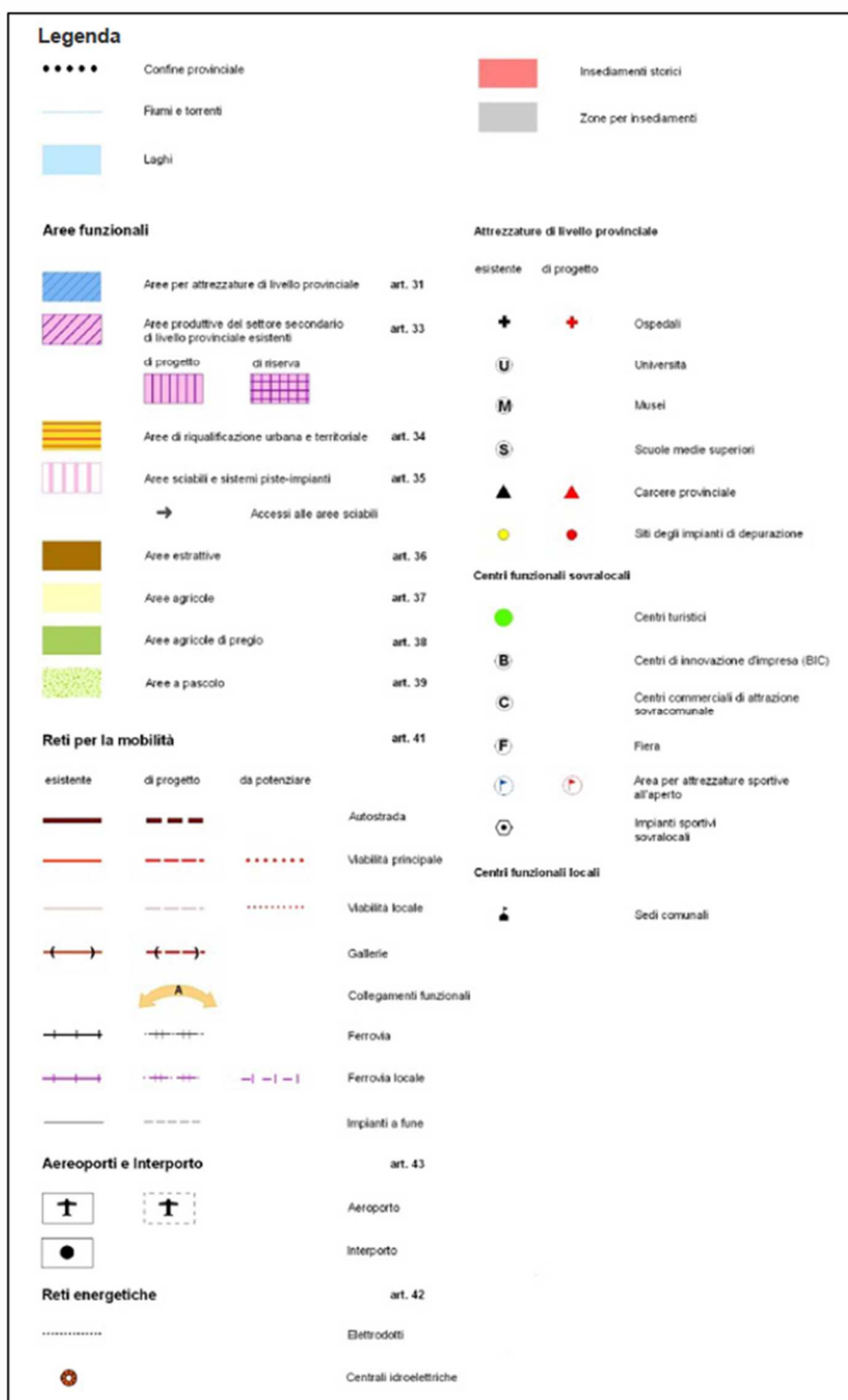


Fig. 3.15 – Legenda Sistema Insediativo ed Infrastrutturale

Sistema delle Aree Agricole

Come riportato nell'estratto del Piano Urbanistico Provinciale – Sistema delle Aree Agricole l'area oggetto dell'intervento risulta esterna alle aree agricole e agricole di pregio; **l'area quindi oggetto dell'intervento non interferisce con tale sistema.**

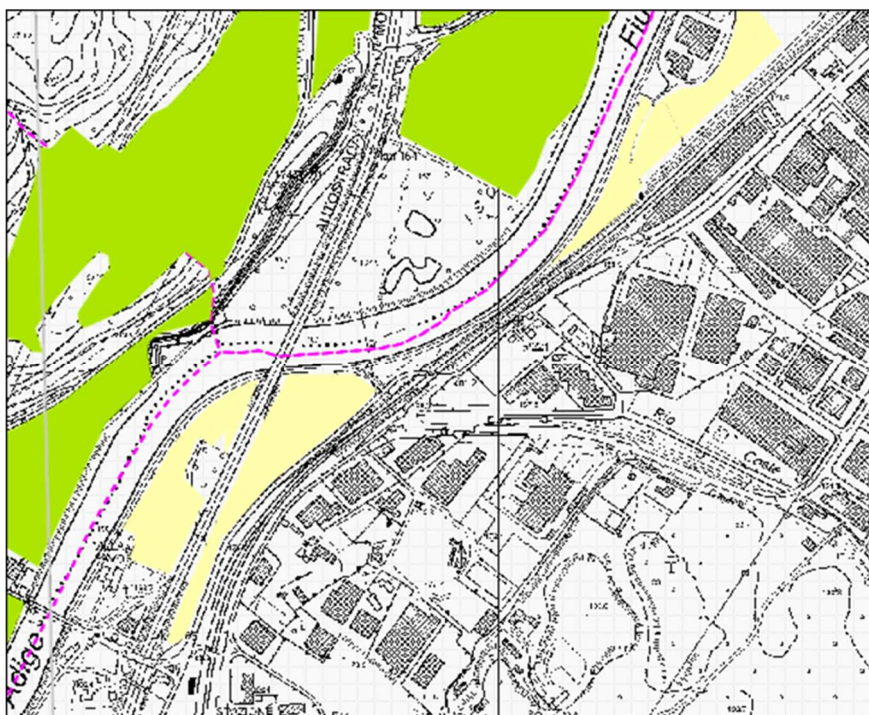


Fig. 3.16 – Estratto Sistema delle Aree Agricole



Fig. 3.17 – Legenda Sistema delle Aree Agricole

Carta di Sintesi della Pericolosità

Come riportato nell'estratto del Piano Urbanistico Provinciale – La Carta di Sintesi della Pericolosità caratterizza l'area oggetto dell'intervento come un'"area senza penalità"; l'area oggetto dell'intervento non interferisce quindi con nessuna penalità all'interno di tale sistema, tuttavia il limite sud della stessa è interessato dalla prossimità di "aree da approfondire".

Si rimanda nello specifico alla Relazione aggiornata di Approfondimento redatta dal Geologo incaricato.

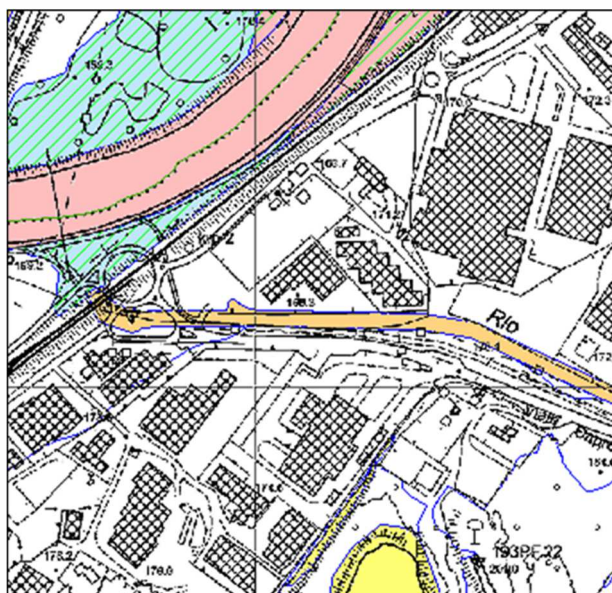


Fig. 3.18 – Estratto Carta di Sintesi delle Pericolosità

Classi di Penalità		
Con riferimenti alle norme di attuazione del Piano Urbanistico Provinciale (L.P. 27 maggio 2008, n. 5)		
penalità ordinarie		
	P4 - elevata	art. 15
	P3 - media	art. 16
	P2 - bassa	art. 17
altri tipi di penalità		
	APP - aree da approfondire	art. 18
	PRV - residua da valanga	art. 18
	P1 - trascurabile o assente	art. 18
tutele speciali		
	AFI - ambiti fluviali di interesse idraulico previsti dal Piano Generale di Utilizzazione delle Acque Pubbliche	art. 14
	IMP - aree riservate a interventi di mitigazione del pericolo	art. 18
	RSS - area di rispetto stazione sismometrica	art. 18
	stazione sismometrica	

Fig. 3.19 – Legenda Carta di Sintesi delle Pericolosità

~~04 PREVISIONI STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE~~

Dal punto di vista urbanistico, come da estratto PRG di seguito riportato (Variante anticongiunturale Nov. 2015 vigente), la maggior parte dell'area ricade nell'ambito delle zone destinate ad attività produttive ed economiche, nello specifico del **~~settore secondario e terziario D5~~**, normate dall'art. 71 delle Norme Tecniche di Attuazione che prevede, tra le destinazioni ammesse, **~~l'insediamento di esercizi di vicinato e medie strutture di vendita~~**. L'art. 71 prevede i seguenti parametri che andranno verificati in relazione alla quota della superficie fondiaria della lottizzazione ricadente in zona D5 pari a 11.809,00 mq.

- ~~1) Lotto minimo: 1.000 mq~~
- ~~2) Rapporto massimo di copertura = 0,70~~
- ~~3) Altezza massima = ml. 15,00 (esclusi volumi tecnici)~~
- ~~4) Verde alberato = almeno 5% della superficie fondiaria deve essere sistemato a verde con specie ad alto fusto nella quantità minima di una per ogni 40 mq di superficie destinata a verde.~~

A tutt'oggi, una ridotta porzione di area sul lato nord pari a 465,00 mq ricade in **~~area residenziale satura da ristrutturare B3~~**, normata dall'art. 58 delle Norme Tecniche di Attuazione.

Come da Piano di Lottizzazione Approvato, l'area in cessione per la Viabilità Ciclabile viene spostata dalla parte sud del lotto a quella ovest, per una cessione complessiva di mq 165.

Ai fini della progettazione di variante si è fatto riferimento ai **~~Criteri di programmazione~~** ai sensi dell'art. 11 comma 2 e dell'art. 13 della L.P. 30/07/2010 n° 17 (Disciplina dell'attività commerciale), ottenendo i seguenti **~~parametri edilizi~~**:

- ~~5) Rapporto massimo di copertura: 0,60;~~
- ~~6) Rapporto massimo tra superficie di vendita / lotto: 0,50;~~
- ~~7) Superficie a verde profondo: come da Delibera del Consiglio Comunale n.9 d.d. 02/04/2019, la quota parte di verde profondo viene ridotta dal 20% richiesto al 5% previsto dal Piano di Lottizzazione approvato e dal successivo Permesso di Costruire relativo all'ambito A; tale opzione viene sfruttata anche per l'ambito B~~
- ~~8) Classe energetica richiesta "B+" (minimo);~~
- ~~9) Parcheggi interrati: come da Delibera del Consiglio Comunale n.9 d.d. 02/04/2019, la realizzazione del 30% dei posti auto interrati viene derogata, pertanto i posti auto, sono tutti previsti a piano terra, come da Piano di Lottizzazione e da Permesso di Costruire ambito A approvati. Tale opzione rimane confermata nella Variante, anche per l'ambito B.~~

05 QUADRO PROGETTUALE DI VARIANTE OGGETTO DI RENDICONTAZIONE

Al fine di risolvere i punti critici emersi in fase di Lottizzazione, sfruttando le possibilità dello strumento della Lottizzazione, previste dalla normativa provinciale, la Variante ha come obiettivo la razionalizzazione dell'intervento di lottizzazione e contestualmente dello strumento urbanistico del PRG, come previsto dall'art. 49 della Legge Provinciale n.15 del 04/08/2015.

Le modifiche previste dalla presente variante sono:

1. cambio di destinazione urbanistica di una porzione dell'ambito B, da B3 (residenziale) a zona con funzioni riconducibili alla destinazione urbanistica D (settore secondario e terziario), uniformandola di fatto alla destinazione prevalente dell'area di lottizzazione
2. cambio di destinazione urbanistica dell'area di viabilità di accesso da sud, sopra al Rio Coste, da area a destinazione viabilità ad area con funzioni riconducibili alla destinazione urbanistica D
3. modifica alla sagoma, all'orientamento e alle sezioni dell'immobile previsto all'interno dell'ambito B
4. adeguamento della fascia di rispetto di Via del Garda all'attuale assetto viario, a seguito della conclusione dei lavori di sistemazione della viabilità della zona
5. variazioni alla distribuzione del verde profondo e dei posti auto, conseguenti alle modifiche sopra richieste
6. ricalcolo delle superfici dell'ambito A e B, alla luce delle modifiche oggetto di Variante, e verifica di tutti i parametri urbanistici
7. perimetrazione dell'interno lotto come ambito di lottizzazione di zona C con scheda norma specifica



Fig. 5.1 – Schema interventi urbanistici oggetto di modifica al PRG



Fig. 5.2 – Legenda Schema interventi urbanistici oggetto di modifica al PRG

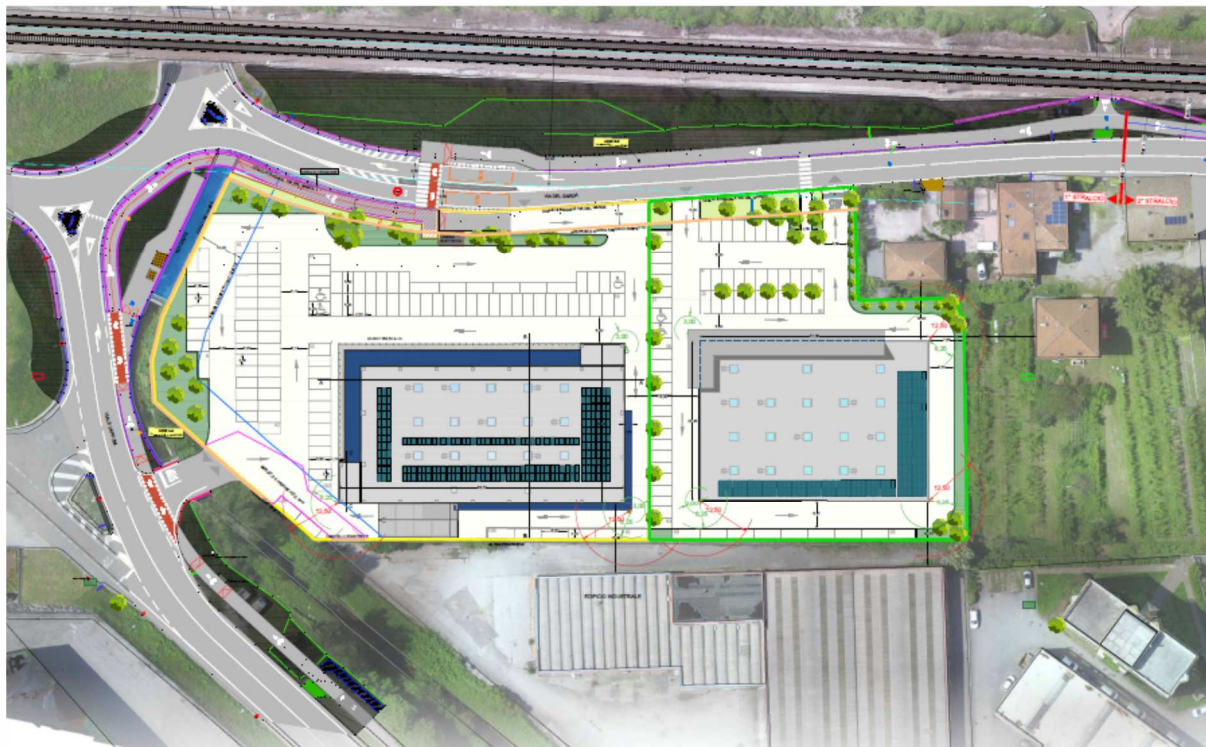


Fig. 5.3 – Planivolumetrico Stato di Variante

05.1 Cambio di destinazione urbanistica di una porzione dell’ambito B, da B3 (residenziale) a funzioni riconducibili a D5 (settore secondario e terziario), uniformandola alla destinazione prevalente dell’area di lottizzazione

L’ambito B presenta all’interno della sua superficie un’area di 465 mq con destinazione residenziale B3 a differenza della prevalente destinazione D5 del resto dell’ambito. Si sottolinea come tutta la zona circostante sia caratterizzata da edifici del settore secondario e terziario, a parte alcuni edifici storici a carattere residenziale. Quest’area è sempre stata inclusa all’interno della proprietà della p.f. 996/1 e non ha mai avuto pertinenza residenziale.

Si richiede pertanto di razionalizzare la destinazione urbanistica dell’intero ambito B assegnandogli tutta la superficie con funzioni riconducibili a D5, come permesso dal sopracitato dall’art. 49 della Legge Provinciale n.15 del 04/08/2015, al fine di razionalizzare l’intervento di urbanizzazione.

Si precisa che l’inclusione della precedente area B3 nell’ambito D non determinerà aumenti sostanziali nel carico urbanistico precedentemente presentato.

La trasformazione da B a D permetterà semplicemente un più razionale utilizzo della superficie del lotto e una maggiore coerenza progettuale con l’ambito A adiacente.

05.2_Cambio di destinazione urbanistica dell'area a destinazione viabilità corrispondente all'ingresso da sud all'ambito A, sopra al Rio Coste ad area a destinazioni d'uso riconducibili a D5

L'ambito A presenta al suo interno una modesta superficie, pari a 76 mq, con destinazione di PRG viabilità. Tale area era destinata alla realizzazione e agli spazi di cantiere necessari alla realizzazione dell'accesso carraio all'ambito A corrispondente alla p.f. 996/2, con passaggio sopra al Rio Coste e con percorso diverso dal precedente accesso alla p.ed.1413, che avveniva invece parallelo al Rio Coste lungo il lato sud della p.f. 996/2.

Tale nuovo ingresso risulta ora essere stato realizzato secondo le indicazioni di piano, pertanto la previsione di PRG è stata realizzata. Data ormai l'attuazione, risulta che l'area in oggetto possa essere inclusa a tutti gli effetti all'interno della destinazione D dell'ambito A della presente variante al piano di lottizzazione.

La superficie complessiva dell'ambito A sarà pertanto pari a 7.299 mq + 76 mq per un totale di 7.375 mq.

05.3_Modifica alla sagoma, all'orientamento e alle sezioni dell'immobile previsto all'interno dell'ambito B

La possibilità di uniformare la destinazione urbanistica dell'ambito permetterà una progettazione più lineare dell'ambito stesso e dell'edificio. In particolare il nuovo edificio sarà ruotato rispetto alla versione presentata nel Piano di Lottizzazione originario, quindi orientato nord-sud e di un solo piano fuori terra, come l'adiacente dell'ambito A, e ad esso allineato, per una maggiore e migliore uniformità dei fronti.

Allo stesso modo, anche il miglioramento generale degli spazi esterni, non più vincolati dall'area a destinazione verde profondo di pertinenza dell'ambito A, determina una migliore collocazione microubanistica, con una zona di verde a confine con gli edifici a carattere residenziale posti a nord del lotto e una fascia di posti auto a sud a separazione dell'ambito A.

Il nuovo edificio sarà orientato nord-sud, con il fronte più ampio parallelo a via del Garda e comunque sempre a distanza maggiore di 3,00 metri dall'altro edificio dell'ambito A e a distanza maggiore di 12,50 metri dagli edifici esterni al perimetro di lottizzazione. Per quanto riguarda le distanze dai confini saranno superiori ai 1,5 metri tra ambito A e ambito B e superiori ai 6,25 metri dai confini esterni al perimetro della lottizzazione, anche verso le aree a destinazione D, esterne al perimetro.

Tale possibilità di sviluppo in pianta determinerà la riduzione del numero di piani e dell'altezza dell'immobile.

Le caratteristiche formali dell'edificio previsto nell'ambito B prevedono la realizzazione di un volume semplice e compatto con facciata vetrata e avancorpo di copertura in materiale tipo Alucobond, equivalente a quello previsto per il rivestimento delle facciate. Rispetto al Piano di lottizzazione iniziale vengono eliminate le listellature orizzontali e utilizzati colori più scuri. La struttura portante verticale e la struttura della copertura saranno realizzate in legno.

05.4_Adeguamento della fascia di rispetto stradale di Via del Garda e della rotatoria adiacente il Rio Coste, alla situazione viabilistica consolidata

Il PRG del Comune di Rovereto individua per Via del Garda e per la rotatoria adiacente al Rio Coste una fascia di rispetto stradale determinata dalle necessità pregresse di sistemare la viabilità comunale per la realizzazione della rotatoria passante sotto l'asse ferroviario e delle relative immissioni stradali, nonché la contestuale sistemazione del canale del Rio Coste e la realizzazione di una pista ciclopeditonale a servizio di Via del Garda. Tali opere viarie sono state già realizzate e concluse da parte del Comune, mentre la pista ciclopeditonale trova realizzazione all'interno del presente Piano di Lottizzazione.

La fascia di rispetto attualmente presente sul PRG ha già assolto la sua funzione di area necessaria all'allargamento della sede stradale, alla realizzazione della rotatoria e alle relative contestuali aree di cantiere, con ciò intendendo anche la predisposizione della pista ciclabile.

La previsione di Piano relativa alla realizzazione della Pista Ciclabile, quale mobilità sostenibile, è assorbita nelle opere di Liberalità previste e approvate dal presente Piano di Lottizzazione in vigore.

Facendo riferimento a quanto previsto dall'art. 5 delle "Determinazioni in ordine alle dimensioni delle strade ed alle distanze di rispetto stradali e dei tracciati ferroviari di progetto" (art. 70 della L.P. 05/09/1991, n.22 e art.64 della L.P. 04/03/2008, n.1), la presente Variante al Piano di Lottizzazione, chiede che la dimensione della fascia di rispetto venga portata alla misura prevista per la viabilità esistente essendo ormai la strada realizzata e consolidata.

Essendo la fascia di rispetto, indicata nel PRG comunale, afferente a strade ormai esistenti e ad aree di raccordi o svincoli già potenziate e con lavori conclusi si prevede, con lo strumento subordinato di pianificazione, quale è il presente Piano di Lottizzazione, di riportare ai valori consueti la fascia di rispetto relativa alla Via del Garda e per la zona di svincolo della rotatoria farla coincidere con Rio Coste adiacente, costituendo esso stesso una barriera fisica non modificabile.

Nel rispetto di quanto indicato sempre dall'art. 5 suddetto, la riduzione della fascia di rispetto viene compensata da una ampia fascia a verde posta a ridosso della sede stradale di via del Garda e del Rio Coste, a mitigazione degli inquinamenti da traffico, quali rumori, odori e polveri. Come si evince da quanto poi specificato nel successivo punto 4, le specie arboree utilizzate saranno di tipo antismog.

Pertanto si propone che con la presente variante al Piano di Lottizzazione, venga recepita la situazione viaria ormai consolidata e pertanto ridotta, come variante al PRG, la dimensione della fascia di rispetto stradale di Via del Garda e dello svincolo della Rotatoria adiacente, per il singolo tratto corrispondente alla presente lottizzazione, portandola ad una misura pari a metri 5 sull'asse viario di Via del Garda e facendola coincidere con il manufatto di scorrimento del Rio Coste nella zona dello Svincolo della rotatoria a sud del lotto.

05.5_Variazioni alla distribuzione del verde profondo e dei posti auto, conseguenti alle modifiche sopra richieste

Come si evince dagli elaborati grafici, la presente Variante modifica, come conseguenza alle variazioni precedentemente richieste, la distribuzione dei posti macchina dell'ambito B e la distribuzione delle aree a Verde Profondo per entrambi gli ambiti, alla luce della riduzione delle fasce di rispetto stradale e del cambio di destinazione urbanistica dell'area ex B3 dell'ambito B.

La modifica della dimensione della fascia di rispetto di cui al punto 4, permette di reperire all'interno dell'ambito A, pro quota, tutta la superficie di Verde Profondo necessario ad assolvere lo standard

urbanistico del 5% (previsto dal PRG), prima collocato in un'area dell'ambito B, svincolando i due ambiti per un più razionale sviluppo urbanistico dell'area.

In questo nuovo assetto, tutti i parametri risultano verificati all'interno del proprio ambito, oltre che nel lotto totale.

Si precisa che i posti auto saranno realizzati in grigliato inerbito e scanditi da alberature di alto fusto al fine di evitare le monotone distese a parcheggio e offrire ombreggiamento estivo ai posti auto. Le essenze arboree previste saranno scelte tra quelle con funzione antismog e comunque proprie del territorio roveretano o di fondo valle, quali il Tiglio nostrano, il Tiglio selvatico, l'Olmo comune e l'Ontano nero. Specie arboree resistenti e di facile manutenzione.

05.6_Ricalcolo delle superfici dell'ambito A e B, alla luce delle modifiche oggetto di Variante, e verifica di tutti i parametri urbanistici

La presente Variante modifica la verifica dei parametri urbanistici come evidenziato in modo puntuale nelle tabelle che seguono.

In particolare si sottolinea per l'ambito A:

- La superficie complessiva iniziale dell'ambito A era di 7.540 mq lordi, a questa vengono sottratti 165 mq di superficie in cessione della pista ciclabile, per un totale di 7.375 mq.
- La superficie complessiva dell'ambito A con destinazione D5 è pari a 7.375 mq, non essendo più da sottrarre la superficie a destinazione Viabilità di Accesso (come indicato nel PRG) pari a 76 mq per la quale si chiede il cambio di destinazione urbanistica a zona a destinazione d'uso riconducibile a D5. La verifica degli indici urbanistici viene fatta su una superficie netta pari a 7.375 mq.
- I valori di superficie coperta e superficie di vendita dell'ambito A rimangono uguali a quelli già approvati e tutti i parametri rimangono ampiamente soddisfatti, con il rapporto di copertura ampiamente inferiore al 60% (30%) e il rapporto tra superficie e superficie di vendita largamente inferiore al 50% (19%).
- Vengono anche rispettati i più limitativi parametri edilizi previsti dai Criteri di programmazione ai sensi dell'art. 11 comma 2 e dell'art. 13 della L.P. 30/07/2010 n° 17 (Disciplina dell'attività commerciale), sopra citati.

In particolare si sottolinea per l'ambito B:

- La superficie complessiva dell'ambito B rimane confermata pari a 4.810 mq e avrà tutta destinazione d'uso riconducibile a D5 (alla luce della proposta di variazione di cambio di destinazione urbanistica dei 465 mq prima in B3)
- La superficie di vendita prevista è stata aumentata da 1.400 mq a 1.499 mq per valorizzare al meglio la destinazione commerciale non alimentare che verrà realizzata e usufruire al massimo della superficie permessa per le medie strutture di vendita. La modifica è anche dettata dalle attuali esigenze di spazi e distanziamenti reciproci che possono essere più facilmente garantiti in locali ampi e spaziosi.
- La superficie coperta prevista è stata aumentata da 1.146,20 mq a 1.940 mq per la scelta, in coerenza con l'immobile previsto nell'ambito A, di realizzare un edificio ad un solo piano fuori terra e

sfruttare al meglio la nuova superficie complessiva dell'ambito B. Il passaggio da edificio a 2 piani fuori terra ad edificio ad un solo piano determina un aumento della superficie coperta. Tutti i parametri rimangono comunque ampiamente soddisfatti, con il rapporto di copertura ampiamente inferiore al 60% (41%) e il rapporto tra superficie e superficie di vendita largamente inferiore al 50% (32%)

- Vengono anche rispettati i più limitativi parametri edilizi previsti dai Criteri di programmazione ai sensi dell'art. 11 comma 2 e dell'art. 13 della L.P. 30/07/2010 n° 17 (Disciplina dell'attività commerciale), sopra citati.

Nello specifico per l'intero lotto A + B:

- La superficie complessiva dell'intera lottizzazione A+B con destinazione con funzioni riconducibili a D5 è pari a 12.185 mq e i parametri di rapporto di copertura, pari al 33%, e di rapporto tra superficie di vendita e superficie del lotto, pari al 25%, sono ampiamente verificati anche sull'intero lotto.

I parametri urbanistici vengono calcolati dettagliatamente nelle tabelle allegate nel successivo paragrafo.

06 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO DI VARIANTE

La proposta di Variante conferma i **due ambiti funzionali** e aggiorna i relativi parametri urbanistici (superficie coperta, superficie di vendita, n° piani) come da tabella seguente:

PROGETTO APPROVATO		SUP. (mq)	SUP. COPERTA (mq)	RAPP. DI COPERTURA	SUP. DI VENDITA (mq)	RAPP. SUP.VEND./SUP. FONDIARIA	N° PIANI FUORI TERRA
A	IN ZONA D5	7.464	2.152	0,30	1.366	0,19	1
	PORZIONE VIABILITA' DI PROGETTO	76					
B	IN ZONA D5	4.345	1.146	0,26	1.400	0,32	1
	PORZIONE B3	465					
TOTALE		12.350	3.298		2.766		

PROGETTO DI VARIANTE		SUP. (mq)	SUP. COPERTA (mq)	RAPP. DI COPERTURA	SUP. DI VENDITA (mq)	RAPP. SUP.VEND./SUP. FONDIARIA	N° PIANI FUORI TERRA
A	IN ZONA D5	7.375	2.152	0,30	1.366	0,19	1
	PORZIONE CICLABILE IN CESSIONE	165					
B	IN ZONA D5	4.810	1.940	0,41	1.499	0,32	1
TOTALE		12.350	4.092		2.865		

Tab 6.1 – Tabella di raffronto Piano di Lottizzazione approvato Piano di Lottizzazione in Variante

VERIFICA URBANISTICA DEL LOTTO

La Variante al Piano di Lottizzazione risulta compatibile con le previsioni urbanistiche del PRG vigente e dovrà essere sottoposto per la sua approvazione al Consiglio Comunale, dovendo prevedere la disposizione di una variante al PRG.

Di seguito si riporta la verifica degli standard urbanistici previsti da PRG in relazione alla quota di lotto ricompresa nella zona a destinazione d'uso riconducibile a D5:

Superficie fondiaria in zona omogenea riconducibile a D5= 7.375 mq (ambito A al netto delle aree previste in cessione) + 4.810 mq (ambito B) = 12.185,00 mq

- 1) Lotto minimo > 1.000 mq → VERIFICATO
- 2) Rapporto massimo di copertura = 0,70:
calcolo rapporto di copertura: totale superficie coperta / superficie fondiaria = 4.092 mq / 12.185,00 mq = 0,34 < 0,60 → VERIFICATO
- 3) Altezza massima = ml. 15.00 (esclusi volumi tecnici) → VERIFICATO
- 4) Verde alberato = almeno 5% della superficie fondiaria (vedi deroga n.9 dd 02/04/2020)
Verde alberato richiesto (calcolato su tutta la superficie omogenea) = 12.185,00 mq x 5% = 610,00 mq
Verde alberato di progetto = 731 mq > 610 mq → VERIFICATO
Calcolo specie ad alto fusto: 1 ogni 40 mq sup. verde alberato = 610 mq / 40 mq = 15,25. Si necessitano quindi almeno n.16 specie ad alto fusto.
In progetto si prevede una zona alberata con specie ad alto fusto nell'ambito A con 10 alberi e nell'ambito B con 7 alberi per un totale di 17 alberi. Ulteriori essenze a medio/alto fusto sono previste nella zona a ridosso con Via del Garda, nelle zone a parcheggio finalizzate all'ombreggiatura delle stesse e nell'area a confine tra i due ambiti come barriera verde.

→ Verifica classificazione di "media struttura di vendita"

Ognuno dei previsti esercizi commerciali rientra nella definizione di media struttura di vendita e ogni insediamento garantirà la propria autonomia funzionale in termini di spazi ed accessi al fine di non rientrare nella classificazione di "centro commerciale al dettaglio" così come definito dall'art. 3 comma 1 lettera e) della L.P. n° 17 d.d. 30/07/2010.

AMBITO A – COMMERCIALE ALIMENTARE

Si prevede la realizzazione di una media struttura di vendita per il commercio alimentare (superficie di vendita di 1.366 mq ovvero inferiore a 1.500 mq). Per la costruzione del nuovo edificio è prevista la demolizione dell'edificio oggi esistente all'interno dell'area.

→ Tipologia intervento

Visto che il nuovo volume urbanistico previsto in progetto su tale lotto risulta ampiamente inferiore al volume urbanistico esistente (in prevista demolizione), l'intervento rientra fra quelli di ristrutturazione urbanistica previsti dall'art. 77 comma 1 lett. h) della L.P. Urbanistica 15/2015 e come tale si configura come "intervento di recupero del patrimonio edilizio esistente" come disposto sempre dall'art. 77 comma 2 della medesima legge. In quanto "interventi di recupero" ed in forza dell'art. 87 comma 1 della L.P. Urbanistica

15/2015 il contributo di costruzione viene fissato dal Comune di Rovereto nella misura del 5% del costo medio di costruzione.

→ Verifica standard edilizi secondo i Criteri di Programmazione settore commerciale

- 1) Punto 3.2 Parcheggi: 1,00 mq di parcheggio ogni 1,00 mq di superficie di vendita. Stante una superficie di vendita pari a 1.366 mq, risulta una superficie da destinare a parcheggio pari a 1.366 mq, ovvero un numero di stalli pari a $1.366 \text{ mq} / 12,5 \text{ mq} = 110$ parcheggi. A questi andranno sommati i parcheggi ad utilizzo disabili previsti dalla normativa provinciale e nazionale in materia di superamento delle barriere architettoniche (1/50 parcheggi)= si necessitano ulteriori 3 parcheggi. Parcheggi di progetto $110 + 3$ a norma disabili → VERIFICATO (punto 3.2 lett. a e c).
Verifica 3.2 lett. d) - richiesta di posizionamento quota 30% nel sottosuolo: a seguito della certificata presenza superficiale della falda freatica, della sua pulsazione e della interferenza con eventuali volumi interrati (vedasi a tal proposito la Relazione Idro-Geologica allegata), come espressamente previsto dallo stesso art. 3.2 lett. d) dei Criteri di programmazione L.P. 17/2010 e dalla D.G.P. 1751 d.d. 27/10/2017, risulta impossibile per motivi geologici di altezza di falda, così come evidenziato anche dai sondaggi in sito, collocare in interrato la prevista quota di parcheggi, che pertanto dovranno essere tutti garantiti e realizzati in superficie → VEDI DELIBERA DI DEROGA N.9 DI DATA 02/04/2019 (punto 3.2 lett. d).
- 2) Punto 3.3 a) Rapporto tra superficie di vendita (SV) e superficie lotto (SL):
 $SV 1.366 / SL 7.375 = 0,19 < 0,50$ → VERIFICATO punto 3.3 lett. a)
- 3) Punto 3.3 b) Rapporto tra superficie coperta (SC) e superficie lotto (SL):
 $SC 2.152 / SL 7.375 = 0,30 < 0,60$ → VERIFICATO punto 3.3 lett. b)
- 4) Punto 3.3 c) Verde profondo: la normativa prevede la destinazione di una quota di superficie a verde profondo non inferiore al 20%. Viste peraltro le limitazioni spaziali imposte in primo luogo dalla necessità di sistemare in superficie tutti i parcheggi e in secondo luogo dall'ampia superficie sottoposta a vincolo stradale (fascia di rispetto) non utilizzabile ai fini dell'assolvimento degli standard urbanistici, e vista la Delibera di Deroga n. 9 del 02/04/2019 la quota di verde profondo richiesta è pari al 5% della superficie fondiaria
La quota di verde profondo richiesta è pari a $SL 7.375 * 0,05 = 369,00 \text{ mq}$
Verde profondo di progetto è pari a 440,00 mq > 369,00 → VERIFICATO
- 5) Punto 3.3 d) Classe energetica B+: la struttura commerciale garantirà l'ottenimento di tale classe energetica minima. Tale verifica avverrà in sede di progettazione edilizia atta all'ottenimento del permesso di costruire → VERIFICATO punto 3.3 lett. d)

AMBITO B – COMMERCIALE NON ALIMENTARE

La presente variante prevede la realizzazione di una media struttura di vendita per il commercio non alimentare distribuita su un solo livello fuori terra corrispondente al piano terra. L'edificio prevede una superficie di vendita di 1.499 mq (inferiore a 1.500 mq). La superficie complessiva del lotto a destinazione d'uso riconducibile a D5, stante l'approvazione della Variante al PRG in essere in questa variante, risulterà pari a 4.810 mq. si precisa però che i parametri di verifica della rapporto di copertura e di superficie di vendita verranno calcolati sulla precedente superficie D5, pari a 4.345 mq, per non aumentare il carico edificatorio.

→ Tipologia intervento

L'intervento previsto su tale lotto rientra fra quelli di nuova costruzione come previsto dall'art. 77 comma 1 lett. g) della L.P. Urbanistica 15/201 e come tale, in forza dell'art. 87 comma 1 della L.P. Urbanistica 15/2015 il contributo di costruzione viene fissato dal Comune di Rovereto nella misura del 15% del costo medio di costruzione.

→ Verifica standard edilizi secondo i Criteri di Programmazione settore commerciale

- 1) Punto 3.2 Parcheggi: 0,50 mq di parcheggio ogni 1,00 mq di superficie di vendita. Stante una previsione di superficie di vendita pari a 1.499 mq, risulta una superficie da destinare a parcheggio pari a 750 mq, ovvero un numero di stalli pari a $750 \text{ mq} / 12,5 \text{ mq} = 60$ parcheggi. A questi andranno sommati i parcheggi ad utilizzo disabili previsti dalla normativa provinciale e nazionale in materia di superamento delle barriere architettoniche (1/50 parcheggi)= si necessitano ulteriori 2 parcheggi. Parcheggi di progetto 60 + 2 a norma disabili → VERIFICATO (punto 3.2 lett. a e b).

Nel caso in cui si volesse introdurre una destinazione diversa da quella commerciale, quale la ristorazione, anche in questo caso i parcheggi previsti per lo standard relativo all'ambito B risultano comunque rispettati.

Verifica 3.2 lett. d) - richiesta di posizionamento quota 30% nel sottosuolo: a seguito della certificata presenza superficiale della falda freatica, della sua pulsazione e della interferenza con eventuali volumi interrati (vedasi a tal proposito la Relazione Idro-Geologica allegata), come espressamente previsto dallo stesso art. 3.2 lett. d) dei Criteri di programmazione L.P. 17/2010 e dalla D.G.P. 1751 d.d. 27/10/2017, risulta impossibile per motivi geologici di altezza di falda, così come evidenziato anche dai sondaggi in sito, collocare in interrato la prevista quota di parcheggi, che pertanto dovranno essere tutti garantiti e realizzati in superficie → VEDI DELIBERA DI DEROGA N.9 DI DATA 02/04/2019 (punto 3.2 lett. d).

- 2) Punto 3.3 a) Rapporto tra superficie di vendita (SV) e superficie lotto (SL):
 $SV 1.499 / SL 4.810 = 0,32 < 0,50$ → VERIFICATO punto 3.3 lett. a)
- 3) Punto 3.3 b) Rapporto tra superficie coperta (SC) e superficie lotto (SL):
 $SC 1.940 / SL 4.810 = 0,41 < 0,60$ → VERIFICATO punto 3.3 lett. b)
- 4) Punto 3.3 c) Verde profondo: la normativa prevede la destinazione di una quota di superficie a verde profondo non inferiore al 20%. Viste peraltro le limitazioni spaziali imposte in primo luogo dalla necessità di sistemare in superficie tutti i parcheggi e in secondo luogo dall'ampia superficie sottoposta a vincolo stradale (fascia di rispetto) non utilizzabile ai fini dell'assolvimento degli standard urbanistici, e vista la Delibera di Deroga n. 9 del 02/04/2019 la quota di verde profondo richiesta è pari al 5% della superficie fondiaria

La quota di verde profondo richiesta è pari a $SL 4.810 * 0,05 = 241,00 \text{ mq}$ Verde profondo di progetto è pari a 291 mq > 240,00 → VERIFICATO

- 5) Punto 3.3 d) Classe energetica B+: la struttura commerciale garantirà l'ottenimento di tale classe energetica minima. Tale verifica avverrà in sede di progettazione edilizia atta all'ottenimento del permesso di costruire → VERIFICATO punto 3.3 lett. d)

07 INDICATORI SOCIO-ECONOMICO E TERRITORIALI

La popolazione residente nel Comune di Rovereto al 31 dicembre 2019 è pari a 40.315 unità di cui 21.113 femmine (52,37%) e 19.202 (47,63%).

Il saldo di popolazione rispetto all'anno precedente è positivo di +180 unità, dato soprattutto dal movimento migratorio, che presenta un segno positivo di +326 unità, a fronte di quello del movimento naturale, nati vivi meno morti, che presenta per sei anni consecutivi un saldo negativo di -146 unità.

Il movimento naturale è dato da 270 nuovi nati, dato in calo di 55 nati rispetto all'anno precedente (325), mentre si sono registrati n. 416 decessi, in leggero aumento rispetto all'anno precedente di 9 unità (407 nel 2018).

La componente migratoria, dovuta alla differenza tra iscrizioni e cancellazioni anagrafiche derivanti da trasferimenti di residenza e altri movimenti anagrafici, è risultata positiva di 326 unità, dovute all'iscrizione di n. 1646 persone (erano 1635 nel 2018 con una differenza di +11) ed alle cancellazioni di 1320 persone (1403 nel 2018 con una differenza di -83).

Analizzando nel dettaglio il dato dei flussi migratori si evidenzia come la percentuale più ampia, superiore alla metà del totale (57,84%), di persone iscritte e cancellate provengano o siano destinate da/a comuni del Trentino-Alto Adige.

Il 15,12% degli immigrati proviene dall'estero. Il 15,08% del totale degli "emigrati" è rappresentato da persone non più presenti sul territorio e cancellate per irreperibilità (199 unità di cui 102 rappresentato da popolazione straniera).

Nel 2019 la migrazione intravallagarina presenta come maggior interlocutore il Comune di Mori (267 pratiche) con un saldo migratorio positivo di +5, seguito da Ala (152 pratiche) con un saldo migratorio positivo di +14.

Il 42,16% (42,48% nel 2018) della popolazione residente è di stato civile coniugata, mentre il 42,63% (42,28% nel 2018) è di stato civile celibe/nubile. I vedovi/e rappresentano il 6,48% (6,56% nel 2018) dei residenti mentre i divorziati il 4,25% (4,18% nel 2018). Quindi si può rilevare un leggero calo delle persone coniugate e vedove a scapito di un leggero aumento delle persone di stato civile celibe/nubile e divorziate. C'è una marcata differenza di valori tra le persone di sesso maschile e femminile con lo stato civile vedovo: i maschi sono 415 pari al 2,16% (425 pari al 2,22% nel 2018) mentre le femmine sono 2199 pari al 10,42% (2.208 pari al 10,51% nel 2018).

Fonte: Annuario statistico Comune di Rovereto

08 ASPETTI VIABILISTICI CONNESSI ALLA VARIANTE AL PIANO DI LOTTIZZAZIONE

Per quanto attiene all'approfondimento degli aspetti viabilistici connessi con la Variante al Piano di Lottizzazione, si rinvia all'aggiornamento dello studio sul traffico che di fatto non rileva incrementi significativi dei volumi di traffico legati alle modifiche progettuali in esame, e in particolare all'aggiunta di un secondo attraversamento pedonale in corrispondenza del lotto B; e sostanzialmente conferma gli esiti dello studio del traffico allegato al Piano di Lottizzazione originario approvato il 25 giugno 2019.

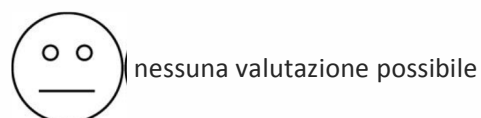
09 INDICATORI A BASE DEL SUPPORTO DECISIONALE

Di seguito sono stati riportati una serie di indicatori a base del supporto decisionale per valutare e quindi misurare la variante urbanistica in oggetto. Tali indicatori sono stati suddivisi nei vari settori che riguardano valutazioni sia nel sistema mobilità che nel sistema socioeconomico e ambientale.

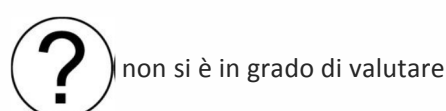
Per valutare la sostenibilità della variante, in termini ambientali e sociali, una volta definiti gli obiettivi fissati dalla pianificazione sovraordinata, e considerati i contenuti del Piano di Lottizzazione originario approvato, sono state definite delle matrici in cui si riporta sinteticamente gli elementi descrittivi delle singole azioni oggetto di verifica, la valutazione qualitativa delle potenziali interferenze con le criticità ambientali locali, le mitigazioni previste a livello progettuale o prescritte. Di seguito si riporta una legenda che è stata utilizzata per la valutazione sia allo stato attuale sia come ipotesi di tendenza.

Legenda indicatori

Valutazione dello stato del Piano approvato



Ipotesi di tendenze del Piano in variante



Sviluppo della mobilità lenta

Lo sviluppo della ciclabilità, in ambito urbano copre una quota parte ancora ridotta nel modal split degli spostamenti. Il territorio comunale di Rovereto presenta percorsi ciclabili per una lunghezza di circa 24 km, dei quali comunque 18 riferiti alla pista lungo il fiume Adige; l'insieme dei percorsi non ha ancora trovato una dimensione di vera "rete ciclabile". La cui creazione di tale "rete ciclabile" potrebbe rappresentare il presupposto fondamentale per una maggiore potenzialità dell'uso della bicicletta in ambito urbano. Si evidenziano inoltre collegamenti non esistenti tra le varie circoscrizioni con punti di discontinuità e punti particolarmente pericolosi.

Mobilità: dolce		
Descrizione	note	Indicatori
Percorsi pedonali	Mantenimento nuovo percorso lungo via del Garda e viale Caproni e aggiunta attraversamento pedonale su via del Garda.	 
Percorsi ciclabili	Mantenimento nuovo percorso lungo via del Garda e viale Caproni.	 

La Variante al Piano di Lottizzazione non modifica i percorsi ciclo-pedonali del piano approvato se non per l'inserimento di un ulteriore attraversamento pedonale su via del Garda in corrispondenza del lotto B, da qui dunque l'indicatore di tendenza al miglioramento.

Trasporto pubblico locale

In anni recenti si è avuta all'interno e all'esterno del territorio di Rovereto una estensione del servizio di trasporto pubblico urbano e suburbano (in collegamento con le varie realtà urbane della Vallagarina).

Mobilità: TPL		
Descrizione	note	Indicatori
Fermate bus	Mantenimento due nuove fermate autobus, una per senso di marcia su via del Garda.	 

Attraverso il Piano di Lottizzazione approvato, l'accessibilità ai collegamenti pubblici dell'area viene incrementata andando ad inserire in corrispondenza dell'attraversamento pedonale lungo Via del Garda due nuove fermate dei mezzi pubblici, nei diversi sensi di marcia. Queste fermate non subiscono modifiche in sede di Variante al Piano di Lottizzazione.

Organizzazione e classificazione della rete viaria

Gli assi principali sui quali si innestano i flussi di traffico generati/attratti dal nuovo progetto sono via del Garda, una strada a doppio senso di marcia di collegamento tra le due rotatorie "la Favorita" e "Millennium" e nella quale vi è il divieto di sorpasso, e viale Caproni anch'essa una strada a doppio senso di marcia collegata a via del Garda tramite la rotatoria "la Favorita" posta a ovest del nuovo comparto.

Le nuove aree commerciali trovano quindi collocazione all'intersezione tra i due incroci in prossimità della rotatoria "la Favorita" nella quale confluiscono oltre le predette vie, anche il collegamento con l'abitato di Mori ed il casello autostradale dell'A22 (SS 240) e via alle Fornaci.

Mobilità: Traffico Viabilità		
Descrizione	note	Indicatori
Veicoli/h nell'ora di punta veicoli leggeri	I flussi di progetto, relativi al giorno di venerdì e nell'orario di punta 17.30 – 18.30, risultano in accesso/recesso dalla rotatoria "la Favorita" pari a 2167 veicoli equivalenti bidirezionali sulla SS 240 (direzione Mori – casello autostradale A22 Rovereto sud), pari a 333 veicoli equivalenti bidirezionali su via alle Fornaci, pari a 679 veicoli equivalenti bidirezionali su viale Caproni e pari a 2051 veicoli equivalenti bidirezionali sulla SS 240 – via del Garda.	 

L'incremento di flussi (variabili tra il 3,7% sulla SS 240 in direzione Mori – casello autostradale A22 – Rovereto sud, tra il 12-14% su via del Garda e il 14,4% su viale Caproni con incrementi maggiori in corrispondenza del tratto tra la rotatoria e l'uscita del nuovo centro commerciale) non varia tra lo scenario 1 e lo scenario 2 e non comporta un peggioramento delle condizioni di deflusso veicolare; si potrebbe verificare, eventualmente, un leggero incremento dei tempi di attesa in corrispondenza delle rotatorie interessate. Analogamente, la realizzazione del secondo attraversamento pedonale su via del Garda in corrispondenza del lotto B non incide sui parametri del traffico rilevati nello studio allegato al Piano di Lottizzazione originario.

Il sistema della sosta

La Variante al Piano di Lottizzazione prevede un incremento minimo dei posti auto: passando dai 109 + 3 disabili nel lotto A e 56 + 2 nel lotto B, del Piano originario; ai 110 + 3 nel lotto A + 60 + 2 nel lotto B, della variante.

Mobilità: Sosta		
Descrizione	note	Indicatori
Aumento dei numeri di stalli di sosta	All'interno del comparto la Variante prevede la realizzazione di 169 stalli + 5 disabili, contro i 165 + 5 disabili del Piano originario.	 

Il sistema intermodale

Mobilità: Intermodalità		
Descrizione	note	Indicatori

Nodi di scambio intermodale	Non esistono all'interno del Piano di Lottizzazione originario e della Variante nodi di interscambio intermodale	 
-----------------------------	--	---

Effetti ed impatti ambientali riconducibili al traffico veicolare: inquinamento.

Le maggiori concentrazioni di inquinanti atmosferici, provenienti dalle emissioni dei veicoli in transito, si rilevano lungo l'intero sviluppo del nastro autostradale dell'A22 del Brennero in cui sono concentrati consistenti flussi di traffico ad alta velocità, fattore che comporta un'elevata emissione unitaria di sostanze inquinanti. Per quanto riguarda la rete ordinaria, le principali emissioni unitarie sono prodotte dalla S.S.240.

Ambiente – Territorio: Qualità dell'aria		
Descrizione	note	Indicatori
Quantità inquinanti prodotti dal traffico	Le modifiche previste dalla variante non producono effetti significativi sui livelli dell'inquinamento dell'aria, rispetto alla situazione del Piano originario	 

In base ai livelli pressoché invariati dei livelli di traffico, si può affermare che non vi siano incrementi nel livello di inquinamento dell'aria tra lo scenario di Piano di Lottizzazione approvato e quello di Variante.

Morfologia del territorio e geometria della città

Il territorio di Rovereto è segnato da una serie di barriere, naturali e antropiche, che vincolano fortemente le relazioni tra parti della città e tra Rovereto ed il suo intorno. I segni naturali sono rappresentati soprattutto dalla rete idrografica: mentre il fiume Adige che è attraversabile in quattro punti ben distanziati tra loro, i punti di attraversamento del torrente Leno, sono numerosi determinano l'esistenza di un "parco fluviale" urbano che rappresenta un'opportunità da valorizzare e potenziare ulteriormente. I segni di origine antropica sono rappresentati dalle infrastrutture quali l'autostrada A22 e la S.P.90 Destr'Adige (fuori

dai confini comunali); sono altresì in evidenza la linea ferroviaria e la S.S.12 che le si affianca per un lungo tratto all'interno del centro abitato, venendo a costituire insieme una barriera forte all'interno della città.

Ambiente - Territorio: Consumo Energetico		
Descrizione	note	indicatori
Consumo di combustibili (settore trasporti)	Introduzione di nuovi target per i veicoli di trasporto pubblico locale. Il parco veicolare del trasporto pubblico della Trentino Trasporti relativamente ai bus urbani risulta così composto: euro 2 per il 29%, euro 3 per il 48% ed euro 5 per il 23%; relativamente agli autobus extraurbani risulta così composto euro 0 per il 3%, euro 1 per il 2%, euro 2 per il 42%, euro 3 per il 25%, euro 4 per l'1% ed euro 5 per il 12%.	 
Emissioni di CO2	Il Piano di Lottizzazione originario e la Variante prevedono la realizzazione di edifici classificati in classe A	 

Ambiente - Territorio: Natura e Biodiversità		
Descrizione	note	Indicatori
Indice di frammentazione (stima la superficie media delle aree naturali non frammentate da infrastrutture di trasporto)	In questo contesto, essendo il territorio antropizzato risulta molto difficile la definizione di un indice di tale tipo.	 
Ambiente - Territorio: Patrimonio		

Descrizione	note	Indicatori
Beni Culturali e del Paesaggio	Non esistono all'interno del comparto oggetto di intervento aree storiche monumentali	 

Effetti ed impatti ambientali riconducibili al traffico veicolare: rumore

Risulta fondamentale la valutazione degli effetti derivanti dall'inquinamento acustico. Le modifiche previste dalla Variante non modificano le risultanze dello studio di impatto acustico allegato al Piano originario. Gli incrementi dei livelli sonori imputabili all'entrata in esercizio dei nuovi comparti commerciali non sono tali da determinare effetti di particolare rilevanza in corrispondenza dei ricettori considerati in questa indagine. L'entità degli incrementi dei livelli, determinata dagli aumenti di traffico indotti dalle attività commerciali, è circoscritta al solo periodo diurno e generalmente inferiore a +0.5 dBA. In Tabella 18 sono riportate puntualmente le differenze tra i livelli di rumore stradale nello stato di progetto rispetto a quelli presenti allo stato attuale.

Tabella 18: RAFFRONTO POST-ANTE dei LIVELLI di IMMISSIONE DA TRAFFICO VEICOLARE, variazioni tra STATO DI PROGETTO e STATO ATTUALE [LAeq intero periodo di riferimento – dBA]							
EDIFICIO RICETTORE	COD. PUNTO RICETTORE	Periodo Diurno			Periodo Notturno		
		Stato attuale [dBA]	Stato di progetto [dBA]	Variazione post-ante [dBA]	Stato attuale [dBA]	Stato di progetto [dBA]	Variazione post-ante [dBA]
R1	R1 1 PT S/O	61,1	61,1	0,0	53,9	53,4	-0,5
	R1 1 PS1S/O	62,8	63,4	0,6	55,6	55,5	-0,1
	R1 2 PT N/O	64,8	64,9	0,1	57,5	57,1	-0,4
	R1 2 PS1N/O	65,2	65,6	0,4	58,0	57,8	-0,2
	R1 3 PT N/E	51,9	51,7	-0,2	44,7	44,0	-0,7
	R1 3 PS1N/E	53,3	53,6	0,3	46,1	45,9	-0,2
	R1 4 PT S/E	47,4	46,5	-0,9	39,8	38,7	-1,1
R2	R1 4 PS1S/E	49,3	47,8	-1,5	41,6	39,8	-1,8
	R2 1 PT N/E	53,6	53,9	0,3	46,7	46,7	0,0
	R2 1 PS1N/E	54,7	55,1	0,4	47,6	47,6	0,0
	R2 1 PS2N/E	55,4	55,8	0,4	48,4	48,4	0,0
	R2 2 PT S/E	44,3	43,2	-1,1	36,8	35,5	-1,3
	R2 2 PS1S/E	46,4	45,5	-0,9	38,5	37,1	-1,4
	R2 2 PS2S/E	48,7	48,5	-0,2	40,4	39,4	-1,0
	R2 3 PT S/O	50,5	50,3	-0,2	43,3	42,8	-0,5
	R2 3 PS1S/O	53,7	53,5	-0,2	46,4	45,8	-0,6
	R2 3 PS2S/O	56,0	55,9	-0,1	49,0	48,5	-0,5
	R2 4 PT N/O	54,8	55,1	0,3	47,8	47,6	-0,2
	R2 4 PS1N/O	56,1	56,4	0,3	49,0	48,9	-0,1
R3	R2 4 PS2N/O	57,6	57,8	0,2	50,7	50,6	-0,1
	R3 1 PT N/E	58,7	59,1	0,4	51,4	51,4	0,0
	R3 1 PS1N/E	60,2	60,6	0,4	53,0	53,0	0,0
	R3 2 PT Est	48,9	49,1	0,2	41,6	41,3	-0,3
	R3 2 PS1Est	50,2	50,2	0,0	42,9	42,4	-0,5
	R3 4 PT S/E	48,7	48,5	-0,2	41,2	40,7	-0,5
	R3 4 PS1S/E	50,6	50,2	-0,4	43,1	42,4	-0,7
	R3 5 PT S/O	53,4	52,7	-0,7	46,1	44,8	-1,3
R5	R3 5 PS1S/O	56,2	56,5	0,3	49,0	48,9	-0,1
	R3 6 PT N/O	71,3	71,7	0,4	63,9	63,9	0,0
	R3 6 PS1N/O	70,8	71,2	0,4	63,4	63,4	0,0
	R5 1 PT Ovest	51,0	49,2	-1,8	44,3	42,2	-2,1
	R5 1 PS1Ovest	53,7	52,2	-1,5	47,0	45,3	-1,7
	R5 1 PS2Ovest	55,6	54,8	-0,8	48,8	47,7	-1,1
	R5 1 PS3Ovest	56,7	56,4	-0,3	49,8	49,3	-0,5
	R5 1 PS4Ovest	57,3	57,1	-0,2	50,5	50,0	-0,5
	R5 2 PT Nord	50,7	49,9	-0,8	44,1	43,1	-1,0
	R5 2 PS1Nord	52,6	51,8	-0,8	46,0	45,0	-1,0
	R5 2 PS2Nord	54,2	53,6	-0,6	47,6	46,9	-0,7
	R5 2 PS3Nord	54,8	54,7	-0,1	48,3	48,0	-0,3
	R5 2 PS4Nord	55,4	55,2	-0,2	49,0	48,7	-0,3
	R5 3 PT Est	40,9	40,4	-0,5	33,9	33,1	-0,8
	R5 3 PS1Est	42,5	41,2	-1,3	35,2	33,7	-1,5
	R5 3 PS2Est	45,4	45,7	0,3	37,3	37,0	-0,3
	R5 3 PS3Est	47,5	48,0	0,5	39,0	39,0	0,0
R4	R5 3 PS4Est	48,5	49,0	0,5	40,0	40,0	0,0
	R5 4 PT Sud	45,3	42,9	-2,4	38,7	36,1	-2,6
	R5 4 PS1Sud	47,4	46,0	-1,4	40,8	39,2	-1,6
	R5 4 PS2Sud	50,5	50,3	-0,2	43,1	42,4	-0,7
	R5 4 PS3Sud	53,3	53,7	0,4	45,3	45,2	-0,1
	R5 4 PS4Sud	53,9	54,3	0,4	45,9	45,9	0,0
	R4 1 PT N/E	66,3	66,8	0,5	59,0	59,0	0,0
	R4 1 PS1N/E	66,3	66,8	0,5	59,0	59,0	0,0
R4	R4 2 PT S/E	51,3	51,7	0,4	44,0	43,9	-0,1
	R4 2 PS1S/E	52,8	53,2	0,4	45,5	45,4	-0,1
	R4 3 PT S/O	58,6	59,0	0,4	51,3	51,3	0,0
	R4 3 PS1S/O	60,3	60,8	0,5	53,1	53,1	0,0
	R4 4 PT N/O	73,3	73,8	0,5	66,0	66,0	0,0
R6	R4 4 PS1N/O	71,9	72,4	0,5	64,6	64,6	0,0
	R6 1 PT N/E	46,3	46,3	0,0	39,4	39,1	-0,3

Numero commessa HE.18.0017

Titolo commessa "Ex Favorita"

Stato avanzamento PIANO DI LOTTIZZAZIONE IN VARIANTE

Nome elaborato VARIANTE AL PIANO DI LOTTIZZAZIONE AREA "LA FAVORITA ROVERETO" CON EFFICACIA DI VARIANTE AL PRG – RENDICONTAZIONE URBANISTICA

Revisione: 1

Tabella 18: RAFFRONTO POST-ANTE dei LIVELLI di IMMISSIONE DA TRAFFICO VEICOLARE, variazioni tra STATO DI PROGETTO e STATO ATTUALE [LAeq intero periodo di riferimento – dBA]							
EDIFICIO RICETTORE	COD. PUNTO RICETTORE	Periodo Diurno			Periodo Notturno		
		Stato attuale [dBA]	Stato di progetto [dBA]	Variazione post-ante [dBA]	Stato attuale [dBA]	Stato di progetto [dBA]	Variazione post-ante [dBA]
	R6 13 PT S/O	55,0	55,3	0,4	46,3	46,2	-0,2
	R6 14 PT S/O	55,0	54,9	-0,1	47,0	45,7	-1,3
	R6 15 PT N/O	53,4	50,2	-3,2	46,4	42,2	-4,2
	R6 16 PT N/O	53,2	52,4	-0,8	46,5	45,0	-1,5
	R6 17 PT N/O	53,4	50,4	-3,0	46,7	43,2	-3,6
	R6 18 PT N/O	53,0	49,4	-3,7	46,4	42,2	-4,1
	R6 19 PT N/O	52,6	49,6	-3,0	45,9	42,5	-3,4

Fig. 9.1 – Tabella di raffronto livelli inquinamento acustico

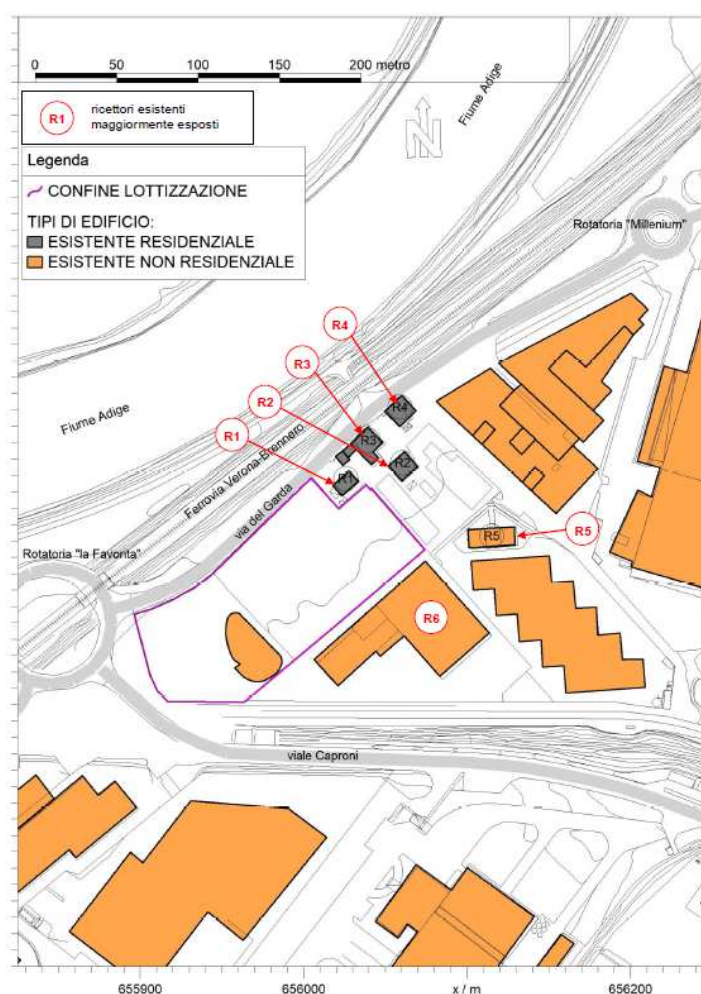


Fig 9.1 – Ubicazione dei ricettori esistenti

In particolare, si evidenzia come la nuova edificazione dell'Ambito B porterà ad un effetto di riduzione del rumore stradale presso le pertinenze esterne degli edifici. Infatti, il nuovo edificio commerciale dell'Ambito B offrirà una parziale schermatura del rumore proveniente dal tratto sud di Via del Garda: questo "effetto barriera" potrà portare a riduzioni dei livelli di rumore da traffico fino a 2.5-3 dBA rispetto allo stato attuale presso le aree a verde privato di pertinenza dei ricettori. Questa previsione è evidenziata nelle MAPPE ACUSTICHE ove sono colorate con gradazioni di verde le aree in cui è atteso un miglioramento del clima acustico, con riduzioni dei livelli di rumore di rumore stradale tra stato di progetto e stato attuale.

Invece con gradazioni di rosso sono colorate le aree in cui sono attesi aumenti dei livelli di rumore di rumore stradale e quindi un futuro peggioramento del clima acustico.

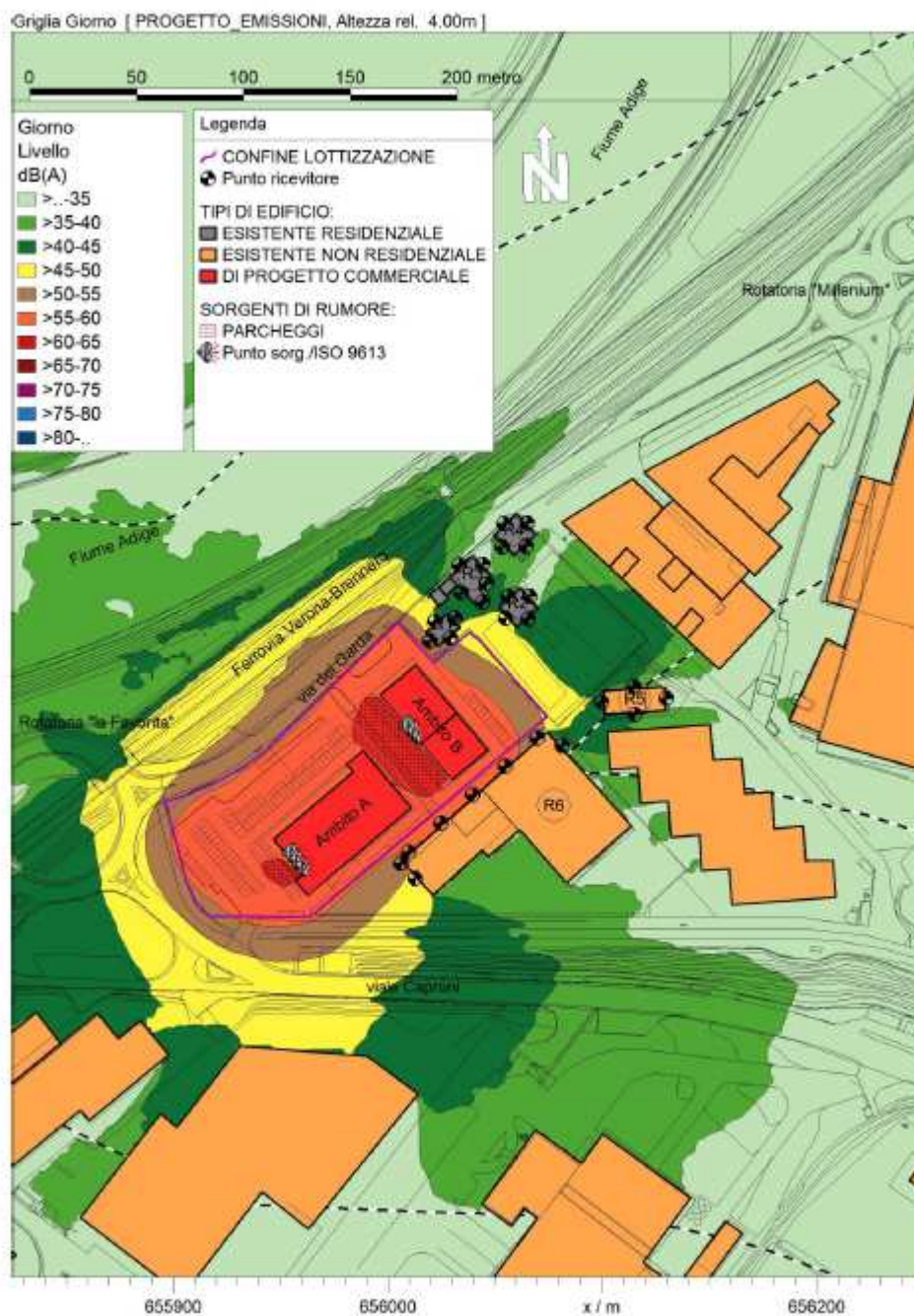


Fig. 9.2 - STATO DI PROGETTO - Livelli di EMISSIONE delle attività commerciali
PERIODO DIURNO (L_{Aeq} ora di picco diurna – dBA)



Fig. 9.3 – STATO DI PROGETTO – Livelli di EMISSIONE delle attività commerciali
PERIODO NOTTURNO (Laeq ora di picco notturna – dBA)

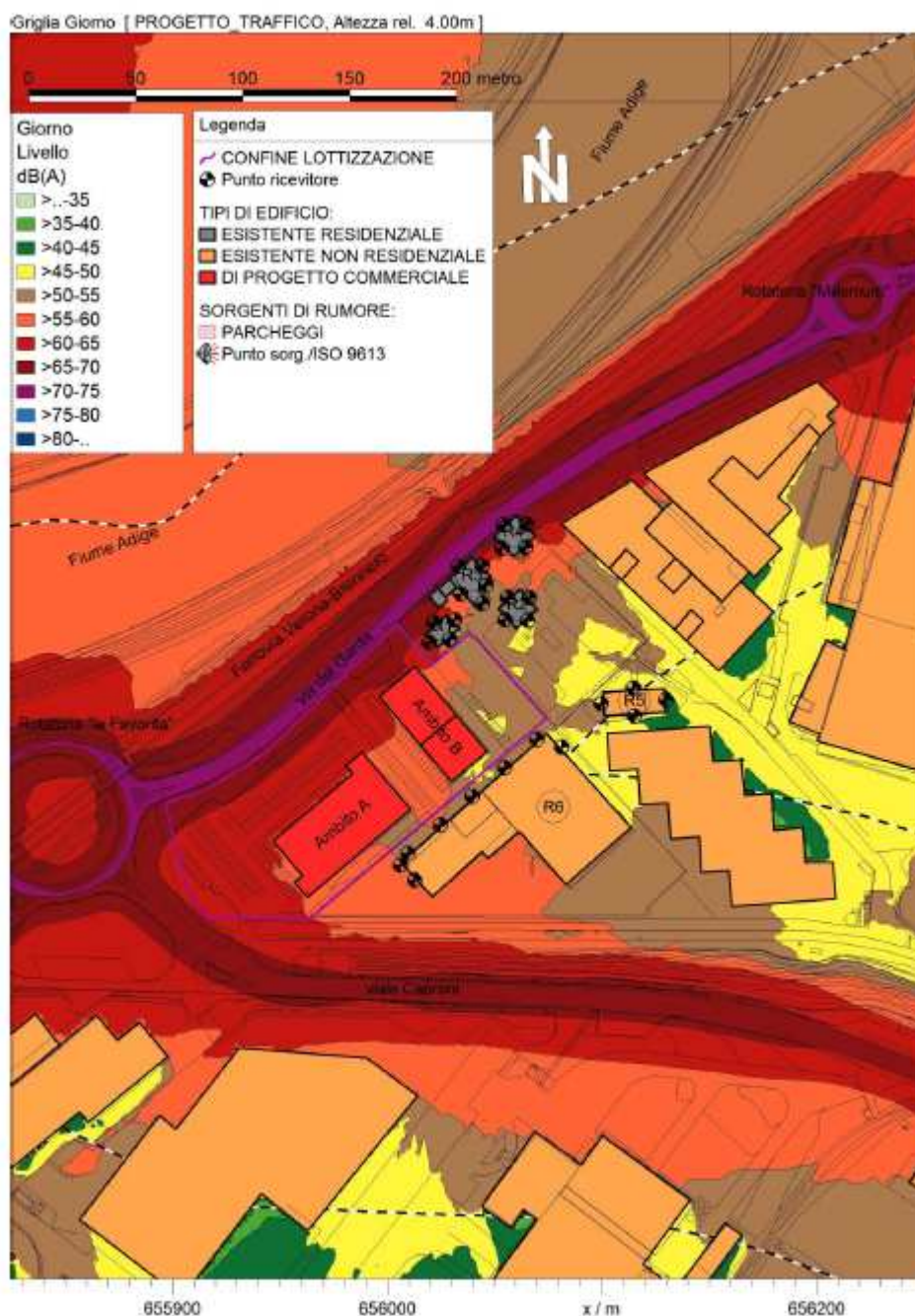


Fig. 9.4 - STATO DI PROGETTO - Livelli di IMMISSIONE da TRAFFICO STRADALE
PERIODO DIURNO (LAeqTR intero periodo di riferimento 06-22 – dBA)



Fig.9.5 - STATO DI PROGETTO - Livelli di IMMISSIONE da TRAFFICO STRADALE
PERIODO NOTTURN0 (L_{AeqTR} intero periodo di riferimento 22-06 – dBA)

I risultati evidenziano variazioni estremamente lievi nelle immissioni sonore da traffico stradale, con incrementi in ogni caso inferiori a +0.5 dBA rispetto allo stato attuale. Alcune variazioni post-ante non sono peraltro conseguenza di mutazioni dei flussi veicolari quanto piuttosto sono dovute a modifiche dell'effetto schermante dei nuovi edifici o a riflessioni sonore sugli stessi, che producono lievi variazioni nella riflessione sonora del rumore da traffico tra stato attuale e di progetto. Non si riscontra alcun superamento relativamente al rumore da traffico di viale Caproni, sia per i minori flussi veicolari, sia per l'assenza di ricettori in posizioni sfavorevoli. In conclusione, nello stato di progetto il rumore da traffico veicolare mostra pressoché gli stessi superamenti dei valori limite già riscontrati allo stato attuale, nei confronti di tre edifici residenziali prospicienti via del Garda. Non si rileva alcun superamento relativamente al rumore da traffico di viale Caproni, sia per i minori flussi veicolari, sia per l'assenza di ricettori in posizioni sfavorevoli. La problematicità riscontrata su via del Garda, già attualmente presente, non risulta sensibilmente aggravata dal traffico indotto dai comparti commerciali di progetto.

Lo studio di impatto acustico per i nuovi comparti commerciali del piano di lottizzazione in area "La Favorita" ha evidenziato, in via previsionale, il rispetto dei limiti acustici imposti dalle norme amministrative (limiti assoluti di emissione e limiti differenziali) a seguito dell'entrata in esercizio delle nuove superfici di vendita. Per quanto riguarda gli impatti diretti, dovuti alle sorgenti di rumore specifiche dei comparti commerciali (movimenti veicolari nei parcheggi, aree di sosta e carico/scarico merci, impianti tecnologici) appaiono rispettati i limiti stabiliti dalla vigente Zonizzazione Comunale Rovereto nonché dalla più restrittiva ipotesi di classificazione in CLASSE IV.

Lo studio degli impatti indiretti ha valutato gli effetti sul campo acustico dovuti agli aumenti dei flussi di traffico sulla rete viaria esterna ai comparti commerciali. Per quanto riguarda gli impatti indiretti, le simulazioni evidenziano come il traffico attratto e generato dalle nuove superfici di vendita non determini sensibili innalzamenti dei livelli acustici lungo le infrastrutture stradali principali tali da aggravare i conflitti acustici che già sono presenti nella situazione attuale. Infatti, l'entità degli aumenti di traffico lungo via del Garda è tale da comportare variazioni estremamente lievi nelle immissioni sonore da traffico stradale, con Valutazione previsionale di impatto acustico del piano di lottizzazione in area "La Favorita" incrementi circoscritti al solo periodo diurno e, in ogni caso, pari o inferiori a +0.5 dBA rispetto allo stato attuale. Nello stato di progetto il rumore da traffico veicolare mostra quindi pressoché gli stessi superamenti dei valori limite già riscontrati allo stato attuale, nei confronti di tre edifici residenziali prospicienti via del Garda. Non è previsto alcun superamento relativamente al rumore da traffico di viale Caproni.

Ambiente - Territorio: Rumore		
Descrizione	note	Indicatori
Popolazione sovraesposta a rumore viario a livelli sonori superiori a 55db di giorno	Il livello di emissione diurna risulta pari a 65,1 dBA per via Del Garda e 58,4 dBA per Viale Caproni.	 
Popolazione sovraesposta a rumore viario a livelli sonori superiori a 50db di notte	Il livello di emissione diurna risulta pari a 60,2 dBA per via Del Garda e 58,4 dBA per Viale Caproni.	 

Ambiente – Territorio: consumo del suolo e qualità dell'acqua.

L'intervento proposto, per evitare di aggravare la situazione idrogeologica dell'ambito, è attentamente valutato dal punto di vista della gestione delle acque meteoriche derivanti dalle coperture dei due nuovi edifici e dalle superfici pavimentate esterne. In particolare, si avranno i seguenti accorgimenti: gestione acqua piovana sul posto, vasche interrato di raccolta a scopi irrigui, raccolta acqua piovana dalla copertura degli edifici, pavimentazione drenante che contribuisce a contenere anche gli effetti dell'isola di calore e assenza di interrati per mantenere l'equilibrio idrogeologico ed assicurare l'assenza di rischi o danni in casi di eventi particolari di tipo idrogeologico

Ambiente - Territorio: Consumo di suolo e qualità dell'acqua		
Descrizione	note	Indicatori
Suolo impermeabilizzato	La riduzione della fascia di rispetto viene compensata da una ampia fascia a verde, recuperando la quota di verde profondo all'interno del lotto A.	 

Sicurezza della circolazione, viaria, ciclabile e pedonale.

I dati elaborati dagli uffici competenti della polizia locale, carabinieri e polizia stradale evidenziano che complessivamente nel quinquennio 2006 2010 si sono registrati 1.575 sinistri di cui 576 con danni fisici alle persone. I feriti sono stati 709 (1,23 per ogni incidente) mentre i morti sono stati 2 (3 ogni 1000 incidenti). La mappa dei “punti neri” sulla viabilità, riportata nella figura sottostante relativamente alla zona di interesse, mostra un’alta concentrazione di intersezioni. Per quel che riguarda la viabilità principale, alta densità di incidenti si riscontrano non solo lungo S.S.12 e via del Garda, ma anche sulla viabilità di quartiere. Il coinvolgimento delle utenze deboli nei sinistri, soprattutto in corrispondenza dei nodi, determina costi sociali alti e vanifica le politiche volte a favorire lo sviluppo della mobilità dolce rispetto a quella veicolare, a causa della percezione di insicurezza dei cittadini.

Sociale - Sicurezza		
Descrizione	note	Indicatori
Attraversamenti pedonali	L'aggiunta di un ulteriore attraversamento pedonale incrementa il livello di sicurezza per i pedoni	 



FIG. 9.6 - Estratto Incidentalità – PUM Caire



Fig. 9.7 – Legenda Estratto Incidentalità – PUM Caire

All'interno del comparto di intervento l'accessibilità verrà migliorata attraverso misure atte ottimizzare le nuove fermate dotando le stessi di segnali tattili ed in particolari casi anche acustici, saranno implementati nei parcheggi gli stalli per disabili ed i nuovi marciapiedi e le piste ciclopedonali saranno privi di barriere architettoniche.

Sociale - Accessibilità		
Descrizione	note	Indicatori
Fermate servizi TPL/percorsi pedonali, attraversamenti dotati di segnalatori acustici e tattili	Le nuove fermate e i nuovi attraversamenti verranno dotate di segnali tattili e in casi particolari anche acustici.	 
Stalli sosta riservati a popolazione disabile: localizzazione	Gli stalli di sosta saranno completati con posti auto per disabili nel rispetto della normativa vigente.	 
Lunghezza dei marciapiedi sicuri e privi di barriere architettoniche	I nuovi marciapiedi e piste ciclopedonali saranno privi di barriere architettoniche.	 

Di seguito viene riportata un elenco delle opere finanziate in relazione all'intervento di comparo previsto tutte finalizzate, come precedentemente riportato, ad una ottimizzazione in termini di collegamenti mancanti, aumento della sicurezza e opere sociali.

Economia: Finanziamento Spese		
Descrizione	note	indicatori
Finanziamento per la mobilità sostenibile	Realizzazione della pista ciclabile lungo viale Caproni e via del Garda	 
Opere o servizi di pubblica utilità	Somma di 70.000 euro convenzionata per opere o servizi di pubblica utilità	 

10 MITIGAZIONE, COMPENSAZIONE E MONITORAGGIO

10.1 Elementi di mitigazione

Gli interventi di mitigazione prevalenti introdotti con variante al Piano di Lottizzazione, ottenuti da una valutazione di tutti i vari componenti precedentemente riportati sono prevalentemente riscontrabili a livello di microarea e sintetizzabili in:

- La trasformazione da B3 a D5 permette un più razionale utilizzo della superficie del lotto e una maggiore coerenza progettuale con l'ambito A adiacente;
- Secondo attraversamento pedonale su via Alto del Garda;
- all'interno del comparto si prevede la realizzazione di 170 posti auto + 5 per disabili che permettono di ottemperare ai parametri di destinazione urbanistica previsti;
- introduzione nel lotto A di un'ampia area a verde profondo, anche per ridurre il suolo impermeabilizzato.

10.2 Elementi di compensazione

Nella Convenzione Urbanistica allegata al Piano di Lottizzazione originario erano già previsti i seguenti elementi che possono essere intesi come compensativi:

- Realizzazione - e quindi la cessione al comune - di un tratto di pista ciclopedonale (lunghezza circa 450 m) nel tratto a sud tra viale Caproni e via del Garda, **realizzata direttamente da LF Immo srl in forma di liberalità (opera di urbanizzazione primaria)** ex art. 20 D.Lgs. n° 50/2016 e in parte ricadente sull'area privata di lottizzazione, oltre alla progettazione definitiva/esecutiva del tracciato lungo l'intera via del Garda.
- Opere di arredo per alcuni asili (50.000,00 €)
- Studio sulla ciclabilità cittadina (20.000 €).

Si segnala che la Variante in esame non introduce ulteriori elementi compensativi.

10.3 Elementi di monitoraggio

Il processo di valutazione ambientale prosegue nella fase di attuazione e gestione con il monitoraggio necessario per fornire, nel tempo, le informazioni atte a valutare gli effetti ambientali dell'apertura del nuovo comparto ed eventualmente le misure correttive qualora si rendessero necessarie. Relativamente al tipo di monitoraggio si può distinguere un monitoraggio di microarea ed un monitoraggio di macroarea.

Il monitoraggio relativo a macroarea è di competenza di attività di tipo istituzionale in quanto utili anche per altri tipi di procedure. Un monitoraggio serve quindi a definire una sequenza di tappe atte a verificare se gli obiettivi intermedi sono stati raggiunti ed i risultati sono affidati a rapporti di pubblica consultazione. Tali rapporti devono essere organizzati in modo da evidenziare chiaramente la periodicità degli stessi, l'area di monitoraggio associata a ciascun indicatore, eventuali difficoltà riscontrate nel monitoraggio, eventuali correzioni adottate negli indici ed eventuali modifiche da apportare per limitare eventuali effetti negativi.

11 CONCLUSIONI FINALI

L'oggetto della presente Rendicontazione prevede, come riportato precedentemente, la variante al Piano di Lottizzazione approvato per la riqualificazione dell'area Ex Favorita, basandosi sui seguenti punti fondanti e sui relativi obiettivi progettuali. Quale primo elemento principale e caratterizzante il cambio di destinazione urbanistica di una porzione dell'ambito B, da B3 (residenziale) a D5 (settore secondario e terziario), il cambio di destinazione urbanistica di una porzione dell'ambito A da area di viabilità di accesso a zona D, uniformando le due porzioni alla destinazione prevalente dell'area di lottizzazione; modifica alla sagoma, all'orientamento e alle sezioni dell'immobile previsto all'interno dell'ambito B; riduzione della dimensione della fascia di rispetto stradale di Via del Garda e della rotatoria adiacente il Rio Coste, a seguito della conclusione dei lavori di sistemazione della viabilità della zona; variazioni alla distribuzione del verde profondo e dei posti auto, conseguenti alle modifiche sopra richieste, ricalcolo delle superfici dell'ambito A e B, alla luce delle modifiche oggetto di Variante con riverifica di tutti i parametri urbanistici; definizione della Scheda Norma per l'ambito di Lottizzazione rientrante In zona C.

Dall'analisi generale risulta che la proposta oggetto della presente Rendicontazione non interferisce con i seguenti piani sovraordinati ed in particolare:

- **Rete Natura 2000: l'area oggetto dell'intervento non interferisce con nessun ambito territoriale soggetto a tali limitazioni;**
- **Piano Urbanistico Provinciale - Inquadramento Strutturale: la zona dell'intervento è al di fuori del nucleo storico e non include né sistemi di manufatti insediativi né beni architettonici ed artistici rappresentativi.**
- **Piano Urbanistico Provinciale - Carta del Paesaggio: l'area si colloca in "aree urbanizzate recenti" al di fuori dei nuclei storici del Comune di Rovereto.**
- **Piano Urbanistico Provinciale - Unità di Paesaggio Percettivo: la posizione dei nuovi interventi nel tessuto urbano consolidato non subirà alterazioni significative a seguito delle opere previste ma sicuramente si otterrà un miglioramento del tessuto stesso.**
- **Piano Urbanistico Provinciale - Carta delle Tutele Paesistiche: il lotto oggetto dell'intervento risulta esterno all'area di tutela ambientale.**

- **Piano Urbanistico Provinciale - Carta delle Reti Ecologiche e Ambientali:** l'area prettamente urbana ove si colloca l'intervento non presenta caratteristiche negative particolari.
- **Piano Urbanistico Provinciale - Sistema Insediativo ed Infrastrutturale:** il piano localizza il comparto oggetto di intervento nella "zona per insediamenti" lungo la viabilità principale esistente. Non vengono messi in evidenza elementi di contrasto particolari in prossimità dell'area di studio.
- **Piano Urbanistico Provinciale - Sistema delle Aree Agricole:** l'area oggetto dell'intervento risulta esterna alle aree agricole e agricole di pregio; l'area oggetto dell'intervento non interferisce con tale sistema.
- **Piano Urbanistico Provinciale - Carta di Sintesi geologica:** l'area oggetto dell'intervento non interferisce con nessuna penalità all'interno di tale sistema.
- **Piano Urbanistico Provinciale - Carta della Pericolosità Idrogeologica – Carta del Rischio Idrogeologico:** l'area oggetto dell'intervento risulta esterna ad ogni rischio ma lambita da una zona relativa ad "aree da approfondire".

Si è inoltre eseguita una valutazione dei principali indici, riportati in sintesi nella matrice sottostante, ove sono indicate le valutazioni qualitative delle potenziali interferenze delle azioni con le criticità ambientali locali e rispetto al Piano di Lottizzazione approvato.

Descrizione	Indicatori
Mobilità: Dolce	 
Mobilità: TPL	 
Mobilità: Traffico Viabilità	 
Mobilità: Sosta	 
Mobilità: Intermodalità	 

Descrizione	Indicatori
Ambiente e Territorio: Qualità dell'aria	 
Ambiente e Territorio: Consumo energetico	 
Ambiente e Territorio: Natura e biodiversità	 
Ambiente e Territorio: Patrimonio	 
Ambiente e Territorio: Rumore	 
Ambiente e Territorio: Consumo del suolo e qualità dell'acqua	 

Descrizione	Indicatori
Sociale: Sicurezza	 
Sociale: Accessibilità	 

Descrizione	Indicatori
Economia: Finanziamento Spese	 

Dalla sintesi degli indicatori emerge che la Variante in esame non risulta peggiorativa rispetto alle condizioni del Piano di Lottizzazione approvato, ma ne lascia invariati gli elementi caratterizzanti, come nei seguenti ambiti: trasporto pubblico locale, traffico e viabilità, sosta, consumo energetico, rumore, accessibilità e finanziamento spese. Su alcuni punti la Variante introduce elementi migliorativi, come negli ambiti della mobilità dolce, del consumo di suolo e della qualità dell'acqua e della sicurezza. Per

alcune categorie, infine, data l'esigua dimensione degli interventi previsti di Variante, gli effetti non sono significativi oppure non riguardano le categorie oggetto di valutazione, come ad esempio per: intermodalità, natura e biodiversità e patrimonio culturale.

In linea con i criteri di programmazione urbanistica del Comune di Rovereto e della normativa generale i contenuti della Variante sono da ritenersi adeguati; alla luce delle analisi condotte si ritiene soddisfatta con esiti positivi la fattibilità e sostenibilità delle opere previste.

Dalle analisi delle risultanze di quanto riportato nei paragrafi precedenti, sia a livello dello stato di fatto, sia a livello dello stato di progetto si può evidenziare che:

- La trasformazione da B3 e area viabilità a zona D permette un più razionale utilizzo delle superfici dei lotti e una maggiore coerenza progettuale tra ambiti.
- la distribuzione dei valori di traffico, attualmente esistenti sulla rete stradale limitata al contorno della zona interessata l'intervento, consente già adesso sufficienti condizioni di deflusso;
- non vi è incremento di flussi rispetto al Piano di Lottizzazione approvato
- L'aggiunta dell'attraversamento pedonale non comporta un peggioramento dei flussi di traffico
- La riduzione della fascia di rispetto stradale consente il reperimento della quota di verde profondo all'interno del lotto A

La Variante in esame risulta coerente per una pianificazione di rango superiore e contiene elementi progettuali e normativi di rilevanza stringente per la futura progettualità del sito, La variante contiene inoltre misure mitigative atte a determinare la sostenibilità delle singole azioni, anche in quanto ad eventuali aspetti sinergici con altre fonti di impatto in aree contermini. Le azioni relative all'aera in esame non introducono effetti significativi sulla pianificazione di macroarea. Infine, data la tipologia, l'entità e localizzazione delle variazioni previste, non si ritiene possano essere impatti negativi legati all'attuazione delle azioni descritte.