



CITTA' DI ROVERETO

PIANO REGOLATORE GENERALE

PIANO DI LOTTIZZAZIONE CON EFFICACIA DI VARIANTE al PRG "RIORDINO EX CAVA TORELLI" Approvazione PAT con modifiche

Il progettista per la parte di variante al PRG: Ing. Luigi Campostrini

Adozione del Consiglio Comunale	deliberazione n° 26	di data 21 luglio 2022
Adozione definitiva del Consiglio Comunale	deliberazione n° 41	di data 23 novembre 2022
Approvazione della Giunta Provinciale	deliberazione n°	di data
Entrata in vigore il		

il Segretario Generale
Alberto Giabardo

Il Dirigente
Luigi Campostrini

**Controdeduzioni alle osservazioni private
documento non modificato in sede di approvazione PAT**

Inosservanza della limitazione del consumo di suolo, a sensi della Legge Provinciale 15/2015, art. 18, e contraddittorietà nel non mantenere un'applicazione coerente ed eguale a quella tenuta nei confronti di domande analoghe, respinte in recenti variazioni al PRG.

N. OSSERV.	SINTESI DELL'OSSERVAZIONE	Numero particelle	Articoli delle norme interessati dalle osservazioni pervenute
<p>1 presentata il 02/09/2022 (prot.n. 59564/22)</p>	<p>1. L'osservazione sostiene che la variante al PRG in oggetto non sia rispettosa delle disposizioni dettate dall'art. 18 "Limitazione del consumo del suolo" della Legge Provinciale 4 agosto 2015 n. 15 con riferimento all'individuazione di nuove aree destinate ad insediamenti produttivi.</p> <p>2. Inoltre le considerazioni presentate concentrano l'attenzione sul fatto che nel contesto di precedenti varianti al Piano Regolatore Generale del Comune di Rovereto, e segnatamente la variante "Novembre 2015 - Anticongiunturale", sono state negate soluzioni di ampliamento del costruito nelle aree libere, diversamente da quanto accaduto nel contesto della variante oggetto di osservazione.</p>	<p>p.f. 331/1 e p.ed. 2763 C.C. Rovereto</p>	<p>PIANO DI LOTTIZZAZIONE N. 23 (art. 62 e relativa Scheda Norma), interessata da AREE DI RECUPERO AMBIENTALE RIPRISTINATE (ART. 95).</p> <p>Zona RELIGIOSA (ART. 83.1.e) interessata da AREE DI RECUPERO AMBIENTALE RIPRISTINATE (ART. 95).</p>

L'osservazione risulta regolarmente pervenuta nel rispetto dei tempi stabiliti dalla normativa provinciale di settore

ESITO DELLA VALUTAZIONE
Osservazione priva di elementi utili alla revisione della proposta di variante al P.R.G.
MOTIVAZIONE
<p>Profilo 1.</p> <p>Per quanto attiene il primo profilo, quello che sostiene vi sia una violazione dell'art. 18 della L.P. 15/2015, merita in primo luogo osservare che l'area in questione non ricade certamente nell'ambito di superfici contraddistinte da naturalità e rilevante ruolo paesaggistico. L'areale in questione è oggettivamente ricompreso nel contesto delle aree urbanizzate e pertanto superfici, come si avrà modo di dimostrare, bisognose di interventi riqualificatori e rigenerativi anche attraverso soluzioni di ripianificazione urbanistica.</p> <p>Puntualmente si deve rammentare che l'ambito oggetto della variante è stato interessato nei decenni passati dalla destinazione di cava in considerazione della valenza funzionale che il substrato presentava per le funzioni antropiche. Terminata l'attività di cava l'ambito è stato destinato alle funzioni di discarica di materiale inerte; destinazione che ha trovato conclusione, con particolare riferimento al settore sud di interesse, nel corso dell'anno 2004.</p> <p>Successivamente sono seguiti gli interventi di recupero atti a rimuovere le cause di degrado.</p> <p>Ad oggi il Piano Regolatore Generale vigente classifica l'area quale ambito per attività di discarica D10, ex art. 76 delle relative norme tecniche di attuazione, e area di recupero ambientale di cui all'art. 95 delle norme tecniche di attuazione stesse.</p> <p>Orbene, dopo questo inquadramento si ritiene preliminarmente evidenziare che l'ambito in parola risulta uno spazio fortemente antropizzato e quindi non già annoverabile nei contesti interessati dalle limitazioni del consumo di suolo.</p> <p>Le pianificazioni provinciale e comunale orientano l'intervento pianificatorio urbanistico nella logica di perseguire il recupero degli immobili (vuoi edifici esistenti, vuoi terreni non più contraddistinti da livelli di naturalità) mediante un'equa ripartizione tra i proprietari degli immobili e l'amministrazione comunale dei relativi scenari di sviluppo.</p> <p>Per meglio comprendere i contenuti dell'art. 18 "Limitazioni del consumo di suolo" della L.P. 15/2015, laddove si dettagliano le modalità con cui gli strumenti di pianificazione territoriale perseguono l'obiettivo della limitazione del consumo del suolo, occorre innanzi tutto fare riferimento all'art. 3 "Definizioni" della legge stessa laddove al comma 1 stabilisce che:</p> <p><i>"b) consumo del suolo: il fenomeno di progressiva artificializzazione dei suoli, generato dalle dinamiche di urbanizzazione del territorio, monitorabili attraverso specifici indici;"</i></p> <p>Ciò posto si riportano i seguenti elementi utili a chiarire il concetto di consumo di suolo rispetto all'ambito in disamina.</p> <p>1. Un'analisi pertinente rispetto all'effettiva funzione e valenza dei suoli interessati dalla presente variante, in coerenza con la definizione assegnata dalla legge per il governo del territorio al "consumo di suolo" ai sensi dell'art. 3 comma 1 lett. b) citato, deriva dalla lettura del documento "Ricerca sulle dinamiche di urbanizzazione e sul consumo di suolo in Trentino – Edizione 2020", redatto in seno all'Osservatorio del paesaggio, uno degli "strumenti per il governo del territorio", previsto dall'art. 12 dell'ordinamento provinciale in materia di urbanistica.</p> <p>Detto rapporto, liberamente scaricabile e consultabile dal sito web istituzionale, esplicita alcuni concetti utili alla disamina in oggetto.</p> <p>Già nella parte premessuale – La ricerca in sintesi – emergono i seguenti elementi.</p> <p><i>"Le aree fortemente antropizzate che costituiscono l'oggetto del monitoraggio, sono i contesti territoriali che il vigente Piano urbanistico provinciale classifica come: insediamenti storici, aree urbanizzate recenti, aree produttive, cave e reti di mobilità.</i></p> <p><i>In termini semplificati le aree fortemente antropizzate rappresentano quei contesti territoriali</i></p>

trasformati dall'uomo, in cui non è più rilevabile un utilizzo agricolo o una condizione di naturalità.

In coerenza a tali definizioni e per agevolare le analisi sviluppate nella ricerca, le aree fortemente antropizzate sono rappresentate come la somma di due componenti: la prima è costituita dai contesti insediati, sparsi e aggregati; la seconda, comprende la rete infrastrutturale, oltre alle cave, alle discariche agli impianti per la gestione di reflui e rifiuti e ai siti inquinati.

Allo studio sulle aree fortemente antropizzate la ricerca affianca quello sul consumo di suolo, con riferimento al monitoraggio realizzato dal Sistema nazionale di protezione dell'ambiente (SNPA-ISPRA) alle cui attività l'Osservatorio del paesaggio partecipa, su mandato dell'Agenzia provinciale per l'ambiente.

Le aree fortemente antropizzate e i suoli consumati spesso coincidono, presentando tuttavia differenze anche significative, dovute al diverso oggetto del monitoraggio e alle differenti tecniche di rilievo. Tali fattori rendono opportuno differenziarne la rappresentazione e lo studio, in funzione delle possibili diverse utilizzazioni delle elaborazioni prodotte.

Se lo studio delle aree fortemente antropizzate presenta una prevalente finalità paesaggistica e urbanistica - in quanto centrato sulle funzioni alle quali il suolo è destinato e al rapporto tra i macrosistemi territoriali, insediativo, rurale e naturale – l'approfondimento dei fenomeni di consumo di suolo è invece finalizzato al monitoraggio delle trasformazioni che incidono sulla copertura fisica dei suoli, in termini di artificializzazione, impermeabilizzazione e conseguente perdita di funzionalità ecologica.”

Detto profilo è meglio declinato nella sezione del documento riservata alla definizione dei fenomeni, fonti di dati e metodologie di lavoro.

- pag. 18 -

“Aree fortemente antropizzate

Per aree fortemente antropizzate si intendono quei contesti territoriali riconducibili alla definizione delle seguenti componenti degli “ambiti elementari di paesaggio” così come classificati dalla “Carta del paesaggio” del vigente Piano urbanistico provinciale¹⁴ e costituiti:

- *dagli insediamenti storici;*
- *dalle aree urbanizzate recenti;*
- *dalle aree produttive;*
- ***dalle cave;***
- *dalle reti di mobilità.*

Sono pertanto escluse da tale definizione le aree a vocazione naturalistica o agricola, mentre sono ricomprese quelle - anche non edificate o artificializzate – che si caratterizzano per una stretta connessione con i fenomeni insediativi, quali ad esempio il verde pubblico o privato di pertinenza di edifici e aree urbane.

omissis

Le aree fortemente antropizzate sono l'esito dell'aggregazione di due componenti territoriali: la prima componente documentata dallo Strato informativo sulle aree fortemente antropizzate è costituita dai contesti insediati, sparsi e aggregati, che sono stati individuati in modo automatico utilizzando funzioni di calcolo geografico standard negli ambienti operativi GIS, a partire dallo strato informativo del Catasto Fondiario.

Omissis

La seconda componente dello Strato informativo sulle aree fortemente antropizzate comprende principalmente la rete infrastrutturale di origine antropica esterna ai contesti insediati precedentemente definiti, oltre alle cave, alle discariche alle infrastrutture per la gestione di reflui e rifiuti e ai siti inquinati.

Gli elementi di questa componente rappresentati nel Nuovo strato informativo sulle aree fortemente antropizzate, comprendono pertanto:

- *autostrade;*
- *viabilità provinciale;*
- *viabilità minore prevalentemente comunale;*
- *percorsi ciclabili;*
- *tracciati ferroviari e le loro pertinenze funzionali;*

■ **cave:**

■ **discariche, infrastrutture per la gestione di reflui e rifiuti e siti inquinati.**

ed ancora - pag 27 -

“Suolo consumato secondo SNPA -ISPRA. Il Rapporto “Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici”

Il quadro conoscitivo dei processi di trasformazione del territorio nazionale è disponibile grazie all’impegno del Sistema Nazionale per la Protezione dell’ambiente (SNPA) che vede l’Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) collaborare con le Agenzie per la Protezione dell’Ambiente delle Regioni e delle Province Autonome (ARPA/APPA), in un lavoro congiunto di monitoraggio del consumo di suolo in Italia. La L.132/2016 assegna infatti a SNPA il compito di analizzare le trasformazioni del territorio e la perdita di suolo naturale, agricolo e seminaturale, inteso come risorsa fondamentalmente non rinnovabile. Su mandato dell’Agenzia provinciale per l’ambiente, a tale rete appartiene anche il Laboratorio suolo e paesaggio attivo presso l’Osservatorio del paesaggio.

Con il termine “consumo di suolo”, SNPA-ISPRA definisce quel processo tendente all’artificializzazione di una superficie originariamente agricola, naturale o seminaturale e che determina “la variazione da una copertura non artificiale (suolo non consumato) a una copertura artificiale del suolo (suolo consumato)”.

La definizione prevede la distinzione tra:

- “consumo di suolo permanente” determinato da edifici, fabbricati, strade pavimentate, sedi ferroviarie, aeroporti, porti, altre aree impermeabili/pavimentate non edificate, serre permanenti pavimentate, **discariche**.
- “consumo di suolo reversibile” determinato da strade non pavimentate, cantieri e altre aree in terra battuta, **aree estrattive non rinaturalizzate**, cave in falda, impianti fotovoltaici a terra, altre coperture artificiali, non connesse alle attività agricole, la cui rimozione ripristini le condizioni iniziali del suolo.

omissis”.

2. Per meglio contestualizzare i citati contenuti, sembra opportuno fare richiamo a talune definizioni che l’Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), assegna rispetto alla tematica, definizioni più volte declinate all’interno del documento di ricerca sopra menzionato.

Si rammenta che l’ISPRA, istituito con la L. 133/2008, è un ente pubblico di ricerca, dotato di personalità giuridica di diritto pubblico, autonomia tecnica, scientifica, organizzativa, finanziaria, gestionale, amministrativa, patrimoniale e contabile, con prioritarie funzioni di supporto al Ministro della Transizione Ecologica (Mite).

Consumo di suolo: variazione da una copertura non artificiale (suolo non consumato) a una copertura artificiale del suolo (suolo consumato), con la distinzione fra consumo di suolo permanente (dovuto a una copertura artificiale permanente) e consumo di suolo reversibile (dovuto a una copertura artificiale reversibile).

Suolo consumato: quantità complessiva di suolo a copertura artificiale esistente in un dato momento. Se è misurato in valori percentuali rispetto alla superficie territoriale è sinonimo di grado di artificializzazione.

Copertura artificiale del suolo: secondo l’Agenzia Europea per l’Ambiente equivale all’insieme delle superfici dove il paesaggio è stato modificato o è influenzato da attività di costruzione e sono state sostituite le superfici naturali con strutture artificiali abiotiche 2D/3D o con materiali artificiali. Corrisponde a una parte delle aree urbane e suburbane, dove sono presenti infrastrutture, costruzioni e altre coperture artificiali e sono inclusi anche gli insediamenti, le infrastrutture e le costruzioni in aree non urbane. Le aree verdi in ambiente urbano non devono essere considerate come superfici artificiali. La copertura artificiale del suolo si ha, quindi, con la presenza di una copertura biofisica artificiale del terreno di tipo permanente (edifici, fabbricati; strade pavimentate; sede ferroviaria; piste aeroportuali, banchine, piazzali e altre aree impermeabilizzate o pavimentate; serre permanenti pavimentate; **discariche**) o di tipo reversibile (aree non pavimentate con rimozione della vegetazione e asportazione o compattazione del terreno dovuta alla presenza di infrastrutture,

*cantieri, piazzali, parcheggi, cortili, campi sportivi o depositi permanenti di materiale; impianti fotovoltaici a terra; **aree estrattive non rinaturalizzate**; altre coperture artificiali non connesse alle attività agricole in cui la rimozione della copertura ripristina le condizioni naturali del suolo).*

3. Concorre a definire il concetto di consumo di suolo anche il Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA), istituito con L. 28 giugno 2016 n. 132.

“Il consumo di suolo deve essere inteso come un fenomeno associato alla perdita di una risorsa ambientale fondamentale, dovuta all’occupazione di superficie originariamente agricola, naturale o seminaturale.

Il fenomeno si riferisce, quindi, a un incremento della copertura artificiale di terreno, legato alle dinamiche insediative.

Un processo prevalentemente dovuto alla costruzione di nuovi edifici, capannoni e insediamenti, all’espansione delle città, alla densificazione o alla conversione di terreno entro un’area urbana, e all’infrastrutturazione del territorio

Il concetto di consumo

Il concetto di consumo di suolo deve, quindi, essere definito come una variazione da una copertura non artificiale (suolo non consumato)....a una copertura artificiale del suolo (suolo consumato)

E' possibile distinguere due categorie principali di consumo del suolo:

Consumo di suolo permanente:

Esso è rappresentato da :

- *edifici, fabbricati;*
- *strade asfaltate; sedi ferroviaria;*
- *aeroporti; porti (banchine e aree di movimentazione impermeabili/pavimentate);*
- *altre aree impermeabili: piazzali, parcheggi, cortili, campi sportivi);*
- *serre permanenti pavimentate;*
- ***discariche.***

Consumo di suolo reversibile:

Esso è rappresentato da quelle tipologie di trasformazioni che non prevedono una totale impermeabilizzazione e/o consumo della risorsa suolo:

- *strade sterrate;*
- *cantieri e altre aree in terra battuta (piazzali, parcheggi, cortili, campi sportivi, depositi permanenti di materiale);*
- ***aree estrattive non rinaturalizzate;***
- *cave in falda;*
- *campi fotovoltaici a terra;*
- *altre coperture artificiali la cui rimozione ripristina le condizioni iniziali del suolo.”.*

Dalla lettura dei punti 1, 2 e 3 atti a riportare le definizioni di consumo di suolo è palese che la variante al Piano Regolatore ha coinvolto una porzione di suolo fortemente antropizzato (dal punto di vista paesaggistico) ed un suolo consumato (dal punto di vista ambientale), ovvero delle aree per le quali in consumo di suolo è già avvenuto.

I punti precedenti fanno riferimento allo stato reale dei suoli, ed accertano che fattualmente il consumo di suolo è già avvenuto.

I successivi punti indagano lo stato pianificatorio della realtà fondiaria, ed esprimono il consumo di suolo potenziale, analizzando le previsioni pianificatorie territoriali alle diverse scale.

Nel dettaglio, a conferma che le superfici in questione risultano spazi oggettivamente antropizzati e quindi storicamente compromessi, si riportano i seguenti richiami:

4. il Piano Urbanistico Provinciale ha dettagliatamente rappresentato nella “Carta del paesaggio” l’intero territorio provinciale. Dalla lettura sistematica delle cartografie concernenti il paesaggio si apprende che l’ambito in questione è annoverabile nel contesto delle “aree produttive” e contornato da aree urbanizzate recenti e aree rurali.
5. analogamente dando corso alla lettura delle cartografie del “Sistema insediativo e Reti

infrastrutturali” del PUP stesso, si apprende che gli spazi su cui hanno trovato riferimento le soluzioni pianificatorie della variante sono classificati nell’ambito delle “zone per insediamenti”;
6. ed ancora le cartografie del PUP riportanti il sistema delle aree agricole (area agricola e area agricola di pregio) non annovera gli areali oggetto di disamina nell’ambito del territorio aperto ovvero agricolo.

Dalla lettura pertanto dei punti 3, 4 e 5 atti a riportare le classificazioni urbanistiche del suolo da parte del PUP, è innegabile che la variante al Piano Regolatore ha coinvolto “aree produttive” ovvero “zone destinate all’insediamento” secondo le previsioni del PUP.

7. Lo stesso Piano Regolatore Generale classifica, fino ad avvenuto esaurimento dell’attività di discarica, l’area quale spazio per attività di discarica e stoccaggio. Ad avvenuto accertato esaurimento della discarica, si dovrà garantire la redazione dei relativi piani gestionali, circostanze queste avvenute e che hanno trovato totale chiusura già a far data dal 2020. Lo strumento comunale sovrappone alla destinazione a discarica la destinazione di cui all’art. 95 delle Norme tecniche di attuazione (areale di recupero ambientale). In tali ambiti il comma 3 dell’art. 95 delle Norme di Attuazione del P.R.G. di Rovereto prevede: *“tali aree, una volta bonificate oppure ad avvenuto esaurimento della coltivazione delle cave, potranno essere utilizzate per realizzare nuove attrezzature o equipaggiamenti civili, pubblici o privati, o ampliamenti di quelli esistenti, quali aree verdi, parcheggi (anche pertinenziali) e simili, depositi di materiali e di attività purché, fatte salve le limitazioni ambientali, il sito sia preordinato ad una congrua e coerente urbanizzazione..... omissis...”*.

Posto che la bonifica del sito ha trovato formale conclusione il Piano Regolatore ha quindi delineato quale scelta obbligata l’approntamento sugli spazi in parola di nuove attrezzature o equipaggiamenti civili, pubblici o privati, o ampliamenti di quelli esistenti nella logica di addivenire ad un recupero non solo formale (avvenuta bonifica) ma anche funzionale e sostanziale del sito.

In questa prospettiva il proprietario dell’area già a partire dall’anno 2019, ha presentato un titolo edilizio - S.C.I.A. - (supportato dalla preventiva approvazione del competente servizio ambientale della Provincia autonoma di Trento) finalizzato al deposito di materiali edili e di attrezzature per alimentare l’attività a cui fa capo lo stesso titolare nell’ambito della frazione di San Giorgio.

Dal quadro appena descritto si apprende pertanto che le aree in questione, qualora non si fosse pensato ad una variante preordinata al superiore interesse pubblicistico, sarebbero state interessate dall’approntamento di attività di deposito e vendita di materiali propri dell’edilizia alimentando in termini concreti la funzione produttiva secondaria.

Alla luce di ciò non si comprende pertanto il nesso logico formale che avrebbe dovuto seguire l’amministrazione per limitare l’insediamento di attività secondarie produttive già di per sé assentibili dagli strumenti urbanistici vigenti senza il ricorso alla variante.

I dettati urbanistici sopra citati descrivono pertanto in modo naturale e predestinato l’impiego per attività civili pubbliche e private dei suoli interessati dalla variante.

La variante al PRG infatti se da un lato prevede l’insediamento di un nuovo capannone produttivo in sostituzione di un’attività di deposito di attrezzature e materiali edili già pienamente ammissibile dalla strumentazione vigente, dall’altro arricchisce il paniere delle funzioni mediante l’introduzione di un nuovo areale da destinarsi a parcheggio pubblico o a verde pubblico conformemente alle direttive della strumentazione urbanistica sovraordinata.

Per quanto sopra argomentato, se il principio generale della promozione di uno sviluppo sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio costituisce un riferimento innegabile e come tale da adottare nel contesto degli atti pianificatori così come puntualmente richiamato nell’art. 2 della L.P. 15/2015, dall’altro si deve congruamente contestualizzare la necessità di limitare il consumo del suolo contraddistinto da elementi ambientali naturali (quali gli spazi agricoli, il territorio aperto, etc.) e non già imprimere un’estensione forzata ai suoli urbanizzati e/o antropizzati per i quali il consumo è già storicamente avvenuto, sia per effetto della discarica che per l’avvenuta realizzazione del relativo *capping*.

Profilo 2.

Per quanto attiene il secondo quesito posto, relativo all'asserita non coerenza tra la presente variante e le scelte della variante “Novembre 2015 – Anticongiunturale” entrata in vigore il 30 novembre 2018 si rassegnano le seguenti considerazioni.

Come evidenziato nell'osservazione, la variante “novembre 2015” ha assunto un contenuto specifico e ben circoscritto, così come illustrato nell'avviso preliminare all'avvio del procedimento ns. prot. n. 56784 di data 11/11/2015. Segnatamente, l'avviso in questione ha ben descritto le azioni perseguite dalla variante la quale era tesa “a valutare istanze di cittadini volte a soddisfare bisogni famigliari o diffusi sul territorio”; ed ancora “le istanze dovranno essere trasferibili entro lo strumento urbanistico esclusivamente attraverso modeste variazioni del P.R.G., relative sia alla parte normativa che a quella cartografica”.

L'avviso più volte citato, continuava delineando i confini della variante, circoscrivendoli alla rappresentazione di “un interesse particolare o generale” da esprimersi attraverso “delle proposte di modifica allo strumento urbanistico comunale atte a perseguire azioni a consumo di suolo zero”. Le proposte da parte dei cittadini secondo le indicazioni dell'amministrazione, dovevano rispondere ai seguenti contenuti:

- favorire il riuso e la rigenerazione, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione di modesta portata;
- mantenere ed incrementare l'attrattività dei contesti urbani in ragione della pluralità delle funzioni presenti e garantire la migliore funzionalità delle aree agricole;
- promuovere il miglioramento del livello di qualità del contesto urbano, anche favorendo la manutenzione ordinaria e straordinaria;

e potevano:

- proporre interventi di manutenzione, riqualificazione e rigenerazione di modesta entità, anche relative al centro storico e agli insediamenti storici sparsi;
- promuovere modifiche funzionali rispettose – in termini generali - dello zoning;
- riguardare adeguamenti normativi, anche riferiti ad adeguamenti alle disposizioni della L.P. 15/15, quando compatibili con gli obiettivi e i temi della presente variante;
- proporre modeste iniziative di partenariato pubblico-privato e accordi urbanistici che promuovano l'attuazione di interventi di lieve entità in linea con i contenuti dello strumento urbanistico e con i principi della presente variante;
- inerire correzioni di errori materiali e altri eventuali affinamenti.

Citare quindi la variante “Novembre 2015 – anticongiunturale”, seppure condivisibile in termini di lettura storica delle variazioni assunte a modifica del PRG e per quanto attiene i principi urbanistici ispiratori a cui tendere, non pare pertinente stante il fatto che ogni variante al PRG risulta indirizzata a soddisfare esigenze pubblicistiche del tutto particolari/settoriali. La variante del 2015 non ha assunto il ruolo di variante generale allo strumento urbanistico, ma ha assunto il ruolo volto a promuovere soluzioni di modesto rilievo urbanistico quali bisogni tendenzialmente famigliari e diffusi in modo capillare sull'intero territorio.

Di ciò si da contezza nella parte premessuale della relazione illustrativa della variante novembre 2015 anticongiunturale che al riguardo, per i profili di nostro interesse evidenziava quanto segue.

“L'Amministrazione comunale, sulla scorta gli obiettivi che si è posta e che sono esplicitati nella Relazione Previsionale Programmatica riferita al triennio 2016-2018, ha inteso attivare alcuni percorsi di pianificazione territoriale a diversa scala, al fine di considerare le interessanti innovazioni promosse della nuova legge urbanistica provinciale, la L.P. 15/2015, e della sopravvenuta crisi economica congiunturale che ha inibito molti processi di sviluppo urbano sia pubblici che privati.

All'insegna del metodo partecipativo nuovamente promosso dalla L.P. 15/2015 (art. 19 “Partecipazione alle scelte pianificatorie”), l'intenzione è quella di raccogliere istanze capaci di promuovere, attraverso azioni contenute, la riqualificazione di edifici o brani di città e la rigenerazione di insediamenti. Si ritiene che tali istanze possano saper dare risposta alle esigenze delle famiglie e delle piccole imprese, contribuendo al contempo a promuovere l'attività edilizia e le iniziative di qualificazione del tessuto insediativo cittadino.

Per tali ragioni si è intervenuti attraverso un “Appello alla città”, reso nella forma dell'avviso preliminare all'avvio del procedimento di adozione della variante al PRG di cui al comma 1 dell'art. 37 “Adozione del PRG” della soprarichiamata L.P. 15/2015.

Si è inteso valutare istanze di cittadini volte a soddisfare bisogni familiari o diffusi sul territorio.

L'avviso è stato pubblicato l'11 novembre 2015: invitava alla presentazione delle domande a partire dal giorno 12 novembre e per trenta giorni consecutivi.

La premessa del citato avviso pubblico esplicita, in modo molto chiaro, gli obiettivi dell'iniziativa e conseguentemente i vincoli generali e specifici imposti alle proposte che i cittadini sono sollecitati a presentare.

Gli obiettivi sono rappresentati dalla “riqualificazione di edifici o brani di città” e dalla “rigenerazione di insediamenti”. Le parole chiave dell'iniziativa sono pertanto “riqualificazione” e “rigenerazione”. La sua peculiarità, a differenza di altri processi di pianificazione, è quella che il percorso di variante è intrapreso a partire dalle singole istanze avanzate dai cittadini per soddisfare “bisogni familiari o diffusi sul territorio”.

Dalla lettura dello stralcio della relazione illustrativa, si apprende quindi che la variante anticongiunturale aveva lo scopo di soddisfare modeste quanto risibili situazioni puntuali sul territorio, al fine di sostenere e promuovere il tessuto della piccola imprenditoria e quello delle unità famigliari. L'avviso preliminare all'avvio del procedimento di adozione della variante, da intendersi quale *lex specialis*, imponeva quale “confine/perimetro” delle possibili variazioni urbanistiche quelle azioni “a consumo di suolo zero”. Questo, in ossequio da un lato alle disposizioni della L.P. 15/2015, e dall'altro al fine di non trasformare la variante “Novembre 2015 - Anticongiunturale” in una variante di carattere generale e dai contorni troppo estesi ed invasivi sotto il profilo delle modifiche urbanistiche.

In coerenza con quanto sopra affermato, le 152 osservazioni iniziali pervenute dai privati sono state classificate in base a criteri e parametri di seguito sintetizzati:

- Riferimento e coerenza a norme e piani sovraordinati;
- Coerenza con il principio del consumo di suolo zero;
- Coerenza con le scelte pianificatorie del vigente PRG in materia di crediti edilizi;
- Coerenza con le scelte pianificatorie del vigente PRG in materia di paesaggio
- Coerenza con il principio della sostenibilità o del migliore utilizzo della risorsa suolo
- Istanze che promuovono azioni contenute
- Una valutazione rispetto al soddisfacimento delle condizioni con incipit “dovranno”;
- Una valutazione rispetto al soddisfacimento delle condizioni con incipit “potranno”.

A ben vedere tra la prima e seconda adozione della variante, la società Schonsberg Basilio s.n.c. con nota di data 31/08/2017 ha formulato un'osservazione (n. 4) con la quale richiedeva la possibilità di costruire un manufatto produttivo sulla p.f. 331/1, peraltro concedendo all'amministrazione la cessione di alcuni suoli privati per il miglioramento del contesto urbanizzativo e dei servizi. L'osservazione non venne ritenuta procedibile per ragioni di metodo procedimentale e non già di merito, in quanto la stessa venne presentata a piano già avviato e specificatamente successivamente alla prima adozione della variante intervenuta con delibera consiliare n. 24 di data 28 giugno 2017.

Rimane comunque evidente che il suolo di proprietà del sig. Schonsberg, limitatamente all'areale interessato dalla presente variante, è da considerarsi come già ampiamente sopra evidenziato, un ambito fortemente antropizzato e in cui il consumo di suolo è già avvenuto con modalità permanenti e pertanto irreversibili, alla luce delle definizioni sopra richiamate e declinate nell'ambito della “Ricerca sulle dinamiche di urbanizzazione e sul consumo di suolo in Trentino. Edizione 2020” già menzionata, condotta dall'Osservatorio del paesaggio trentino.

Per sintetizzare possiamo si può quindi rilevare che a meno delle varianti generali al PRG che interessano tutti i sistemi urbanistici (insediativo, produttivo, infrastrutturale), in termini di assoluta ordinarietà le altre varianti al PRG sono contraddistinte da componenti settoriali, dovendo soddisfare esigenze più o meno puntuali. Le motivazioni e le esigenze sottese della variante “Novembre 2015 - Anticongiunturale” non sono neppure lontanamente confrontabili per

estensione e tipologia funzionale alla variante urbanistica relativa alla “ex Cava Torelli” e quindi ogni tipo di accostamento comparativo pare difficilmente sostenibile o addirittura non pertinente, se vengono escluse le finalità e i principi cui l’urbanistica deve promuovere.

A rigore, la procedura in fieri, la cui prima adozione è intervenuta con delibera consiliare n. 26 di data 21 luglio 2022, non può classificarsi come una variante al PRG ai sensi dell’art. 39 della L.P. 15/2015 bensì si sostanzia in una approvazione di un piano attuativo che assorbe, per una più razionale programmazione degli interventi, l’efficacia di una variante al PRG limitatamente all’areale interessato.

Anche sotto un profilo logico e strutturale, le due varianti (Anticongiunturale e quella in fieri) sono contraddistinte da sviluppi ed estensioni urbanistiche molto diverse e le finalità sono strutturalmente diversificate.

Anche per questi profili la tentata comparazione non pare percorribile.

Nella deliberazione consiliare 26/2022 l'interesse pubblico appare quasi assente e comunque enormemente inferiore all'interesse privato.

N. OSSERV.	SINTESI DELL'OSSERVAZIONE	Numero particelle	Articoli delle norme interessati dalle osservazioni pervenute
<p>2 presentata il 02/09/2022 (prot.n. 59570/22)</p>	<p>L'osservazione evidenzia quattro momenti di approfondimento e corrispondenti asserite criticità della variante adottata con deliberazione consiliare n. 26/2022, sostenendo che l'interesse pubblico appaia quasi assente e comunque enormemente inferiore all'interesse privato:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. viene evidenziata la non giustificata acquisizione di un'area per realizzare un parcheggio pubblico in corrispondenza di via San Giorgio in quanto ambito periferico, assolutamente insicuro e collocato nei pressi di altri parcheggi maggiormente idonei. Si sottolinea che il parcheggio avrà una funzione pressoché esclusiva all'attività artigianale commerciale del sig. Schonsberg e delle altre attività che insistono sul ramale periferico di via Cavalcabò; 2. viene evidenziata l'inopportunità di acquisire il ramale periferico di via Cavalcabò contraddistinto dalla p.f. 2268 CC Rovereto in quanto privo di utilità pubblica essendo specificatamente pertinente alle attività produttive. Viene quindi negata la funzione pubblica del collegamento sia in ragione dell'onere economico inerente la realizzazione dell'accesso alla proprietà del privato che per l'aggravio di costi realizzativi che l'amministrazione sarà chiamata a sostenere per la manutenzione periodica e per gli interventi straordinari da realizzarsi in futuro; 3. viene sottolineata l'inutilità dell'allargamento della prima parte di via San Giorgio riconducendolo ad un quasi esclusivo interesse dell'attività del soggetto promotore; 4. viene messa in discussione l'utilità pubblica del collegamento tra via Cavalcabò e via San Giorgio anche per il presunto costo significativo, stante le differenze altimetriche della zona e le difficoltà geologiche. 	<p>p.f. 331/1, p.f. 2268, p.f. 2016 e p.ed. 2763 C.C. Rovereto</p>	<p>Piano di Lottizzazione n. 23 (art. 62 e relativa Scheda Norma), interessata da Aree di recupero ambientale ripristinate (art. 95).</p> <p>Zona Religiosa (art. 83.1.e) interessata da aree di recupero ambientale ripristinate (art. 95).</p> <p>Viabilità locale esistente (art. 89)</p>

	<p>Si sottolinea infine che l'amministrazione comunale non ha mai espresso alcun interesse per la variante al PRG presentata e la Circostrizione ha formulato parere contrario alla stessa.</p> <p>In conclusione, si sostiene che in relazione all'operazione urbanistica, l'interesse pubblico sia quasi assente, molto onerosa per il Comune e comunque imparagonabile rispetto al consistente vantaggio del privato.</p>		
--	--	--	--

L'osservazione risulta regolarmente pervenuta nel rispetto dei tempi stabiliti dalla normativa provinciale di settore

ESITO DELLA VALUTAZIONE
Osservazione priva di elementi utili alla revisione della proposta di variante al P.R.G.
MOTIVAZIONE
<p>Profilo 1.</p> <p>Per quanto attiene il primo profilo con il quale viene sostenuta l'assoluta inidoneità ed insicurezza del parcheggio lungo via San Giorgio e la sua carenza di funzionalità alle esigenze pubbliche, preme evidenziare le seguenti considerazioni.</p> <p>In <i>primis</i> si deve rammentare che il parcheggio prospettato viene collocato in un'area destinata dal Piano Regolatore Generale vigente nell'ambito delle aree di recupero ambientale, disciplinate puntualmente dall'art. 95 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regolatore Generale.</p> <p>Il comma 3 dell'art. 95, precisa che queste sono aree, una volta bonificate, da utilizzarsi <i>“per realizzare nuove attrezzature o equipaggiamenti civili, pubblici o privati, o ampliamenti di quelli esistenti, quali aree verdi, parcheggi (anche pertinenziali) e simili, depositi di materiali e di attività purché, fatte salve le limitazioni ambientali, il sito sia preordinato ad una congrua e coerente urbanizzazione a servizio anche pubblicistico”</i>.</p> <p>Appare chiaro che la norma del Piano Regolatore Generale vigente, pone in termini prioritari il recupero dell'area attraverso un'operazione di bonifica (di cui già si è detto nel contesto della relazione illustrativa della variante adottata) e successivamente alla stessa prefigura i possibili utilizzi secondo una logica tale da coinvolgere sia i privati, sia il pubblico, subordinando l'intervento post-bonifica ad una congrua e corrente urbanizzazione dell'intero contesto.</p> <p>La previsione pertanto di un parcheggio pubblico risulta già insita nel PRG vigente e costituisce la chiara traccia pianificatoria volta da un lato a favorire una coerente urbanizzazione a servizio anche pubblicistico, dall'altro l'“atterraggio” in quel contesto di funzioni a parcheggio o a verde pubblico.</p> <p>Il fatto di affermare l'inopportunità e la mancanza di valenza pubblicistica del parcheggio lungo la via San Giorgio, appare quindi negare i contenuti generali del PRG vigente ancor prima di sostenere l'inidoneità della scelta condotta nell'adozione del Piano attuativo con efficacia di variante. Per essere più chiari la possibilità di collocare un areale a parcheggio pubblico o funzioni pubblicistiche similari a tergo di via San Giorgio, costituisce una declinazione attuativa e perfettamente in linea con le previsioni generali sancite dal Piano Urbanistico vigente.</p> <p>Gli ambiti interessati dal Piano attuativo con efficacia di variante e gli spazi circostanti sono sostanzialmente contraddistinti da un contesto urbanizzativo estremamente carente e frammentato. In tal senso si deve rammentare che a fronte di numerosissime abitazioni ubicate in prossimità di via San Giorgio, la presenza di una zona artigianale di interesse locale, della Parrocchia e di altri funzioni assimilabili, mancano completamente riferimenti viabilistici adeguati (criticità lungo via San Giorgio stante le sue dimensioni estremamente ridotte, frammentazione del primo tratto di via Baroni Cavalcabò, inadeguatezza della traversa ortogonale di via Baroni Cavalcabò, assenza di uno spazio pubblico in cui parcheggiare le autovetture per tutto il quartiere residenziale che si attesta su via San Giorgio e dell'intero comparto produttivo – ad oggi i titolari e i clienti delle attività artigianali parcheggiano le macchine in modo improprio in corrispondenza della viabilità privata posta ortogonalmente a via Baroni Cavalcabò -).</p> <p>Il quadro sopra espresso evidenzia in tutta la sua gravità le criticità urbanizzative dell'ambito del quartiere preso in disamina e ne descrive in modo inequivocabile la strutturale carenza e inadeguatezza. Ciò giustifica la necessità di riordinare, mediante lo strumento urbanistico, questo quadro urbanizzativo “carente” e “frammentato” attraverso l'acquisizione degli spazi per allargare e potenziare la viabilità nonché approntare un nuovo ambito con la destinazione a parcheggio pubblico o similari. Mediante il Piano attuativo con efficacia di variante si pone pertanto quale primario obiettivo pubblicistico quello di garantire “una congrua e coerente urbanizzazione a</p>

servizio anche pubblicistico” del quartiere, così come auspicato e puntualmente dettato dall’art. 95 comma 3, delle norme tecniche di attuazione del PRG vigente.

Nel merito le ragioni che hanno indotto l’amministrazione a prevedere l’acquisizione di un’area potenzialmente trasformabile in un parcheggio pubblico o comunque in una zona a servizi pubblici lungo via San Giorgio, risultano le seguenti.

Il prospettato parcheggio avrebbe la funzione di servire l’intero abitato che si attesta lungo via San Giorgio; tale via della lunghezza complessiva di oltre 770 metri risulta palesamente stretta ed è priva di spazi da adibire alla sosta non solo dei visitatori ma anche dei residenti.

Preme in questa sede sottolineare che stante l’attuale limitatezza urbanizzativa di via San Giorgio, l’Amministrazione ha dovuto limitare il transito lungo la suddetta via ai soli residenti, ai mezzi per la raccolta dei rifiuti solidi urbani e alle biciclette. La limitata dimensione trasversale della viabilità in parola pone non pochi problemi nel momento in cui un’autovettura di medie proporzioni si trova a superare non già un’altra autovettura ma un passeggino o una bicicletta. Questo fatto ci fa comprendere la limitazione dimensionale della suddetta via pubblica e la sostanziale esigua larghezza della stessa per garantire quel minimale approntamento di parcheggi che dovrebbero tipicizzare le vie antropizzate delle nostre città o frazioni.

Oggigiorno gli abitanti di via San Giorgio raggiungono le proprie abitazioni a piedi, in bicicletta o in autovettura e sono costretti ad accogliere tali mezzi all’interno dei propri garages e degli spazi pertinenziali, liberando immediatamente il suolo pubblico stante l’assenza di idonei spazi lungo lo stesso per ospitare qualsiasi mezzo di trasporto!

Nel complesso gli edifici che si attestano su via San Giorgio risultano circa una trentina e il numero di residenti è pari a circa 460.

E’ facile comprendere come lo spazio utilizzabile anche a parcheggio individuato nell’ambito del Piano attuativo con efficacia di variante al PRG, di cui alla deliberazione consiliare n. 26/2022, costituisca un necessario quanto indispensabile presidio urbanizzativo e di servizio per l’intero quartiere.

Accanto a ciò si deve poi citare il fatto che il potenziale parcheggio è collocato in una posizione baricentrica tra l’insediamento residenziale lungo via San Giorgio e la zona produttiva di interesse locale. Questo consentirà una fruizione del parcheggio in termini diffusi lungo l’intero arco della giornata, addivenendo quindi ad un’occupazione permanente dei posti auto sia durante le ore del giorno sia durante le ore notturne. E’ facile intuire che il parcheggio potrà essere utilizzato alla sera, durante la notte e in prima mattinata prevalentemente dai residenti, mentre durante le ore in cui le attività artigianali trovano apertura dai clienti e dipendenti dei comparti produttivi.

Questo fatto avvalorava ulteriormente la strategicità e l’importanza di collocare un parcheggio a servizio pubblico per l’intero quartiere.

In questa sede si deve altresì precisare che l’areale oggetto di disamina risulta sprovvisto di parcheggi di rilievo se si escludono quelli ubicati ad una distanza percorribile pedonalmente di circa 400/500 metri in prossimità di via Balista (vedasi Tav. 2 – relazione integrativa mobilità).

Inoltre il parcheggio attuale della Parrocchia viene utilizzato prevalentemente per le funzioni religiose e parrocchiali stante il fatto che l’ente gestore consente la sua fruizione senza particolari limitazioni.

Premesso quanto sopra si comprende pertanto l’assoluta strategicità e rilievo che il potenziale parcheggio individuato nell’ambito del Piano attuativo con efficacia di variante e già pianificato dal Piano Regolatore vigente, assume per l’intera collettività.

Di seguito, in termini del tutto sintetici, si è valutata con favore l’opportunità di accostare le singole perplessità mosse sull’argomento dall’osservante con le relative controdeduzioni:

- il parcheggio è collocato in zona periferica:

l’affermazione non risulta assolutamente condivisibile. Il parcheggio risulta collocato in posizione baricentrica tra il tessuto residenziale in linea lungo via San Giorgio e la zona produttiva di interesse locale. Si precisa che il parcheggio potrebbe risultare anche funzionale alle attività del centro religioso culturale di San Giorgio. Il bacino pertanto di servizio di tale parcheggio risulta estremamente importante sotto un profilo numerico e anche funzionale. In termini di dettaglio il

bacino di servizio annovera circa 30 edifici e per un totale di oltre 460 residenti nonché un intero compendio produttivo costituito da numerosi stabilimenti artigianali e produttivi. Di non secondaria importanza risulta la riqualificazione prevista dal Piano Regolatore Generale di natura perequativa del comparto 03 di via Balista, che genererà non poche richieste di parcheggio. In termini complessivi si può quindi ritenere che il parcheggio risulta collocato in una posizione nevralgica e centrale rispetto all'areale di servizio puntualmente individuato sulle cartografie del PRG.

- l'assoluta insicurezza nelle ore notturne e nei giorni festivi del parcheggio:

il parcheggio, come sopra sottolineato, rientra a pieno titolo nel centro abitato di San Giorgio e quindi non appare isolato e decontestualizzato come affermato nell'osservazione; ragione per la quale non si riesce a comprendere da cosa dovrebbe essere generata l'insicurezza oggetto di censura. Il parcheggio o comunque l'area pubblica verrà comunque approntato secondo ordinari canoni di sicurezza urbana e sarà dotato di idonea urbanizzazione come accade per tutti gli areali urbanizzati di proprietà dell'amministrazione comunale. Priva di significato appare anche l'affermazione dell'inutilizzo del parcheggio nelle ore notturne e nei giorni festivi. Tale considerazione parte dal presupposto che il parcheggio sia funzionale esclusivamente ed unicamente alle attività produttive ubicate nelle vicinanze del parcheggio posto che le stesse sono chiuse dal tardo pomeriggio fino al mattino del giorno successivo ma come già contemplato dalle presenti controdeduzioni l'area che servirà il parcheggio ricomprende anche l'abitato residenziale costruito in linea lungo la via San Giorgio. E' quindi del tutto plausibile e dimostrato che tale parcheggio verrà impiegato h 24 e segnatamente in termini prevalenti dalle attività residenziali produttive durante il giorno e dalla residenza durante le ore notturne.

- il parcheggio potrà essere ad uso pressoché esclusivo dell'area artigianale e commerciale:

tale affermazione risulta assolutamente non condivisibile come già ampiamente evidenziato nel punto precedente. Il parcheggio, oltre ad assolvere le carenze oggettive di parcheggio della vicina area artigianale, costituirà naturale quanto utile sfogo per tutto il quartiere residenziale attestato su via San Giorgio. La ristrettezza di via San Giorgio non consente l'insediamento di alcun posto auto pubblico e addirittura il traffico nel contesto della via è permesso solo ai residenti imponendo ai visitatori e a tutti gli altri soggetti di parcheggiare le auto in via Balista o in altri spazi pubblici prossimi alla piazza San Giorgio. Il fatto di collocare in corrispondenza della mezzaria di via San Giorgio un parcheggio garantirà un utile servizio per tutte le residenze poste sia a sud sia a nord del pianificato spazio per la sosta pubblica.

Il progetto di Piano attuativo per la collocazione della nuova attività artigianale prevede all'interno del lotto di proprietà privata i necessari parcheggi per soddisfare appieno lo standard previsto in materia di spazi per la sosta. Risulta quindi manifestamente infondata l'affermazione per cui il nuovo parcheggio pubblico la cui cessione dell'area è prevista a titolo gratuito verrà occupato "pressoché" esclusivamente dall'area artigianale commerciale del richiedente.

Il richiedente, nell'ambito del progetto presentato, ha assolto per intero lo standard dei parcheggi privati all'interno del lotto pertinenziale al capannone.

- esistenza a poche decine di metri di due parcheggi alternativi (Istituto Don Milani e via Macello):

a seguito di un minimo approfondimento cartografico si è potuto riscontrare che il parcheggio in via Balista dell'istituto Don Milani risulta in primo luogo collocato non già a qualche decina di metri ma a circa 400 metri dal nuovo parcheggio ed inoltre si rammenta che lo spazio per il parcheggio delle auto in questione risulta atto a soddisfare in termini importanti lo standard dell'istituto scolastico "don Milani". Il parcheggio lungo via Macello risulta di dimensioni decisamente ridotte e dista oltre 500 metri lineari. Pertanto i parcheggi citati nell'osservazione, seppur significativi ed importanti, assolvono a funzioni diverse e non certamente sovrapponibili a quelle per cui si è pensato il nuovo parcheggio collocato a metà di via San Giorgio.

- presenza di un futuro parcheggio per un nuovo plesso scolastico:

il riferimento è chiaramente indirizzato alla realizzazione di un nuovo istituto in via Macello. Appare evidente che la realizzazione del nuovo istituto comporterà anche l'approntamento di un parcheggio che risulterà prevalentemente funzionale al soddisfacimento degli standard scolastici. Su questo gli uffici comunali hanno anche ripreso il progetto presentato nel corso dell'anno 2012 dal quale si desume che i nuovi posti auto risulteranno 66 (24 esterni e 42 interni), e quindi del tutto connessi all'esigenza della didattica e degli insegnanti. La distanza tra questo parcheggio e quello previsto supera nettamente i 500 metri e quindi non pare che vi sia specularità di funzione.

I due parcheggi infatti assolvono ad esigenze e a bisogni localizzati in ambiti cittadini diversi e non certamente sovrapponibili.

- inesistenza di “benefici pubblici” per l’approntamento del parcheggio:

dal quadro sopra espresso si apprende che il parcheggio potrà assolvere molteplici funzioni di interesse pubblico, la sua collocazione peraltro già prevista dal Piano regolatore vigente identifica tale urbanizzazione quale indispensabile per portare sollievo alla sosta nell’ambito di un quartiere contraddistinto da soluzioni urbanizzative del tutto critiche (si pensi alla ristrettezza dimensionale di via San Giorgio, all’inadeguatezza della traversa di via Baroni Cavalcabò, etc.) e fondamentalmente con una strutturale carenza per la sosta. Il parcheggio oltre ad assolvere le funzioni dei residenti e dell’areale produttivo potrà anche assolvere le funzioni di spazio per la mobilità sostenibile nella misura che nell’areale esistono delle importanti ciclovie percorse da migliaia di persone. Lo spazio in parola diventa pertanto un punto di partenza ed arrivo per i ciclisti stessi.

Profilo 2.

Per quanto concerne il profilo asserente l’inutilità pubblicistica relativa all’acquisizione del ramale periferico di via Cavalcabò e l’inutile quanto dannoso onere economico a carico del pubblico che ne deriverebbe si evidenzia quanto segue.

Trattasi di un ramale viario, oggi a servizio di un intero comparto produttivo, della lunghezza di circa 150 metri per una superficie di circa 1400 mq. Ad oggi tale ramale è frequentato dalla popolazione indistinta di soggetti che frequentano a vario titolo il comparto produttivo, risulta asfaltato e nel contempo appare utilizzato, in parte in modo improprio, per effetto della sosta di autovetture durante le varie fasce della giornata.

In primo luogo si deve osservare che il ramale in parola, secondo le previsioni del PRG, ricade nell’ambito della arterie stradali locali esistenti. Il Piano regolatore generale pertanto riconosce a tale ramale viario, similmente a via Cavalcabò, a via Balista e a via San Giorgio, dignità di viabilità ai sensi e a mente di quanto previsto dall’art. 89 delle norme tecniche di attuazione.

Tale ramale, secondo la definizione del PRG, è annoverabile alle “strade che costituiscono la rete viaria veicolare normalmente aperta al traffico, a seconda del loro tipo e della loro funzione, sono classificati in cartografia come esistenti confermate, esistenti da potenziare e di progetto” (art. 89, comma 1).

Inoltre, posto che il ramale è catalogato quale viabilità (art. 89 delle norme tecniche), porta con sé la corrispondente fascia di rispetto stradale normata dall’art. 98, comma 6 delle norme di attuazione del PRG.

Per le strade esistenti confermate la fascia di rispetto stradale è quantificata nella misura di 5 metri dal ciglio stradale per ogni lato. Si comprende quindi che è lo stesso Piano regolatore generale a promuovere e riconoscere tale ramale con valenza pubblicistica posto che è catalogato urbanisticamente nel novero della viabilità pubblica e contraddistinto da idonee fasce di rispetto stradale.

Il Piano regolatore vigente prevede poi di connettere questo tratto di strada con una nuova previsione di strada pubblica posta perpendicolarmente allo stesso. La tratta posta perpendicolarmente della lunghezza di circa 120 metri per una superficie di 1300 mq risulta classificata nell’ambito della viabilità di progetto.

Si sottolinea che già il vigente strumento urbanistico prevede quindi un anello viabilistico che coinvolge l’attuale via Cavalcabò, prevedendo in sostanza un potenziamento della viabilità di quartiere esistente.

In condizioni normali e in assenza dell’iter approvativo del nuovo Piano attuativo con efficacia di variante al PRG l’amministrazione nel medio periodo avrebbe dovuto espropriare sia il ramale perpendicolare a via Cavalcabò (oggetto di osservazione da parte dell’osservante), sia il ramale perpendicolare a quest’ultimo.

Il Comune per realizzare tale potenziamento urbanizzativo in materia di viabilità dovrebbe in primo luogo espropriare tutti i suoli per una superficie di circa 2700 mq (per una lunghezza di circa 270 metri), progettare le opere e quindi realizzarle. Ammettendo un costo parametrico di esproprio pari a circa € 95,00/mq il costo complessivo per l’esproprio stesso determinerebbe una

spesa per l'ente pubblico pari a € 256.500,00 (€ 95,00 mq x 2.700 mq) a cui si dovrebbe aggiungere la spesa per la progettazione e realizzazione dell'opera viabilistica. La prima tratta, quella perpendicolare a via Cavalcabò insistente sulla p.f. 2268, determina una spesa di circa € 1.000.000,00/km (valore riportato nell'osservazione n. 3 di data 02/09/2022 prot. n. 59571) per un importo complessivo di circa € 120.000,00. La seconda tratta richiede invece un importo più consistente (pari a circa € 1.500.000,00/km) posto che il collegamento deve essere realizzato ex novo e quindi per questo secondo step il costo potrebbe plausibilmente approssimare l'importo di € 180.000,00 (€ 1.500.000,00 * 0,120 km).

Nel complesso, se si mantenesse l'attuale disegno viabilistico previsto dal Piano vigente, assisteremo ad una spesa certa per l'amministrazione complessiva di € 556.500,00 così articolata:

- prima tratta perpendicolare a via Cavalcabò	€ 120.000,00
- seconda tratta ortogonale alla prima	€ 180.000,00
- esproprio	<u>€ 256.500,00</u>
Totale	€ 556.500,00

L'inserimento di un piano attuativo con efficacia di variante nella strumentazione urbanistica consentirà una drastica riduzione dei costi sopra espressi come si avrà modo di illustrare.

In primo luogo la prima tratta stradale di via Cavalcabò verrà acquisita gratuitamente e pertanto l'amministrazione dovrà limitarsi al suo rifacimento e miglioramento per un importo complessivo di € 120.000,00 (si veda sopra).

La seconda tratta non verrà realizzata in quanto ritenuta non più necessaria a seguito del riordino urbanistico prefigurato con la deliberazione consiliare n. 26/2022.

Ciò comporterà pertanto il risparmio di € 180.000,00 e degli oneri di esproprio connessi.

Nel complesso i costi per l'amministrazione verranno pertanto quantificati in € 120.000,00 complessivi così articolati:

- prima tratta perpendicolare a via Cavalcabò	€ 120.000,00
- seconda tratta ortogonale alla prima	€ 0,00
- esproprio	<u>€ 0,00</u>
Totale	€ 120.000,00

Grazie pertanto all'adottata variante al PRG e agli accordi con il soggetto promotore, l'amministrazione avrà modo di contrarre l'esborso finanziario, solo per il profilo oggetto dell'osservazione, di € 436.500,00 ottenuto quale differenza tra l'importo di € 556.500,00 ed € 120.000,00.

Dal ragionamento svolto è facile comprendere e arguire che la scelta pianificatoria condotta con l'adozione del Piano attuativo con efficacia di variante al PRG determina, attraverso una ridefinizione urbanizzativa, un efficientamento/riduzione, non di poco conto, degli oneri cui l'amministrazione avrebbe dovuto fronteggiare.

Il ripensamento della viabilità sicuramente ha determinato oltre che una razionalizzazione della mobilità di quartiere anche un evidente risparmio economico stante le cessioni gratuite che verranno formalizzate dal sig. Schonsberg a favore dell'amministrazione e l'eliminazione di una tratta di viabilità.

Il ramale in questione (p.f. 2268 trasversale via Cavalcabò) è chiaro che verrà utilizzato da una pluralità di cittadinanza indistinta e lo stesso, come già previsto dalla pianificazione vigente, assume la valenza di viabilità pubblica.

Il collegamento in parola mette a sistema la rete di quartiere razionalizzandola e risolvendo delle carenze della mobilità esistente. Se da un lato via Cavalcabò risulta una strada esistente e costretta nel suo sedime attuale, dall'altro il ramale contraddistinto dalla p.f. 2268 serve un intero comparto artigianale in cui ora la carenza urbanizzativa è chiara ed eloquente tant'è che le auto della cittadinanza indistinta che fruisce dei complessi artigianali sono costrette a sostare lungo la piattaforma stradale esistente arrecando disagi e disordine generale.

Tale viabilità dovrà garantire una connessione con lo spazio pubblico che verrà ceduto gratuitamente al Comune e quindi il ramale in parola costituirà un elemento in grado di

interconnettere via Cavalcabò con via San Giorgio.

E' pacifico che ciò dovrà avvenire nel pieno rispetto della qualità ambientale del contesto in cui ci si trova evitando scorciatoie per le auto ed inutile appesantimento del traffico parassitario.

Solo a titolo di esempio si evidenzia che il collegamento tra via San Giorgio e la p.f. 2268 potrebbe avvenire attraverso soluzioni di mobilità sostenibile.

Premesso quanto sopra si comprende pertanto la significanza pubblicistica connessa all'acquisizione del ramale periferico p.f. 2268 di via Cavalcabò.

Di seguito, in termini del tutto sintetici, si è valutata con favore l'opportunità di accostare le singole perplessità mosse sull'argomento con le relative controdeduzioni:

- mancanza di interesse pubblico all'acquisizione:

l'argomento è stato ampiamente dibattuto e spiegato nelle pagine precedenti. In primo luogo il Piano regolatore vigente riconosce al ramale valenza di viabilità pubblica locale esistente. L'acquisizione di questo ramale contribuisce alla messa a sistema in termini di congruità e coerenza dell'urbanizzazione dell'areale garantendo un servizio pubblicistico. In questo modo si migliora la qualità, ad oggi molto critica, dell'accesso alla zona artigianale e si consente all'amministrazione un'utile interconnessione (nel rispetto dei principi di sostenibilità) con la viabilità posta ad ovest.

- il ramale stradale riveste solo interesse per le attività artigianali:

si concorda sul fatto che attualmente il ramale assolve alla funzione di accessibilità alla zona industriale. Ad onor del vero, ad oggi, tale connessione ospita anche un parcheggio improprio in quanto le auto degli artigiani, dei fruitori e della cittadinanza indistinta frequentante la zona artigianale vengono parcheggiate sulla viabilità a fondo cieco.

Con lo sviluppo pianificatorio prefigurato dal Piano attuativo con efficacia di variante la viabilità in parola potrà garantire, anche mediante soluzioni di mobilità sostenibile, una diretta interconnessione con gli areali pubblici posti ad ovest (parcheggio, via San Giorgio, etc.).

Con questa osservazione scaturisce in modo inequivocabile che la pianificazione urbanistica riconosce al ramale oggetto di discussione una valenza più estesa dell'utilità dei soli artigiani.

- oneri impropri gravanti sull'amministrazione per la realizzazione dell'accesso alla proprietà del privato richiedente:

la viabilità oggetto di disamina assume connotati pubblicistici come ampiamente ribadito e la realizzazione della stessa intervenuta con la variante al PRG determina un risparmio economico per l'amministrazione di un importo stimato pari ad € 436.500,00 (di cui al conteggio sopra formulato).

- oneri straordinari e manutentivi del ramale:

gli oneri manutentivi e di approntamento di strade comunali riconosciute come tali dal PRG sono oneri del tutto legittimi e coerenti.

Anche in questa sede si conferma che la cessione gratuita del ramale comporta una contrazione degli oneri che si dovrebbero sostenere qualora si desse corso alla procedura espropriativa ablatoria per la realizzazione dell'opera pubblica.

Profilo 3.

L'affermazione pare del tutto gratuita e sicuramente destituita di ogni fondamento. Come scaturisce dalla lettura delle caratteristiche fisiche di via San Giorgio è incontrovertibile che la suddetta viabilità risulta contraddistinta da una larghezza assolutamente impropria e evidentemente carente in relazione al tipo di servizio che è chiamata ad assolvere.

Via San Giorgio infatti è una via storica di valenza pubblica della lunghezza di oltre 700 mt. che collega il piazzale di San Giorgio fino al sottopasso ferroviario della S.S.12.

Attraverso via San Giorgio si dà accesso ad un intero quartiere residenziale saturo, contraddistinto da oltre una trentina di edifici i cui residenti superano le 460 unità.

Per ragioni di sicurezza l'amministrazione comunale di Rovereto ha dovuto limitare il transito lungo via San Giorgio ai soli residenti, ai mezzi per la raccolta dei rifiuti solidi urbani e alle biciclette.

Ciò risulta assolutamente incoerente con la qualità urbanizzativa che dovrebbe

contraddistinguere un contesto urbano funzionalmente attrezzato.

Per i cittadini non residenti in via San Giorgio (via pubblica!!) sussiste il divieto di accesso alla via suddetta ovvero l'inibizione al transito. Tali limitazioni al transito, del tutto anomale per un centro urbano convenzionalmente urbanizzato, sono state imposte per ragioni di sicurezza e impraticabilità oggettiva della via. Il fatto di allargare nel primo tratto via San Giorgio risponde a principi di innegabile sicurezza e miglioramento, per quanto possibile, delle carenze urbanizzative odierne. Pare quindi del tutto ingeneroso e peraltro non veritiero affermare che l'allargamento del primo tratto di via San Giorgio risponda ad un *“evidente un preponderante, quasi esclusivo, interesse dell'attività commerciale futura di garantirsi un miglior accesso”* come sostenuto nell'osservazione n. 3.

La via denominata San Giorgio rientra nell'ambito della viabilità locale esistente ai sensi e nel rispetto dell'art. 89 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regolatore Generale. E' riconosciuta pertanto quale *“rete viaria veicolare aperta al traffico”*.

Quale strada esistente di progetto la stessa risulta contraddistinta dalla fascia di rispetto stradale della larghezza di 5 metri dal ogni ciglio stradale. Sussistono pertanto tutti i presupposti fattuali pianificatori e giuridici per procedere all'allargamento della strada nella logica di dotarla di un marciapiede e garantire una più facile sicura e comoda accessibilità al collegamento.

Tale intervento è indubbiamente contraddistinto da un interesse pubblico superiore tant'è che la scrivente, qualora non si fosse delineata una soluzione modificativa del Piano Regolatore Generale, avrebbe potuto dar corso all'approntamento di un'opera pubblica che per la sua attuazione avrebbe trovato possibile l'attivazione della procedura ablatoria espropriativa ex L.P. 6/93.

Per gli ordinamenti provinciali in materia di urbanistica e di opere pubbliche l'allargamento della viabilità in parola rientra nell'ambito di interventi per i quali è riconosciuta l'indifferibilità, l'urgenza e il pubblico interesse.

Con l'accordo puntualmente sottoscritto con il soggetto promotore, l'amministrazione comunale avrà la possibilità di acquisire gratuitamente lo spazio necessario per l'allargamento stradale per tutto il percorso ricompreso tra l'inizio di via San Giorgio e la futura area pubblica, con potenziale utilizzo a parcheggio pubblico. Trattasi di un'acquisizione immobiliare importante, senza alcun esborso economico, che depone a favore dell'economicità complessiva della futura realizzazione dell'intervento pubblicitico.

Evidenziato quanto sopra, appare del tutto pacifico il perseguimento dell'interesse pubblicitico e non già privatistico, come asserito nell'osservazione presentata, nell'approntamento del progetto di messa in sicurezza e allargamento della prima tratta di via San Giorgio per le seguenti motivazioni:

- l'intervento ricade a pieno titolo nel novero di un'opera pubblica contraddistinta dalla pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza;
- l'allargamento è fondamentale per migliorare la sicurezza della prima tratta di via San Giorgio oggi percorribile a malapena da un'autovettura stante la ristrettezza della carreggiata;
- l'allargamento consente poi di raggiungere facilmente gli spazi previsti con destinazione pubblica (parcheggi) che verranno ceduti all'amministrazione;
- l'opera adegua lo standard urbanizzativo primario in un contesto in cui le urbanizzazioni sono contraddistinte da elementi di palese criticità.

Destituita di ogni fondamento appare l'affermazione per la quale l'interesse all'allargamento di una parte di via San Giorgio è da ascrivere alla circostanza che *“sembra evidente un preponderante, quasi esclusivo, interesse dell'attività commerciale futura di garantirsi un miglior accesso all'area e di ottenere.....”*. Infatti il progetto presentato non prevede alcun accesso privato funzionale al nuovo capannone del sig. Schonsberg lungo via San Giorgio; appare palmare che l'accesso al capannone avvenga da via Cavalcabò.

Queste circostanze costituiscono ulteriore elemento di prova fattuale della gratuità delle affermazioni promosse nell'osservazione presentata.

Profilo 4.

Ad oggi non esiste alcun progetto volto a garantire un collegamento tra via San Giorgio e la trasversale di via Baroni Cavalcabò. Appare evidente che la progettazione definitiva ed esecutiva verrà effettuata dall'amministrazione comunale in seno al bilancio delle opere pubbliche e subordinatamente alle valutazioni in materia viabilistica e delle mobilità.

Con la delibera consiliare n. 26/2022 ha trovato codifica una proposta ripianificatoria non contraddistinta da elementi propri della progettazione esecutiva. Non si ravvisa pertanto in questa sede la necessità di elaborare soluzioni di connessione come quelle asserite nell'ambito del punto n. 4.

Le possibili interconnessioni tra via San Giorgio e via Cavalcabò potranno essere effettuate, se supportate da valutazioni specifiche in materia di mobilità, mediante sistemi sostenibili o ciclopedonali.

Le soluzioni in materia di mobilità dovranno evitare l'appesantimento da traffico parassitario o di attraversamento.

Infine si conclude confermando l'interesse pubblico della proposta urbanistica e la non veridicità della sproporzione asserita tra il vantaggio del privato rispetto a quello dell'amministrazione comunale.

In sintesi con il Piano attuativo assumente efficacia di variante al PRG l'amministrazione comunale massimizza oltre modo l'interesse pubblico come si avrà modo di chiarire nel seguito.

Come già evidenziato l'approntamento di un deposito comprensivo di vendita di prodotti afferenti l'edilizia è già ampiamente assentibile in base alle norme vigenti.

In tal senso si ricorda che già nell'aprile 2019 venne presentata all'amministrazione comunale una pratica edilizia mediante S.C.I.A. per l'approntamento dell'attività surrichiamata.

In quella sede non si evidenziarono problemi urbanistici di sorta in quanto le opere di urbanizzazione presenti risultavano del tutto conformi alle attività da insediare.

La realizzazione di quanto già ricompreso nella SCIA avrebbe potuto aver corso senza nessun aggravio / obbligo da parte del soggetto promotore.

E' quindi facile comprendere che la sostituzione di un'attività di deposito con vendita di prodotti edili con analoga funzione comprensiva di un capannone non avrebbe richiesto, sotto un profilo fattuale, alcun tipo di implementazione urbanizzativa.

Le cessioni gratuite dei suoli da parte del privato discendono quindi dalla necessità di promuovere una totale ristrutturazione delle opere urbanizzative a favore dell'intero quartiere e non già dell'attività che dovrà insediarsi sulla zona posta a sud della ex Cava Torelli.

Oggi giorno l'insediamento di un'attività produttiva nella porzione posta a sud della ex Cava Torelli non imporrebbe di per sé alcun potenziamento urbanizzativo.

Quello che la variante al PRG pone è l'opportunità di migliorare, in un'ottica collettiva ed omogenea a scala di quartiere, il complesso ed articolato sistema delle opere urbanizzative. I riferimenti sono rivolti all'approntamento di nuovi spazi per il parcheggio pubblico, il verde pubblico e la messa a sistema di una rete viabilistica oggettivamente carente e bisognosa di una sostanziale ristrutturazione.

In tal senso si pensi a via San Giorgio, oggi solamente aperta al transito dei residenti per la limitata ed insufficiente larghezza, alla necessità di soddisfare richieste finalizzate al parcheggio pubblico, all'indispensabilità di una connessione quanto meno sostenibile tra via Cavalcabò e via San Giorgio.

Sono questi elementi urbanizzativi che non possono essere ricollegati al fatto di dar corso all'approntamento su parte della p.f. 331/1 di una mera attività artigianale.

Il quadro che viene descritto dall'accordo urbanistico proposto ha quale finalità quella di migliorare un sistema urbanizzativo di quartiere, oggi contraddistinto da criticità e da "lacune" storiche.

A ben vedere l'accordo che verrà sottoscritto costituisce quindi un innegabile vantaggio per la municipalità di Rovereto assumente i tratti anche di una vera e propria liberalità offerta dal privato.

Preponderante interesse economico a favore del privato richiedente, rispetto all’interesse pubblico. Con questa variante al PRG, si realizza un notevole vantaggio economico per la Società Schonsberg snc.... omissis di contro, con questa variante al PRG si produrrebbe un importante danno erariale per l’ente pubblico comunale.

N. OSSERV.	SINTESI DELL'OSSERVAZIONE	Numero particelle	Articoli delle norme interessati dalle osservazioni pervenute
3 presentata il 02/09/2022 (prot.n. 59571/22)	<p>L’osservazione evidenzia tre profili di approfondimento e corrispondenti asserite criticità della variante adottata con deliberazione consiliare n. 26/2022:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. viene evidenziato l’asserito preponderante interesse economico a favore del privato richiedente rispetto all’interesse pubblico. Nello specifico il vantaggio della Società ammonterebbe ad € 3.074.400,00 (pari al valore della costruzione oggetto di realizzazione) maggiorati di € 422.730,00 (prodotti dall’incremento dato dalla differenza tra il prezzo di acquisto e il valore che la porzione della p.f. 331/1 andrebbe ad acquisire per effetto della prospettata modifica urbanistica). Inoltre viene evidenziato un vantaggio legato al fatto di rendere possibile la dismissione di alcuni immobili del privato ubicati in località San Giorgio ed inseriti negli ambiti di perequazione; 2. viene prefigurato un importante danno erariale per l’ente pubblico conseguente alla necessità di effettuare lavori di approntamento urbanizzativo sulla p.f. 2268 per un importo pari ad € 120.000,00 a cui si aggiungono € 12.000,00 annuali per la manutenzione; 3. si contesta il processo estimativo della p.f. 2268, immobile acquistato recentemente dalla Società Schonsberg e che verrebbe ceduto gratuitamente all’amministrazione comunale. Si sottolinea quanto il differenziale di valore (pari ad € 54.492,00) appaia immotivato. 	p.f. 331/1, p.f. 2268 e p.ed. 2763 C.C. Rovereto	<p>Piano di Lottizzazione n. 23 (art. 62 e relativa Scheda Norma), interessata da Aree di recupero ambientale ripristinate (art. 95).</p> <p>Zona Religiosa (art. 83.1.e) interessata da aree di recupero ambientale ripristinate (art. 95).</p> <p>Viabilità locale esistente (art. 89)</p>

L'osservazione risulta regolarmente pervenuta nel rispetto dei tempi stabiliti dalla normativa provinciale di settore

ESITO DELLA VALUTAZIONE
Osservazione priva di elementi utili alla revisione della proposta di variante al P.R.G.
MOTIVAZIONE
<p>Profilo 1.</p> <p>L'osservante punta l'attenzione sull'affermazione legata al preponderante interesse economico a favore del privato, conseguente all'adozione del più volte richiamato piano di lottizzazione con efficacia di variante al P.R.G., rispetto all'interesse pubblicistico.</p> <p>In primo luogo preme sottolineare che la disciplina urbanistica e nello specifico le scelte pianificatorie, non possono trovare codifica con strumenti puramente estimativi e meramente quantitativi. Con la pianificazione urbanistica l'amministrazione comunale è chiamata a perseguire finalità che si ispirano a principi di coerente governo del territorio a mente e a norma dell'art. 2 della L.P. 15/2015. Infatti la pianificazione comunale deve garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti. Inoltre le scelte pianificatorie devono promuovere la valorizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio e l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione.</p> <p>La formazione degli strumenti di pianificazione deve avvenire nel rispetto dei principi di sussidiarietà, partecipazione e valutazione, assicurando il confronto tra gli attori istituzionali, la coerenza delle scelte e l'integrazione del sistema pianificatorio stesso.</p> <p>Da questi dettati ispiratori si comprende che l'urbanistica disconosce un approccio meramente quantitativo ed economico per abbracciare una soluzione valutativa integrata nei campi del sociale, del mondo del lavoro, dell'integrazione delle attività, della sostenibilità delle scelte, ecc..</p> <p>Nella fattispecie si è dato corso all'applicazione dello strumento della compensazione urbanistica (ex art. 27 della L.P. 15/2015) mediante il riconoscimento di opportunità edilizie di natura privata/aziendale (consistenti nella realizzazione di una costruzione artigianale/commerciale da utilizzare nelle aree già destinate all'insediamento) a fronte della indiscutibile promozione di interessi pubblici generali (cessione gratuita di aree che l'amministrazione avrebbe dovuto espropriare, definizione di interventi di riqualificazione urbanistica e ambientale, ecc...).</p> <p>Operativamente lo strumento della compensazione urbanistica ha fondato la sua essenza contrattuale nell'accordo urbanistico/convenzione che ha trovato ampio dibattito e puntuale convergenza delle variabili in gioco interessanti l'azienda da un lato e il Comune dall'altro. La convenzione/accordo è finalizzata, senza pregiudizio dei diritti dei terzi, alla determinazione di previsioni dello strumento urbanistico e ne costituisce parte integrante e sostanziale.</p> <p>L'accordo è stato formalizzato nel rispetto dei principi di proporzionalità, parità di trattamento, adeguata trasparenza delle condizioni e dei benefici pubblici e privati connessi.</p> <p>In tal senso si deve ricordare che il riconoscimento del credito edilizio è avvenuto avvalendosi di specifica valutazione (perizia) declinante principi di proporzionalità e di congruità nel rispetto e quindi tenendo conto del rapporto costi benefici connessi con l'intervento di trasformazione (art. 23 comma 3 della L.P. 15/2015).</p> <p>Gli atti consiliari sono stati supportati da una relazione di stima sottoscritta in data 27 aprile 2022 da tecnici abilitati interni all'amministrazione comunale. Il rapporto di stima, la cui estensione si sviluppa nel numero di 20 puntuali cartelle, risulta strutturata secondo il seguente indice:</p> <ul style="list-style-type: none"> - premessa; - dati catastali e tavolari; - situazione urbanistica; - descrizione della realtà; - principi generali dell'estimo; - valutazione;

- conclusioni;
- documentazione allegata.

La struttura della relazione di stima richiama con attenzione un processo logico e metodologico ampiamente condiviso ed impiegato nei processi tecnico/estimativi. I richiami contemplati, sia in termini di valori sia in termini di quantità, risultano giustificati e supportati da dati analoghi, borsini immobiliari, valutazioni similari e riferimenti ricorsivi nelle valutazioni condotte dall'amministrazione.

Alla luce delle valutazioni condotte, emerge pertanto quale valore delle aree in cessione al Comune di Rovereto, l'importo di € 394.749. A tale importo si richiamano, in termini correlati, il valore delle opere e delle aree in cessione alla Parrocchia di S. Giorgio da parte della società, per un corrispettivo pari a € 157.360. Di contro l'incremento del valore delle aree private conseguenti alla cessione di un indice fondiario finalizzato all'approntamento di un edificio artigianale, è stato quantificato nell'importo di € 329.325.

Si deve rammentare che l'indice fondiario concesso al lotto del privato risulta inferiore a quello delle aree produttive regolamentate e disciplinate del P.R.G. (indice impiegato pari a 0,40 rispetto allo 0,70), ed inoltre la variante al P.R.G. non consente l'insediamento di una molteplicità di funzioni ammesse convenzionalmente nell'ambito del contesto produttivo (attività di servizio, attività di rimessaggio camper, esercizi di commercio per la vendita di autoveicoli nonché attività terziarie, di servizio, uffici, attività ludico/ricreative). Infine si ricorda che nel contesto del lotto aziendale, non è ammesso per ragioni ambientali l'approntamento di spazi interrati, circostanza che limita lo sfruttamento dell'areale.

In sintesi, a fronte della cessione a titolo gratuito all'amministrazione comunale di una superficie complessiva di oltre 4.400 mq per potenziare e meglio organizzare il sistema delle opere urbanizzative di quartiere, l'approntamento da parte del privato di un parcheggio parrocchiale ospitante circa 28 stalli di indubbia valenza collettiva, l'amministrazione ha concesso in una prospettiva di riqualificazione urbana la possibilità al privato di approntare una struttura edilizia di stampo artigianale/commerciale consona e rispettosa del contesto, in un ambito bisognoso di riqualificazione così come sancito dalle norme del PRG (art. 95 – Aree di recupero ambientale).

Orbene, si ritiene confermare il processo valutativo già condotto evidenziando in estrema sintesi i vantaggi a favore dell'Ente pubblico (Comune di Rovereto) e più in generale della collettività tutta (Parrocchia di S.Giorgio), elencando poi i vantaggi/opportunità offerte al privato grazie all'accordo sottoscritto. Appare evidente che le opportunità e i vantaggi non riecheggiano solamente aspetti di natura monetaria, ma assumono anche una valenza di grandezze incommensurabili e intangibili (non direttamente monetizzabili).

Opportunità/vantaggi a favore dell'Ente pubblico comunale e della collettività tutta (Parrocchia di S.Giorgio):

- cessione gratuita al Comune delle aree per l'allargamento di via S. Giorgio per una superficie complessiva di mq 1.648 (mq 1.348 + mq 300). La cessione interessa proprietà private e segnatamente la parte della p.f. 331/1 e della p.ed. 2763 per addivenire ad un indispensabile allargamento stradale di una viabilità comunale oggi contraddistinta da elementi di indubbia criticità. In tal senso si richiama la corposa ed eloquente documentazione fotografica allegata agli atti di variante;
- cessione gratuita al Comune di parte della p.f. 331/1 per la realizzazione e l'approntamento di uno spazio ad uso collettivo da destinarsi a parcheggio o aree di pubblico interesse per una superficie complessiva di mq 1.295;
- cessione gratuita al Comune della p.f. 2268 per una superficie di mq 1.463 quale spazio per la mobilità e la connessione sostenibile della matrice cinematica tra via S Giorgio e via Cavalcabò (come da previsione del PRG);
- approntamento da parte del soggetto attuatore di un parcheggio funzionale alla parrocchie di S. Giorgio. Il nuovo spazio per la sosta offrirà una disponibilità di posti auto pari a circa 28 ed andrà ad occupare uno spazio attualmente di proprietà privata che poi andrà annesso alla proprietà

parrocchiale. L'opera pur assumendo una valenza formalmente privatistica risponde ad un interesse indubbiamente di portata collettiva;

- l'acquisizione gratuita delle aree sopra espresse evita all'amministrazione comunale sia nel breve che nel medio periodo, l'espropriazione coattiva delle stesse con un notevole risparmio economico e di procedura. Le aree acquisite, infatti, costituiscono il prodromo per l'approntamento di importanti quanti indispensabili potenziamenti urbanizzativi che il PRG ha già riconosciuto come tali (viabilità, parcheggi, ecc...);

- l'ambito oggetto della variazione urbanistica interessa delle superfici destinate a recupero ambientale che una volta bonificata secondo l'art. 95 c.3 delle norme di attuazione del PRG *“potranno essere utilizzate per realizzare nuove attrezzature o equipaggiamenti civili, pubblici o privati, o ampliamenti di quelli esistenti ...omissis ... il sito sia preordinato ad una congrua e coerente urbanizzazione a servizio anche pubblicistico...”*. Si comprende pertanto che l'utilizzazione di uno spazio bonificato (come quello oggetto della ripianificazione urbanistica) costituisce riferimento caldeggiato ed esortato dalla stessa pianificazione urbanistica comunale. A bonifica eseguita non far seguire una declinazione funzionale dell'ambito equivale a rendere l'ambito stesso un immobile in attesa di destinazione e quindi fattualmente non fruibile;

- oggi giorno nell'ambito della p.f. 331/1 risulterebbe possibile l'insediamento di una attività produttiva finalizzata alla deposito e alla commercializzazione di prodotti edilizi (come del resto già assentita implicitamente a seguito della S.C.I.A. di data 4 aprile 2019 n. 23.255/19 presentata dal privato); condizione questa che avrebbe generato uno sfruttamento dell'areale parziale e per nulla organico sia per l'attività privata che per l'ente pubblico. Orbene, la variante al PRG a fronte degli importanti obblighi a carico del privato, consente all'attore aziendale di realizzare un capannone per meglio organizzare l'attività di impresa ripartendo la stessa tra fisiologiche attività da condursi al coperto rispetto a quelle da realizzare all'esterno (negli spazi pertinenziali). Non si assiste pertanto ad alcuna modifica sostanziale della destinazione di zona ma piuttosto ad una ridefinizione delle possibilità di intervento consentendo di sviluppare alcune attività aziendali al coperto rispetto all'ipotesi originaria che prevedeva la gestione dei lavori della società completamente in ambito *open air*;

- la variante adottata, attraverso l'accordo urbanistico, consente e consentirà di garantire migliori condizioni di tutela ambientale rispetto alla soluzione realizzabile con le previsioni urbanistiche vigenti. Il dibattito ed il confronto partecipato che ha contraddistinto la presente variante genererà una più attenta valutazione degli impatti potenziali fornendo anche delle puntuali prescrizioni di mitigazione degli stessi (aree verdi, tomo alberato, potenziamento urbanizzazioni, nuovi posti auto, ecc..);

- la stessa PAT nel parere di data 26.09.2022 evidenzia che *“La riorganizzazione generale dell'area pone come prioritaria la riorganizzazione del sistema della viabilità e delle aree a parcheggio. Nel merito, si condivide l'obiettivo sotteso alla variante urbanistica finalizzata a razionalizzare le dotazioni di accesso all'area in previsione del futuro utilizzo.”*;

- l'attività aziendale grazie a questa variante potrà meglio organizzarsi in termini funzionali ed operativi, fornendo valore aggiunto a tutte le fasi lavorative. Questo auspicabilmente costituisce incentivo per un'impresa del territorio al fine di investire energie e risorse che andranno ad appannaggio dell'economia locale secondo una logica di circolarità;

- in sintesi si ritiene che i vantaggi dell'attività ripianificata siano molteplici ed appartengano a categorie diverse. Tra gli stessi sono annoverabili vantaggi diretti, altri sono indiretti ed altri ancora indotti. L'elencazione sopra espressa, accompagnata dalla perizia di stima predisposta, esprime poi alcuni vantaggi misurabili economicamente, altri (come quelli della riqualificazione funzionale, ambientale, ecc.,) appaiono incommensurabili.

Opportunità/vantaggi a favore del soggetto attuatore:

- il soggetto attuatore avrà la possibilità non solo di realizzare un'attività aziendale *open air*, ma di approntare un capannone artigianale a supporto delle necessità imprenditoriali. Pur nei limiti propri della pianificazione urbanistica (impossibilità di realizzare interrati, garantire uno sviluppo moderato dell'indice fondiario - 0,40 anziché 0,70 -), l'approntamento di un capannone darà un valore aggiunto al complesso aziendale nel suo insieme.

Alla luce di quanto sopra espresso appare indubbio che l'accordo urbanistico discende da un

profondo interesse pubblicistico che non può certamente essere messo in discussione da meri quanto parziali conteggi economici contemplati nell’osservazione n. 3. Di seguito si da contezza di quanto appena affermato:

- secondo l’osservante il vantaggio del privato ammonterebbe, *in primis*, a € 3.074.400, pari al valore della costruzione (capannone) insediabile sul lotto. Tale valore seppur riecheggi un plausibile ma del tutto potenziale valore di mercato del bene, deve essere necessariamente decurtato di tutti gli oneri e i costi di costruzione del manufatto stesso.

L’effettivo vantaggio che ristora il privato è quello del valore di mercato del bene, a cui dovranno però essere sottratti tutti gli oneri diretti ed indiretti che il privato in parte ha già sostenuto (acquisto dell’area, opere di bonifica, costi di progettazione, tassi di sconto finanziario sul capitale investito, ecc.), ed in futuro dovrà sostenere prima di poter perfezionare la potenziale alienazione dell’immobile finito (spese di progettazione, spese per la costruzione del capannone, spese di urbanizzazione, oneri finanziari, contributi concessori, ecc...).

L’incidenza delle voci di spesa sopra espresse (valore di trasformazione del bene) ha l’effetto di contrarre il valore riportato nell’osservazione n. 3 e promosso quale valore netto ed assoluto della nuova costruzione;

- nell’osservazione si asserisce, secondo un ragionamento privo dell’acquisizione preventiva di alcuni elementi e variabili essenziali, che il privato a seguito della variante urbanistica, sconterebbe un incremento del valore del suolo di € 422.730. Il differenziale appena citato viene fatto discendere dalla differenza tra il probabile valore di mercato del suolo post-variante (80 €/mq) ed il valore del suolo effettivamente corrisposto dall’imprenditore privato all’atto dell’acquisto avvenuto nell’anno 2016 (25 €/mq). Anche in questo caso, se in termini generali se ne può condividere il ragionamento, si deve rammentare che l’osservazione non riporta minimamente gli oneri e i costi sostenuti dal 2016 ad oggi da parte del privato, per effettuare la bonifica della discarica. Infatti, l’areale è stato acquistato nel 2016 in una condizione che ha obbligato il nuovo proprietario ad effettuare opere di miglioramento ambientale di bonifica del sito. Le spese notarili, imposte, di bonifica e di recupero sostenute ammontano complessivamente ad € 281.458,14 (al netto di IVA).

Si comprende pertanto che il differenziale proposto nell’osservazione, solo per gli oneri diretti sostenuti per le opere di recupero ambientale da parte del privato, farebbero ridurre l’incremento tratteggiato (€ 422.730) ad € 141.271,86 (€ 422.730 – € 281.458,14). Tale conteggio non tiene conto degli oneri finanziari che il privato ha dovuto sostenere dalla data dell’acquisto per effetto dell’iter di bonifica e sistemazione del contesto. Ordinariamente tali oneri sono quantificati mediante con una percentuale inflattiva del 2% su base annua.

Nel complesso pertanto gli oneri finanziari posso essere così quantificati:

€ 271.600,00 * 6,5 anni * 2% = € 35.308,00

a cui si sommano gli oneri e le spese già sostenute per il recupero ambientale e bonifica stimati in:

€ 281.458,14 * 3 anni * 2% = € 16.887,49

Nel complesso, si controdeduce che sommando le spese di bonifica e di recupero sostenute (imposte comprese), quantificate in € 281.458,14, tenendo conto degli oneri finanziari quantificati in € 52.195,49, l’importo complessivamente sostenuto dal privato è pari a € 605.253,63 (€ 271.600,00 + € 281.458,14 + € 52.195,49) che differisce dal valore stimato post intervento di € 89.076,37 (€ 422.730,00 – € 281.458,14 – € 52.195,49).

Per rendere accessibile il lotto, la compagine privata ha dovuto dar corso all’acquisizione della p.f. 2268 C.C. Rovereto quale strada di collegamento tra via Cavalcabò e la zona artigianale, segnatamente il lotto della “ex Cava Torelli”. L’onere in parola, come ripreso dagli atti ufficiali di compravendita, risulta pari ad € 15.000,00 (contratto di data 13 ottobre 2021 G.N. 5808).

Tale valore deve essere portato in detrazione dal differenziale sopra calcolato (€ 89.076,37 – € 15.000,00); il differenziale che ne deriva è pari ad € 74.076,37.

Ora si effettua un calcolo sintetico riassuntivo per comprendere qual'è il valore effettivamente sostenuto ad oggi dall'imprenditore privato per l'acquisizione e la bonifica del suolo oggetto delle valutazioni. Le voci di costo risultano le seguenti:

- spese per l'acquisto intervenuto in data 2016	€ 271.600,00
- spese notarili, imposte e per bonifica ambientale	€ 281.458,14
- spese finanziarie	€ 52.195,49
- acquisizione p.f. 2268 C.C. Rovereto per rendere accessibile il lotto	<u>€ 15.000,00</u>
Totale	€ 620.253,00

Il costo vivo del lotto del privato, ad oggi, privo pertanto di capacità edificatoria, risulta pari ad € 620.253,00, a cui corrisponde un costo unitario pari ad 80,70 €/mq (€ 620.253,00 / 7.686 mq).

Alla luce dei conteggi effettuati e sopra dimostrati si comprende pertanto che la valutazione economica condotta nell'osservazione risulta del tutto parziale in quanto priva della pluralità degli elementi necessari affinché la stessa possa ritenersi attendibile e fondata su presupposti veritieri.

A ben vedere, quindi, il valore del suolo nell'attuale condizione urbanistica non è pari ad 25,00 €/mq come da voi dichiarato bensì pari ad 80,70 €/mq.

Per essere più espliciti ad oggi il sig. Schonsberg non ha sostenuto spese per l'ex Cava Torelli nell'importo unitario di 25,00 €/mq ma di 80,70 €/mq!

Fino ad ora è stato calcolato il mero valore dei costi sostenuti dal soggetto attuatore per avere la disponibilità, anche proprietaria, del bene nello stato giuridico e di diritto sancito dal Piano Regolatore vigente. Per essere chiari, gli 80,70 €/mq descrivono il valore di costo del suolo privo della capacità edificatoria e con l'attribuzione della mera funzione artigianale/produttiva.

Al fine di poter vantare la disponibilità edificatoria, il soggetto promotore è chiamato a sostenere ulteriori oneri sia diretti che indiretti come di seguito si avrà modo sinteticamente di ripercorrere:

- onere diretto legato all'approntamento di 28 posti auto che verranno ceduti alla Parrocchia da impiegarsi per funzioni collettive/religiose/culturali, ed in permuta per l'allargamento di via S.Giorgio	€ 56.200,00
- onere diretto relativo alla stesura di frazionamenti e modificazioni catastali per regolarizzare i rapporti finalizzati all'approntamento del surrichiamato parcheggio costituito da 28 stalli (Parrocchia)	
Tale valore viene stimato nell'importo di	€ 10.000,00
- onere diretto per le prestazioni tecniche finalizzate alla stesura del piano di lottizzazione (stimati prudenzialmente)	€ 30.000,00
- onere indiretto conseguente alla cessione gratuita della superficie di mq 2.643 all'amministrazione comunale, per la realizzazione del parcheggio pubblico e per consentire l'allargamento di via San Giorgio (80,70 €/mq * 2.643 mq). In questa sede il valore attribuito al suolo, per cautela, viene quantificato non già con il riferimento alla più probabile indennità espropriativa, ma in relazione al valore di costo derivante dalla sommatoria dei costi vivi sostenuti del soggetto privato)	<u>€ 213.290,10</u>
Totale	€ 309.490,10

Dalle sopra riportate considerazioni si comprende pertanto che gli ulteriori aggravii economici a carico del soggetto privato sono pari ad € 309.490,10 (€ 56.200,00 + € 10.000,00 + € 30.000,00 + € 213.290,10).

Ora, se dalla marginalità surrichiamata pari ad € 74.076,37, si dà corso alla detrazione dell'importo di € 309.490,10 (futuri oneri e aggravii per il soggetto privato) si comprende che l'operazione, per i profili considerati e tenendo conto dei dati forniti nell'osservazione presentata, risulta non conveniente per il soggetto promotore dell'iniziativa.

Per meglio circoscrivere detta affermazione, si riassumono di seguito i costi sostenuti/da sostenere da parte del soggetto promotore:

- acquisto aree (271.600 + 15.000)	€ 286.600,00 +
- oneri di bonifica	€ 281.458,14 +
- oneri finanziari	€ 52.195,49 +
- spese tecniche per frazionamenti e modifiche catastali	€ 10.000,00 +
- realizzazione parcheggio Parrocchia (permuta Comune)	€ 56.200,00 +
- oneri tecnici piano di lottizzazione	€ 30.000,00 +
- onere indiretto cessione gratuita aree al Comune	<u>€ 213.290,10 =</u>
Totale	€ 929.743,73

In termini del tutto esemplificativi, secondo un ragionamento squisitamente estimativo ed economico, appare evidente che per il soggetto privato la convenienza avrebbe consigliato un'acquisizione di un'areale produttivo, senza i vincoli presenti sulla p.f. 331/1 C.C. Rovereto. Ciò non avrebbe esposto il privato alla futura sottoscrizione di una convenzione compensativa, che alla luce anche dei ragionamenti svolti secondo le osservazioni promosse, appare indubbiamente conveniente per il Comune ma presenta punti di assoluta anti-economicità in merito all'assetto patrimoniale incombente sul privato.

Dal rapporto tra le spese sopra indicate e la superficie di un lotto produttivo con indici ordinari (rapporto copertura 0,70 anziché 0,40) che esprima la stessa capacità edificatoria (sedime massimo 3.074 mq/ indice 0,7 mq/mq = 4.391,00 mq), ne deriva un costo unitario dell'area pari ad arrotondati 211,74 €/mq (929.743,73 €/4.391 mq).

A titolo esemplificativo, a supporto di quanto evidenziato, si rammenta la recente operazione di compra-vendita dell'area produttiva posta in prossimità di via del Garda, originariamente di proprietà della di F.I.R. Finanziaria Immobiliare Roveretana Srl (pp.ff. 565/1 e 565/5 C.C. Lizzana) acquisite nel corso di un'asta dalla società Bortolotti Costruzioni 01 Srl nel recente 2019 (G.N. 5606/1 di data 05/11/2019), che esprime simile capacità edificatoria.

Dal punto di vista urbanistico le potenziali espresse dalla NORMA SPECIALE N. 18 “Zona produttiva di interesse locale – loc. Ai Fiori sud” (ART. 117.18), consentono peraltro una fattispecie ancora più ampia di usi ammessi (tra cui pubblici esercizi e di ristorazione, esercizi di vicinato, attività di servizio, attività di rimessaggio camper, commercio per la vendita di autoveicoli, attività terziarie, uffici, attività ludico ricreative, ecc...).

L'elaborato periziale di data 15 luglio 2019 redatto dall'arch. Andrea Tomasi concludeva le operazioni valutative assegnando alle pp.ff. 565/1 e 565/5 C.C. Lizzana un valore pari a 140,00 €/mq. La procedura di compravendita si è conclusa, come da G.N. 5606/1 di data 5/11/2019, con un valore al mq pari a 101,00 €/mq. Appare rilevante altresì ricordare che detto valore si riferisce ad un'area libera da vincoli legati a precedenti usi a discarica, e che consente anche la realizzazione di piani interrati.

A margine di ciò si rammenta che il Comune di Rovereto qualora avesse dovuto dar corso all'acquisizione dei suoli oggetto di cessione gratuita, per garantire una migliore urbanizzazione del contesto, sarebbe stato esposto al pagamento anche dell'imposta sul valore aggiunto che viene quantificata nell'importo del 22% posto che i beni risultano strumentali di azienda. Il valore delle aree in cessione gratuita, come da nostra stima allegata alla variante, risulta pari ad € 394.749,00 il che avrebbe comportato un ulteriore aggravio d'onere alle casse comunali di € 86.844,78.

A ciò avremo dovuto sommare le spese di frazionamento, catastali e di intavolazione per un costo complessivo che approssima € 500.000,00.

Quanto sopra esprime in termini espliciti il vantaggio economico a favore dell'Amministrazione comunale, rispetto al ritorno al promotore dell'iniziativa. Risulta pertanto infondata l'affermazione relativa all'asserito preponderante interesse economico a favore del privato richiedente rispetto all'interesse pubblico.

Profilo 2.

Per quanto attiene il secondo profilo, dal quale emergerebbe un importante danno erariale per l'ente pubblico stante la necessità di approntare opere ed interventi edilizi in corrispondenza del tronco stradale (p.f. 2268 C.C. Rovereto) di evidenza quanto di seguito esposto.

Il PRG individua la particella in questione quale ambito soggetto a procedura espropriativa assegnando la destinazione urbanistica di zona per Servizi ed attrezzature di interesse collettivo. Segnatamente l'ambito in questione rientra nel contesto della viabilità esistente che a giusta ragione è ricompresa nel novero degli spazi urbanizzativi primari.

A mente ed a norma dell'art. 12 del D.P.P. 19 maggio 2017, 8-61 Leg, *“Le opere di urbanizzazione primaria sono le infrastrutture essenziali per la realizzazione di ogni intervento edilizio con particolare riferimento agli aspetti igienico-sanitari degli edifici, alla tutela dell'ambiente dagli inquinamenti e alle reti di collegamento con le aree già urbanizzate. Non costituiscono opere di urbanizzazione gli allacciamenti con le reti esistenti che hanno la funzione di servire il lotto collegando le utenze con le reti principali.”.*

Ed ancora, tra le opere di urbanizzazione primaria sopra definite, a mente ed a norma del comma 3 dell'art. 12 del citato D.P.P. sono comprese le seguenti :

“a) le strade a servizio degli insediamenti, i relativi raccordi alla viabilità principale e le barriere antirumore, ove ritenute opportune;

b) le piste ciclabili;

c) gli spazi di sosta o parcheggio e le piazzole di sosta per i mezzi pubblici;

d) i sottoservizi e gli impianti a rete in genere, ivi compresi gli impianti di depurazione delle acque reflue ed i relativi bacini per la raccolta delle acque piovane;

e) le piazzole per la raccolta dei rifiuti;

f) gli spazi di verde attrezzato a servizio di insediamenti a carattere unitario o infrastrutture.”

Tali interventi vengono ordinariamente realizzati dall'ente locale o dall'istituzione pubblica competente, previo esproprio delle aree (qualora le stesse siano di proprietà di terzi) e successivo appalto delle opere.

Nella fattispecie la p.f. 2268 secondo le previsioni del PRG dovrebbe assecondare un'urbanizzazione in materia di mobilità (infrastruttura viabile, ciclopedonale, ecc..) di valenza pubblicistica. Il suolo risulta privato e in forza degli accordi urbanistici lo stesso verrà ceduto gratuitamente alla scrivente amministrazione per consentire una armonizzazione e una più ampia connessione della viabilità dell'intero quartiere. La p.f. 2268 consentirà infatti una potenziale connessione con via S. Giorgio, anche attraverso soluzioni di mobilità sostenibile e/o idonee interrelazioni con l'area destinata a parcheggi pubblici o altre funzioni di interesse pubblico (parte estremo nord della p.f. 331/1), che verrà ceduta gratuitamente alla municipalità del Comune di Rovereto.

La cessione della p.f. 2268 non determina alcun aggravio di oneri in capo all'amministrazione, anzi abbatte gli stessi, in quanto l'ente locale acquisirà la proprietà senza alcun onere economico stante il maturato accordo pubblico privato.

L'acquisizione del bene in parola garantisce la riorganizzazione dell'area con particolare riferimento al sistema della viabilità e delle aree a parcheggio. Al riguardo la stessa P.A.T. nel parere per la verifica di coerenza del piano adottato di data 26/09/2022 espresso dal Dirigente competente ribadisce:

“Per quanto riguarda i contenuti del piano di lottizzazione, la relazione illustrativa precisa che lo strumento urbanistico prevede la realizzazione di un nuovo edificio, compatibile con la nuova destinazione a “zona produttiva di interesse locale D2”, che ammette appunto l'attività di deposito, magazzinaggio e vendita di materiali, componenti e macchinari impiegati nell'industria delle costruzioni”, come stabilito dall'articolo 68 delle norme di attuazione.

La riorganizzazione generale dell'area pone come prioritaria la riorganizzazione del sistema della viabilità e delle aree a parcheggio. Nel merito, si condivide l'obiettivo sotteso alla variante urbanistica finalizzata a razionalizzare le dotazioni di accesso all'area in previsione del futuro utilizzo.”

Concludendo, si ritiene pertanto che l'acquisizione, a titolo gratuito di aree su cui insediare il rafforzamento della trama urbanizzativa, costituisca un indubbio valore aggiunto per la scrivente amministrazione e non già un fatto detrimenzioso atto a cagionare danno erariale.

Profilo 3.

Per quanto attiene il terzo profilo legato alla contestazione del processo tecnico-estimativo che ha portato all'attribuzione di un valore di € 69.492,00 della p.f. 2268, oggetto di cessione gratuita all'amministrazione comunale, meritano al riguardo le seguenti precisazioni.

In primo luogo si deve tener conto dell'assoluta trasparenza con cui è stato elaborato il processo di stima della p.f. 2268 C.C. Rovereto: questo al fine di evitare qualunque ambiguità o equivoco da parte di soggetti che fanno o faranno uso della valutazione.

Il processo valutativo deve essere chiaramente dichiarato e definito, presupposti che sono stati assolutamente soddisfatti nell'ambito degli allegati estimativi della variante al PRG.

Infatti, a pagina 14 della relazione di stima di data 17 maggio 2022, ns . prot. 34958, viene ribadito quale incipit il seguente: *“La p.f. 2268 C.C. Rovereto, definita catastalmente strada, della superficie di 1.463 mq, è stata acquisita dal soggetto promotore con contratto di data 13 ottobre 2021 (G.N. 5808), per un importo a corpo pari ad € 15.000,00 con l'iscrizione tavolare di un diritto di passo a piedi e con qualsiasi mezzo a favore della p.ed. 2633 C.C. Rovereto.”.*

L'amministrazione pertanto era del tutto conscia che il bene era stato acquisito recentemente dalla Società Schonsberg (in data 13 ottobre 2021) al prezzo di € 15.000,00. Peraltro si deve ricordare che l'acquisto del bene (p.f. 2268 CC Rovereto) è stato effettuato sul libero mercato con la presenza intavolata di un aggravio di servitù sull'intero bene di passo a piedi e con qualsiasi mezzo a favore di tutte le aziende artigiane locali ubicate sulla limitrofa p.ed. 2633.

E' quindi ovvio che la Società Schonsberg ha dato corso all'acquisizione della nuda proprietà non potendo avere/vantare una disponibilità globale e incondizionata del bene stesso. La servitù di passo e ripasso limita non poco la fruizione del bene e ne condiziona indubbiamente l'impiego. Il valore quindi di € 15.000,00, ammesso e non concesso che risponda a principi di ordinarietà, tiene conto dell'importante aggravio che sul bene insiste.

Ciò detto si deve rammentare che il processo estimativo condotto dalla scrivente amministrazione rispetta i principi valutativi fondanti l'estimo. Dare valore ad un bene immobiliare non può prescindere dal motivo per il quale la formazione di valore viene compiuta.

In altri e più chiari termini il valore dipende dallo scopo o ragione pratica del giudizio di stima (principio dello scopo). Ed ancora, secondo il Codice delle valutazioni immobiliari Italian Property Valuation Standard, Tecnoborsa, si apprende quanto segue: *“Il principio dello scopo afferma che il valore di stima dipende dallo scopo per il quale è richiesta la valutazione, avendo ogni valutazione un proprio scopo, movente o ragione pratica che promuove la valutazione medesima. Uno stesso bene inteso in senso lato, con riferimento ad un certo tempo e un dato luogo, può presentare contemporaneamente diversi valori, ed esattamente tanti valori quante sono le ragioni pratiche che promuovono la stima”.*

Tale concetto può trovare ulteriore richiamo in quanto affermato nel Manuale *“Stima degli Immobili: fondamenti per la valutazione della proprietà immobiliare”* di Graziano Castello, Dario Flaccovio Editore, che al riguardo evidenzia: *“Il principio viene comunemente definito come: dipendenza del valore di stima in base allo scopo per il quale viene redatta. La ragione economica del principio è semplice, ogni bene immobile assume una pluralità di aspetti economici e legali che gli conferiscono diverso valore conseguente. Il valore della stima dipende dal suo scopo, tuttavia qualsiasi sia questo fine, il metodo utilizzato è sempre e universalmente riconosciuto come identico per tutti i periti, cioè quello basato sulla comparazione dei dati raccolti. Il principio viene definito come: la comparazione dei dati come unico metodo estimativo. Esso consiste in tre fasi distinte: la prima fase di raccolta dei dati la quale consiste nel cercare il maggior numero possibile di beni analoghi a quello oggetto di stima per i quali sia possibile avere un prezzo certo; la seconda fase di riordino dei dati.....omissis...; la terza e ultima fase di scelta del bene analogo avente il maggior numero di caratteristiche simili al bene oggetto di stima, omissis”.*

Chiarito il concetto metodologico del principio immanente *“dello scopo o ragione pratica del giudizio di stima”*, concernente il valore estimativo, passiamo ad illustrare il criterio di stima e le puntuali caratteristiche urbanistiche del bene.

Nella fattispecie, posto che la p.f. 2268 CC Rovereto ricade nell’ambito delle zone F Servizi ed attrezzature pubbliche (essendo classificata nell’alveo della viabilità cittadina), il suo più probabile valore deve essere determinato in forza dei criteri finalizzati alla determinazione dell’indennità di espropriazione di cui alla Legge Provinciale sugli espropri n. 6/1993.

In forza dell’art. 14 della L.P. 6/93, la p.f. 2268 deve seguire i criteri valutativi relativi alle aree classificate quali “area edificabili”. Il medesimo articolo, al comma 3 recita: *“per le aree destinate a servizi e attrezzature di interesse generale il valore di mercato è determinato tenendo conto delle caratteristiche dei terreni, del loro inserimento del tessuto urbanistico, della destinazione urbanistica dei terreni circostanti”*.

Ed ancora, il Decreto del Presidente della Provincia di data 26/10/2009, n. 24-26/Leg, all’art. 3 stabilisce che il valore venale delle aree edificabili è determinato tenendo conto della destinazione urbanistica dell’area, delle caratteristiche dei terreni, del loro inserimento nel tessuto urbanistico. Appare evidente che l’amministrazione comunale, posto l’interesse all’acquisizione del bene in questione, classificato nell’ambito delle zone F per le quali notoriamente non esiste un libero mercato, ha correttamente fatto richiamo, nell’ambito del processo estimativo, al criterio di stima dell’indennità espropriativa.

Nel momento in cui l’amministrazione si trova nella condizione per specifica volontà pubblicistica di acquisire un ambito con destinazione urbanistica annoverata nel contesto delle zone F “Servizi ed attrezzature” (zone di interesse collettivo, verde pubblico, viabilità, etc.) deve necessariamente seguire i criteri valutativi sanciti dal Capo III – rubricato “Indennità di espropriazione” – di cui alla L.P. 6/93.

Nella fattispecie, inoltre, per coerenza generale con tutti gli altri beni immobili contemplati nella relazione di stima interessati dalla lottizzazione “riordino ex Cava Torelli con efficacia di variante al PRG” e delle altre procedure valutative condotte su simili argomenti, l’amministrazione ha sempre fatto ricorso ai principi valutativi stabiliti della L.P. 6/93.

In termini di dettaglio la particella in questione (2268 CC Rovereto) risulta contestualizzata in un ambito in cui trovano ubicazione zone produttive e zone destinate al recupero ambientale.

Correttamente è stata condotta una stima di tali destinazioni e in ossequio ai dettati legislativi sopra espressi il valore attribuito all’area ha mediato i singoli importi. L’importo di € 69.492,00 risulta quindi coerente con le finalità del processo valutativo e risulta corroborato dai criteri applicati dalla scrivente amministrazione nel rispetto delle disposizioni normative vigenti per la determinazione dell’indennità di esproprio di suoli interessati dalla destinazione urbanistica per servizi e attrezzature di interesse collettivo.

Appare chiaro che se il Comune avesse attivato una procedura ablatoria espropriativa per la p.f. 2268 C.C. Rovereto al fine di approntare una estensione della mobilità cittadina avrebbe dovuto proporre al soggetto passiva della procedura (proprietario tavolare di bene), una indennità espropriativa in linea e del tutto convergente con la stima condotta.

In conclusione il supporto estimativo dell’Amministrazione allegato alla variante al PRG risulta del tutto coerente con le previsioni valutative da sempre condotte dalla scrivente in situazioni analoghe o similari, ed inoltre appare del tutto rispettoso delle disposizioni legislative vigenti (L.P. 6/1993).

L’acquisizione dell’areale da parte del promotore nel corso del 2021 è stata condizionata da una limitazione espressa dal tavolare (servitù passiva) e ivi trascritta, che fattualmente ha contribuito in presenza anche di un’ipoteca, a determinarne il valore pattuito.

La variante si discosta dal principio di pubblica utilità a favore del vantaggio economico del privato, determinando l'insorgere di problematiche urbanistiche e viabilistiche tali da dequalificare il quartiere di San Giorgio.

N. OSSERV.	SINTESI DELL'OSSERVAZIONE	Numero particelle	Articoli delle norme interessati dalle osservazioni pervenute
<p>4 presentata il 02/09/2022 (prot.n. 59576/22)</p>	<p>L'osservazione sostiene che la variante, discostandosi dal principio di pubblica utilità, determini l'insorgere di problematiche tali da dequalificare il quartiere di San Giorgio:</p> <p>a) aumento del carico viabilistico su via Cavalcabò. Con riferimento alla Studio della mobilità, viene evidenziato che il periodo in cui sono state effettuate le rilevazioni (luglio) non è il più idoneo a monitorare i flussi di traffico, sia in ragione del periodo estivo che per l'assenza del carico veicolare indotto dalle attività scolastiche;</p> <p>b) l'intervento compromette la situazione urbanistica e paesaggistica del quartiere. Inoltre viene rilevato che non viene affrontato il tema del recupero del rimanente settore della discarica;</p> <p>c) la prospettata costruzione in via San Giorgio inerente un'edilizia produttiva/industriale si pone in termini invasivi e disarmonici con la riqualificazione di via Balista compromettendone il positivo prossimo intervento urbanistico.</p> <p>In conclusione viene evidenziato l'interesse del privato nel promuovere l'iniziativa, con un evidente vantaggio economico, non ravvisando condizioni di pubblica utilità. Si sostiene, inoltre, che non traspare una definita volontà da parte dell'Amministrazione di migliorare la situazione del quartiere di San Giorgio.</p>	<p>p.f. 331/1 e p.ed. 2763 C.C. Rovereto</p>	<p>Piano di Lottizzazione n. 23 (art. 62 e relativa Scheda Norma), interessata da Aree di recupero ambientale ripristinate (art. 95).</p> <p>Zona Religiosa (art. 83.1.e) interessata da aree di recupero ambientale ripristinate (art. 95).</p>

L'osservazione risulta regolarmente pervenuta nel rispetto dei tempi stabiliti dalla normativa provinciale di settore

ESITO DELLA VALUTAZIONE
Osservazione priva di elementi utili alla revisione della proposta di variante al P.R.G.
MOTIVAZIONE
<p>Profilo a)</p> <p>Per quanto riguarda l'asserito aumento del carico viabilistico su via Cavalcabò, e il fatto che il periodo in cui sono state effettuate le rilevazioni dello Studio della mobilità (luglio) non è il più idoneo a monitorare i flussi di traffico, sia in ragione del periodo estivo che per l'assenza del carico veicolare indotto dalle attività scolastiche, si precisa quanto segue.</p> <p>Per rappresentare adeguatamente la stima dell'impatto sul traffico esistente in una rete viaria a seguito dell'apertura di una nuova attività, lo studio della mobilità si è posto l'obiettivo di considerare lo scenario più rappresentativo, ovvero quello dove i flussi generati dall'esercizio della nuova attività comportano maggiori variazioni rispetto ai flussi di rete esistenti.</p> <p>Al fine di dare concreta risposta a quanto sollevato, è stata depositata agli atti un'integrazione dello Studio della mobilità di data 3 novembre 2022, che rappresenta un nuovo rilievo del traffico eseguito nei giorni 28 e 29 settembre 2022, sempre nella fascia pomeridiana (17:00-18:00) del giorno lavorativo, nel periodo scolastico.</p> <p>Per dare analitica conferma all'assunto che sulla rete stradale la componente mattutina di mobilità casa-scuola è sostituita in forma equivalente dalla componente pomeridiana di mobilità lavoro-negozio-casa e casa-negozio, è stato condotto un nuovo rilievo dei flussi veicolari nei due giorni mer. 02- gio. 03 novembre 2022, nella fascia della mattina (07:30-08:30) del giorno lavorativo del periodo scolastico.</p> <p>Il rilievo ha evidenziato la sostanziale equivalenza dei flussi di traffico nelle due fasce orarie di mattina e pomeriggio.</p> <p>In particolare, per quanto di interesse si richiama per estratto che (cap. 2 – Rilievo flussi veicolari e livelli di servizio della viabilità):</p> <p><i>“Per chiarire la robustezza dei dati di traffico già rilevati nelle due giornate di giov. 29 - ven. 30 luglio 2021, si è effettuato un nuovo rilievo dei flussi veicolari nei due giorni mer. 28 - gio. 29 settembre 2022 sempre nella fascia pomeridiana (17:00-18:00) del giorno lavorativo, ma in questo caso nel periodo scolastico.</i></p> <p><i>Il rilievo, condotto mediante l'utilizzo di videocamere, ha interessato ancora l'intersezione a T tra via Cavalcabo e via Balista nonché il rondò dove confluiscono via Unione, via Prato, via Balista e via S. Giorgio.</i></p> <p><i>La sintesi di queste elaborazioni è riportata nelle tabelle allegare e nei flussogrammi, dove sono indicati i veicoli omogeneizzati per ramo di incrocio e per manovra di svolta.</i></p> <p><i>Il confronto tra i flussi veicolari bidirezionali riscontrati nel nuovo rilievo di settembre 2022 con gli stessi osservati nel precedente rilievo di luglio 2021 evidenzia limitate variazioni, in particolare la variazione totale dei flussi entranti che impegnano i due incroci è circoscritta entro il 10%.</i></p> <p><i>Tale variazione rientra nei margini delle fluttuazioni stocastiche del traffico e pertanto conferma la bontà dei dati della precedente rilevazione, come di seguito puntualmente riportato.</i></p> <p><i>In accordo con tali limitate fluttuazioni, anche i livelli di servizio delle intersezioni derivati dai flussi di traffico del rilievo settembre 2022 risultano invariati rispetto a medesimi dedotti dal rilievo luglio 2021, come di seguito puntualmente riportato; in particolare si confermano buoni livelli di servizio: LOS (B) per l'intersezione a T e LOS (A) per il rondò.</i></p> <p><i>Al fine di ribadire la scelta mirata nell'effettuare l'analisi dell'impatto del traffico generato dalla nuova attività in rapporto ai flussi di rete presenti nella fascia pomeridiana (17:00-18:00) del giorno lavorativo, è stato condotto un nuovo rilievo del traffico nei due giorni mer. 02- gio. 03 novembre 2022 nell'ambito del picco della mattina (07:30-08:30).</i></p> <p><i>Il rilievo della mattina condotto sull'intersezione a T tra via Cavalcabo e via Balista ha sostanzialmente</i></p>

l'equivalenza del traffico del picco mattutino rispetto a quello del pomeriggio; infatti, la variazione totale dei flussi entranti nell'intersezione riscontrata tra la mattina ed il pomeriggio è pari al 2%.

Il medesimo rilievo ha inoltre evidenziato come l'attuale area produttiva si contraddistingua per un maggiore afflusso veicolare pomeridiano piuttosto che mattutino; i flussi bidirezionali nel picco della mattina su via Cavalcabo si riducono di un -11% rispetto ai corrispondenti del picco pomeridiano.

Tali condizioni permettono di registrare un livello di servizio complessivo dell'intersezione buono LOS(A), registrando un contenuto miglioramento del corrispondente livello rilevato la sera LOS(B).”
A completamento di quanto sopra e al fine di contestualizzare le motivazioni che giustificano la fascia temporale pomeridiana per le verifiche, si riporta per estratto di seguito quanto esplicitato in tal senso (cap. 1 – Fascia temporale rappresentativa):

“Come già riportato nell'originario studio della mobilità, per rappresentare adeguatamente la stima dell'impatto sul traffico esistente in una rete viaria a seguito dell'apertura di una nuova attività, si deve considerare lo scenario più rappresentativo, ovvero quello dove i flussi generati dall'esercizio della nuova attività comportano maggiori variazioni rispetto ai flussi di rete esistenti. La campagna di indagini condotte nell'ambito del PUM (Piano Urbano della Mobilità) di Rovereto hanno puntualmente delineato l'andamento giornaliero dominante dei flussi veicoli sulla viabilità comunale nei giorni lavorativi.

Questo andamento, rappresentato nel grafico del PUM di seguito riportato, è caratterizzato da due picchi di traffico che si equivalgono:

-mattutino dalle 7:00 alle 8:00; caratterizzato dalla mobilità casa-lavoro e casa-scuola;

-pomeridiano dalle 17:00 alle 18:00; caratterizzato dalla mobilità lavoro-casa, lavoro-negozio-casa e casa-negozio.

Si può pertanto analiticamente affermare che sulla rete stradale la componente mattutina di mobilità casa-scuola è sostituita in forma equivalente dalla componente pomeridiana di mobilità lavoro-negozio-casa e casa-negozio.

A conferma di tale assunto è stato condotto un nuovo rilievo dei flussi veicolari nei due giorni mer. 02- gio. 03 novembre 2022, nella fascia della mattina (07:30-08:30) del giorno lavorativo del periodo scolastico. Il rilievo ha evidenziato, come di seguito, l'equivalenza dei flussi di traffico nelle due fasce orarie di mattina e pomeriggio.

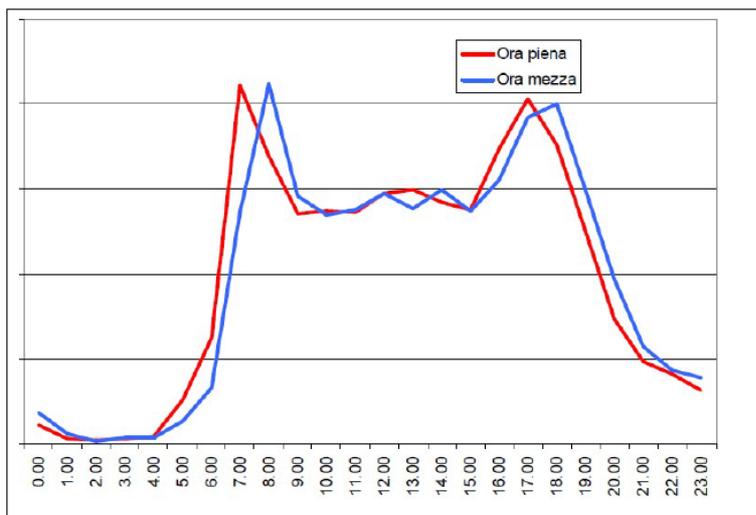
Per quanto derivato dalla curva caratteristica del PUM relativa al traffico che interessa la rete roveretana, non appare significativo effettuare ulteriori rilievi nel lasso temporale a cavallo del mezzogiorno, attesa: la significativa riduzione del traffico circolante sulla rete rispetto a quello dei citati picchi giornalieri; la tipologia di rivendita edile oggetto di insediamento che non rileva particolari afflussi di clientela in tale arco temporale (come diversamente risulterebbe nel caso di un'attività di ristorazione).

La tipologia di attività di rivendita di materiali edili pur non rilevando un marcato picco dell'utenza, si contraddistingue comunque per una concentrazione degli accessi nella fascia pomeridiana dalle 17:00 alle 18:00, ovvero prima della chiusura dell'attività alle 18:00, dove si sovrappone l'utenza privata che al termine della giornata lavorativa accede alla rivendita per acquistare i materiali necessari alle circoscritte lavorazioni di natura domestica e l'utenza delle imprese edili nel contesto dell'approvvigionamento serale necessario alla ripartenza mattutina del cantiere edile il giorno successivo.

La conferma di quanto sopra deriva ancora dal nuovo rilievo dei flussi veicolari effettuato mer. 02- gio. 03 novembre 2022, nella fascia della mattina (07:30-08:30) del giorno lavorativo del periodo scolastico, che ha riportato come i flussi di traffico pertinenti all'area produttiva sono maggiori nella punta pomeridiana rispetto alla punta della mattina.

Per quanto sopra, la verifica di impatto sui flussi di rete esistenti (che presenta due picchi equivalenti mattutino e pomeridiano) in conseguenza dei flussi generati dall'attività di rivendita materiali (che rileva una maggiore concentrazione pomeridiana prima della chiusura), va ricondotta in forma ottimale nell'analisi del periodo pomeridiano dalle 17:00 alle 18:00.”

Estratto grafico



Andamento giornaliero flussi veicolari - media postazioni rilevamento
- valori per ora piena e per ora mezza- (PUM Rovereto)

Per una esaustiva valutazione complessiva dei profili viabilistici, si rinvia alle relazioni viabilistiche dell'ing. Mirko Gazzini agli atti depositate.

Profilo b)

Rispetto a quanto rilevato, e precisamente che l'intervento compromette la situazione urbanistica e paesaggistica del quartiere, nelle precedenti controdeduzioni si è già dato ampiamente corso alla disamina, che di seguito per semplicità in sintesi si ripercorre.

Occorre dapprima rammentare che nell'ambito della destinazione di zona originaria, è ammesso l'utilizzo delle aree quale deposito di materiali e di attività, con ciò sottintendendo di fatto un utilizzo sostanzialmente commerciale/produttivo.

Qualora non si fosse pensato ad una variante preordinata al superiore interesse pubblicistico, sarebbero state interessate dall'approntamento di attività di deposito e vendita di materiali propri dell'edilizia alimentando in termini concreti la funzione produttiva secondaria.

Appare pacifico che la variante al PRG non compromette la situazione urbanistica del quartiere:

- se da un lato prevede l'insediamento di un nuovo capannone produttivo in sostituzione di un'attività produttiva di deposito di attrezzature edili già pienamente ammissibile dalla strumentazione vigente, dall'altro arricchisce il paniere delle funzioni mediante l'introduzione di un nuovo areale da destinarsi a parcheggio pubblico o a verde pubblico, conformemente alle direttive della strumentazione urbanistica sovraordinata;

- sia l'originaria destinazione di piano "Aree per attività di scarica D10" che quella prevalente prevista nell'ambito della modifica "Zone produttive di interesse locale D2", sono ricomprese nel novero della zona omogenea "D: Attività produttive ed economiche";

- il Piano Urbanistico Provinciale, quale strumento urbanistico sovraordinato, ha dettagliatamente rappresentato nella "Carta del paesaggio" l'ambito in questione nel novero delle "aree produttive". In conclusione, la variante al PRG ha meglio declinato, evolvendolo con un proprio disegno urbanistico, il recupero dell'area definendo le attività ammesse, in linea con quelle già attualmente insediabili, quali attività economico/produttive e di interesse collettivo, senza quindi compromettere la situazione urbanistica di quartiere.

Lo stesso Servizio provinciale in materia di urbanistica, nel contesto della verifica di coerenza dei contenuti della variante rispetto al PUP, di cui al parere n. 36/22 di data 26 settembre 2022, evidenzia che "La riorganizzazione generale dell'area pone come prioritaria la riorganizzazione del sistema della viabilità e delle aree a parcheggio. Nel merito, si condivide l'obiettivo sotteso

alla variante urbanistica finalizzata a razionalizzare le dotazioni di accesso all'area in previsione del futuro utilizzo.”

Nel merito di profili architettonico/paesaggistici si rammenta altresì che il piano di lottizzazione, è stato sottoposto alla disamina della Commissione edilizia comunale con funzione di Commissione per la pianificazione e il paesaggio (CPC), la quale ha espresso parere positivo nella seduta in data 15 dicembre 2021, prescrivendo per quanto di competenza che sia posta particolare cura alla fascia verde posta in fregio a via San Giorgio.

Pare superfluo evidenziare come il riordino prospettato, anche in termini paesaggistici, sia chiaramente migliorativo rispetto alle possibilità originariamente ammesse dallo strumento urbanistico.

Per quanto attiene il tema del recupero del rimanente settore della discarica, il vigente strumento urbanistico già ne definisce le modalità, attraverso il più volte menzionato art. 95, il quale stabilisce che *“Tali aree, una volta bonificate oppure ad avvenuto esaurimento della coltivazione delle cave, potranno essere utilizzate per realizzare nuove attrezzature o equipaggiamenti civili, pubblici o privati, o ampliamenti di quelli esistenti, quali aree verdi, parcheggi (anche pertinenziali) e simili, depositi di materiali e di attività purché, fatte salve le limitazioni ambientali, il sito sia preordinato ad una congrua e coerente urbanizzazione a servizio anche pubblicistico, nonché interventi per servizi sportivi di cui al precedente art. 83 comma 1 lettera d) e a verde pubblico di cui al precedente art. 85, purché in coerenza con le previsioni igienico-sanitarie e di tutela e debitamente separati.”*

Appare inoltre evidente, che trattasi di una variante puntuale che non ha interessato la parte a nord della discarica.

Profilo c)

Laddove si asserisce che la prospettata costruzione in via San Giorgio, inerente un'edilizia produttiva/industriale, si pone in termini invasivi e disarmonici con la riqualificazione di via Balista compromettendone il positivo prossimo intervento urbanistico, si deve nuovamente respingere l'affermazione.

Si affianca alle riflessioni più volte ampiamente dibattute e richiamate in sintesi nel precedente profilo denominato b), la circostanza che l'areale in questione di fatto non confina direttamente con via Balista, e contempla uno sviluppo urbanistico in termini sostanziali del tutto autonomi rispetto agli ambiti di perequazione invocati.

Appare ridondante ripercorrere nuovamente e puntualmente tutti i profili di vantaggio e svantaggio riguardanti l'ente pubblico e il privato, approfonditi in termini certosini nelle precedenti osservazioni sia per quanto attiene gli aspetti economici diretti e indiretti, sia per i profili pubblicistici.

Sintenticamente:

- la cessione gratuita al Comune delle aree per l'allargamento di via S. Giorgio per addivenire ad un indispensabile allargamento stradale di una viabilità comunale oggi contraddistinta da elementi di criticità;
- la cessione gratuita al Comune delle aree per la realizzazione e l'approntamento di uno spazio ad uso collettivo da destinarsi a parcheggio o aree di pubblico interesse;
- la cessione gratuita al Comune del ramale della via Cavalcabò, quale spazio per la mobilità e la connessione sostenibile della matrice cinematica tra via S. Giorgio e via Cavalcabò stessa (come da previsione del PRG);
- l'approntamento da parte del soggetto attuatore di un parcheggio funzionale alla parrocchia di S. Giorgio, che pur assumendo una valenza formalmente privatistica risponde ad un interesse indubbiamente di portata collettiva;
- l'utilizzazione di uno spazio bonificato che costituisce riferimento caldeggiato ed esortato dalla stessa pianificazione urbanistica comunale;
- la realizzare un capannone per meglio organizzare l'attività di impresa, a fronte degli importanti obblighi a carico del privato, determina una ridefinizione delle possibilità di intervento

consentendo di sviluppare alcune attività aziendali al coperto rispetto all'ipotesi originaria che prevedeva la gestione dei lavori della società completamente in ambito open air;

- la possibilità di garantire migliori condizioni di tutela ambientale rispetto alla soluzione realizzabile con le previsioni urbanistiche vigenti;

confermano nuovamente l'interesse pubblico della proposta urbanistica e la non veridicità della sproporzione asserita tra il vantaggio del privato rispetto a quello dell'amministrazione comunale. Da quanto sopra, appare altresì palese la volontà da parte dell'Amministrazione di migliorare la situazione del quartiere di San Giorgio.

Alla luce di ciò, non si rileva pertanto l'asserito “evidente vantaggio economico” che deriverebbe al privato per effetto della variante. Il privato, contrariamente a quanto si afferma nell'osservazione, è chiamato a soddisfare molteplici obbligazioni di natura prevalentemente patrimoniali che, dai conteggi effettuati dall'amministrazione comunale, superano i “benefici” che il Comune declina con la variante urbanistica.

Presenza di dati in parte poco attendibili e incongruenze, esulando da una idonea progettualità della viabilità e vivibilità del quartiere.

N. OSSERV.	SINTESI DELL'OSSERVAZIONE	Numero particelle	Articoli delle norme interessati dalle osservazioni pervenute
<p>5 presentata il 05/09/2022 (prot.n. 59787/22)</p>	<p>L'osservazione solleva delle criticità rispetto ai contenuti documentali, rilevando delle incongruenze e sostenendo una carenza nella progettualità viabilistica e di vivibilità di quartiere:</p> <p>1) viabilità: si sostiene che le rilevazioni del traffico dello studio viabilistico siano state eseguite in un periodo e in una fascia oraria non significativi rispetto ai reali movimenti viabilistici nel quartiere. Peraltro lo studio stesso non tiene conto dell'incremento di traffico derivante dai futuri nuovi insediamenti quali l'ampliamento della scuola d'infanzia Don Rossaro, il nuovo liceo Depero e la nuova zona residenziale con annessi servizi in via Balista. Si evidenzia inoltre che non è stato monitorato l'incrocio tra via Manzoni e via Pedroni;</p> <p>2) tutela dei diritti dei cittadini: l'osservazione sostiene che l'insediamento dell'attività produttiva di grosse dimensioni si ponga in contraddizione con l'art. 41 della costituzione laddove afferma che "L'iniziativa economica privata è libera. Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da arrecare danno alla salute, all'ambiente alla sicurezza, alla libertà e alla dignità umana."</p> <p>A supporto di tale tesi si rileva che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'insediamento dell'attività di commercio di materiali edili implicherà un aumento di movimento dei mezzi pesanti in un'area residenziale; - i mezzi di trasporto (furgoni, camion, autoarticolati) transiteranno su viabilità sulle quali sono collocate delle scuole e un parco giochi; - via Unione, via Balista, via Prato sono per loro natura strade urbane destinate unicamente al movimento degli abitanti, e da tempo la circoscrizione chiede la realizzazione di una rete ciclabile che renda sicuro lo spostamento di lavoratori 	<p>p.f. 331/1, p.f. 2268, p.f. 2016 e p.ed. 2763 C.C. Rovereto</p>	<p>Piano di Lottizzazione n. 23 (art. 62 e relativa Scheda Norma), interessata da Aree di recupero ambientale ripristinate (art. 95).</p> <p>Zona Religiosa (art. 83.1.e) interessata da aree di recupero ambientale ripristinate (art. 95).</p> <p>Viabilità locale esistente (art. 89)</p>

	<p>e studenti;</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'aumento del traffico tra via San Giorgio e via Europa vincolerebbe la possibilità di realizzare un progetto di ciclabile di collegamento tra San Giorgio e Brancolino; - il maggior traffico su via San Giorgio aggraverà le situazioni di interferenza tra le auto in uscita da piazzale San Giorgio e quelle in ingresso al condominio Maserà; - il previsto allargamento di via San Giorgio e il nuovo collegamento della stessa con via Cavalcabò comporterà uno svantaggio per i residenti in termini di circolazione; - la realizzazione di un capannone di grosse dimensioni risulterà impattante per i residenti di via san Giorgio oscurando le loro abitazioni. - si nutrono dubbi sulla possibilità che possano essere piantati alberi di grosse dimensioni al fine di costituire una barriera visiva e acustica, stante la presenza di capping e dello strato di sigillatura; <p>3) variazione della tipologia degli insediamenti: la proposta perequativa finalizzata al recupero parziale della discarica con trasformazione in area edificabile, forza la variazione del tipo di insediamento originariamente previsto per impianti sportivi, aree a verde, parcheggi, depositi di materiale e di attività, anche in funzione delle possibili ulteriori trasformazioni consentite dagli strumenti di pianificazione;</p> <p>4) ambiente: vista la tipologia del sito, quale ex discarica oggetto di nuova edificazione, ed in considerazione della presenza di acque di falda, si chiede una valutazione dell'iniziativa rispetto agli impegni assunti dall'Amministrazione volti ad opporsi ad ogni tipo di progetto urbanistico che potenzialmente potrebbe arrecare danno all'ecosistema e alle sorgenti del territorio.</p> <p>A supporto si chiede documentazione utile ad attestare la salubrità delle acque di falda e le certificazioni dei controlli obbligatori eseguiti;</p> <p>5) mancato coinvolgimento della popolazione: in tal senso si interroga in quali situazioni la cittadinanza deve essere coinvolta e sulla scorta di quale regolamento;</p> <p>6) mancata considerazione della</p>		
--	---	--	--

	<p>Circoscrizione territoriale competente: a seguito del parere negativo espresso in seno alla Circoscrizione territoriale competente, viene rilevata la mancata coerenza in capo a taluni componenti della Commissione consiliare permanente urbanistica e territorio nella trattazione della variante, avvenuta nella seduta del giugno 2022, con riferimento al contenuto del parere e al coinvolgimento dei residenti.</p>		
--	--	--	--

L'osservazione risulta regolarmente pervenuta nel rispetto dei tempi stabiliti dalla normativa provinciale di settore

ESITO DELLA VALUTAZIONE
Osservazione priva di elementi utili alla revisione della proposta di variante al P.R.G.
MOTIVAZIONE
<p>Profilo 1.</p> <p>Per quanto attiene il primo profilo, l'osservazione sostiene che le rilevazioni del traffico dello studio viabilistico siano state eseguite in un periodo e in una fascia oraria non significativi rispetto ai reali movimenti viabilistici nel quartiere. Peraltro lo studio stesso non tiene conto dell'incremento di traffico derivante dai futuri nuovi insediamenti quali l'ampliamento della scuola d'infanzia Don Rossaro, il nuovo liceo Depero e la nuova zona residenziale con annessi servizi in via Balista. Evidenzia, infine, che non è stato monitorato l'incrocio tra via Manzoni e via Pedroni. In merito a detto profilo, con particolare riferimento al periodo ed alla fascia oraria in cui sono state eseguite le rilevazioni del traffico, si richiamano le considerazioni già esplicitate rispetto alla precedente osservazione 4 lettera a), la qualità ripercorre le medesime perplessità, che per semplicità di lettura di seguito si riportano.</p> <p>Al fine di dare concreta risposta a quanto sollevato, è stata depositata agli atti un'integrazione dello Studio della mobilità di data data 3 novembre 2022, che rappresenta un nuovo rilievo del traffico eseguito nei giorni 28 e 29 settembre 2022, sempre nella fascia pomeridiana (17:00-18:00) del giorno lavorativo, nel periodo scolastico.</p> <p>Per dare analitica conferma all'assunto che sulla rete stradale la componente mattutina di mobilità casa-scuola è sostituita in forma equivalente dalla componente pomeridiana di mobilità lavoro-negozio-casa e casa-negozio, è stato condotto un nuovo rilievo dei flussi veicolari nei due giorni mer. 02- gio. 03 novembre 2022, nella fascia della mattina (07:30-08:30) del giorno lavorativo del periodo scolastico.</p> <p>Il rilievo ha evidenziato la sostanziale equivalenza dei flussi di traffico nelle due fasce orarie di mattina e pomeriggio.</p> <p>In particolare, per quanto di interesse si richiama per estratto che (cap. 2 – Rilievo flussi veicolari e livelli di servizio della viabilità):</p> <p><i>“Per chiarire la robustezza dei dati di traffico già rilevati nelle due giornate di giov. 29 - ven. 30 luglio 2021, si è effettuato un nuovo rilievo dei flussi veicolari nei due giorni mer. 28 - gio. 29 settembre 2022 sempre nella fascia pomeridiana (17:00-18:00) del giorno lavorativo, ma in questo caso nel periodo scolastico.</i></p> <p><i>Il rilievo, condotto mediante l'utilizzo di videocamere, ha interessato ancora l'intersezione a T tra via Cavalcabo e via Balista nonché il rondò dove confluiscono via Unione, via Prato, via Balista e via S. Giorgio.</i></p> <p><i>La sintesi di queste elaborazioni è riportata nelle tabelle allegate e nei flussogrammi, dove sono indicati i veicoli omogeneizzati per ramo di incrocio e per manovra di svolta.</i></p> <p><i>Il confronto tra i flussi veicolari bidirezionali riscontrati nel nuovo rilievo di settembre 2022 con gli stessi osservati nel precedente rilievo di luglio 2021 evidenzia limitate variazioni, in particolare la variazione totale dei flussi entranti che impegnano i due incroci è circoscritta entro il 10%.</i></p> <p><i>Tale variazione rientra nei margini delle fluttuazioni stocastiche del traffico e pertanto conferma la bontà dei dati della precedente rilevazione, come di seguito puntualmente riportato.</i></p> <p><i>In accordo con tali limitate fluttuazioni, anche i livelli di servizio delle intersezioni derivati dai flussi di traffico del rilievo settembre 2022 risultano invariati rispetto a medesimi dedotti dal rilievo luglio 2021, come di seguito puntualmente riportato; in particolare si confermano buoni livelli di servizio: LOS (B) per l'intersezione a T e LOS (A) per il rondò.</i></p> <p><i>Al fine di ribadire la scelta mirata nell'effettuare l'analisi dell'impatto del traffico generato dalla nuova attività in rapporto ai flussi di rete presenti nella fascia pomeridiana (17:00-18:00) del</i></p>

giorno lavorativo, è stato condotto un nuovo rilievo del traffico nei due giorni mer. 02- gio. 03 novembre 2022 nell’ambito del picco della mattina (07:30-08:30).

Il rilievo della mattina condotto sull’intersezione a T tra via Cavalcabo e via Balista ha sostanzialmente l’equivalenza del traffico del picco mattutino rispetto a quello del pomeriggio; infatti, la variazione totale dei flussi entranti nell’intersezione riscontrata tra la mattina ed il pomeriggio è pari al 2%.

Il medesimo rilievo ha inoltre evidenziato come l’attuale area produttiva si contraddistingua per un maggiore afflusso veicolare pomeridiano piuttosto che mattutino; i flussi bidirezionali nel picco della mattina su via Cavalcabo si riducono di un -11% rispetto ai corrispondenti del picco pomeridiano.”

A completamento di quanto sopra e al fine di contestualizzare le motivazioni che giustificano la fascia temporale pomeridiana per le verifiche, si riporta per estratto di seguito quanto esplicitato in tal senso (cap. 1 – Fascia temporale rappresentativa):

“Come già riportato nell’originario studio della mobilità, per rappresentare adeguatamente la stima dell’impatto sul traffico esistente in una rete viaria a seguito dell’apertura di una nuova attività, si deve considerare lo scenario più rappresentativo, ovvero quello dove i flussi generati dall’esercizio della nuova attività comportano maggiori variazioni rispetto ai flussi di rete esistenti. La campagna di indagini condotte nell’ambito del PUM (Piano Urbano della Mobilità) di Rovereto hanno puntualmente delineato l’andamento giornaliero dominante dei flussi veicoli sulla viabilità comunale nei giorni lavorativi.

Questo andamento, rappresentato nel grafico del PUM di seguito riportato, è caratterizzato da due picchi di traffico che si equivalgono:

-mattutino dalle 7:00 alle 8:00; caratterizzato dalla mobilità casa-lavoro e casa-scuola;

-pomeridiano dalle 17:00 alle 18:00; caratterizzato dalla mobilità lavoro-casa, lavoro-negozio-casa e casa-negozio.

Si può pertanto analiticamente affermare che sulla rete stradale la componente mattutina di mobilità casa-scuola è sostituita in forma equivalente dalla componente pomeridiana di mobilità lavoro-negozio-casa e casa-negozio.

A conferma di tale assunto è stato condotto un nuovo rilievo dei flussi veicolari nei due giorni mer. 02- gio. 03 novembre 2022, nella fascia della mattina (07:30-08:30) del giorno lavorativo del periodo scolastico. Il rilievo ha evidenziato, come di seguito, l’equivalenza dei flussi di traffico nelle due fasce orarie di mattina e pomeriggio.

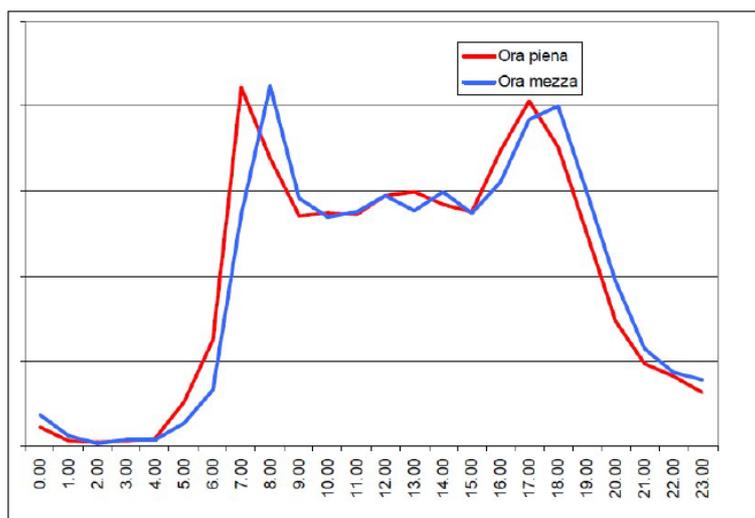
Per quanto derivato dalla curva caratteristica del PUM relativa al traffico che interessa la rete roveretana, non appare significativo effettuare ulteriori rilievi nel lasso temporale a cavallo del mezzogiorno, attesa: la significativa riduzione del traffico circolante sulla rete rispetto a quello dei citati picchi giornalieri; la tipologia di rivendita edile oggetto di insediamento che non rileva particolari afflussi di clientela in tale arco temporale (come diversamente risulterebbe nel caso di un’attività di ristorazione).

La tipologia di attività di rivendita di materiali edili pur non rilevando un marcato picco dell’utenza, si contraddistingue comunque per una concentrazione degli accessi nella fascia pomeridiana dalle 17:00 alle 18:00, ovvero prima della chiusura dell’attività alle 18:00, dove si sovrappone l’utenza privata che al termine della giornata lavorativa accede alla rivendita per acquistare i materiali necessari alle circoscritte lavorazioni di natura domestica e l’utenza delle imprese edili nel contesto dell’approvvigionamento serale necessario alla ripartenza mattutina del cantiere edile il giorno successivo.

La conferma di quanto sopra deriva ancora dal nuovo rilievo dei flussi veicolari effettuato mer. 02- gio. 03 novembre 2022, nella fascia della mattina (07:30-08:30) del giorno lavorativo del periodo scolastico, che ha riportato come i flussi di traffico pertinenti all’area produttiva sono maggiori nella punta pomeridiana rispetto alla punta della mattina.

Per quanto sopra, la verifica di impatto sui flussi di rete esistenti (che presenta due picchi equivalenti mattutino e pomeridiano) in conseguenza dei flussi generati dall’attività di rivendita materiali (che rileva una maggiore concentrazione pomeridiana prima della chiusura), va ricondotta in forma ottimale nell’analisi del periodo pomeridiano dalle 17:00 alle 18:00.”

Estratto grafico



Andamento giornaliero flussi veicolari - media postazioni rilevamento
- valori per ora piena e per ora mezza- (PUM Rovereto)

Per quanto riguarda, invece, la circostanza sollevata che lo studio viabilistico non tiene conto dell'incremento di traffico derivante dai futuri nuovi insediamenti, si riporta di seguito quanto controdedotto nel novero del cap.4 – Ambito di valutazione, della relazione integrativa di data 04 ottobre 2022 a firma dell'ing. Mirko Gazzini.

“Lo studio tratta la variazione dei flussi sulla rete a seguito nella nuova previsione insediativa oggetto della variante. Il PRG pianifica nel contesto di san Giorgio altri possibili interventi di natura pubblica e privata che non possono tuttavia essere oggetto di analisi aggregata con il nuovo insediamento trattato, in quanto non sono ancora determinati i caratteri fondamentali del quadro complessivo derivato da tutte queste opportunità di insediamento, quali:

- *il dimensionamento finale, anche in rapporto alla distribuzione della destinazione d'uso insediabili tra quelle ammesse dalle norme di zona;*
- *l'impianto progettuale preliminare, ed in particolare i termini urbanizzativi (strade e intersezioni di accesso, parcheggi ect.) necessari per rendere idonea l'edificabilità rispetto al tessuto insediativo ed alla rete esistente.*

La stessa procedura di formazione del PRG comunale non prevede un'analisi aggregata di dettaglio della mobilità connessa a tutti questi ambiti di quartiere, in quanto non essendo il PRG un piano progetto di dettaglio non sussistono i termini per svolgere tale analisi. Diversamente i caratteri insediativi complessivi necessari a questa analisi, già sopra menzionati, si materializzano solo tramite la presentazione delle domande di autorizzazione edilizia degli interventi, oppure tramite le domande di approvazione dei piani subordinati contenuti nel PRG.

Peraltra per poter svolgere un'analisi aggregata, si dovrebbe partire dalla preventiva definizione per tutti gli ambiti di trasformazione dei fattori insediativi che determinano la mobilità del sistema; quindi partire dal presupposto che gli esiti finali dell'analisi potranno poi vincolare i termini urbanizzativi di tutte le future edificazioni pubbliche e private, interessando soggetti che nulla hanno a che vedere con la variante in oggetto, e che sarebbero preventivamente chiamati a sottostare ad una urbanizzazione predefinita, in quanto ogni ambito insediativo contribuisce alla variazione della mobilità esistente sulla rete stradale di quartiere.

Come si è già detto, anche in rapporto a quanto sopra, lo studio della mobilità ha analizzato la variazione dei flussi sulla rete in relazione alla nuova previsione insediativa. L'analisi si è focalizzata sugli incroci posti in prossimità al nuovo insediamento, che inevitabilmente subiscono le maggiori variazioni di traffico indotto dalla nuova struttura, quindi: via Cavalcabo e via Balista (attuale accesso all'area produttiva), nonché il rondò di S.Giorgio nell'ottica di estendere l'analisi

per verificare le ripercussioni connesse all'ipotesi di realizzare un anello viabilistico con via san Giorgio (ipotesi scartata in rapporto ai risultati osservati). omissis”.

Per quanto riguarda l'incrocio tra via Manzoni e via Pedroni, rispetto agli effetti viabilistici diretti e indiretti derivanti dalla variante in oggetto, non è stato considerato significativo per il tipo di indagine e per l'incidenza prospettata del traffico indotto, motivo per il quale non è stato oggetto di monitoraggio. Si richiama di seguito quanto rilevato dall'ing. Mirko Gazzini rispetto a detto profilo (rif. pag. 14) nel più volte richiamato studio della mobilità.

“L'analisi dello stato di progetto ha evidenziato già sull'incrocio di accesso via Cavalcabò - via Balista, dove i traffici generati si presentano nella loro totalità, una variazione modesta di traffico che non muta l'attuale livello di servizio dell'intersezione; non appare pertanto significativo estendere l'analisi ad incroci più distanti, se non altro per il fatto che più ci si allontana dall'accesso principale, più le quote di traffico generato risultano ridotte a causa della sua ripartizione lungo le altre direzioni della rete.”.

Ad ogni buon conto, si rinvia per una esaustiva valutazione complessiva dei profili viabilistici, alle relazioni viabilistiche dell'ing. Mirko Gazzini agli atti depositate.

Profilo 2.

Per quanto attiene il secondo profilo, l'osservazione sostiene che l'insediamento dell'attività produttiva di grosse dimensioni si ponga in contraddizione con l'art. 41 della costituzione laddove afferma che *“L'iniziativa economica privata è libera. Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da arrecare danno alla salute, all'ambiente alla sicurezza, alla libertà e alla dignità umana.”.*

A supporto della tesi si sostiene che:

- l'attività di commercio di materiali edili fa capo ad una società in evidente espansione e questo implicherà un aumento dei mezzi pesanti in un'area residenziale e potenzialmente tale;
- i mezzi di trasporto (furgoni, camion, autoarticolati) saranno costretti a transitare lungo strade dove sono collocate scuole;
- Via Unione, via Balista e via Prato, interessate dalla percorrenza dei mezzi pesanti, sono per loro natura strade urbane destinate unicamente al movimento degli abitanti;
- l'aumento del traffico vincolerebbe la possibilità di realizzare un progetto di ciclabile di collegamento tra S. Giorgio e Brancolino;
- il maggior traffico aggraverà situazioni di interferenza tra accessi e recessi di mezzi lungo il piazzale di S. Giorgio;
- il previsto allargamento di via S. Giorgio e il nuovo collegamento con via Cavalcabò presenterà per i residenti uno svantaggio in termini di circolazione veicolare;
- la costruzione di un capannone di grosse dimensioni con altezza fino a 11 m risulterà impattante per i residenti di via S. Giorgio oscurando le loro abitazioni;
- si sollevano dubbi rispetto alla piantumazione di alberi di grossa dimensione causa la presenza del capping e dello strato di sigillatura.

Rispetto a quanto sollevato in ordine al rapporto fra azienda da insediarsi e carico del traffico connesso, occorre precisare e rammentare che le aree in questione, qualora non si fosse pensato ad una variante preordinata al superiore interesse pubblicistico, sarebbero in ogni caso state interessate dall'approntamento di attività di deposito e vendita di materiali propri dell'edilizia, tant'è che il soggetto promotore ha già all'uopo depositato un titolo abilitativo edilizio.

Ed ancora, si rammenta che analoga attività è già esistente lungo via Baroni Cavalcabò, e quindi il contesto stradale veicolare è attualmente anche funzionale all'attività stessa.

Da quanto sopra si desume che la proposta di variante, in sostanza, è volta a confermare l'insediamento di attività secondarie produttive già di per sé assentibili dagli strumenti urbanistici vigenti, nel novero del contesto in questione.

La modifica dello strumento urbanistico è in ogni caso assistita da specifico studio viabilistico, peraltro oggetto di debiti approfondimenti, il quale ha evidenziato come i flussi veicolari indotti dalla struttura, nello scenario prospettato, determinano marginali riduzioni delle riserve di capacità delle principali intersezioni influenzate dall'intervento, che permangono in buone condizioni di

esercizio.

Pertanto non si rilevano interferenze dal punto di vista dell'aumento del carico viabilistico, tali da creare situazioni di pericolo e da alterare dinamiche e scenari di potenziale sviluppo della mobilità ciclabile.

Ed ancora, al fine di meglio inquadrare la situazione viabilistica attuale e gli effetti potenziali derivanti dall'attuazione dell'iniziativa edilizia, un focus va condotto rispetto agli ambiti interessati dal Piano attuativo con efficacia di variante e gli spazi circostanti, i quali sono sostanzialmente contraddistinti da un contesto urbanizzativo estremamente frammentato.

Ciò detto, rispetto alle singole problematiche si evidenzia quanto segue.

- Per quanto attiene l'insediamento dell'attività di commercio, l'aumento di traffico da essa generato risulta valutata nel dettaglio nelle relazioni viabilistiche allegate ed è compatibile con il contesto in cui si opera (area residenziale);

- Si contesta che la viabilità verrà fruita anche da furgoni e camion, circostanza questa che dovrebbe generare preoccupazione per la presenza di scuole e parchi pubblici. Quanto evidenziato non genera soluzione di condivisione, in considerazione che le attuali arterie di mobilità sono ordinariamente transitate con mezzi anche pesanti, posto che nel contesto si riscontra la presenza di un piccolo polo artigianale. Appare evidente che la viabilità pubblica, qualora non intervengano ordinanze viabilistiche atte ad inibire il transito di mezzi pesanti, viene convenzionalmente e ordinariamente fruita anche da mezzi di trasporto quali furgoni e camion; la variante in parola risulta finalizzata al miglioramento dell'urbanizzazione viabilistica di interesse pubblicistico, stante la disponibilità alla cessione gratuita da parte del soggetto lottizzante di aree per il potenziamento stradale, la realizzazione di nuovi percorsi pedonali, ecc... Questa liberalità faciliterà l'approntamento di più performanti quanto organizzate reti urbanizzative per l'intero quartiere. Rimane inoltre del tutto possibile, qualora ne ricorrano i presupposti di sicurezza per gli abitanti del contesto, emettere idonee ordinanze a tutela delle utenze deboli.

- L'approntamento di una ciclabile in via Unione, via Balista e via A. Prato, risulta una invariante che non appare assolutamente messa in discussione dall'ipotesi pianificata. Non sussiste alcun tipo di incompatibilità tra quanto pianificato e l'eventuale realizzazione della ciclabile.

- L'affermazione per la quale l'aumento del traffico conseguente alla realizzazione del nuovo capannone inibirebbe/vincolerebbe l'approntamento di un progetto ciclabile tra S. Giorgio e Brancolino appare del tutto apodittica e per nulla pertinente. Anzi, con la variante si prefigura un primo momento di allargamento di via S. Giorgio, consentendo pertanto il potenziamento delle funzioni di mobilità (anche deboli), sulla via in questione.

- Le preoccupazioni legate interferenze tra le auto in uscita tra il piazzale S. Giorgio e quelle in ingresso al condominio Maserà, non sono relazionabili tecnicamente e direttamente con l'iniziativa in parola. Ad ogni buon conto, a fronte di tali considerazioni la questione verrà governata in termini opportuni con un'adeguata gestione e vigilanza urbana.

- Laddove si sostiene che il previsto allargamento di via S. Giorgio e il nuovo collegamento con via Cavalcabò presenterà per i residenti uno svantaggio in termini di circolazione veicolare, si deve rammentare che a fronte di numerosissime abitazioni ubicate in prossimità di via San Giorgio, la presenza di una zona artigianale di interesse locale, della Parrocchia e di altri funzioni assimilabili, ne consegue che i riferimenti viabilistici richiedono un miglioramento.

Le criticità urbanizzative dell'ambito del quartiere preso in disamina, quindi, giustificano la necessità di riordinare, mediante lo strumento urbanistico, un quadro “frammentato” attraverso l'acquisizione degli spazi per allargare e potenziare la viabilità nonché approntare un nuovo ambito con la destinazione a parcheggio pubblico o similari. Il piano attuativo con efficacia di variante si pone pertanto quale primario obiettivo pubblicistico quello di garantire “una congrua e coerente urbanizzazione a servizio anche pubblicistico” del quartiere, portando effettivi positivi e non già svantaggi.

Si richiama, peraltro, che già il vigente strumento urbanistico prevede un anello viabilistico che coinvolge l'attuale via Cavalcabò, prospettando in sostanza un potenziamento della viabilità di quartiere esistente.

Le previsioni viabilistiche, in definitiva, sono quindi funzionali a garantire una connessione con lo spazio pubblico che verrà ceduto gratuitamente al Comune, e quindi ridisegnano l'interconnessione di via Cavalcabò con via San Giorgio. E' pacifico che ciò dovrà avvenire nel

pieno rispetto della qualità ambientale del contesto in cui ci si trova, evitando scorciatoie per le auto ed inutile appesantimento del traffico parassitario. Solo a titolo di esempio, si evidenzia che il collegamento tra via San Giorgio e via Cavalcabò potrebbe avvenire attraverso soluzioni di mobilità sostenibile.

Sulla questione osservata, si ricorda che la variante avrà quale finalità, in ossequio alle previsioni del P.R.G., il potenziamento di via S. Giorgio per contrarre le criticità in materia di sicurezza, migliorandone la fruizione anche da parte delle utenze deboli. Oggigiorno la limitatezza della larghezza trasversale impone l'impossibilità di un utilizzo stradale in condizioni di ordinarietà, tralasciando fattualmente situazioni urbanizzative necessitanti di miglioramento e riqualificazione. Pare del tutto gratuita e quindi anche in contrasto con l'ordinaria ragionevolezza, l'affermare che l'allargamento di una viabilità di larghezza insufficiente costituisce detrimento e svantaggio collettivo nella sua accezione più ampia.

- Rispetto all'ipotesi di un oscuramento delle abitazioni attualmente ubicate lungo via S. Giorgio, preme evidenziare come la posizione del nuovo edificio, adagiata lungo il lato est del lotto, è tesa ad assicurare una idonea salvaguardia delle residenze stesse. Detto profilo è altresì assicurato dalla necessità di garantire, da parte delle nuove costruzioni e ai fini della verifica delle distanze dalle strade, la distanza di 15 m dal nuovo confine derivante dalla cessione delle aree.

- Per quanto attiene i dubbi circa la realizzazione di una superficie verde perimetrale lungo i fronti sud, ovest e nord della proprietà con funzione di filtro "percettivo", funzionale per diluire il netto passaggio tra un'area a vocazione residenziale ed un'area produttiva ed alle possibili interferenze con il capping, si evidenzia che il profilo stesso è stato oggetto di trattazione nella "Relazione tecnica di approfondimento degli aspetti ambientali – A4", facente parte della documentazione progettuale. Si riporta di seguito per estratto:

“Omissis Si tratta, in sintesi, di realizzare una superficie verde dal profilo altimetrico ondulato, emergente dalla quota di progetto del piazzale di circa 1.20 m ed avente una larghezza pari a ml 5.00, piantumata con alberi ad alto fusto e frontalmente delimitata da una siepe continua sempreverde. Tale superficie, costituisce elemento caratterizzante della contestualizzazione progettuale. La realizzazione della fascia verde di progetto, con piantumazione ad alto fusto, interesserà una parte marginale del bordo della scarpata della discarica lungo la Via San Giorgio. In ogni caso, sfruttando la parte di terreno "sagomato" e parte del riporto esistente, si specifica che la stessa non andrà ad intaccare in alcun modo ed in alcun punto il "capping" di chiusura precedentemente realizzato ed autorizzato. La stesura di un ulteriore telo antiradice e/o la messa a dimora in appositi vasi di contenimento delle piante previste garantirà l'integrità futura del telo bentonitico utilizzato per il "capping" di chiusura.”.

Pertanto si ritiene che la piantumazione di idonee essenze sia del tutto compatibile e possibile.

In conclusione, la variante al PRG se da un lato prevede l'insediamento di un nuovo capannone produttivo in sostituzione di un'attività di deposito di attrezzature edili già pienamente ammissibile dalla strumentazione vigente, dall'altro arricchisce il paniere delle funzioni mediante l'introduzione di un nuovo areale da destinarsi a parcheggio pubblico o a verde pubblico conformemente alle direttive della strumentazione urbanistica sovraordinata.

Inoltre, per una esaustiva valutazione complessiva dei profili viabilistici, si rinvia alle relazioni viabilistiche dell'ing. Mirko Gazzini agli atti depositate.

Non si rileva pertanto, per le motivazioni sopra articolate, come la proposta di variante possa interferire in maniera tale da porsi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da arrecare danno alla salute, all'ambiente e alla sicurezza.

Profilo 3.

Per quanto attiene il terzo profilo, l'osservazione sostiene che la proposta perequativa finalizzata al recupero parziale della discarica con trasformazione in area edificabile, forza la variazione del tipo di insediamento originariamente previsto per impianti sportivi, aree a verde, parcheggi, depositi di materiale e di attività, anche in funzione delle possibili ulteriori trasformazioni consentite dagli strumenti di pianificazione.

Rispetto a tale circostanza occorre dapprima evidenziare che nell'ambito della destinazione di zona originaria, come correttamente evidenziato nell'osservazione, è ammesso l'utilizzo delle

aree quale deposito di materiali e di attività, con ciò sottointendendo di fatto un utilizzo sostanzialmente commerciale/produttivo.

Qualora non si fosse pensato ad una variante preordinata al superiore interesse pubblicistico, sarebbero state interessate dall'approntamento di attività di deposito e vendita di materiali propri dell'edilizia alimentando in termini concreti la funzione produttiva secondaria.

La variante al PRG infatti se da un lato prevede l'insediamento di un nuovo capannone produttivo in sostituzione di un'attività produttiva di deposito di attrezzature edili già pienamente ammissibile dalla strumentazione vigente, dall'altro arricchisce il paniere delle funzioni mediante l'introduzione di un nuovo areale da destinarsi a parcheggio pubblico o a verde pubblico, conformemente alle direttive della strumentazione urbanistica sovraordinata.

Ed ancora, si rammenta che il vigente strumento urbanistico suddivide il territorio in aree e zone omogenee, sottoposte a distinta disciplina contenuta negli articoli delle relative norme di attuazione, così classificate anche in relazione alla suddivisione in zone per l'appunto omogenee del D.M. 1444/68.

Nello specifico, sia l'originaria destinazione di piano “Aree per attività di discarica D10” che quella prevalente prevista nell'ambito della modifica “Zone produttive di interesse locale D2”, sono ricomprese nel novero della zona omogenea “D: Attività produttive ed economiche”.

Infine da ultimo, ma non per importanza, lo stesso Piano Urbanistico Provinciale, quale strumento urbanistico sovraordinato, ha dettagliatamente rappresentato nella “Carta del paesaggio” l'ambito in questione nel novero delle “aree produttive”.

In definitiva, la variante al PRG ha meglio declinato, evolvendolo con un proprio disegno urbanistico, il recupero dell'area definendo le attività ammesse, in linea con quelle già attualmente insediabili, quali attività economico/produttive e di interesse collettivo, senza quindi forzare alcun tipo di variazione della tipologia di funzione.

Per quanto attiene le eventuali problematiche di natura ambientale e acustico, le stesse sono state attentamente valutate nell'ambito del parere reso dal Servizio Urbanistica e Tutela del Paesaggio della PAT, teso a verificare la coerenza del piano adottato rispetto al PUP, sottoponendo il piano alla disamina del Servizio Geologico e dell'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente.

Per quanto attiene le verifiche preventive del rischio idrogeologico, gli uffici provinciali hanno evidenziato l'eshaustività della documentazione di settore e la fattibilità dell'intervento.

Per quanto attiene i profili di tutela dell'aria, dell'acqua e del suolo, l'Agenzia provinciale in materia di protezione dell'ambiente, non ha rilevato interferenze rilevanti, ad eccezione di alcuni approfondimenti in materia di acustica, che sono stati meglio analizzati e dettagliati nella controdeduzione al parere provinciale, e nella relazione integrativa di 18 ottobre 2022 inerente la valutazione di impatto acustico a firma del per. ind. Luca Tomelin, alle quali si rinvia per le opportune valutazioni.

Profilo 4.

Per quanto attiene il quarto profilo, l'osservazione chiede che, vista la tipologia del sito - quale ex discarica oggetto di nuova edificazione - ed in considerazione della presenza di acque di falda, venga valutata l'iniziativa rispetto agli impegni assunti dall'Amministrazione volti ad opporsi ad ogni tipo di progetto urbanistico che potenzialmente potrebbe arrecare danno all'ecosistema e alle sorgenti del territorio.

A supporto si chiede documentazione utile ad attestare la salubrità delle acque di falda e le certificazioni dei controlli obbligatori eseguiti.

In *primis* occorre dare lettura integrale del dispositivo di cui alla delibera n. 20 del 14 giugno 2022 che approva la mozione, la quale si pone obiettivo di far aderire il Comune di Rovereto alla Carta delle Città per il Diritto Umano all'Acqua, con la quale si impegna l'amministrazione a porre in essere iniziative concrete per garantire il diritto all'accesso universale all'acqua e alla salvaguardia delle risorse idriche.

Il Consiglio comunale ha accolto la mozione presentata, impegnandosi quindi unitamente a Sindaco e Giunta:

“- ad aderire alla Carta delle città per il Diritto Umano all'Acqua;

- ad inserire all'interno del prossimo Regolamento dei Beni Comuni il riconoscimento del diritto

- umano all’acqua come diritto universale e della natura pubblica dell’acqua;*
- *a promuovere una Rete di Comuni trentini per la tutela dell’acqua;*
 - *ad opporsi ad ogni tipo di progetto urbanistico che potenzialmente potrebbe recare danno all’ecosistema e alle sorgenti sul territorio;*
 - *ad impegnare Novareti o i gestori delle reti di distribuzione dell’acqua potabile a risanare le reti stesse, al fine di evitare perdite d’acqua;*
 - *a programmare azioni idonee a realizzare i principi contenuti nella suddetta Carta, ossia che “l’acqua è un diritto umano universale”, che “l’acqua è un bene comune” e che “l’acqua è democrazia e partecipazione”;*
 - *a sostenere percorsi di sensibilizzazione e di informazione sul tema dell’acqua all’interno degli istituti scolastici.”.*

La lettura contestualizzata del provvedimento, evidenzia che l’obiettivo traguardato si riferisce a “risorse” idriche, e non già a delle mere acque di falda.

Va in tal senso ricordato, che successivamente all’entrata in vigore del PUP, con delibera di Giunta Provinciale n° 2248 del 5 settembre 2008 come da ultimo aggiornata con Delibera G.P. n°1941 del 12 ottobre 2018, è stata approvata la Carta delle Risorse Idriche.

Essa individua le sorgenti, i pozzi e le acque superficiali utilizzate a scopo potabile con qualsiasi portata, comprese le sorgenti di acque minerali attualmente in concessione, nonché le sorgenti ritenute strategiche per le peculiari caratteristiche di qualità, quantità e vulnerabilità, ancorché non sfruttate per uso umano, che potrebbero costituire riserve future.

Un rapida consultazione delle stesse, evidenzia come la modifica prospettata non interferisce con nessuna delle risorse idriche ivi evidenziate.

Pertanto, la variante allo strumento urbanistico non introduce elementi di potenziale danno alle sorgenti idriche del territorio.

Quale ulteriore profilo, si richiama come l’ambito interessato sia stato utilizzato nel passato come discarica, e che come tale lo stesso sia stato oggetto di un intervento di dismissione e di bonifica, che si è concretizzato con la realizzazione di un “*capping*”.

Nel contesto del procedimento di accertamento della conclusione della fase di gestione post operativa, si è proceduto ad effettuare analisi di controllo della qualità delle acque di falda come da documento di data novembre 2019, a firma del dott. geol. Paolo Marchi, allegato alla relazione illustrativa quale documento “n. 12”.

Pertanto, la documentazione attestante i controlli condotti è stata fin dall’origine depositata agli atti della variante. Per completezza, si allegano in calce alla presente valutazione i verbali di campionamento e i relativi rapporti di prova dei controlli eseguiti nel corso degli anni 2020 e 2021. Per quanto attiene l’anno corrente, le verifiche sono in corso con il competente Ufficio comunale Verde e ambiente.

A conclusione, si ritiene opportuno rilevare come non debba esistere necessariamente un nesso fra attività produttiva e conseguente fonte di inquinamento; specifiche norme di settore sono volte alla tutela dagli inquinamenti, e definiscono le azioni di tutela e prevenzione in ragione delle attività prospettate, materia prime utilizzate e relativi processi produttivi. Dette variabili possono e devono essere definite in sede di eventuale titolo abilitativo edilizio, attraverso l’acquisizione dei nulla -osta/pareri comunque denominati, da rilasciarsi a cura degli enti a ciò preposti.

Ciò detto, si evidenzia infine che anche nel parere per la verifica di coerenza del piano di data 26 settembre 2022 n. 36/22, reso in conferenza dei servizi dalla P.A.T., non emerge nessuna censura da parte del servizio competente in materia e pertanto, per le motivazioni tutte esposte, quanto sollevato non è correlabile neppure in termini di interferenza problematica con la progettualità in oggetto.

Profilo 5.

Rispetto all’asserito mancato coinvolgimento della popolazione, si interroga in quali situazioni la cittadinanza deve essere coinvolta e sulla scorta di quale regolamento.

In ordine a detto profilo, si precisa che le forme di pubblicità in relazione ai procedimenti urbanistico/edilizi e di coinvolgimento dei cittadini, sono definiti a livello provinciale dalla legge provinciale per il governo del territorio di cui alla L.P. 15/2015, e integrata a livello comunale con le disposizioni di cui al Regolamento dei Consigli Circostrizionali, modificato da ultimo con

deliberazione del Consiglio comunale n. 26 di data 15.07.2020.

Di seguito si riassumono i principali riferimenti.

Quale primo riferimento si richiama l'art. 17 del Regolamento dei Consigli Circoscrizionali, il quale al comma 3 prevede che a tutti i Consigli Circoscrizionali è obbligatoriamente richiesto parere con specifico riferimento ai piani urbanistici e relative varianti.

In tal senso, il progetto in disamina, una volta completato della necessaria documentazione utile alla procedibilità dell'istanza promossa dal privata, è stato presentato alle circoscrizioni riunite in seduta plenaria in data 6 giugno 2022. La seduta si è svolta anche in videoconferenza ed è stata trasmessa in diretta streaming sul sito del Comune. In tale occasione, sulla proposta di variante si è chiesto anche di formulare il parere ai sensi del citato articolo 17 comma 2.

Come da documentazione conservata agli atti dell'Ufficio Decentramento, per l'espressione del relativo parere sono state convocate le circoscrizioni, secondo il seguente calendario:

- seduta del 27 giugno 2022 – Circoscrizioni n. 1 “Rovereto Centro”;
- seduta del 20 giugno 2022 – Circoscrizioni n. 4 “Rovereto Sud”;
- seduta del 8 giugno 2022 – Circoscrizione n. 7 “Noriglio”;
- seduta del 14 giugno 2022 – Circoscrizione n. 2 “Rovereto Nord”;
- seduta del 21 giugno 2022– Circoscrizione n. 3 “Sacco – S. Giorgio”;
- seduta del 27 giugno 2022 – Circoscrizione n. 6 “Marco”;
- seduta del 14 giugno 2022 – Circoscrizione n. 5 “Lizzana – Mori Ferrovia”.

Per quanto attiene i profili connessi con le disposizioni provinciali, si richiama che la L.P. 15/2015 ha modificato l'iter per la formazione delle varianti ai piani regolatori.

Il progetto di lottizzazione con efficacia di variante al P.R.G., rientrando nella fattispecie di quelle varianti che la L.P. 15/2015 all'art. 39 considera urgenti o non sostanziali, è adottato con la procedura semplificata disciplinata dal comma 3 dell'articolo medesimo, ed è quindi soggetto all'applicazione delle disposizioni per la formazione del piano con la riduzione a metà dei termini previsti dall'art. 37 della legge sopracitata e si prescinde dalle forme di pubblicità previste dall'art. 37 comma 1, in relazione all'avviso di avvio del procedimento.

Sintetizzando, il comune con propria deliberazione consiliare, adottati in via preliminare il piano attuativo e la variante, pubblica l'avviso relativo all'adozione e alla possibilità di consultare il piano stesso e la documentazione che lo compone; contestualmente il comune deposita detto piano a disposizione del pubblico, per 30 giorni consecutivi, e chiunque può presentare osservazioni sulla variante nel pubblico interesse.

A mente dell'art. 6 comma 1 del Regolamento di attuazione delle legge provinciale per il governo del territorio, il citato deposito del piano presso gli uffici comunali assolve anche alle finalità del deposito dei piani attuativi previsto dall'articolo 51 comma 3 della medesima legge.

Entro 10 giorni dalla scadenza dal termine il comune pubblica, per 10 giorni consecutivi, l'elenco degli articoli e delle parti di territorio oggetto di osservazioni.

Nel periodo di pubblicazione chiunque può presentare ulteriori osservazioni correlate alle osservazioni pubblicate dal comune.

A seguito dell'adozione del piano di lottizzazione avente efficacia di variante al PRG denominato “Riordino ex Cava Torelli” in via San Giorgio e via Cavalcabò, avvenuta con deliberazione del Consiglio Comunale n. 26 di data 21 luglio 2022, è stato disposto il deposito della relativa documentazione per 30 giorni consecutivi a partire dal 6 agosto 2022.

Detta circostanza è stata resa nota con la pubblicazione dell'avviso all'albo pretorio (prot. n. 52969/22) registrato con numero 2022/2491, sul quotidiano l'Adige del giorno 6 agosto 2022 (pag. 21). La documentazione, depositata a libera consultazione presso gli Uffici, è stata altresì resa consultabile all'interno del sito web comunale, nell'apposita sezione dedicata alla pianificazione e programmazione urbanistica.

Il termine ultimo entro cui dovevano pervenire le osservazioni è stato fissato nel giorno 5 settembre, in quanto il trentesimo giorno coincideva con una giornata di chiusura degli uffici comunali.

Nel periodo di pubblicazione della variante sono pervenute numero 5 (cinque) osservazioni, i cui principali riferimenti risultano nella nota di data 8 settembre 2022 (ns. prot. n. 60825/22).

A mente e a norma del combinato disposto degli artt. 37, comma 4, e 39, comma 3, della L.P. 15/2015 il Comune, entro dieci giorni dal termine di cui sopra (e pertanto entro il 15 settembre

2022), ha dato quindi corso alla pubblicazione, nel proprio sito Internet, dell'elenco degli articoli delle norme tecniche di attuazione del Piano interessati dalle osservazioni pervenute e della planimetria con l'indicazione delle parti di territorio oggetto di osservazioni.

La scrivente Amministrazione, peraltro, ha ritenuto opportuno, per favorire la massima trasparenza e partecipazione, accompagnare la pubblicazione di cui sopra con una sintesi di quanto osservato. Rimane evidente che la sintesi ha assunto valenza orientativa e di indirizzo; agli interessati infatti è stata data la possibilità di chiedere agli uffici comunali copia integrale delle osservazioni al fine di poter assumere un quadro conoscitivo esaustivo e completo.

Nella sezione del sito web comunale, pertanto, a partire dal giorno 9 settembre 2022 è stato pubblicato l'avviso di deposito delle osservazioni pervenute, a cui è stata allegata la documentazione tecnica di rito prevista dalla disciplina legislativa vigente. Contestualmente alla pubblicazione degli elementi di cui sopra, le osservazioni pervenute sono state messe a disposizione del pubblico presso gli Uffici.

Nei successivi dieci giorni dal termine di cui sopra e quindi entro il giorno 19 settembre 2022 (in quanto il decimo giorno coincide con una giornata di chiusura degli uffici), chiunque ha potuto presentare ulteriori osservazioni correlate alle osservazioni già pervenute presso l'amministrazione comunale nel periodo dell'originario deposito del Piano.

Entro i termini di cui sopra non sono pervenute osservazioni correlate.

La disamina e la valutazione delle osservazioni pervenute, è assorbita nell'ambito del procedimento di adozione definitiva che si concretizza con una nuova deliberazione da parte del Consiglio Comunale.

La documentazione di piano oggetto dell'adozione definitiva, annovera quindi anche le valutazioni e controdeduzioni condotte rispetto alle osservazioni pervenute.

La documentazione stessa, in conclusione, a sua volta deve ripercorrere le forme di pubblicità sopra menzionate, e quindi è veicolata alle Circoscrizioni per il parere di competenza.

Per quanto sopra, non si rilevano mancanze rispetto alle forme di pubblicità previste delle vigenti norme in materia e al mancato coinvolgimento della popolazione, avvenuto attraverso le modalità e gli organi di rito.

Profilo 6.

A seguito del parere negativo espresso in seno alla Circoscrizione territoriale competente, viene rilevata la mancata coerenza in capo a taluni componenti della Commissione consiliare permanente urbanistica e territorio nella trattazione della variante, avvenuta nella seduta del giugno 2022, con riferimento al contenuto del parere e al coinvolgimento dei residenti.

In merito a detto profilo, si rileva che il ruolo e il funzionamento delle commissioni consiliari permanenti è definita dal Regolamento del Consiglio Comunale come da ultimo modificato con deliberazione consiliare n. 10 di data 05.04.2022.

In merito si rammenta che, come indicato all'art. 13 del regolamento stesso, il consiglio comunale costituisce, al suo interno, commissioni consultive permanenti, per settori organici di materie, con funzioni *preparatorie e referenti* per gli atti di competenza degli organi del comune.

Già nella seduta del 20 dicembre 2021, gli Uffici hanno illustrato il progetto di lottizzazione alla commissione; dalla stessa ne è seguito un momento di discussione ed i commissari hanno esposto le loro impressioni; tra i temi è emersa l'importanza del parere della circoscrizione territorialmente competente e del coinvolgimento dei residenti in zona, principalmente per gli aspetti viabilistici.

Il progetto è stato quindi sottoposto all'esame della Commissione per l'espressione del parere di competenza nella seduta del 30 giugno 2022, nel corso della quale è avvenuto un confronto legato prevalentemente agli esiti della condivisione con le Circoscrizioni; l'esito della votazione peraltro, considerando che 2 componenti non hanno partecipato al voto, è stato di 5 favorevoli, 0 contrari e 2 astenuti e quindi non negativo come indicato nell'osservazione.

Ciò detto, va quindi rammentato che, in concreto, il dibattito e/o il parere reso nel contesto della commissione consiliare, sono tesi ad approfondire i temi poi portati all'attenzione dell'organo deliberativo e quindi del Consiglio Comunale. Sulla scorta di quanto premesso, quindi, il progetto di lottizzazione in trattazione è stato sottoposto all'organo deputato alla decisione, per l'appunto il Consiglio Comunale.

Merita infine ricordare, che in occasione della seduta del Consiglio Comunale di data 21 luglio 2022, la Presidente del Consiglio circoscrizionale Sacco – San Giorgio ha avuto modo di introdurre il piano di lottizzazione con efficacia di variante, esponendo le proprie valutazioni in merito. Ed ancora, nel corso della seduta il punto stesso è stato illustrato a tutti i consiglieri comunali; ne è nato un dibattito ed al termine dello stesso, sulla scorta dei voti palesemente espressi per appello nominale dai consiglieri, è stata deliberata l'adozione dello strumento di pianificazione in trattazione.

Ne deriva, pertanto, che vi sono momenti ben definiti che conducono alla deliberazione di adozione di un piano, che riguardano istruttorie, dibattiti, confronti e chiarimenti da parte dei consiglieri comunali, fermo restando che la competenza dell'atto rimane comunque in capo al Consiglio Comunale.

L'osservazione pertanto non è condivisibile, in quanto non tiene conto dei momenti e dei ruoli posti in capo agli organi coinvolti nel processo di adozione dello strumento attuativo con efficacia di variante.

Alla luce di ciò, il Consiglio circoscrizionale ha espresso il parere con la ritualità imposta dai regolamenti e non si rinvergono situazioni anomale rispetto alla procedura seguita.