

ROVERETO 2020: PIANO D'AZIONE PER LA RIGENERAZIONE URBANA

FASE A – FASE B – FASE C – FASE D

Assessore all'Urbanistica
Arch. **Maurizio Tomazzoni**

Dirigente del Servizio
Ing. **Luigi Campostrini**

Gruppo misto di Pianificazione:
Geom. **Roberto Bonatti**, Comune di Rovereto
Ing. **Martina Brotto**, Comune di Rovereto
Prof. Arch. **Stefano Stanghellini**, Consulente Esterno

Elaborato a cura di:
Prof. Arch. **Stefano Stanghellini**

con la collaborazione di:
Arch. **Valentina Cosmi**
Dott.ssa **Laura Infante**
Dott.ssa **Carol Mattera**

Bologna, 14 giugno 2019

INDICE

1. PREMESSA	3
2. FORMA URBIS.....	4
2.1 Forma Urbis	4
2.2 Investimenti in grandi attrezzature urbane strutturanti l'impianto urbano storico.....	9
2.3 Presenza delle attività commerciali di media e grande distribuzione e loro polarizzazione	13
2.4 Analisi SWOT	17
3. ROVERETO 2020	20
3.1 Infrastrutture verdi e blu.....	20
3.2 Vuoti urbani come opportunità per nuovi investimenti	20
3.3 Direttrici dei nuovi investimenti pubblici e privati.....	25
3.4 Coerenza con le strategie del PRG	25
3.5 Ruolo della perequazione e della compensazione nella conversione delle aree dismesse.....	26
4. OBIETTIVI E PROGETTI DEL PIANO D'AZIONE.....	27
4.1 Progetti per la rete infrastrutturale	27
4.2 Progetti per la rete commerciale	31
4.3 Progetti per i vuoti urbani	36
5. AZIONI PER LA RIGENERAZIONE URBANA.....	68
5.1 Struttura strategica del Piano d'azione.....	68
5.2 Azioni che contribuiscono a potenziare le trame delle infrastrutture verdi e blu.....	70
5.3 Attori coinvolti e relazioni attivate.....	73
5.4 Procedure e tempi di attuazione.....	75
5.5 Valutazioni preliminari di natura economica, finanziaria e sociale	75
5.5.1 Valutazioni sulla sostenibilità economico-finanziaria e sociale degli interventi.....	75
5.5.2 Valutazioni sulla sostenibilità economico finanziaria degli interventi.....	76

1. PREMESSA

Il presente “Piano d’azione per la rigenerazione urbana” illustra la strategia spaziale proposta per l’evoluzione urbanistica di Rovereto a partire dall’analisi della sua *forma urbis*. Dell’assetto attuale della città sono quindi evidenziati i punti di forza e di debolezza insieme con le opportunità ed i rischi che si prospettano.

Il tessuto urbanistico di Rovereto, a differenza di quello di altre città italiane, non presenta estese zone di degrado edilizio e di emarginazione sociale. Gli spazi aperti sono tenuti con cura, tanto quelli privati quanto quelli pubblici, e lo stato conservativo degli edifici è generalmente buono. All’interno di tale tessuto si trovano tuttavia alcune aree degradate, divenute tali per effetto della cessazione delle attività industriali che vi si svolgevano e del conseguente prolungato abbandono. Sono aree circoscritte, per lo più localizzate lungo la Strada Statale 12, che non esternalizzano nel tessuto urbanistico circostante gli effetti della loro condizione. Ciò nondimeno, formano dei “vuoti urbani” che meritano di essere occupati da nuove funzioni e di tornare ad essere delle componenti vitali dell’organismo urbano.

“Rovereto 2020: Piano d’azione per la rigenerazione” si concentra sul destino di queste aree, la cui importanza per l’evoluzione urbanistica di Rovereto è data da più ragioni. Una prima ragione risiede nella loro localizzazione. La maggior parte di esse sono disposte lungo la statale 12 ossia lungo l’arteria stradale che, a suo tempo, ne determinò l’occupazione da parte dell’industria meccanica: è questa una circostanza che sollecita a considerare congiuntamente la loro futura trasformazione. Una seconda ragione, anch’essa di tipo localizzativo, sta nella posizione intermedia tra il centro cittadino ed i quartieri di Borgo Sacco e San Giorgio occupata da alcune di esse, cosicché alla loro trasformazione è associata la *chance* di ridurre la frattura che la ferrovia e la Strada Statale 12 producono nel tessuto urbano. Una terza ragione è che queste aree sono pressoché le uniche parti della città in cui sarà possibile realizzare, nei prossimi anni, trasformazioni rilevanti e che tali trasformazioni, una volta realizzate, saranno destinate a restare a lungo, almeno per qualche decennio.

Lo studio, così focalizzato, si connette agli scenari assunti dal Piano Regolatore Generale “Territorio Ambiente Paesaggio”, evidenziando i contributi che i progetti di trasformazione di queste aree recheranno alla loro realizzazione. In tale quadro, lo studio attinge alcuni spunti dall’approccio progettuale delle “infrastrutture verdi e blu” poiché questo, nel caso di Rovereto, consente di valorizzare e potenziare tali essenziali componenti della morfologia urbana.

2. FORMA URBIS

La prima parte del percorso metodologico funzionale alla stesura del “Piano d’azione” per la rigenerazione urbana è consistita nella prefigurazione di una strategia spaziale per l’evoluzione dell’intero tessuto urbanistico della città. Questa fase si è avvalsa di due strumenti: ricerche *desk* e sopralluoghi mirati, volti ad approfondire le caratteristiche del tessuto urbano consolidato e di quello da consolidare.

Successivamente, i risultati di tali ricerche sono stati sintetizzati tramite una analisi SWOT volta ad individuare punti di forza, criticità, opportunità e rischi attinenti agli elementi della struttura urbana. Ne è emersa l’importanza primaria che i “vuoti urbani”, in particolare quelli lungo l’asse del Brennero, rivestono per il futuro urbanistico della città. Di conseguenza il “Piano d’azione per la rigenerazione urbana” si è focalizzato sulle trasformazioni che interessano queste particolari aree.

2.1 Forma Urbis

Il “Piano d’azione per la rigenerazione” urbana pensato per Rovereto parte dal riconoscimento della forte identità che il nucleo insediativo storico della città e i quartieri al di là della ferrovia, San Giorgio e Borgo Sacco, possiedono.

La *forma urbis* di Rovereto è segnata, in primo luogo, dalle rogge che, da sotto il Castello, si diramano dal torrente Leno verso l’Adige a mo’ di mano aperta: un tempo alimentavano di energia i filatoi idraulici e le filande che erano sorte lungo i loro tracciati (Figura 1). Oggi l’impostazione di questo originale impianto urbano si presenta alterata dai forti segni che vi sono stati impressi nell’800 dapprima con la realizzazione di corso Bettini (Figura 2) e poi con quella della linea ferroviaria, la cui stazione è stata connessa al centro cittadino da corso Rosmini, asse ordinatore dello spazio urbano circostante (Figura 3). All’inizio del ‘900 all’impianto urbano basato sulle rogge si è sovrapposto il tracciato di via Dante, che ha impostato un diverso assetto urbanistico per lo spazio tra corso Rosmini ed il Leno (Figura 4) mentre la Strada Statale 12 si è abbinata alla linea ferroviaria, dando luogo ad un asse infrastrutturale, l’asse del Brennero, che ad un tempo ha generato economie localizzative per l’insediamento delle prime industrie meccaniche e separato l’espansione del centro cittadino dai nuclei di Borgo Sacco e San Giorgio (Figura 5).

Nel dopoguerra le attività industriali ed artigianali venivano indirizzate dalla pianificazione urbanistica a sud del capoluogo, mentre le espansioni residenziali dilatavano il tessuto urbano verso l’asse del Brennero, attorniano con case di abitazione ed edifici pubblici i primi insediamenti roveretani dell’industria meccanica. Cosicché già il Piano Regolatore del 1971 si prefiggeva l’obiettivo di trasferire queste attività nella nuova zona industriale (Figura 6).

Le espansioni residenziali, oltre allo spazio pianeggiante tra i monti e la ferrovia, hanno interessato la zona tra la ferrovia e l’Adige. Ma la barriera fisica costituita dalla linea ferroviaria e dalla Strada Statale 12 ha impedito che la città crescesse in modo unitario, e fatto sì che le due parti di città assumessero caratteri molto differenti.

Oggi l’avvenuta dismissione delle attività industriali in alcune aree lungo l’asse del Brennero offre opportunità progettuali che meritano di essere colte. Le prospettive progettuali vertono, per un verso, sul recupero e la valorizzazione della *forma urbis*, e per l’altro sulla integrazione dei tessuti urbanistici di San Giorgio e Borgo Sacco con il resto della città.

Figura 1_ Mappa storica: il Castello, il Leno, le rogge [Fonte: Mappa iconografica del corso del fiume Leno. Ing. Giovanni Antonio Scottini. Anno 1786. Archivio di Stato di Trento].

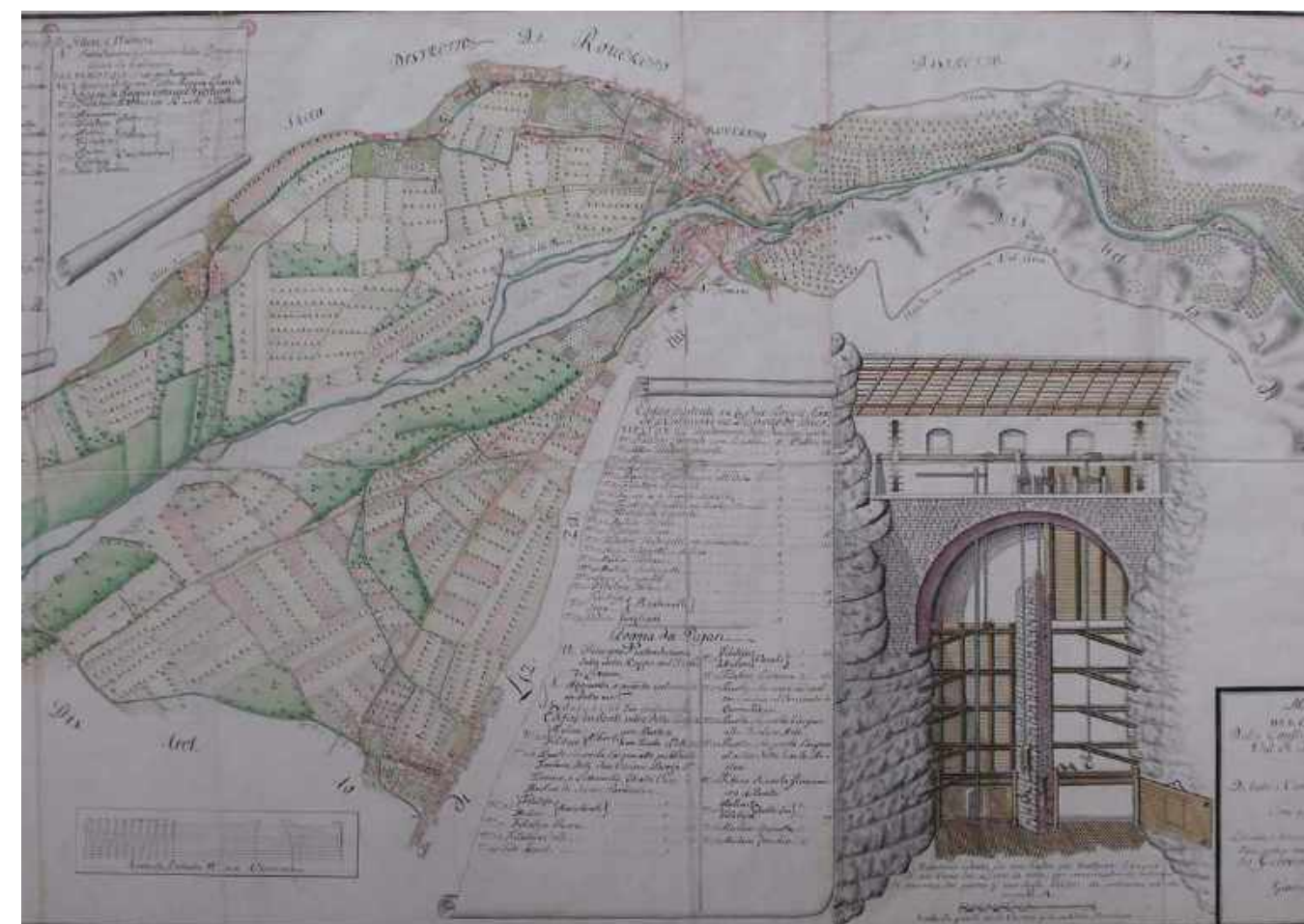


Figura 2_ Mappa storica: il Castello, Corso Bettini [Fonte: Città di Rovereto e sue adiacenze, Giuseppe Maria Montagna, scala 1:8300 circa. Anno 1811. Biblioteca Comune di Trento, Ms. n. 743].

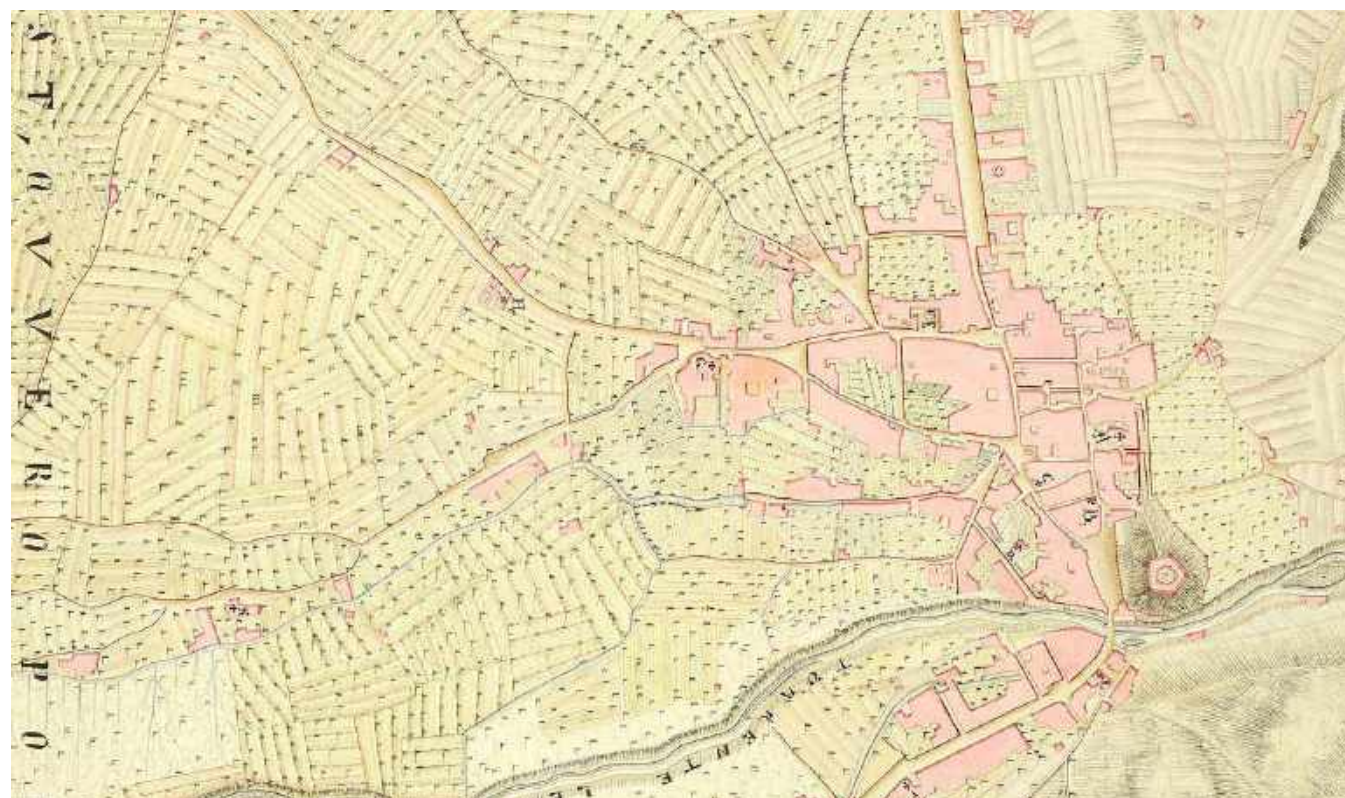


Figura 3_ Mappa storica: la ferrovia, i viali (Corso Bettini, Corso Rosmini e via A. Manzoni) [Fonte: Rovereto: pianta generale della città. Anno 1893. Archivio Storico di Rovereto, Ufficio tecnico - mappe piante progetti, coll. 66].



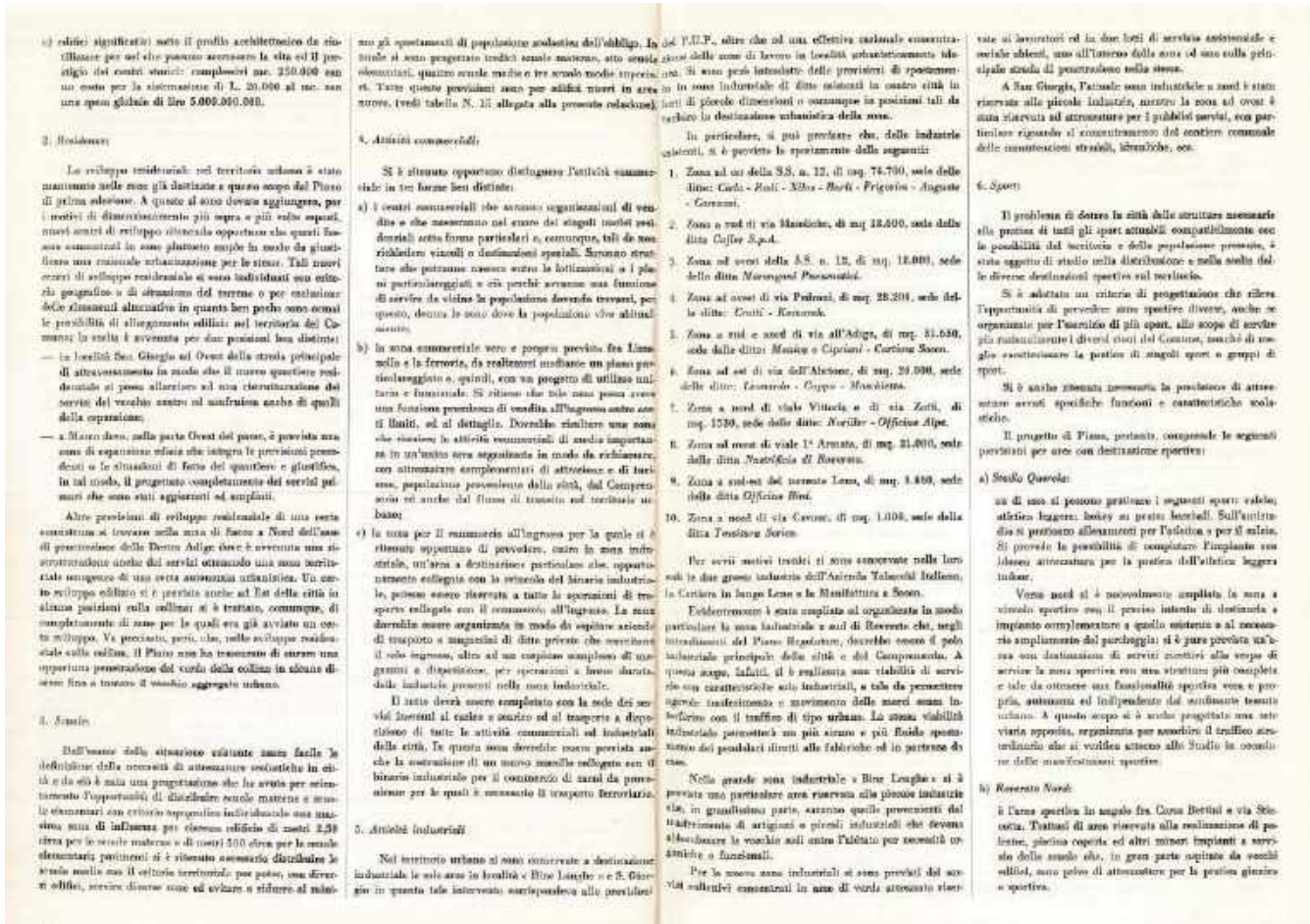
Figura 4_ Mappa storica: Corso Bettini, Corso Rosmini, via A. Manzoni e via Dante [Fonte: Pianta della città di Rovereto. Carte geografiche del Tirolo italiano. Anno 1908. Archivio Storico di Rovereto, Ufficio tecnico - mappe piante progetti].



Figura 5_ Mappa storica: l'asse del Brennero con la ferrovia e la Strada Statale 12 [Fonte: Rovereto: pianta 1:5000. Anno 1944. Archivio Storico di Rovereto, Ufficio tecnico - mappe piante progetti, coll. 49].



Figura 6_Estratto della Norme tecniche di attuazione del Piano Regolatore generale del 1971



Assumendo le prospettive progettuali esposte in premessa, l'analisi del tessuto urbano consolidato si presta ad essere condotta fornendo in primo piano i tre strati di "trame" che lo innervano:

- **le infrastrutture blu**, rappresentate dai corsi d'acqua dell'Adige e del Leno ed anche dall'antico sistema di canalizzazione delle rogge;
- **le infrastrutture verdi**, rappresentate dalle aree agricole di pregio, dai boschi, dai parchi e giardini, dalle aree rinaturalizzate e dai percorsi di mobilità dolce, quali ad esempio la ciclovie della Valle dell'Adige Nord;
- **le infrastrutture grigie**, corrispondenti, per quanto concerne il Centro storico, ai principali assi viari che a partire dal nucleo insediativo originario si sviluppano "a mano aperta" verso la valle dell'Adige, agli ampi viali ottocenteschi che si sovrappongono all'antica minuta trama viaria, alla ferrovia e alla Strada Statale 12.

Questa prima sintetica lettura fa emergere due aspetti essenziali per l'elaborazione del "Piano d'azione". Il primo è dato dalle relazioni che, in più parti dell'attuale assetto urbanistico, sussistono fra le infrastrutture blu e quelle verdi. Sotto il profilo delle strategie urbanistiche, questa situazione, peculiare della *forma urbis* roveretana,

sollecita a sviluppare la trama delle infrastrutture blu e di quelle verdi, sia attraverso il rafforzamento di ciascuna di esse, che mediante la valorizzazione sistemica delle reciproche sinergie.

Il secondo rilevante aspetto è costituito dalla disposizione delle infrastrutture grigie nello spazio urbano. Proprio alle infrastrutture grigie di realizzazione relativamente più recente - la linea ferroviaria e la Strada Statale 12 - è da attribuire la cesura che separa il Centro storico dai quartieri di San Giorgio e Sacco: una separazione di carattere fisico e funzionale, che si riflette sulla diversificata fruibilità di alcuni servizi urbani di cui beneficia la popolazione insediata. In questo caso, la strategia urbanistica da porre in atto riguarda la ricerca di forme di connessione tra il Centro storico ed i due quartieri di San Giorgio e Sacco, sia di carattere lineare (infrastrutture verdi e blu, ed anche grigie) che areale (poli di servizi pubblici e privati).

Proprio lungo l'asse infrastrutturale formato dalla ferrovia e dalla Strada Statale 12 a partire dall'inizio dello scorso secolo si sono localizzati e consolidati i primi insediamenti dell'industria meccanica, prima che la pianificazione urbanistica locale indirizzasse lo sviluppo industriale ed artigianale nella zona sud. Oggi lungo quest'asse si susseguono i complessi industriali dismessi dalle attività per cui erano sorti. In stato di abbandono da anni, per un verso rappresentano situazioni di degrado urbano anomale rispetto alla elevata qualità urbana degli spazi pubblici e privati di Rovereto, ma per l'altro potrebbero diventare potenziali attivatori di iniziative di ulteriore qualificazione urbana.

Si fa riferimento ai complessi immobiliari che ricadono nelle seguenti situazioni:

- complessi per i quali sono stati avviati o sono in via di definizione i progetti di riqualificazione: l'area della Caserma austro-ungarica e dell'ex SAV, la "Zona commerciale a nord della Cava Manica", il collegamento di Piazzale Orsi con le aree ferroviarie ad ovest, l'area del "Follone", l'area "ex Marangoni";
- complessi la cui trasformazione, benché definita in progetti urbanistici approvati, si trova in una condizione di stallo: è il caso delle aree "ex Merloni Nord", "ex Ariston" ("Merloni Sud"), ex "Master Tools" e "Porte Rosse";
- complessi, infine, per i quali si prospetta una dismissione nel breve-medio termine, quali: l'ITI "G. Marconi" (a seguito del trasferimento della sede scolastica all'interno del "Polo della Meccatronica), l'esercizio commerciale SAV scorte agrarie (per prossima cessazione dell'attività) e lo scalo ferroviario sul versante ovest della ferrovia.

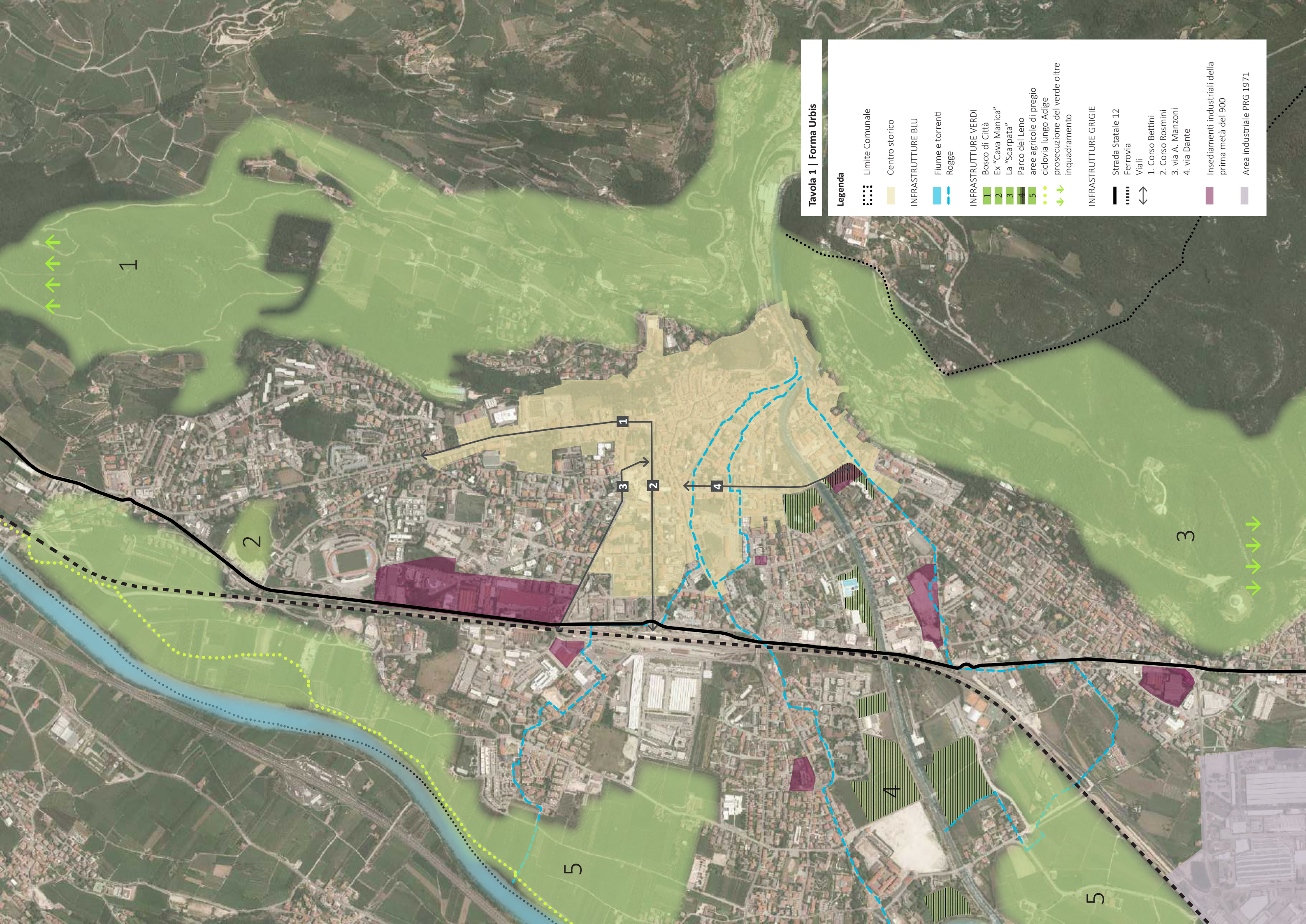


Tavola 1 | Forma Urbis

Legenda

- Limites Communales

- Centro storico

INFRASTRUTTURA BLU

INFRASTRUTTURE VERDI

- 1
-
- Bosco di Città

- 2 Ex "Cava Manica"

- 3 La "Scarpata"

- 4 Parco del Lenno

- **ciclovia lungo Adige**

- prosecuzione del verde oltre

- inquadramento

INFRASTRUTTURE GRIGIE

- Strada Statale 12

- Ferrovie

-

1. Corso Bettini
2. Corso Bosmini

2. Corso Rosmini
3. via A. Manzoni

4. via Dante

- Insedimenti industriali della prima metà del 900

- Area industriale PRG 1971

2.2 Investimenti in grandi attrezzature urbane strutturanti l'impianto urbano storico

Negli ultimi due decenni il Centro storico di Rovereto è stato valorizzato grazie ad una strategia di sviluppo che ha puntato al rafforzamento dei suoi caratteri identitari attraverso una serie di importanti interventi. Adesso, nel momento in cui si intende estendere all'intera città il processo di riqualificazione, merita richiamare i principali investimenti pubblici, metterli in relazione con l'impianto urbano storico e quello non ancora consolidato, per poter leggere la loro attuale distribuzione spaziale in funzione della configurazione delle direttrici dei futuri investimenti.

Si è scelto di distinguere gli investimenti pubblici fra "interventi realizzati" e "interventi programmati".

Appartengono al primo gruppo una serie di interventi che definiscono il nuovo polo culturale di Rovereto che si sviluppa tra corso Bettini e via Santa Maria. Gli interventi, costituiti dalla realizzazione di nuovi complessi o da ristrutturazioni che hanno rafforzato l'identità culturale di Rovereto, sono:

1. Palazzo Annona (o "del grano"), sede dalla Biblioteca civica e di quella della facoltà di Scienze cognitive dell'Università di Trento, oltre che di un Laboratorio di Arte grafica che è stato restaurato nel 2007;
2. Palazzo Alberti Poja, gestito dalla Fondazione Museo Civico di Rovereto costituisce, che insieme a Palazzo Annona, l'accesso al MART e l'Auditorium "Melotti"; restaurato, ospita mostre temporanee e la mostra permanente "Carlo Fait, scultore passatista";
3. il MART, Museo di Arte contemporanea di Trento e Rovereto, il cui complesso architettonico, progettato da Mario Botta e Giulio Andreoli, è stato inaugurato nel 2002;
4. Palazzo Piomarta, sede della Facoltà di Scienze Cognitive dell'Università di Trento, oggetto di importanti lavori di restauro e di recupero funzionale iniziati nel 2004 e terminati nel 2008;
5. Teatro Zandonai, i cui lavori di restauro, iniziati nel 2002 per le strutture, le pitture e gli apparati lignei, sono terminati nel 2005, con il ripristino dei sistemi impiantistici e di sicurezza;
6. interventi diffusi in materia di opere pubbliche realizzati negli ultimi 3 anni, fra cui la riqualificazione di via Santa Maria, via Paganini, via Dante, via Fontana e via Vallunga
7. Palazzo Parolari, sede della Fondazione Museo Civico di Rovereto, a partire dal 1998 al suo interno sono stati creati spazi museali, aule didattiche e laboratori, una biblioteca ed una sala convegni.
8. Palazzo Sichardt, antico magazzino della seta recentemente restaurato, sarà inaugurato entro giugno 2019 come sede delle esposizioni artistiche, storiche ed archeologiche della Fondazione Museo Civico di Rovereto;
9. Casa Depero, situata nel centro storico di Rovereto, è stata destinata a spazio museale dall'artista stesso prima della sua morte; nel gennaio 2009, in occasione del centenario del movimento futurista, lo spazio espositivo è stato rinnovato grazie ad un complesso restauro promosso dal Mart;

10. il Museo della Guerra, ospitato all'interno del Castello di Rovereto, è dal 1921, anno della sua inaugurazione, uno dei principali musei italiani dedicati alla Prima guerra mondiale; è in corso un importante progetto di restauro che dovrebbe chiudersi in vista dell'imminente centenario.

Gli investimenti programmati, a differenza di quelli appena richiamati, riguardano un insieme di edifici e di aree eterogeneo per dimensioni e funzioni. Essi sono prevalentemente collocati lungo l'asse del Brennero, pur comprendendo anche interventi variamente distribuiti nel tessuto urbanistico di Rovereto. Si tratta dei seguenti:

1. lo stadio "Quercia", posto a nord della città, lungo la SS12, per il quale è previsto un intervento di ammodernamento, volto al miglioramento della fruizione, attraverso la riqualificazione dell'impianto *indoor* e della tribuna spettatori; al momento è stato approvato il rifacimento della pista di atletica. L'intervento sarà ultimato e omologato entro agosto 2019 in vista dell'evento sportivo internazionale di atletica leggera "Palio della Quercia";
2. il Liceo artistico "Depero", per il quale è prevista la realizzazione di una nuova sede all'interno del compendio scolastico ex Gil/ex Medie Orsi; nel 2012 è stata rilasciata la conformità urbanistica sul progetto definitivo del nuovo plesso scolastico;
3. il collegamento di piazzale Orsi con la parte ovest della città: questo intervento rientra nelle linee strategiche definite in materia di mobilità e sarà realizzato attraverso il prolungamento del sottopassaggio ferroviario (in corso di definizione progettuale) e la realizzazione di un nuovo sottopasso ciclo-pedonale (per il quale il Comune di Rovereto ha rilasciato nell'ottobre 2018 il parere di conformità urbanistica con riserve);
4. il Polo della Meccatronica, progetto volto all'integrazione del mondo della formazione con quello dell'impresa e della ricerca in corso di realizzazione nell'area di proprietà della società Trentino Sviluppo, posta ad ovest della stazione ferroviaria tra via Zeni e via Unione; diversi sono gli interventi che compongono questo ambito di trasformazione: progettazione della futura sede dei laboratori scolastici, opere di adeguamento del corpo destinato al Centro di formazione professionale "G. Veronesi" e agli spazi didattici e laboratoriali del MADE, progettazione degli ambiti di espansione a destinazione produttiva nell'area nord-ovest, concorso di progettazione delle nuove sedi del centro "G. Veronesi" e dell'ITI "G. Marconi". Attualmente è stata rilasciata la conformità urbanistica per la realizzazione della sede dei laboratori; è invece in corso di definizione la progettazione della parte relativa agli edifici scolastici;
5. il Progetto Manifattura prevede la trasformazione della storica Manifattura Tabacchi di Rovereto in un centro di innovazione industriale e in un incubatore di *start up*, e quindi la creazione di un polo innovativo nei settori dell'edilizia ecosostenibile, dell'energia rinnovabile, delle tecnologie per l'ambiente, della domotica e dello sport-tech. Recentemente sono stati conclusi gli interventi strutturali

riguardanti gli edifici “Botti e Essiccatoio”, mentre sono stati avviati quelli riguardanti l’edificio “Zigherane”.

6. il Palazzo Betta-Grillo, acquistato dal Comune nel 2017, sarà oggetto di recupero e rifunzionalizzazione; questi interventi, da farsi insieme al Museo Civico, saranno seguiti da azioni rivolte ai giovani (percorsi scientifici, borse di studio, ecc.).
7. l’ex Filanda Bettini, testimonianza dell’archeologia industriale roveretana è inserita nel progetto di valorizzazione dell’antica Via della Seta di Rovereto, Villa Lagarina e Ala. Per il recupero della parte di proprietà comunale è stato redatto uno studio di fattibilità che ipotizza la realizzazione di una struttura museale, didattica e di ricerca sul ciclo della produzione e lavorazione della seta;
8. la ristrutturazione della Residenza Sanitaria Assistenziale (RSA) di via Vannetti si prefigge di valorizzare l’immobile come RSA e di realizzare strutture complementari quali un centro polivalente e polifunzionale con azioni mirate a sostenere la residenzialità dell’anziano (servizi di animazione, mensa, ambulatori medici ed infermieristici, spazi comuni). E’ stato redatto il progetto preliminare ed è stata svolta la fase di concertazione con i cittadini prevista dalla Legge. A questo primo scenario si contrappone oggi quello che prevede di costruire la nuova RSA in via Ronchi, sull’area “dell’ex Master Tools”, opzione su cui è attualmente in corso un dibattito politico;
9. il nuovo Polo della Protezione Civile accorperà all’interno di un’unica struttura i diversi soggetti coinvolti allo scopo di garantire un ottimale coordinamento operativo in fase di intervento. Il Comune, mediante la redazione di un progetto preliminare, ha localizzato la nuova sede nel comparto occupato dai Vigili del Fuoco; per la sua futura realizzazione è stato richiesto un finanziamento provinciale.

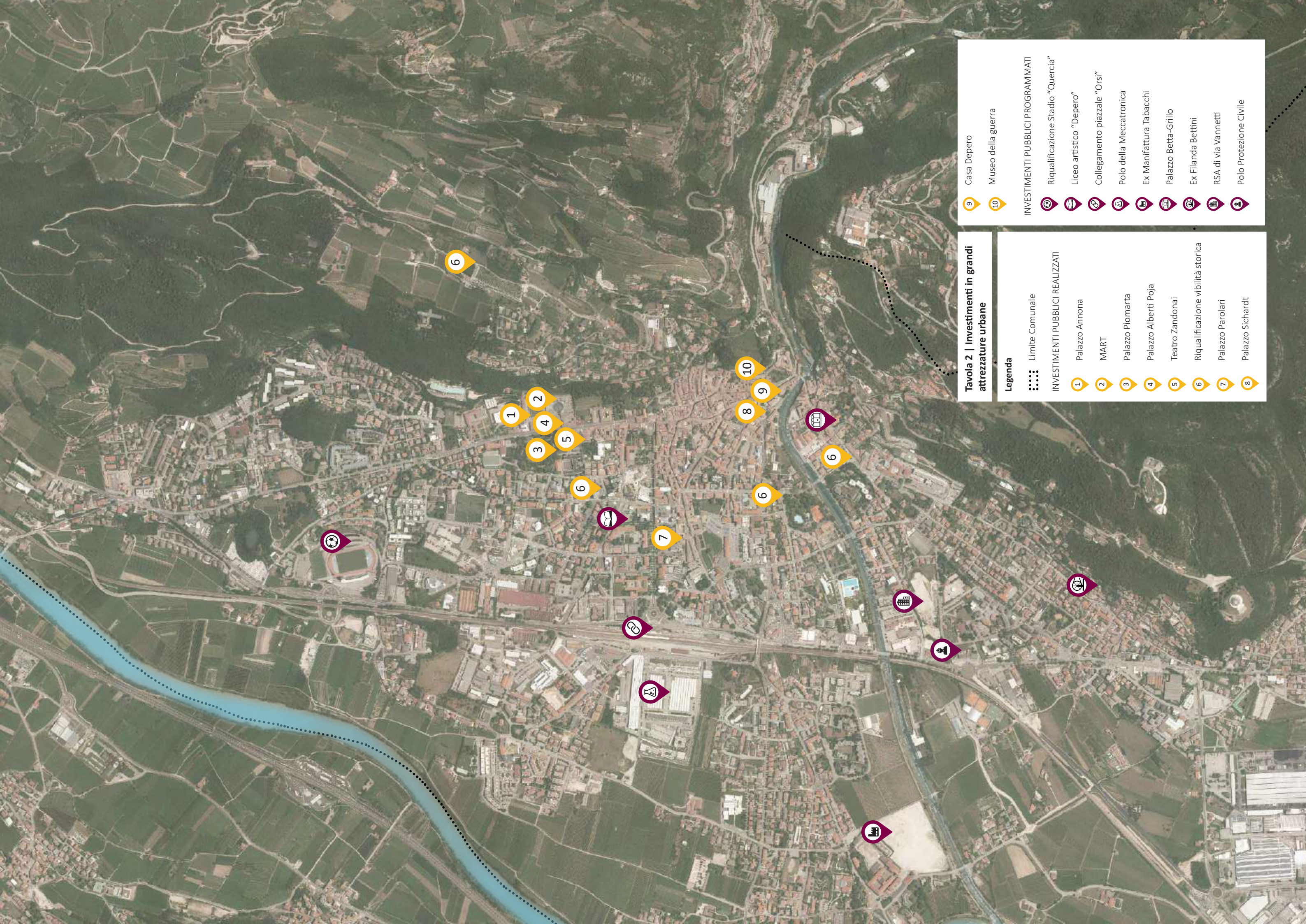


Tavola 2 | Investimenti in grandi attrezzature urbane

Legenda

.....

Limite Comunale

INVESTIMENTI PUBBLICI REALIZZATI

1

Palazzo Annona

2

MART

3

Palazzo Piomarta

4

Palazzo Alberti Poja

5

Teatro Zandonai

6

Riqualificazione viabilità storica

7

Palazzo Parolari

8

Palazzo Sichardt

9

Casa Depero

10

Museo della guerra

INVESTIMENTI PUBBLICI PROGRAMMATI

Riqualificazione Stadio "Quercia"

Liceo artistico "Depero"

Collegamento piazzale "Orsi"

Polo della Meccatronica

Ex Manifattura Tabacchi

Palazzo Betta-Grillo

Ex Filanda Bettini

RSA di via Vannetti

Polo Protezione Civile

2.3 Presenza delle attività commerciali di media e grande distribuzione e loro polarizzazione

Nella città di Rovereto il comparto commerciale rappresenta una risorsa da valorizzare. Pertanto, la rappresentazione della distribuzione delle attività commerciali rappresenta un passaggio importante per delineare le possibili direttrici di evoluzione della città.

La lettura delle dinamiche di insediamento commerciale di seguito sintetizzata si basa sugli elaborati e gli studi in possesso dell'Amministrazione Comunale. In particolare, rilevano i seguenti quattro elaborati:

- il rapporto di ricerca relativo all' "Applicazione dei criteri della metodologia di Valutazione Integrata Territoriale nel Comune di Rovereto" curato dal Politecnico di Torino (prof.ssa Grazia Brunetta) nel dicembre 2014, mirato all'approfondimento del comparto commerciale urbano e alla proiezione delle sue potenzialità di sviluppo;
- lo studio sulla rete di distribuzione commerciale nel Comune di Rovereto (gennaio 2015), elaborato dal dott. Michele Falcieri attraverso l'analisi delle tipologie merceologiche e di formato;
- la Variante al P.R.G. "gennaio 2015" per l'adeguamento ai criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale e localizzazione delle grandi strutture di vendita (aprile 2015);
- il database relativo alle aziende commerciali al dettaglio presenti sul territorio di Rovereto aggiornato al dicembre 2017 dall'Ufficio Attività Produttive del Comune.

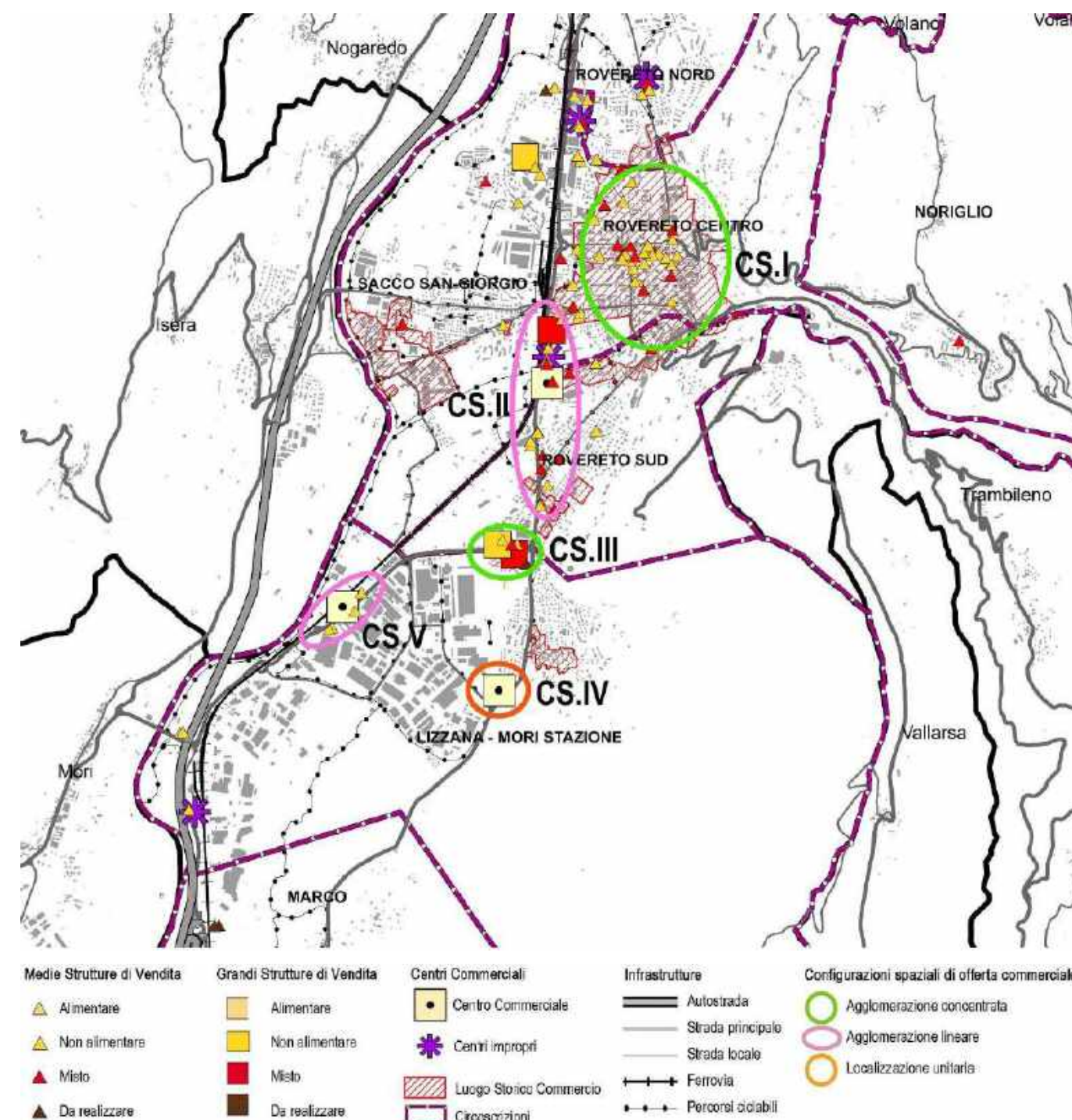
Tali documenti offrono un primo quadro conoscitivo sullo stato del commercio nel territorio comunale nell'ultimo quinquennio.

Gli elaborati del periodo 2014-2015, relativi alla Variante sul commercio, rappresentano un comparto completo e adeguato alla domanda della comunità insediata con particolare riferimento all'offerta delle medie e grandi strutture di vendita. La ricerca del Politecnico di Torino individua cinque configurazioni spaziali riconducibili a tre diverse tipologie (Figura 7):

- due agglomerazioni concentrate: una corrispondente al Centro storico, composta da medie superfici di vendita ed esercizi di vicinato; l'altra localizzata a sud, all'intersezione tra via Benacense II, via del Garda e corso Verona, caratterizzata dalla presenza di tutte le tipologie merceologiche e dimensionali;
- una localizzazione unitaria corrispondente ad un centro commerciale misto situato in via del Lavoro;
- due forti agglomerazioni lineari lungo via dell'Abetone e via del Garda, composte in entrambi i casi da addensamenti di grandi e medie strutture di vendita, oltre che da esercizi di vicinato.

Di queste ultime, data la completezza dell'offerta, all'epoca non si prefigurava l'accrescimento con l'inserimento di nuove grandi strutture di vendita.

Figura 7_ Analisi delle configurazioni spaziali di offerta commerciale (Fonte: Tavola VIII, Applicazione dei criteri della metodologia di Valutazione Integrata Territoriale nel Comune di Rovereto, Politecnico e Università di Torino, dicembre 2014)



Tuttavia, i più recenti dati raccolti dall'Amministrazione comunale sulle medie e grandi strutture di vendita (dicembre 2017) mostrano un andamento dinamico del comparto commerciale; pertanto, si ritiene utile riportare graficamente le informazioni nella disponibilità dell'Amministrazione.

Nell'elaborato riportato in Tav. 3 è rappresentata la distribuzione delle medie e delle grandi strutture di vendita, distinguendo gli esercizi commerciali alimentari.

Per esprimere la densità delle medie strutture di vendita, la loro presenza lungo i principali assi viari è stata articolata in tre classi (da 10 a 15, da 5 a 9 e da 2 a 4 strutture); di queste, quelle alimentari sono state invece localizzate puntualmente all'interno della mappa.

Per quanto riguarda le grandi strutture di vendita, nella medesima tavola sono rappresentati:

- 3 supermercati (misti o alimentari);
- 4 esercizi di vendita non alimentari (un ingrosso di materiali edili, un mobilificio, un negozio di arredo e bricolage e uno di elettrodomestici);
- 3 centri commerciali (Millennium, Leno Center e Rovercenter).

Rispetto alla situazione rappresentata nel 2014, dalla sintesi grafica elaborata emerge un'agglomerazione lineare meno netta lungo via dell'Abetone, mentre a sud, in zona Lizzana, si è realizzata un'espansione del comparto commerciale a scapito di quello produttivo che in passato caratterizzava l'area.

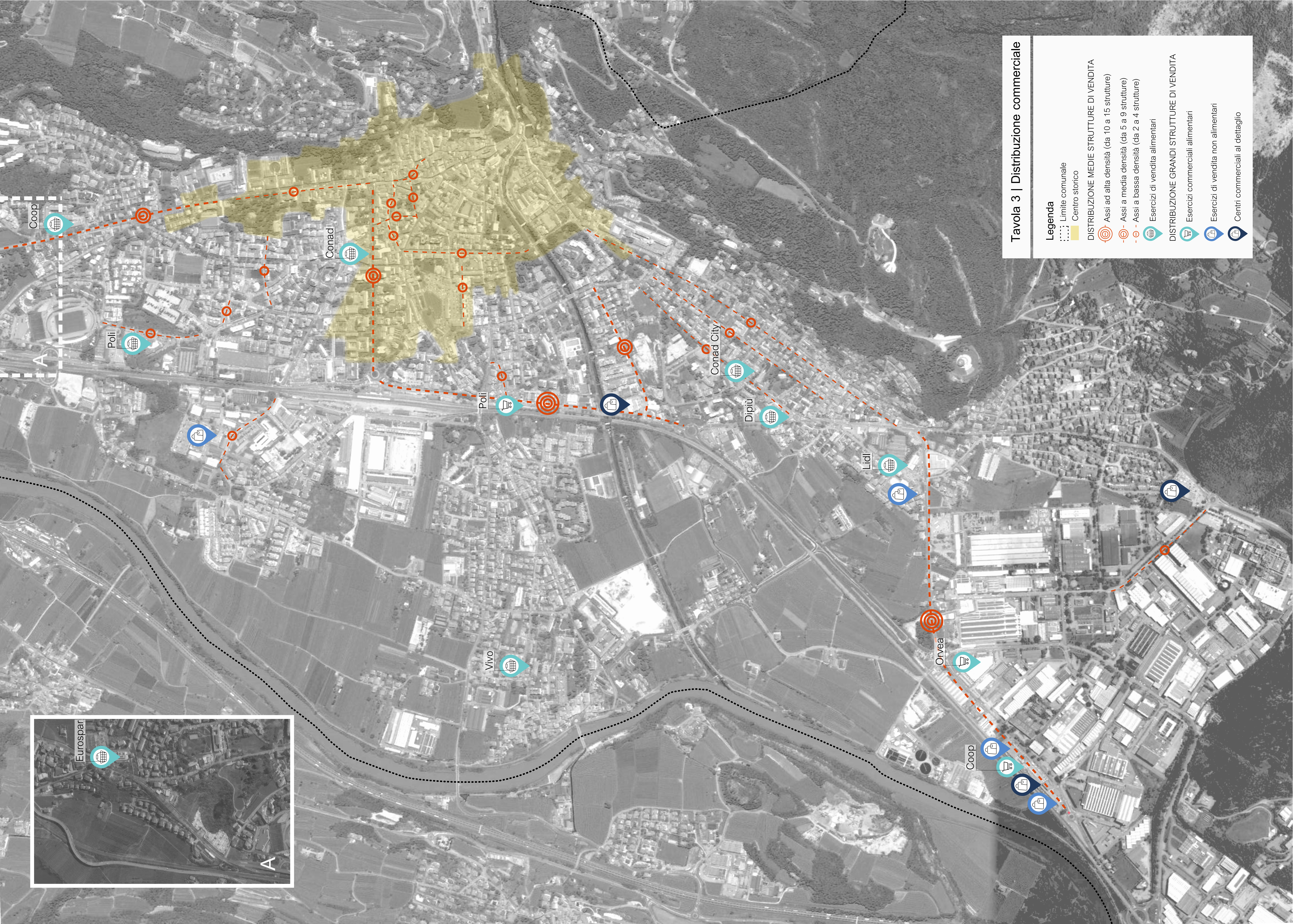


Tavola 3 | Distribuzione commerciale

Legenda

- Limiti comunale
- Centro storico

DISTRIBUZIONE MEDIE STRUTTURE DI VENDITA

- Assi ad alta densità (da 10 a 15 strutture)
- Assi a media densità (da 5 a 9 strutture)
- Assi a bassa densità (da 2 a 4 strutture)

Esercizi di vendita alimentare

DISTRIBUZIONE GRANDI STRUTTURE DI VENDITA

- Esercizi commerciali alimentari
- Esercizi di vendita non alimentari
- Centri commerciali al dettaglio

2.4 Analisi SWOT

La rappresentazione dell'assetto urbanistico per sistemi, operata nelle precedenti pagine, è integrata da una analisi critica dei fattori in grado di agevolare o ostacolare l'evoluzione della città, nonché delle opportunità di sviluppo e delle minacce da considerare nella prospettiva progettuale.

L'analisi SWOT (Figura 8) si prefigge di restituire una visione d'insieme, evidenziando i profili delle risorse naturali, del patrimonio storico-architettonico, delle risorse socio-economiche e di quelle pianificatorie, quali punti di forza e di debolezza, ma anche come potenziali opportunità e minacce.

Punti di forza

Risorse naturali

La città di Rovereto si identifica in un originale paesaggio urbano, frutto della dinamica relazione che nel corso dei secoli si è sviluppata tra l'impianto dei corsi d'acqua, quello degli spazi aperti e l'organizzazione degli insediamenti.

Il territorio comunale è delimitato ad ovest dal fiume Adige a cui è connessa la fascia rurale dei vigneti di fondovalle; è solcato trasversalmente dal torrente Leno che, insieme all'antico impianto delle rogge, lega l'Adige ai pendii prativi dei monti Finonchio e Zugna che formano i margini orientali di Rovereto.

Il sistema degli spazi aperti che contorna i corsi d'acqua forma un importante tessuto connettivo ecologico che, seppur discontinuo, riesce a conferire al territorio un elevato livello di qualità urbana.

Patrimonio storico architettonico

Il Centro storico della città si trova in un ottimo stato di conservazione e, nella varietà delle architetture che lo compongono, svolge un forte ruolo identitario per la comunità locale, caratterizzato com'è da un armonico dialogo tra "storia" e "contemporaneità". Tale complessità è rintracciabile nella concentrazione dei beni storico-artistici e poli museali lungo l'impianto viario della zona orientale della città storica su cui si susseguono, a partire dal Castello, il Museo Storico Italiano della Guerra, Casa Depero, il Teatro Zandonai e il MART, il cui accesso è posto tra importanti edifici storici come il Palazzo Alberti Poja e il Palazzo dell'Annona, sede della Biblioteca Civica. Gli investimenti pubblici dedicati negli ultimi due decenni alla conservazione e alla fruizione di queste risorse hanno molto valorizzato l'identità culturale della città e la sua capacità attrattiva.

Risorse socio-economiche

Una importante risorsa economica presente all'interno del tessuto urbano oggetto del presente studio è rappresentata dalle attività del comparto commerciale, caratterizzate da una distribuzione diffusa delle strutture di vendita, con un buon livello di diversificazione tipologica (piccole, medie e grandi strutture), ed una

soddisfacente specializzazione sotto il profilo dell'offerta merceologica. Nonostante le dinamiche negative dell'ultimo decennio, il comparto commerciale si mantiene capace di rispondere alle esigenze della popolazione residente.

Un elemento positivo, che contribuisce a mantenere vitale il Centro storico e quindi anche il comparto commerciale, è la presenza di sedi universitarie e di ricerca (il Dipartimento di Psicologia e Scienze cognitive ospitato da Palazzo Piomarta, il CIMeC - Center for Mind/Brain Sciences), cui si aggiunge la distribuzione capillare di importanti comprensori scolastici che, indirettamente, incrementano la fruizione della città con ricadute positive in ambito commerciale e culturale.

Nella zona tra la ferrovia e l'Adige spiccano le presenze del Progetto Manifattura e del Polo della Meccatronica. Nello spazio tra l'Adige e il Leno il vuoto lasciato dalla cessazione dell'attività della Manifattura Tabacchi è stato tempestivamente riempito dalla Provincia Autonoma di Trento. Questa, dopo aver acquistato l'intero complesso industriale, lo ha trasformato in un centro di innovazione nei settori dell'edilizia ecosostenibile, dell'energia rinnovabile e della gestione delle risorse naturali. Nell'insediamento produttivo adiacente allo scalo ferroviario interposto tra i quartieri di Borgo Sacco e San Giorgio, la Provincia ha promosso la realizzazione del progetto industriale e tecnico-scientifico della Meccatronica. Il Polo della Meccatronica è destinato ad ospitare nuove imprese integrando la ricerca industriale con la formazione professionale e tecnica, grazie al trasferimento dell'ITT Marconi e alla presenza dell'Università.

Risorse pianificatorie

L'approccio paesaggistico proposto dal Piano Urbanistico Provinciale (P.U.P.), basato sul censimento degli spazi aperti come tessuto connettivo e strutturante per l'articolazione delle funzioni della città, insieme al quadro delineato dallo strumento di pianificazione comunale vigente, valorizzano in modo complementare le risorse ambientali e urbanistiche.

Proprio recependo le linee strategiche del P.U.P. sulla salvaguardia dell'identità e della qualità paesaggistica, il P.R.G. adottato nel 2009 e la Variante "Territorio Ambiente e Paesaggio" approvata nel 2012 hanno affermato la priorità della valorizzazione dell'identità del paesaggio nell'ambito delle strategie di sviluppo e qualificazione dell'assetto territoriale. La definizione delle azioni da attivare è stata infatti preceduta da un approfondito processo analitico volto al rilevamento delle caratteristiche specifiche dei sei sistemi locali del paesaggio comunale individuati: "Vigneti di Rovereto", "Lavini di Marco", "Vigneti di Marco", "Vigneti di collina", "Territorio del Noriglio" e "Malga del Finonchio, il monte Zugna e la Frana dei Lavini".

Punti di debolezza*Criticità dell'impianto insediativo*

Le criticità principali riscontrabili a Rovereto, in assenza di situazioni impattanti ed estese di degrado, non attengono alla inadeguata qualità del tessuto urbano come invece accade per molte città italiane.

Sotto il profilo funzionale, invece, vi sono due questioni irrisolte: la ridefinizione funzionale di spazi urbani vuoti (o dismessi) e il collegamento tra i diversi nuclei insediativi di cui la città si compone.

All'interno della città consolidata, l'area del "Follone", che occupa una posizione di cerniera tra il centro cittadino e le zone di insediamento più recenti, si presenta come uno spazio incompiuto. Inoltre, tangenzialmente all'impianto urbano storico, lungo la SS12, si è formata una successione di "vuoti urbani" per effetto della cessazione delle attività industriali che si erano insediate lungo l'importante asse viario.

Il secondo nodo critico è la frattura – fisica e qualitativa - tra il centro cittadino ed i quartieri San Giorgio e Sacco: le due parti di città sono infatti separate dal fascio infrastrutturale composto dall'asse ferroviario e dalla Strada Statale 12 che ostacola la permeabilità trasversale, limitata a due attraversamenti carrabili rappresentati da un sottopasso. Questa cesura penalizza l'agevole fruizione di beni e servizi in città, con particolare riferimento ai poli dell'istruzione superiore, alle attrezzature di interesse culturale, agli spazi pubblici di maggiore qualità.

Criticità socio-economiche

Per quanto attiene al comparto commerciale, nonostante a livello provinciale Rovereto risulti il secondo Comune per consistenza delle superfici di vendita dedicate al commercio, queste hanno subito una contrazione del 4,47 % nell'arco temporale 2005-2013.

Opportunità

Con le qualità e le criticità segnalate si confronta la volontà politica dell'Amministrazione comunale di promuovere progetti di miglioramento della mobilità, qualificazione della città pubblica, sviluppo della cultura e dei valori ambientali, promozione della conoscenza e dell'innovazione. Pertanto, gli scenari prospettati dallo strumento di pianificazione comunale costituiscono la base su cui poggiare gli indirizzi urbanistici per la rigenerazione delle parti di città caratterizzate dalla presenza di "vuoti urbani".

Risorse naturali

Sotto il profilo delle risorse naturali, il "Bosco della città" e l'ex "Cava Manica" a nord, e la "Ruina dantesca" a sud, soprattutto se considerate nel loro insieme e non come episodi isolati, possiedono un elevato pregio ambientale. Questi beni paesaggistici costituiscono infatti i nodi di un sistema di spazi aperti che assume una funzione strutturante nella pianificazione della città: per un verso, rafforzano i limiti dell'insediamento urbano in

risposta al principio di contenimento del consumo di suolo, per l'altro, nell'ottica della rigenerazione urbana, offrono la possibilità di interpretare le nuove vocazioni e forme di utilizzo che possono assumere per la città pubblica. Un ruolo importante è poi attribuibile anche ai vigneti di fondovalle per il mantenimento dell'identità del paesaggio agrario, lo sviluppo di particolari possibilità di fruizione del territorio aperto, la funzione microclimatica, oltre che per la loro rilevante finalità produttiva.

Risorse socio-economiche

Accanto alla prospettiva paesaggistica ed ambientale, gli indirizzi di recupero di siti industriali dismessi come l'ex Manifattura Tabacchi, volti a irrobustire il sistema produttivo urbano, assumono una duplice valenza per l'impatto economico positivo sulla città e per la ridefinizione di una componente dell'identità urbana legata all'innovazione industriale e tecnologica.

Un ulteriore elemento da valorizzare è la spiccata vocazione al commercio di Rovereto, dimostrata dalla consistenza, densità e livello di specializzazione dei settori merceologici. Tale potenzialità potrebbe essere sfruttata utilizzando i "vuoti urbani" esistenti lungo l'asse della SS12, anche in considerazione della presenza di operatori privati interessati alla loro valorizzazione. Due delle aree individuate come tali sono infatti oggetto di progetti di iniziativa privata. Ciò vale per i casi della zona commerciale a nord della Cava Manica e della Marangoni Meccanica.

Sotto il profilo turistico, un'ulteriore opportunità - ancora non colta appieno - è la vicinanza alla ciclovia della Valle dell'Adige Nord, elemento di mobilità dolce che potrebbe convogliare verso il centro cittadino un turismo escursionistico sostenibile attento ai valori ambientali e culturali della città qualora fosse efficacemente connesso ai percorsi ciclabili già esistenti ed ai percorsi campestri delle aree agricole di fondovalle.

Mobilità

Il tema del turismo è strettamente legato a quello della mobilità: in questa prospettiva, risultano essenziali la realizzazione del sottopasso ciclo-pedonale della stazione ferroviaria e del nodo di scambio ferro-gomma associati al parcheggio di autovetture ed allo stazionamento di autolinee nell'area retrostante la stazione. Questi interventi consentirebbero un nuovo accesso da ovest, favorendo la ricomposizione della cesura tra il tessuto urbano consolidato e quello dei borghi San Giorgio e Sacco. Il rafforzamento del collegamento trasversale permetterebbe inoltre di alleggerire la SS12 che, come evidenziato nello "Studio della mobilità nell'abitato di Rovereto" (2016), attualmente è interessata da massicci flussi di traffico provenienti da tutte le direttrici: sia quella di ingresso e uscita dalla città, che quella di distribuzione all'interno del centro abitato. Come tipicamente accade negli schemi viari lineari, dalla SS 12 si dipartono infatti le principali "aste grigie", assi secondari trasversali su cui sono si sono sviluppati e saturati gli insediamenti.

Partenariato con la Provincia autonoma di Trento

Diverse azioni programmate, quali l'istituzione di un nuovo polo scolastico e la realizzazione di un passante ciclo-pedonale tra piazzale Orsi ed il Polo della Meccatronica, possono contare sul finanziamento stabilito dalla Provincia autonoma di Trento nel Protocollo d'intesa con il Comune di Rovereto.

Minacce

Sono tre gli elementi che potrebbero ostacolare il processo di miglioramento dell'assetto urbanistico in termini funzionali, di qualità urbana e di potenziamento delle attività economiche.

Ambito socio-economico

Il primo riguarda un possibile effetto esterno indesiderato generato dalla concentrazione di funzioni nel "Polo della Meccatronica": al trasferimento di strutture all'interno di questo nuovo comparto produttivo corrisponderanno inevitabili dismissioni. Ad esempio, lo spostamento dell'Istituto tecnico "G. Marconi" potrebbe tradursi in un ulteriore episodio di abbandono lungo l'asse del Brennero, già caratterizzato dalla presenza, seppur discontinua, di strutture in stato di abbandono.

D'altra parte, va considerato che nel caso in cui si intenda recuperare tali aree attraverso la realizzazione di medie o grandi superfici commerciali si manifesterebbe il rischio di un indebolimento della struttura commerciale del Centro storico, basata su piccoli esercizi di vicinato.

La seconda minaccia riguarda proprio la struttura distributiva dell'offerta commerciale. Nonostante Rovereto presenti una consistente quantità di superfici di vendita, questa ha subito una contrazione negli ultimi dodici anni, a differenza dei due centri vicini di Pergine-Valsugana e Riva del Garda nei quali le superfici di vendita sono aumentate rispettivamente dello 0,83% e del 3,92%.

Mobilità

In relazione al tema della mobilità, un rischio per il processo di rigenerazione della città è rappresentato da un eventuale allungamento dei tempi programmati per la realizzazione del sottopasso ciclo-pedonale sotto la stazione ferroviaria, e conseguentemente della concretizzazione dell'intero disegno di riassetto urbano imperniato sull'efficiente funzionamento del sistema integrato formato dal Polo della Meccatronica, dalla stazione delle autolinee integrata alla stazione ferroviaria e dal centro cittadino.

Figura 8_ Sintesi dell'Analisi SWOT

STRENGTHS**Risorse naturali**

- qualità del tessuto connettivo ecologico delle infrastrutture verdi e blu
- presenza di ampie fasce montane e pianeggianti che concludono i tessuti insediativi

Patrimonio storico-architettonico

- forte ruolo identitario svolto dal patrimonio culturale
- ottimo stato di conservazione dei beni
- importante presenza di architetture moderne ed antiche ospitanti servizi ed eventi culturali

Risorse socio economiche

- distribuzione e diversificazione del comparto commerciale
- presenza di sedi universitarie e di ricerca
- Progetto Manifattura e Polo della Meccatronica

Risorse pianificatorie

- impostazione paesaggistica del P.R.G. e del P.U.P.

OPPORTUNITIES**Risorse naturali**

- elevato pregio ambientale degli ambiti di paesaggio individuati dalla Variante al P.R.G. del 2009
- sviluppo e integrazione delle infrastrutture verdi e blu

Risorse socio economiche

- recupero dei siti industriali dismessi
- vocazione commerciale della città
- avanzamento del Progetto Manifattura e del Polo della Meccatronica

Mobilità

- progetti di miglioramento della mobilità
- vicinanza alla ciclovia della Valle dell'Adige Nord

WEAKNESSES**Criticità dell'impianto insediativo**

- presenza di "vuoti urbani" lungo la SS12
- cesura tra centro storico e quartieri S. Giorgio e Borgo Sacco
- flussi di traffico veicolare lungo la SS12

Risorse socio economiche

- contrazione delle superfici di vendita nell'intervallo temporale 2005-2013 (-4,47%)

THREATS**Risorse socio economiche**

- nuovi episodi di dismissione a seguito del trasferimento di funzioni nel Polo della Meccatronica
- indebolimento della struttura commerciale del centro storico

Mobilità

- eventuale dilatazione dei tempi di realizzazione del sottopasso ferroviario

3. ROVERETO 2020

3.1 Infrastrutture verdi e blu

Il *framework* concettuale delle “infrastrutture ecologiche” verdi e blu è lo strumento interpretativo adottato per far emergere gli elementi caratterizzanti la realtà di Rovereto nella prospettiva strategica della rigenerazione urbana e territoriale.

Questa scelta richiama ciò che è affermato a livello europeo, nell’ambito delle strategie per la biodiversità verso il 2020, in merito all’importanza dell’identificazione delle reticolarità ecologiche anche nei tessuti territoriali maggiormente urbanizzati: in contesti connotati dalla temporaneità degli usi, da nuove ecologie industriali e da strutture economiche dinamiche, il sistema dei *green* e *blue networks* è diventato uno dei principali strumenti strategici con cui la pianificazione affronta questioni come la biodiversità, la frammentazione del territorio, il consumo di suolo.

Questa visione centrata sulle infrastrutture verdi e blu supera il concetto di “rete ecologica” ricomponendo la divaricazione tra lo sviluppo del sistema urbano e l’evoluzione dell’ambiente naturale. E il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare l’ha recepita a livello nazionale come principale strategia di sostenibilità.

Nello studio del sistema urbano roveretano sono stati considerati, in particolare, i seguenti elementi:

- il sistema idrico principale – l’Adige – e minore – il torrente Leno e il sistema delle rogge – da valorizzare in relazione all’apporto che offrono in termini di qualità paesaggistica e, sotto il profilo progettuale, in funzione delle nuove possibili modalità di utilizzo e di relazione con la città;
- gli ambiti naturalistici e rurali di pregio rappresentati dalle due polarità del “Bosco di Città” (a nord) e della “Ruina dantesca” (a sud) collegate a est dalla “Scarpata” e ad ovest dalle aree agricole di fondovalle. Tali elementi, oltre a rivestire un ruolo significativo sotto il profilo percettivo e identitario, rappresentano una rete di spazi aperti dalla spiccata vocazione pubblica;
- il sistema di mobilità dolce costituito dalla ciclovia dell’Adige: con il suo tracciato che si sviluppa quasi costantemente parallelo al fiume, la ciclovia rafforza il rapporto tra l’elemento idrico, quello naturale e quello antropico.

L’intreccio tra infrastrutture verdi e blu ha costituito, insieme alle “aste grigie” di formazione storica, il telaio su cui vengono impostate le trame della strategia spaziale.

3.2 Vuoti urbani come opportunità per nuovi investimenti

Nella definizione della strategia di rigenerazione urbana, la presenza dei “vuoti urbani” assume un ruolo rilevante: l’identificazione di tali aree rappresenta infatti un passaggio propedeutico all’ideazione della strategia spaziale.

La identificazione dei complessi immobiliari dismessi o di prossima dismissione è avvenuta nell’ambito di diversi incontri e sopralluoghi svoltisi tra giugno e novembre 2017; da tali attività è scaturita la formazione di un *cluster* di spazi-chiave, nel complesso inizialmente definiti come “vuoti urbani”.

Sono tre i criteri che hanno condotto alla individuazione di questi spazi, letti come nuove opportunità in virtù della loro capacità di accogliere investimenti pubblici e privati e di attivare così processi di rigenerazione urbana:

- la localizzazione all’interno del tessuto urbano consolidato;
- l’attrattività nei confronti di nuovi investitori;
- la capacità di portare a completamento, in sintonia con le strategie del PRG vigente, le quattro declinazioni di Rovereto come “città pubblica”, “città della cultura”, “città della conoscenza e dell’innovazione” e “città delle relazioni”.

Le aree, in totale undici, sono state successivamente articolate in tre diverse tipologie: “aree di imminente trasformazione”, “aree dismesse in *stand by*” e “aree di imminente dismissione”; sono stati inoltre precisati i casi oggetto di procedure fallimentari.

Aree di imminente trasformazione

Nella prima categoria sono state classificate cinque aree. Tre appartengono al Comune e ad Enti del settore pubblico e per esse l’Amministrazione comunale sta definendo possibilità di riqualificazione che coinvolgono soggetti privati. Due sono di proprietà privata ed i privati proprietari hanno avanzato concrete proposte all’Amministrazione Comunale. Si tratta delle seguenti:

- la Caserma austro-ungarica e l’ex Mangimificio SAV, collocati all’interno del nucleo storico di Sant’Ilario, si distinguono per la loro significativa volumetria ed il valore storico-testimoniale della Caserma;
- la “Zona commerciale a nord della Cava Manica”, situata lungo la Strada Statale 12 nel tratto compreso tra Sant’Ilario e lo stadio, è oggetto di un intervento volto a realizzare una media struttura di vendita alimentare;
- lo spazio retrostante la stazione ferroviaria, ospita i binari ferroviari recentemente dismessi;
- il “Follone”, spazio incompiuto posto all’interno del Centro storico – con un potenziale ruolo di cerniera tra il Centro storico e l’insediamento più recente – è stato interessato da un *Masterplan* per iniziativa dell’Amministrazione Comunale;

- l'ex area "Marangoni Meccanica", situata a Lizzanella e delimitata dalla SS 12, da via Benacense e da via del Garda, è oggetto di un intervento di recupero urbano che prevede l'insediamento di funzioni commerciali e residenziali.

Aree dismesse in stand by

Questa seconda categoria riunisce un insieme eterogeneo di aree dismesse, inedificate o la cui trasformazione è attualmente sospesa. Rientrano in questa situazione:

- l'area "Merloni nord", compresa tra la Strada Statale 12 ad ovest e la via Parteli a nord e a est;
- l'area "Merloni sud/ex-Ariston", collocata tra la Strada Statale 12, via Alessandro Manzoni e via Lionello Fiumi;
- l'area "Master Tools", la cui superficie, attualmente in condizione di particolare degrado a seguito delle opere di demolizione dell'ex fabbrica, è collocata in un ambito urbano compreso tra via Maioliche e via Ronchi;
- l'area "Porte Rosse", ubicata a margine della statale del Brennero, nel borgo Lizzanella.

Aree di prossima dismissione

In quest'ultima categoria sono raggruppati due complessi immobiliari che nel breve-medio periodo perderanno le attività che vi sono insediate:

- l'ITI "G. Marconi", posto a nord dell'abitato, lungo la SS 12, di cui si prevede il trasferimento all'interno del "Polo della Meccatronica";
- l'esercizio commerciale "SAV Scorte Agrarie", situato a sud dell'ITI "G. Marconi".

Di seguito si riportano in sintesi le principali informazioni sulla classificazione tipologica, l'estensione, le previsioni del PRG e lo stato di attuazione, inerente alle undici aree identificate (Tabella 1). Le aree sono inoltre localizzate nella Tavola 4.

Tabella 1/Classificazione dei “vuoti urbani”

	DATI IDENTIFICATIVI			Nuova destinazione	PREVISIONI PRG			
	n.	Denominazione area	St (mq)		SC (mq)	SUL (mq)	h max (m)	Volumi (mc)
AREE DI IMMINENTE TRASFORMAZIONE	1	Caserma austro-ungarica ed Ex SAV	10.600	Residenziale, commerciale, strutture di interesse collettivo, esercizi pubblici		4.709 di cui: 793 commerciali		
	2	Zona commerciale a nord della Cava Manica	4.360	Zone del settore secondario e terziario (D5), zone commerciali integrate (D6)				
	3	Scalo ferroviario		Parcheggio scambiatore				
	4	Follone	18.208	Parcheggio, piazza				
	5	Marangoni Meccanica	21.030	Residenziale, esercizi pubblici, servizi di interesse collettivo, ricettivo terziario (max 15% SUL complessiva), commerciale (esercizi di vicinato e medie strutture di vendita comprensive degli ampliamenti ex art. 101 quater norme PRG, min. 5% , max 10% SUL complessiva), parcheggi pubblici (min 1.550 mq), verde pubblico (min 1.650 mq), spazio pubblico (min 3.300 mq), usi collettivi		20.500 di cui: 18.500 ambito A 2.000 ambito B	5 piani; 10 piani per un unico edificio di 180 mq di SC da individuare in sede di lottizzazione	
AREE IN STAND BY	1	Merloni Nord*	12.440	Commerciale (esercizi di vicinato e medie strutture), eserecizi pubblici, teriziario, residenziale, ricettivo, servizi di interesse collettivo		23.150	25 m	
	2	Merloni Sud	32.832	Commerciale (esercizi di vicinato e medie strutture), esercizi pubblici, terziario, residenziale, ricettivo, servizi di interesse collettivo, parcheggi (min. 150 p.a. pubblici), edilizia pubblica e/o convenzionata (min. 625 mq SUL)		27.885	25 m	
	3	Master Tools*		Residenziale, verde pubblico, verde privato, parcheggi, servizi di interesse collettivo, esercizi pubblici, terziario, commerciale (esercizi di vicinato e medie strutture, max 3000 mq)		9.500		
	4	Porte Rosse	5.847	Residenziale, terziario, ricettivo, servizi di interesse collettivo, commerciale (esercizi di vicnato e medie strutture di vendita, comprensive degli ampliamenti ex art. 101 quater norme PRG)	3.556		20 m	20.746
AREE DI PROSSIMA DISMISSIONE	1	ITI "G. Marconi"	20.000					
	2	SAV Scorte Agrarie	9.405					

(*) Aree oggetto di procedure fallimentari



Tavola 4 | Vuoti urbani

Legenda

AREE DI IMMINENTE TRASFORMAZIONE

- 1 Caserma austro-ungarica ed ex SAV
- 2 Zona commerciale a Nord della Cava Manica
- 3 Scalo ferroviario
- 4 Follone
- 5 Marangoni Meccanica

AREE DISMESSE IN STAND BY

- 1 Merloni nord
- 2 Merloni sud
- 3 Master Tools
- 4 Porte rosse

AREE DI PROSSIMA DISMISSIONE

- 1 ITI "G. Marconi"
- 2 SAV Scorte agrarie

⊗ AREE OGGETTO DI PROCEDURE FALLIMENTARI

3.3 Direttrici dei nuovi investimenti pubblici e privati

La ricognizione degli investimenti in grandi attrezzature strutturanti l’impianto urbano storico e la lettura della distribuzione dell’offerta commerciale delle medie e grandi strutture di vendita mettono in evidenza l’esistenza di alcune paralizzazioni e di alcuni squilibri che meriterebbero di essere attenuati.

Le principali forme in cui tale condizione si rappresenta sono due. La prima è data dalla compresenza di situazioni di forte dinamismo in alcune componenti della città e di sospensione in altre. La seconda riguarda la differente qualità insediativa riscontrabile tra le parti della città ad est e ad ovest dell’asse del Brennero. Quest’ultimo aspetto risulta particolarmente evidente se si confrontano i valori immobiliari che caratterizzano le diverse zone di mercato omogeneo: essi, infatti, registrano a est e a ovest della cesura ferroviaria uno scarto evidente (Tabella 2).

Tabella 2 | Quotazioni immobiliari per appartamenti nuovi, negozi e uffici nel Comune di Rovereto – Fonte: F.I.M.A.A. 2017

Zona	Denominazione	Valore immobiliare (€/mq)					
		Appartamenti nuovi		Negozi		Uffici	
		min	max	min	max	min	max
1	S. Ilario	2.100	2.200	1.900	2.200	1.900	2.100
2	Stadio	2.100	2.400	2.000	2.300	2.000	2.250
3	Brione	2.100	2.300	2.000	2.200	2.000	2.200
4	Centro nord	2.600	2.900	2.000	3.000	2.200	2.600
5	Centro storico	2.500	3.000	2.400	5.000	2.400	2.800
6	Centro sud	2.400	2.800	2.200	2.800	2.300	2.500
7	Centro ovest	2.400	2.800	2.300	2.700	2.300	2.600
8	San Giorgio	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100
9	Borgo Sacco	2.250	2.500	1.800	2.250	2.000	2.250
10	Collina est	2.000	2.700				
11	Collina sud/	2.200	2.600				
	Porte di Trambileno	2.100	2.250	n.r.	n.r.		
12	Noriglio	2.100	2.200				
13	Lizzanella est	2.200	2.600	2.000	2.400	2.100	2.300
14	Lizzanella ovest	2.100	2.350	n.r.	n.r.	n.r.	n.r.
15	Lizzana	2.100	2.300	1.900	2.000	2.000	2.100
16	Marco	2.150	2.250	1.800	2.000	1.900	2.000
17	Zona industriale	1.700	1.800	2.200	3.200	1.850	2.050

Il quadro appena delineato suggerisce la necessità di identificare con chiarezza le linee di forza della rigenerazione urbana, individuando nell’attuale assetto urbanistico le direttrici di intervento che possono essere in grado di convertire le opportunità esistenti (“vuoti urbani”) in punti di forza del futuro assetto. In una

prospettiva di consolidamento della *forma urbis* attraverso la valorizzazione delle sue funzioni sono state individuate due direttrici per i futuri investimenti:

- la prima, che segue l’asse nord-sud della SS 12, si presta ad accogliere nuovi investimenti privati. In una prospettiva di ampliamento del comparto commerciale, i vuoti urbani presenti su quest’asse costituiscono un’opportunità per molteplici ragioni: la loro accessibilità, la possibilità di contrastare il consumo di suolo, la possibilità di integrarsi con i servizi pubblici e le altre attività economiche in base alle previsioni della normativa vigente (Legge provinciale sul commercio n. 17/2010), la possibilità – da verificare – che esse possano concorrere a realizzare la trama urbana delle infrastrutture verdi;
- la seconda direttrice, perpendicolare alla prima, segue l’orientamento est-ovest (corso Rosmini/scalo ferroviario/Polo della Meccatronica) e si presenta adatta, invece, a ospitare i futuri investimenti pubblici. Se corso Bettini è l’asse di concentrazione degli interventi più recenti, corso Rosmini è la direttrice che più si presta a stabilire importanti collegamenti: a livello “fisico”, fra la città storica, quella novecentesca e gli insediamenti di S. Giorgio e Sacco, grazie all’intermodalità di piazzale Orsi e allo snodo ferroviario; a livello “strategico”, fra città della cultura e della ricerca (poli museali, sedi universitarie) e città dell’innovazione (Polo della Meccatronica). Anche per questa direttrice occorre verificare la possibilità che gli interventi da attuarsi nei “vuoti urbani” concorrano a realizzare la trama delle infrastrutture verdi e blu.

3.4 Coerenza con le strategie del PRG

La lettura del contesto urbano attraverso il *framework* concettuale delle infrastrutture verdi, blu e grigie, e la conseguente formulazione delle direttrici strategiche per la rigenerazione della città sono conformi agli obiettivi delineati dal Piano Regolatore Generale.

In particolare, le ipotesi avanzate sulle linee di sviluppo per i nuovi investimenti pubblici e privati si fondano su due elementi strutturanti il PRG: gli scenari di trasformazione proposti nella Variante “Febbraio 2014” e l’analisi di paesaggio quale strumento trasversale di programmazione, introdotta dalla Variante “Giugno 2009”.

La *direttrice est-ovest* (corso Rosmini/scalo ferroviario/Polo della Meccatronica), pensata per gli investimenti pubblici, rafforza in primo luogo, l’obiettivo di riequilibrio dell’efficienza e della qualità insediativa prospettato nello scenario della “Città pubblica”, grazie all’armonizzazione di spazi, funzioni e relazioni tra gli abitanti.

In secondo luogo, tale indirizzo risponde anche all’obiettivo di salvaguardare l’identità locale proposto nello scenario della “Città della cultura”, rafforzando la messa a sistema dell’insieme diffuso di testimonianze materiali (poli museali, scolastici, elementi architettonici e storici) e dei valori immateriali (come quello della sacralità legato ai percorsi montani).

L'asse degli investimenti pubblici risulta inoltre in linea anche con gli scenari della "Città della conoscenza e dell'innovazione" e della "Città delle relazioni". Esso risponde, nel primo caso, alla volontà di riutilizzare i siti industriali dismessi e di riqualificare le aree marginali per consolidare il sistema della formazione; nel secondo caso, concorre invece a perseguire gli obiettivi riguardanti l'alleggerimento del traffico di attraversamento e il miglioramento del sistema intermodale.

La *direttrice nord-sud* (SS12) gioca un ruolo chiave poiché la dislocazione degli investimenti privati nelle aree individuate come dismesse o libere ha una ricaduta diretta sul contenimento del consumo di suolo – che nel primo scenario è obiettivo complementare a quello del riequilibrio della qualità insediativa – e, con riferimento alla "Città delle relazioni", reca un contributo di rilievo anche in materia di mobilità. L'interpretazione del territorio attraverso le trame delle infrastrutture verdi, blu e grigie si pone infine in continuità con l'analisi del paesaggio della Variante del 2009 "Territorio – Ambiente – Paesaggio".

In quanto "azione trasversale", funge infatti da elemento di raccordo nella programmazione dei quattro scenari di città. La complementarietà delle infrastrutture verdi e blu, assunta come criterio ordinatore dello spazio urbano, permette di ricomporre la frammentazione paesaggistica visibile nelle frange periferiche del territorio comunale e di integrare la riconoscibilità degli ambiti di paesaggio ancora percepiti come residuali con gli spazi dei vigneti di fondovalle, le pendici montane ed i rilievi rocciosi e silvopastorali.

3.5 Ruolo della perequazione e della compensazione nella conversione delle aree dismesse

L'attuazione del "Piano d'azione per la rigenerazione urbana" di Rovereto può trovare supporto negli istituti della perequazione e compensazione urbanistica. Già il PRG approvato nel 2012 ha adottato tecniche pianificatorie ispirate a tali principi per attivare i processi di riqualificazione paesaggistica e ambientale che caratterizzano il disegno strategico del Piano. La perequazione e le connesse compensazioni sono infatti alla base delle elaborazioni che hanno consentito di determinare le quantità di diritti edificatori da riconoscere ad aree già edificate o edificabili interessate da trasformazioni di particolare interesse paesaggistico ed ambientale.

I vuoti urbani che costituiscono i capisaldi del "Piano d'azione" sono rappresentati solo in parte dagli ambiti approfonditi nel corso della redazione del PRG. Il ricorso alla perequazione urbanistica può contribuire a conseguire la coerenza complessiva del "Piano di azione" rispetto ai principi e alle regole del vigente PRG. Per gli ambiti di prossima riqualificazione saranno pertanto assunti i medesimi criteri impiegati per disciplinare la trasformazione delle aree che erano in *stand by* allorché veniva elaborato l'attuale PRG.

Le proposte avanzate dagli operatori privati in relazione alla specificità delle destinazioni urbanistiche ipotizzate (es. commercio in forma di grande e media distribuzione) e alla particolare localizzazione (es. asse nord-sud della SS12), lasciano tuttavia intravedere l'utilità di una perequazione anche di natura finanziaria.

In questi casi si tratterà di recuperare alla collettività il plusvalore fondiario generato dalla scelta urbanistica pubblica, attraverso forme di contribuzione straordinaria funzionali all'annullamento degli eventuali impatti negativi sull'intorno urbano e alla realizzazione delle strategie di evoluzione urbanistica illustrate nei precedenti paragrafi. Nell'approfondimento di ciascuna area di trasformazione, con il supporto di specifiche valutazioni di natura economico-finanziaria, saranno quindi definite le azioni da porre in essere per riverberare l'effetto di rigenerazione nel contesto urbano circostante.

4. OBIETTIVI E PROGETTI DEL PIANO D'AZIONE

4.1 Progetti per la rete infrastrutturale

Gli obiettivi del “Piano d’Azione per la rigenerazione urbana” sono delineati a partire dalle strategie prefigurate con l’individuazione delle direttrici dei nuovi investimenti pubblici e privati e la loro interazione con le diverse tipologie di “vuoti urbani” presenti nel territorio comunale.

Prima di passare all’analisi dettagliata delle aree sulle quali occorre intervenire per realizzare - in accordo con le strategie del PRG - una piena valorizzazione degli elementi fondanti la realtà urbana di Rovereto, si ritiene utile richiamare la lettura del territorio attraverso il *framework* concettuale delle infrastrutture verdi e blu integrandola con la rete culturale.

A partire dall’incrocio di questi tre livelli di analisi emerge la complessità della dimensione in cui si inseriscono i vuoti urbani; in tal modo è possibile prefigurare le linee di sviluppo necessarie al completamento della trama urbana in chiave di rigenerazione.

Per quanto riguarda le infrastrutture verdi e blu individuate è stata operata per entrambe una distinzione tra gli elementi esistenti e quelli programmati o ideati ma non ancora realizzati. In tutti i casi è possibile notare come tali elementi siano strettamente legati sia tra loro che allo sviluppo del contesto in cui si inseriscono.

Per quanto riguarda le infrastrutture verdi gli interventi progettuali previsti sono tre:

- la realizzazione del Parco del Leno attraverso un articolato insieme di interventi: potenziamento della vegetazione autoctona lungo gli argini del torrente e loro rimodellamento; creazione di quinte arbustive per mitigare l’impatto di ambiti edificati con bassa qualità architettonica; creazione di un terrazzamento sulla sponda sinistra; inserimento di nuovi elementi di arredo urbano; risistemazione del sottopasso pedonale;
- la realizzazione di percorsi per la fruizione della “Scarpata”, area individuata dal sistema dei vincoli del PRG come ambito di paesaggio;
- l’ampliamento della rete di mobilità dolce, volto a indirizzare il flusso turistico presente sulla Ciclovia della Valle dell’Adige nord verso il Centro storico attraverso due accessi (da nord e da ovest).

Relativamente alle infrastrutture blu, gli elementi di progetto da considerare sono principalmente due:

- la deviazione e scopertura della roggia nell’area del Follone;
- la risistemazione degli argini del Leno, legata al progetto del Parco lineare che si intende sviluppare lungo il corso del torrente.

Infine, la progettualità concernente la rete culturale interessa quattro immobili:

- il Palazzo Betta Grillo per quanto riguarda le possibili funzioni da insediarvi;
- l’ex Filanda Bettini per la ristrutturazione della parte di proprietà del Comune e le possibili destinazioni d’uso;
- il Polo della Meccatronica per il trasferimento all’interno dell’area dell’ITIS “Guglielmo Marconi” e l’insediamento di un comparto produttivo, volti alla realizzazione di un hub culturale in cui si integrano formazione tecnica e attività professionale;
- l’area della Manifattura Tabacchi, interessata da un progetto di riqualificazione con l’insediamento di attività di ricerca e sviluppo e di laboratori per l’Università di Trento e Rovereto.

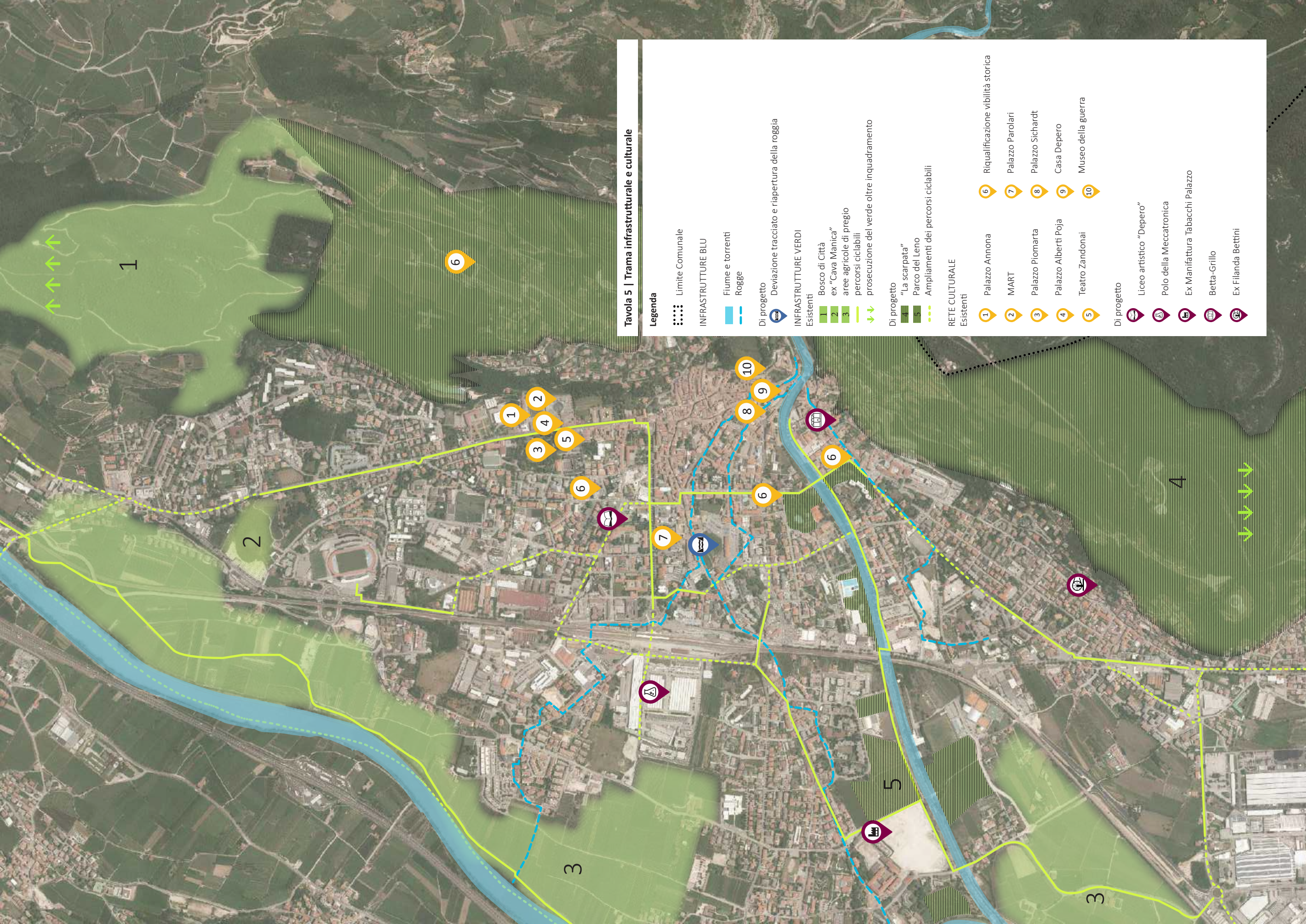


Tavola 5 | Trama infrastrutturale e culturale

Legenda

..... Limite Comunale

INFRASTRUTTURE BLU

Fiume e torrenti
Rogge

Di progetto

Deviazione tracciato e riapertura della roggia

INFRASTRUTTURE VERDI

Esistenti

1 Bosco di Città
2 ex "Cava Manica"
3 aree agricole di pregio
4 percorsi ciclabili
5 prosecuzione del verde oltre inquadramento

Di progetto

4 "La scarpata"
5 Parco del Leno
6 Ampliamenti dei percorsi ciclabili

RETE CULTURALE

Esistenti

1 Palazzo Annona
2 MART
3 Palazzo Piomarta
4 Palazzo Alberti Poja
5 Teatro Zandonai
6 Riqualificazione visibilità storica
7 Palazzo Parolari
8 Palazzo Scharidt
9 Casa Depero
10 Museo della guerra

Di progetto

6 Liceo artistico "Depero"
7 Polo della Meccatronica
8 Ex Manifattura Tabacchi Palazzo
9 Betta-Grillo
10 Ex Filanda Bettini

4.2 Progetti per la rete commerciale

Nella prima parte del presente Studio sono stati richiamati alcuni dei principali elementi relativi alla distribuzione territoriale delle medie e grandi strutture di vendita. In particolare, nell'ambito delle grandi strutture, si è evidenziata la presenza di 3 centri commerciali al dettaglio aventi una superficie utile di vendita netta di 21.503 mq¹. Si tratta di strutture commerciali realizzate tra il 1990 e il 2009, attive nel settore meridionale del territorio comunale:

- il Leno Center, ubicato lungo la Strada Statale 12 in prossimità del ponte sul torrente Leno, ultimato nel 2009;
- il centro commerciale Millennium, lungo via del Garda, ai margini della zona artigianale industriale, inaugurato nel 2004;
- il centro commerciale Rovercenter, lungo corso Verona, tra il centro abitato di Lizzana e la zona artigianale industriale, realizzato nel 1990.

Negli ultimi mesi il Comune di Rovereto ha ricevuto numerose richieste per l'apertura di nuove strutture commerciali in aree libere e dismesse della città, alcune formalizzate ed altre in forma interlocutoria. L'Amministrazione comunale intende valutarle al fine di decidere se accoglierle o meno in una apposita Variante urbanistica.

In particolare, L'Amministrazione sta valutando l'opportunità di completare l'iter di adeguamento della propria strumentazione urbanistica alla normativa di settore², mediante una eventuale Variante del PRG per individuare aree idonee ad ospitare l'insediamento di grandi strutture di vendita. Uno Studio utile in tale prospettiva è rappresentato dalla *"Applicazione delle metodologie di valutazione integrata territoriale per la costruzione di scenari territoriali del commercio in provincia di Trento"*. In tale Studio è applicata una metodologia di valutazione cosiddetta VIT (valutazione integrata territoriale) per compiere una lettura integrata del territorio considerando tre principali dimensioni valutative:

- quella territoriale, al fine di minimizzare il consumo di suolo;
- quella ambientale e paesaggistica, che analizza le risorse culturali e gli ecosistemi naturali;
- quella economica, che elabora le relazioni tra attività esistenti e programmate con particolare riferimento al settore turistico.

L'applicazione dei criteri proposti dalla metodologia VIT al territorio di Rovereto è stata operata dal Politecnico di Torino nell'ambito della Variante al PRG "Gennaio 2015" per l'adeguamento ai criteri di programmazione

¹ Variante PRG febbraio 2014 – Relazione illustrativa – Capitolo 21 Adeguamento del PRG alle nuove norme di urbanistica commerciale approvate con delibera della Giunta Provinciale n. 1339 del 1° luglio 2013.

² Legge n.17/2010 "Legge provinciale sul commercio 2010", Criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale e Regolamento di esecuzione concernente l'esercizio del commercio al dettaglio e all'ingrosso.

urbanistica del settore commerciale e localizzazione delle grandi strutture di vendita. Lo Studio svolto dal Politecnico ha condotto:

1. una valutazione delle potenzialità di sviluppo del sistema commerciale in relazione alle dinamiche in ambito urbano;
2. l'analisi degli ambiti di potenziale localizzazione di Grandi Strutture di Vendita (GSV);
3. la definizione di un Progetto d'Ambito inerente l'individuazione di indirizzi urbanistici per la qualificazione commerciale e per promuovere la riqualificazione urbana;
4. la definizione di un Progetto Norma relativo all'individuazione di una proposta di condizioni per la trasformabilità commerciale di un'area ai fini della localizzazione di una GSV.

Per quanto riguarda il punto 1, lo Studio analizza il sistema dell'offerta commerciale assumendo i seguenti indicatori: consistenza, vocazione e densità commerciali, incidenza degli Esercizi di vicinato e delle Medie e Grandi Strutture di vendita, specializzazione commerciale per le tipologie merceologiche Mista e Non Alimentare (cfr. Rapporto finale di Ricerca, tabella 1, pag. 17).

Con riferimento alle Circoscrizioni del capoluogo, lo Studio evidenzia che *"Rovereto Centro presenta tutti gli indicatori di VIT positivi"* ed anche Rovereto Sud, *"pur presentando una bassa specializzazione commerciale, presenta una buona consistenza e densità commerciale"*. Per contro, Rovereto Nord, sebbene sia *"caratterizzata da un buon livello di specializzazione commerciale"*, presenta un'estensione delle superfici di vendita e una varietà di formato più limitate.

Le dinamiche del segmento commerciale analizzate nello Studio portano ad individuare due linee di azione urbanistica complementari al settore commerciale:

1. *"la valorizzazione della varia e consistente offerta commerciale esistente all'interno del centro storico [...] attraverso: la promozione di un modello d'offerta integrato ad altri settori produttivi (turismo in primis); miglioramento dell'attrattività commerciale del centro storico nel contesto territoriale e urbano";*
2. *"la riqualificazione, ed eventuale potenziamento, dell'offerta presente negli ambiti urbani esterni al centro storico e in particolare nelle zone periurbane, progettando un'offerta commerciale complementare e sinergica con quella del centro storico"*.

In relazione a tali linee di indirizzo, lo Studio ha analizzato gli ambiti di potenziale localizzazione di Grandi Strutture di Vendita soffermandosi sulle aree interessate da Piani di Lottizzazione approvati – per cogliere eventuali progettualità già in essere – e sulle aree classificate dal PRG come "Zone Commerciali Integrate" (ZCI). Molte di quest'ultime sono risultate inadatte per questioni localizzative o sature per la presenza dei 3 centri commerciali esistenti.

Tuttavia, per una delle Zone Commerciali Integrate, nel luglio 2014 è stata presentata una richiesta formale per la localizzazione di una GSV al dettaglio in sostituzione della struttura di vendita all'ingrosso (OrVeA Ingrosso) già presente. Nell'ambito dello Studio condotto dal Politecnico l'area ha mostrato possedere molteplici condizioni che la rendevano idonea alla localizzazione di una GSV e pertanto l'area è stata oggetto di approfondimento

tramite analisi di conformità ai criteri di localizzazione delle GSV della D.G.P. 1339/2013, art. 5.2. In seguito all'esito positivo di tale analisi, è stato redatto uno Scenario di qualificazione commerciale e riqualificazione urbanistica per l'ambito di via Del Garda – all'interno del quale si trova l'area di OrVeA Ingrosso – e sono state indicate le condizioni per la trasformabilità dell'area, mediante la definizione di un Progetto Norma d'Area.

Come indicato nei Criteri di programmazione, la localizzazione delle aree destinate all'insediamento di Grandi Superfici di Vendita al dettaglio spetta al Comune di Rovereto mediante il proprio Piano Regolatore Generale, previa adozione di un piano attuativo.

Nell'ambito del presente Studio, sono pertanto individuate due nuove possibili localizzazioni di grandi superfici di vendita al dettaglio che potranno essere approfondite in base all'art. 5.2 dei "Criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale" (D.G.P. 1339/2013 e successive modifiche e integrazioni). Le due aree, rappresentate nella Tavola 7, sono così individuate:

- Area 1 classificata come ZCI sulla quale insiste uno dei punti vendita "Scorte Agrarie" della SAV;
- Area 2 che accorpa i perimetri di due zone soggette a Piano di Lottizzazione: Merloni Nord e Merloni Sud.

Nelle pagine che seguono è effettuata una verifica preliminare per determinare la conformità delle due ipotesi localizzative rispetto ai criteri per la localizzazione delle grandi superfici di vendita definiti all'art. 5.2 della D.G.P. 1339/2013. Di ciascuna sono segnalati gli elementi positivi e le criticità.

Nel corso della elaborazione del presente Studio era emersa la possibilità di una terza ipotesi, localizzata in via Abetone Sud. Tale ipotesi non è tuttavia più attuale, essendo in corso di realizzazione nell'area una media struttura di vendita nonché l'ampliamento di una preesistente media struttura alimentare.



1 AREA SAV - SCORTE AGRARIE		
Criteri (L.P. n.17/2010, art. 5.2)	Punti di forza	Punti di debolezza
a) miglioramento della competitività della distribuzione commerciale in particolare negli insediamenti storici.	L'area ricade nella frazione di S. Ilario, località collocata in una fascia periurbana a nord del centro storico. L'area è situata in fregio alla Strada Statale 12 in corrispondenza del bivio con viale Trento, asse di collegamento con il centro storico di Rovereto dal quale dista circa 2 km. L'area è situata nella circoscrizione "Rovereto Nord" che - dall'analisi condotta dal Politecnico di Torino e dall'aggiornamento svolto nel presente Studio - risulta essere carente in termini di estensione delle superfici di vendita e della relativa varietà tipologica.	Nell'area limitrofa alla sede della SAV - Scorte Agrarie è presente una media struttura di vendita alimentare (supermercato Despar di 1.200 mq). Inoltre non è distante da essa la nuova struttura di vendita di imminente realizzazione presso l'ex Cava Manica.
b) priorità di utilizzo di insediamenti esistenti , possibilmente destinati ad aree commerciali, già infrastrutturate, in modo da ammodernare e riqualificare il patrimonio edilizio esistente e ridurre il consumo di suolo non edificato.	L'area è occupata da un edificio commerciale per la vendita all'ingrosso di prodotti per l'orto e il giardino, l'agricoltura e la zootecnica. L'intervento è coerente con l'indicazione strategica del PUP di perseguire prioritariamente la riconversione di aree già insediate.	Attualmente gli edifici esistenti sono in uso.
c) priorità al mantenimento di previsioni vigenti dei PRG concernenti l'individuazione delle aree destinate all'insediamento delle grandi strutture di vendita.	L'area è classificata dal PRG come Zona Commerciale Integrata e pertanto prevalentemente destinata ad insediamenti per l'esercizio di attività commerciali al dettaglio.	La Variante al PRG "Gennaio 2015" ha tolto la possibilità di insediare nuove Grandi strutture di vendita e/o centri commerciali nelle ZCI; è invece ancora possibile ampliare le strutture esistenti secondo i parametri indicati all'articolo 101 quater delle NTA del PRG.
d) posizione defilata rispetto alle principali visuali panoramiche e, in generale, coerenza con i contenuti e le regole definiti dalla carta del paesaggio del piano territoriale della comunità, redatta secondo le linee guida di cui all'art. 6, c. 3 delle norme del Piano urbanistico provinciale.	L'area non è interessata da visuali panoramiche di pregio. Inoltre, sebbene sia prossima ad un ambito paesaggistico di pregio denominato "Vigneti di Rovereto", risulta separata da quest'ultimo da un fronte edificato continuo già esistente.	
e) considerazione dei criteri previsti dall'art. 63 della legge urbanistica provinciale, con riferimento alla tutela dagli inquinamenti, alla sicurezza del territorio e all'igiene .	L'area è classificata a bassa sismicità (zona 3) e risulta "senza penali" secondo la carta di Sintesi Geologica.	L'area è posta all'incrocio tra la Strada Statale 12 e viale Trento, entrambe interessate da flussi di traffico intenso. Più in generale, il Comune di Rovereto registra elevati livelli di inquinamento derivante da emissioni da traffico veicolare.
f) integrazione degli insediamenti commerciali con servizi pubblici o di interesse collettivo nonché con altre attività economiche per la riqualificazione e la diversificazione dell'offerta	L'area si inserisce, sotto il profilo dei servizi di interesse collettivo, in un contesto caratterizzato dalla presenza a sud dello Stadio "Quercia", del Centro giovani "Smart Lab" e dell'area per la sosta dei camper e a nord dai servizi della frazione di S. Ilario (Parco giochi di via Stroperi, orti urbani). Per quanto riguarda le altre attività economiche, si rileva la presenza di una struttura alberghiera, di un ristorante e di alcuni esercizi pubblici.	Nell'area limitrofa alla sede della SAV - Scorte Agrarie è presente una media struttura di vendita alimentare (supermercato Despar di 1.200 mq).
g) facile accesso rispetto al bacino di utenza , anche con riferimento alla mobilità ciclopedonale, e prossimità alle principali vie di comunicazione e di trasporto pubblico.	L'area, raggiungibile dalla SS 12 e da viale Trento, ha un'ottima accessibilità carraia; è servita anche dalla linea 301 del trasporto pubblico locale. L'area è inoltre vicina alla Ciclovia della Valle dell'Adige Nord e al tracciato di futura realizzazione che dovrebbe collegarla al Centro storico da nord.	
h) facilità di infrastrutturazione dell'area per la realizzazione di idoneo collegamento alla viabilità principale e per la necessaria dotazione di parcheggi.	L'area è collegata alla viabilità principale avendo un punto di accesso dalla Strada Statale 12 e uno su via XIII settembre. Si segnala inoltre la recente realizzazione della rotonda in corrispondenza del bivio con via Lagarina. All'interno sono presenti due ampie superfici scoperte: una utilizzata come parcheggio dai clienti dell'attività commerciale e l'altra per lo stoccaggio delle merci.	



2 AREA MERLONI NORD / AREA MERLONI SUD		
Criteri (L.P. n.17/2010, art. 5.2)	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
a) miglioramento della competitività della distribuzione commerciale in particolare negli insediamenti storici.	L'area è situata nella circoscrizione "Rovereto Nord" che - dall'analisi condotta dal Politecnico di Torino e dall'aggiornamento svolto nel presente Studio - risulta essere carente in termini di estensione delle superfici di vendita e della relativa varietà tipologica. L'area è prossima al Centro storico di Rovereto che costituisce un agglomerato di strutture commerciali in cui prevalgono gli esercizi di vicinato. E' inoltre consistente la presenza di medie strutture di vendita.	Alla fine del 2015 è stata inaugurata una media struttura di vendita alimentare (supermercato Conad di 1.200 mq) su Corso Rosmini, in una zona precedentemente sprovvista di questo tipo di strutture.
b) priorità di utilizzo di insediamenti esistenti , possibilmente destinati ad aree commerciali, già infrastrutturate, in modo da ammodernare e riqualificare il patrimonio edilizio esistente e ridurre il consumo di suolo non edificato.	L'area è occupata da due complessi industriali da tempo dismessi. Gli edifici si trovano in avanzato stato di degrado. Sono presenti, inoltre, un edificio tutelato (palazzina uffici dell'area ex Ariston) e due edifici in buone condizioni (casa cantoniera ed edificio parallelo a via Manzoni). La possibile trasformazione dell'area persegue pertanto l'indicazione strategica del PUP di intervenire prioritariamente mediante la riconversione di aree urbane.	
c) priorità al mantenimento di previsioni vigenti dei PRG concernenti l'individuazione delle aree destinate all'insediamento delle grandi strutture di vendita.	L'area è normata dalle Schede contenenti le Linee Guida per i Piani di Lottizzazione. Il Piano di Lottizzazione per l'area Merloni Nord (PL 03a) e quello per l'area Merloni Sud (PL 03b) prevedono l'insediamento di esercizi di vicinato e medie strutture di vendita comprensive degli ampliamenti oltre il limite massimo dimensionale di 1.500 mq alle condizioni indicate all'art. 101 quater delle NTA del PRG.	Con la Variante al PRG "Gennaio 2015", al Piano di Lottizzazione per l'area Merloni Sud è stata tolta la possibilità di ampliamento delle grandi strutture di vendita esistenti.
d) posizione defilata rispetto alle principali visuali panoramiche e, in generale, coerenza con i contenuti e le regole definiti dalla carta del paesaggio del piano territoriale della comunità, redatta secondo le linee guida di cui all'art. 6, c. 3 delle norme del Piano urbanistico provinciale.	L'area non è interessata da visuali panoramiche di pregio. Il margine sud dell'area si attesta su via Manzoni, uno dei naturali prolungamenti della trama insediativa storica e asse di collegamento tra le zone est ed ovest del capoluogo. Tale localizzazione, in coerenza con quanto previsto dalle Linee Guida per la Carta del Paesaggio, risulta strategica con riferimento al rispetto delle dinamiche insediative.	
e) considerazione dei criteri previsti dall'art. 63 della legge urbanistica provinciale, con riferimento alla tutela dagli inquinamenti, alla sicurezza del territorio e all'igiene .	L'area è classificata a bassa sismicità (zona 3) e risulta "senza penalità" secondo la carta di Sintesi Geologica. L'area è situata in prossimità del nodo intermodale previsto dal Protocollo di Intesa con la Provincia per la promozione della mobilità sostenibile e della pedonalizzazione.	L'area si attesta sulla Strada Statale 12, arteria stradale caratterizzata da intenso traffico. Più in generale, il Comune di Rovereto registra elevati livelli di inquinamento derivante da emissioni da traffico veicolare.
f) integrazione degli insediamenti commerciali con servizi pubblici o di interesse collettivo nonché con altre attività economiche per la riqualificazione e la diversificazione dell'offerta	L'area si colloca al centro di due poli con funzioni di rango territoriale: ad est il polo culturale e scolastico di corso Bettini (MART, Teatro Zandonai, Palazzo Piomarta, Liceo Rosmini, Istituto Tecnico Fontana, ecc.), ad ovest il nuovo Polo della Meccatronica. La zona è dotata di alcune funzioni di rango comunale (istituti bancari, scuole, parcheggi pubblici, impianti sportivi) ed è prossima al centro storico in cui sono presenti numerose attività commerciali.	Alla fine del 2015 è stata inaugurata una media struttura di vendita alimentare (supermercato Conad di 1.200 mq) su Corso Rosmini, in una zona prima sprovvista di questo tipo di strutture.
g) facile accesso rispetto al bacino di utenza , anche con riferimento alla mobilità ciclopedonale, e prossimità alle principali vie di comunicazione e di trasporto pubblico.	L'area è caratterizzata da una elevata accessibilità carrabile, attestandosi per un fronte di oltre 350 m sulla Strada Statale 12. Dista inoltre 300 m in linea d'aria dalla Stazione ferroviaria di Rovereto ed è situata in prossimità del nodo intermodale di prossima realizzazione (treno, autobus, auto, bici) che sarà completato con la nuova stazione autocorriere e i relativi parcheggi, previsti nel Protocollo di Intesa con la Provincia. L'area è servita da numerose linee di trasporto pubblico locale con fermate su via Manzoni e via Parteli.	Attualmente non sono presenti collegamenti diretti con i percorsi di mobilità dolce esistenti o di progetto.
h) facilità di infrastrutturazione dell'area per la realizzazione di idoneo collegamento alla viabilità principale e per la necessaria dotazione di parcheggi.	L'area è già collegata alla viabilità principale poiché si attesta per un fronte di oltre 350 m sulla Strada Statale 12 e alla viabilità urbana sugli altri fronti (via Parteli, via Lionello Fiumi, via Alessandro Manzoni). È dotata di ampie aree scoperte utilizzabili come parcheggi.	La riutilizzazione dell'area per attività attrattori di traffico veicolare richiede l'effettuazione di opere infrastrutturali capaci di rendere compatibile la nuova funzione con il traffico già esistente.

4.3 Progetti per i vuoti urbani

Per declinare operativamente la strategia spaziale delineata nel precedente capitolo si rende necessario effettuare un'attenta verifica puntuale delle aree sulle quali è opportuno intervenire. L'analisi è pertanto condotta a partire dai "vuoti urbani" in attesa di trasformazione.

Per ciascun "vuoto urbano" la verifica puntuale si è concentrata sull'analisi dei seguenti elementi:

- lo stato attuale, attraverso l'osservazione delle caratteristiche posizionali e di contesto, la disamina delle condizioni dell'area, l'indagine sull'eventuale edificato esistente comprensiva di una quantificazione di massima delle consistenze;
- le previsioni del PRG, mediante la ricognizione della cartografia, delle norme tecniche di attuazione e delle schede norma per individuare lo strumento attuativo previsto, le consistenze e le destinazioni d'uso ammesse; l'approfondimento sulla strumentazione urbanistica comprende inoltre una verifica dello stato di attuazione con motivazione dell'eventuale mancato sviluppo prefigurato;
- le proposte progettuali più recenti e gli eventuali piani o progetti approvati; nella scheda sono riportati: la denominazione del progetto/proposta, la data di presentazione, le proprietà interessate, le destinazioni private e le attrezzature pubbliche previste. L'apparato grafico contiene una planimetria generale del progetto/proposta ed eventuali ulteriori immagini a corredo. Una specifica elaborazione è stata eseguita per confrontare le consistenze del progetto/proposta con quelle previste dalla strumentazione urbanistica vigente.

Per ciascun "vuoto urbano" è quindi elaborata una scheda di sintesi che dà conto delle informazioni raccolte e delle elaborazioni eseguite.

L'analisi puntuale dei "vuoti urbani" fornisce gli elementi conoscitivi necessari per prefigurare una trasformazione delle aree che collabori alla realizzazione dello scenario per Rovereto 2020. Pertanto, nell'ultima parte della scheda, sono individuati gli obiettivi che l'attuazione del progetto/proposta dovrà raggiungere per contribuire al potenziamento della rete infrastrutturale e culturale della città.

DESCRIZIONE

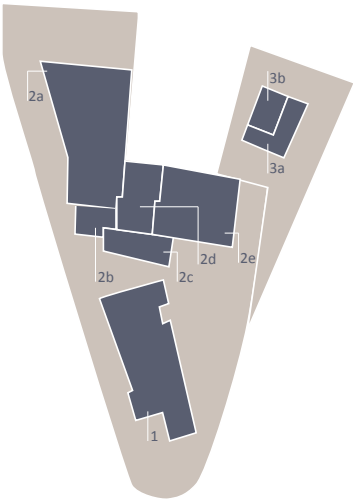
L'area oggetto di proposta è situata nella parte settentrionale del territorio comunale; le principali arterie viarie sui cui si attesta la perimetrano su due lati: ad est è costeggiata da viale Trento, ad ovest da via Lagarina.

Il contesto di appartenenza è quello del nucleo storico di Sant'Ilario che oggi si caratterizza per un tessuto fortemente eterogeneo sotto il profilo formale e funzionale.

Nella stessa area coesistono tre diversi complessi:

- l'edificio della Caserma Austroungarica;
- il complesso dismesso dell'ex Mangimificio SAV;
- il distributore di carburante AGIP.

CONSISTENZE DEGLI EDIFICI ESISTENTI | Fonte: nostra elaborazione



Destinazione d'uso		Superficie coperta	Piani	Superficie Utile Lorda	Altezza	Volume
		mq	n	mq	m	mc
1	Ex Caserma	1.468	5	3.877		13.382
2a	Industriale	1.000	1	1.000		
2b	Direzionale	100	2	200		
2c	Industriale	160	1	160		
2d	Industr. (silos)	300	1	300		
2e	Industriale	600	1	600		
3a	Comm. (distr. AGIP)	120	1	120		
3b	Comm. (distr. AGIP)	170	2	240		
Totale		3.868		6.497		

LOCALIZZAZIONE | Nostra elaborazione su Google Maps



VISTE DELL'AREA



EX MANGIMIFICIO SAV

PRG VIGENTE

DATI URBANISTICI

Strumento urbanistico
P.D.A. 07 - Ex Mangimificio SAV
Comparto 2 (Area SAV) e 6 (Area AGIP)

Consistenze
SUL max 6.665 mq, suddivisa in:

- Comparto 2: 4.709 mq
- Comparto 6: 1.956 mq

Destinazioni d'uso (comparti 2 e 6)

- Residenziale
- Commerciale (esercizi di vicinato e medie strutture di vendita)
- Servizi di interesse collettivo
- Esercizi pubblici

STATO DI ATTUAZIONE

In data 2 ottobre 2012 il Consiglio comunale ha approvato, con deliberazione n. 38, il piano di lottizzazione relativo al Comparto 2. La convenzione non è stata firmata e, di conseguenza, non è stato rilasciato alcun titolo edilizio.

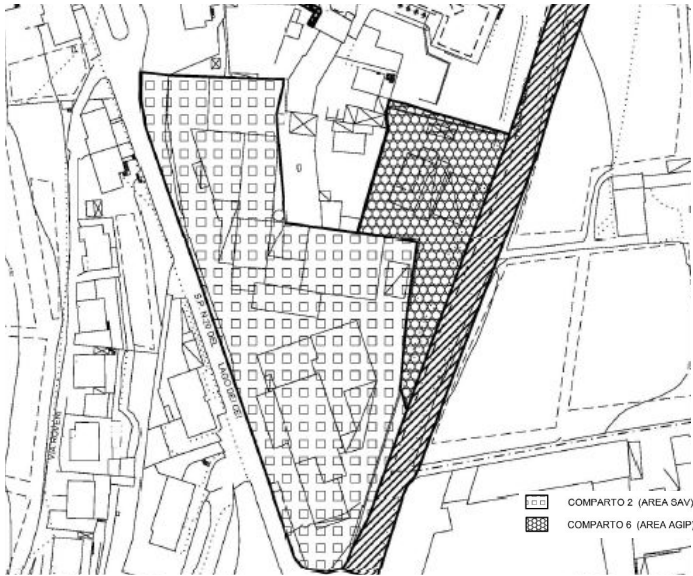
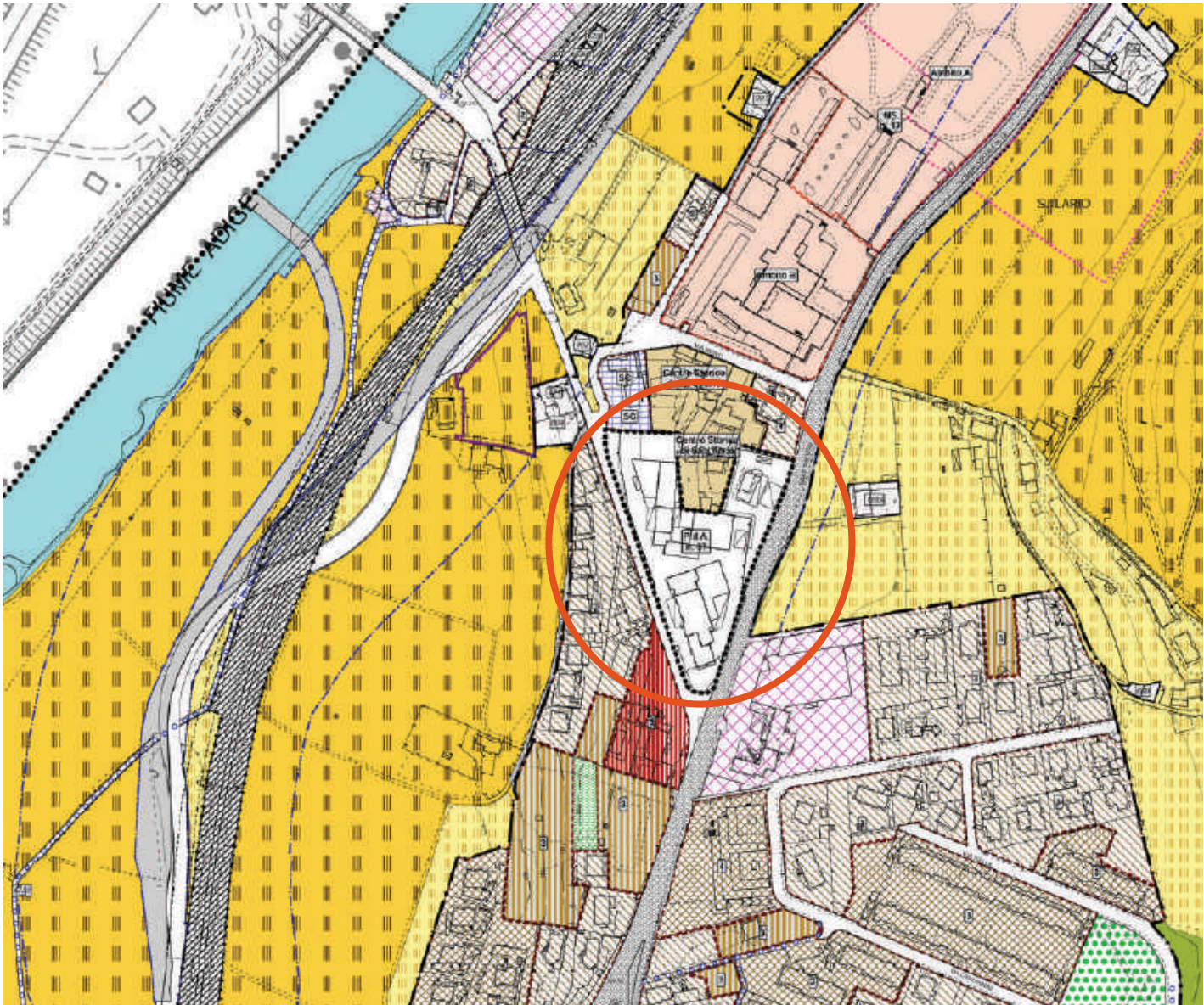
Nel primo semestre del 2018 ITEA SpA e Comune di Rovereto hanno messo a punto un Protocollo d'Intesa in base al quale il Comune sostiene i costi per la sistemazione dell'area (demolizione e bonifica dei fabbricati fatiscenti) ed ITEA SpA concede l'area gratuitamente per 5 anni in favore della collettività. Nel mese di luglio l'ITEA ha presentato il progetto di demolizione dei fabbricati fatiscenti, bonifica e messa in sicurezza dell'area. Contestualmente il Comune di Rovereto, per sostenere i costi di demolizione e bonifica, ha chiesto un finanziamento per "interventi di riqualificazione paesaggistica degli assi viari di ingresso ai centri urbani" nell'ambito del "Fondo per la riqualificazione degli insediamenti storici e del paesaggio"

promosso dalla Provincia Autonoma di Trento.

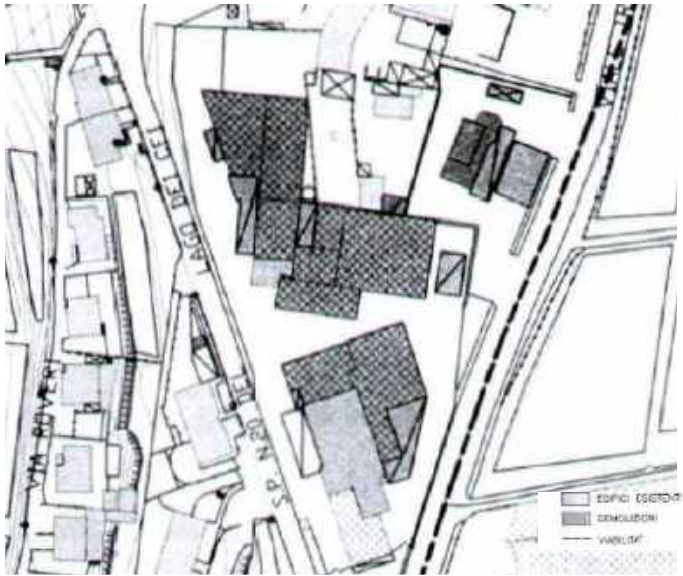
In data 10.10.2018, il Comune di Rovereto (Ufficio Edilizia Patrimoniale) ha comunicato l'avvio della procedura relativa alle opere di parziale demolizione degli edifici dell'area ex SAV in esecuzione del progetto elaborato da ITEA nel luglio 2017. Il 12.12.2018 il Sindaco del Comune di Rovereto ed il Presidente di ITEA SpA hanno sottoscritto il "Protocollo d'Intesa - Ulteriori accordi di carattere patrimoniale". Con D.G.C. n. 243 del 27.12.2018, il Comune di Rovereto ha approvato il progetto esecutivo e l'avvio della procedura d'appalto per la demolizione parziale dei fabbricati propedeutica al recupero urbanistico dell'area ex SAV.

ESTRATTO DEL PRG - VARIANTE "SETTEMBRE 2016" | Fonte: Tavole 01 e 02.

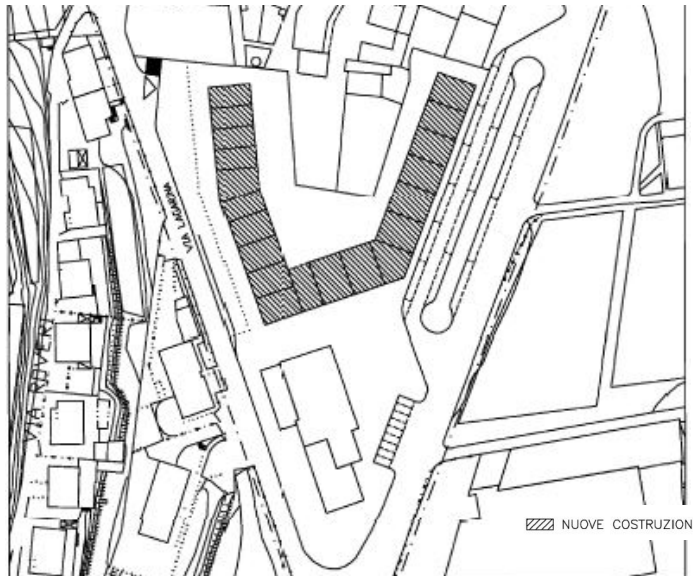
ESTRATTO DELLA SCHEDA NORMA DEL PRG | Fonte: Linee guida per il Piano d'Area



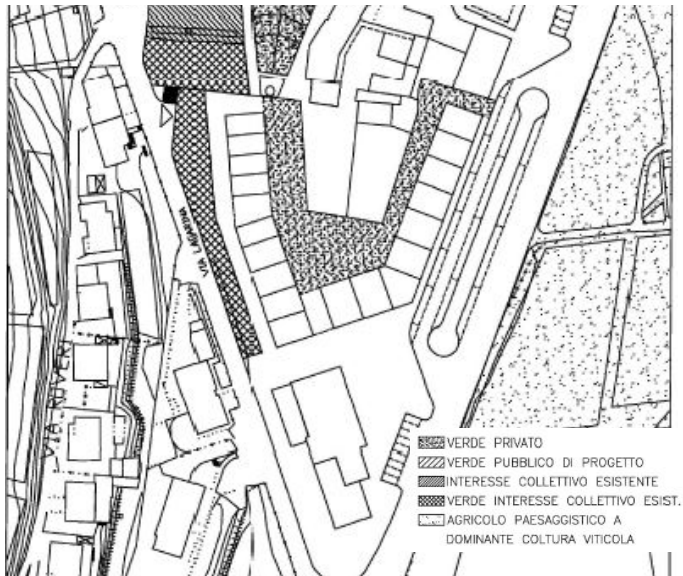
Comparti edificatori



Interventi preliminari



Nuove costruzioni



Destinazioni

DATI DEL PIANO DI LOTTIZZAZIONE

Denominazione
Piano di lottizzazione per la costruzione di edifici residenziali e commerciali sull'area Ex Mangimificio SAV

Data
Aprile 2007

Proprietà
Istituto Trentino Ediliza Abitativa - ITEA Spa

Consistenze:
Caserma austro-ungarica
Edificio storico: 2.280 mq
Superfetazioni: 1.597 mq
Superficie totale: 3.877 mq

Destinazioni d'uso

- Commercio
- Residenza

Attrezzature e spazi pubblici

- Servizi di interesse collettivo
- Verde pubblico
- Percorsi pedonali

CONFRONTO CONSISTENZE PRG/PIANO DI LOTTIZZAZIONE

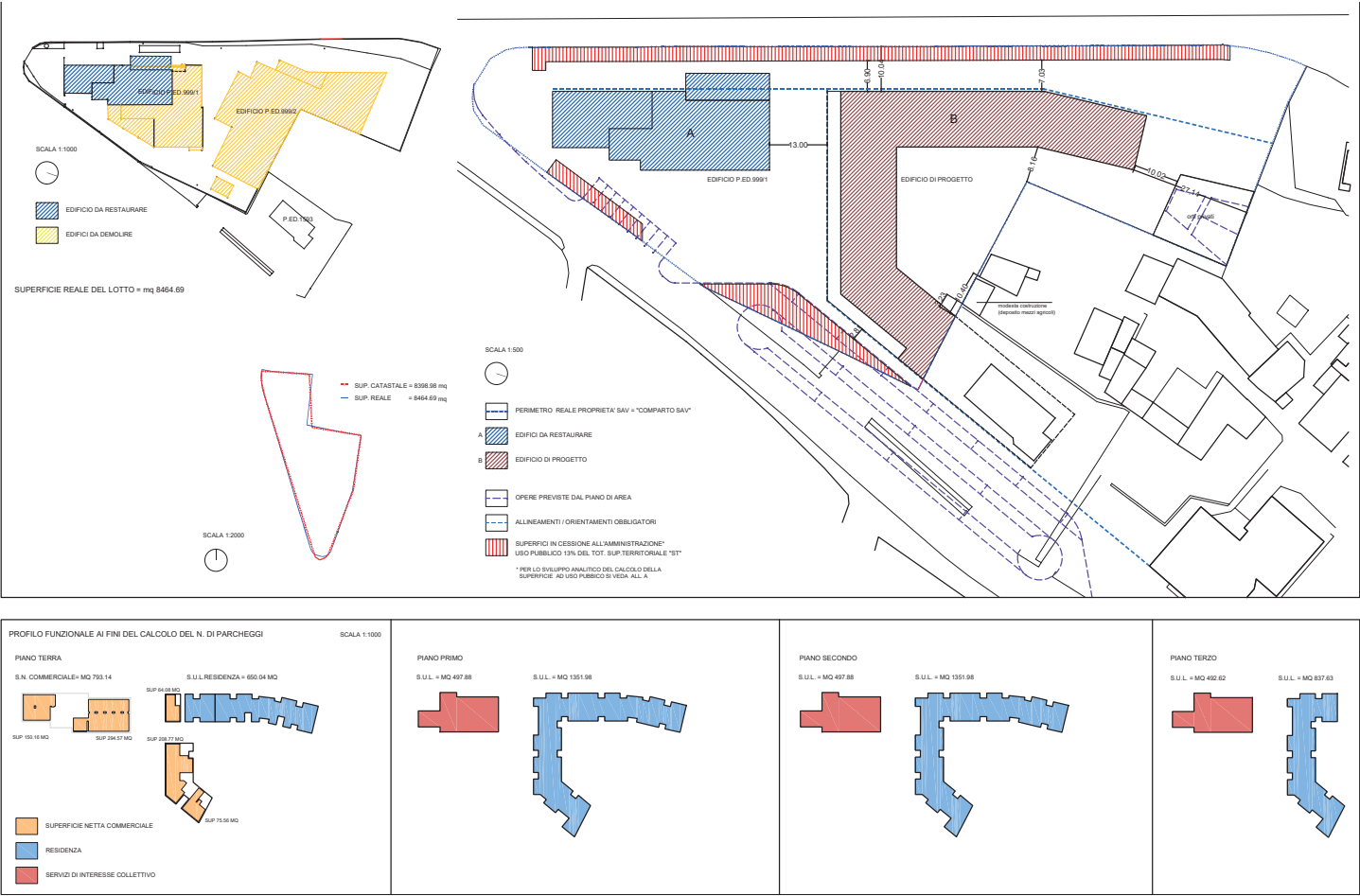
	Superficie territo- riale mq	Superficie Utile Lorda					Altezza		Opere di urbanizzazione				Altro
		Res. libera mq	Res. sociale mq	Comm. mq	Terzia- rio mq	Totale mq	m	piani	Parcheggi mq	Verde mq	Attrezz. collettive mq	Viabilità mq	
PRG	COMP. 2		4.709			4.709	10/	13					Percorso pedonale, pista ciclabile, parcheggi, capolinea bus
	COMP. 6		1.956			1.956	13						
	TOTALE	10.600				6.665							
PROPOSTA	COMP. 2	8.465	4.428		1.066 (1)	5.494 (2)						1.488 (3)	Percorso pedon. (2.022 mq), altre ces- sioni di suolo (300 mq)

(1) E' compresa una SUL commerciale di 793 mq collocata al piano terra della ex Caserma Austroungarica.
(2) Il PdL prevede una SUL massima di 4.709 mq (quota SAV). La SUL aggiuntiva è data dalla SUL esistente della ex Caserma Austroungarica.
(3) SUL destinata a servizi di interesse collettivo collocata ai piani superiori della ex Caserma Austroungarica.

PLANIMETRIA DEL PIANO DI LOTTIZZAZIONE | Fonte: Arch. Giorgio Losi, Piano di lottizzazione, Tav. 8.



IMMAGINI DEL PIANO DI LOTTIZZAZIONE | Fonte: Arch. Giorgio Losi, Piano di lottizzazione, Tav. 1A.



- la demolizione dei manufatti fatiscenti dell'ex Mangimificio SAV e la messa a disposizione dell'area per eventi e manifestazioni locali nel periodo compreso tra la demolizione e la realizzazione del nuovo nucleo residenziale.

L'area è situata in corrispondenza dello snodo tra la Strada Statale 12 e via Lagarina, due assi portanti della viabilità

Pertanto, l'intervento sull'area potrebbe essere accompagnato da un riordino di via Lagarina con la creazione di un percorso ciclopeditonale di collegamento tra la Ciclovía e la pista ciclabile di viale Trento.

[illegible]

ZONA COMMERCIALE A NORD DELLA CAVA MANICA

STATO ATTUALE

DESCRIZIONE

L'area è collocata nella zona settentrionale del territorio comunale; si attesta su via del Brennero, asse di viabilità carrabile dal quale è possibile accedervi direttamente.

L'area si estende ai margini del nucleo insediativo di S. Ilario, in zona Stadio. È questo un tessuto particolarmente composito, in cui sono presenti funzioni residenziali, commerciali, produttive e agricole. Immediatamente a sud si trova l'ex Cava Manica, spazio su cui è stato recentemente realizzato un intervento di riqualificazione paesaggistica.

L'area è libera e, fino al 2016, è stata coltivata a meleto. Di tale utilizzo oggi permane solo il sistema di terrazzamenti.

LOCALIZZAZIONE | Fonte: Nostra elaborazione su Google Maps.



VISTE DELL'AREA



Vista del lotto in direzione sud. Fonte: ARTECNO, Documentazione fotografica allegata alla Relazione tecnica, 27.11.2017



DATI URBANISTICI

Zona urbanistica
D5 - zone del settore secondario e terziario

Consistenze
SF: 5.972 mq

Modalità attuativa
Intervento edilizio diretto

Parametri urbanistici ed edilizi
Lotto minimo: 1000 mq
Rapporto massimo di copertura: 0,70 mq/mq
Altezza massima: 15 m (esclusi volumi tecnici)
Verde alberato: almeno il 5% della SF deve essere

sistemato a verde con specie ad alto fusto nella quantità minima di una per ogni 40 mq di superficie destinata a verde.

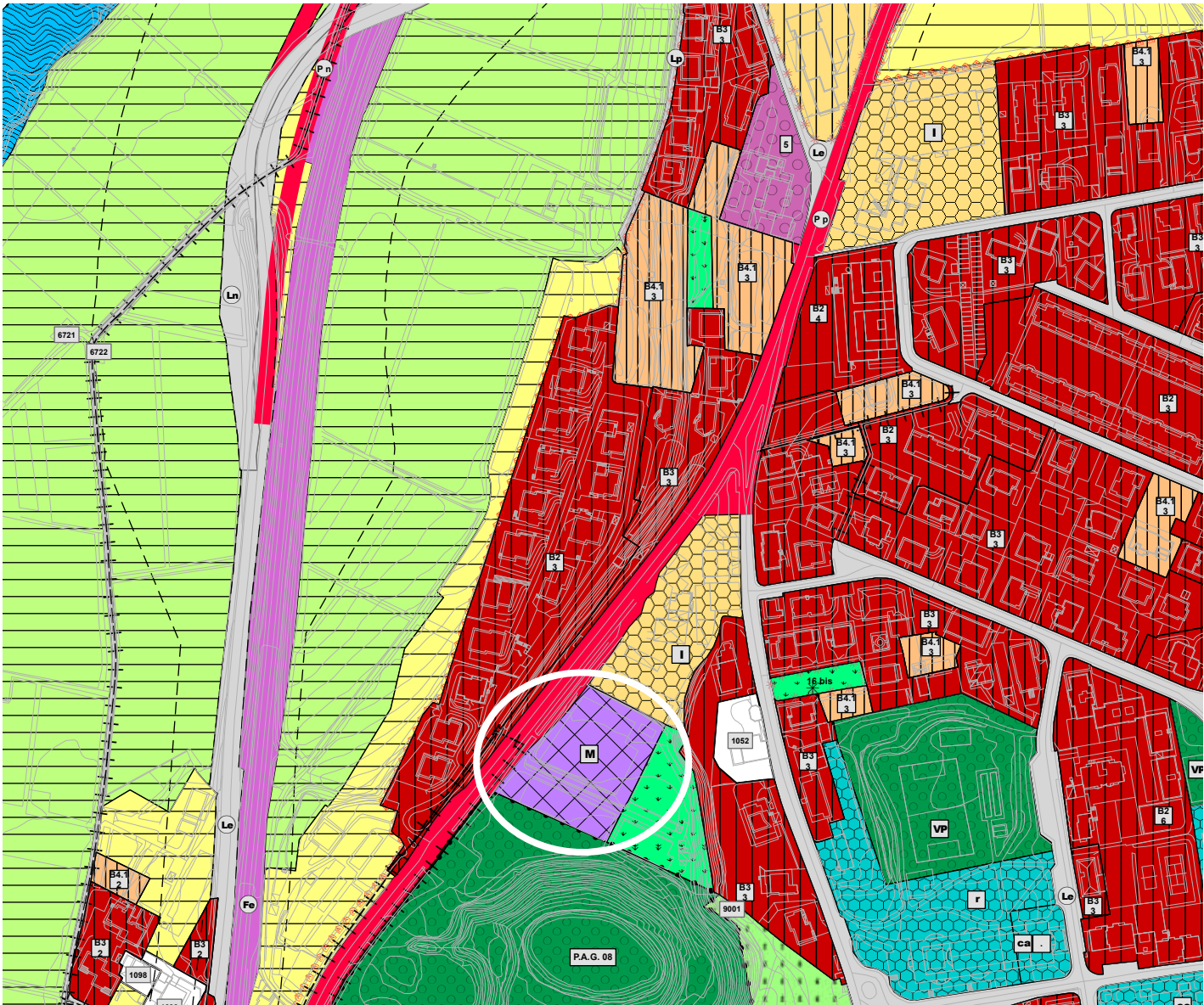
- Destinazioni d'uso ammesse**
- produzione industriale e artigianale di beni
 - lavorazione e trasformazione a scala industriale di prodotti agro-alimentari e forestali
 - produzione di servizi a carattere innovativo ed alto valore aggiunto per le imprese
 - attività produttive caratterizzate da processi e prodotti ad alto contenuto tecnologico
 - stoccaggio e manipolazione di materiali energetici
 - impianti e attrezzature per le comunicazioni e i

- trasporti
- impianti e attività di gestione dei rifiuti compatibili con la destinazione produttiva delle aree
- commercializzazione dei beni prodotti, nonché dei prodotti affini
- strutture di servizio comuni agli insediamenti quali parcheggi, mense, pubblici esercizi, sportelli bancari, ecc.
- attività di interesse collettivo
- attività terziarie
- attività ricettive
- attività commerciali all'ingrosso
- esercizi di vicinato e medie strutture di vendita
- esercizi pubblici

STATO DI ATTUAZIONE

Nel gennaio 2018 è stata presentata al Comune domanda di permesso di costruire relativa a una nuova struttura di vendita con autorimessa di servizio.
Il 07.06.2018 la Commissione Edilizia ha espresso il parere favorevole al progetto.
Nell'agosto 2018 è stata data comunicazione del parere favorevole e dell'importo del contributo di costruzione.
Il permesso di costruire è stato rilasciato il 26.03.2019.

ESTRATTO DEL PRG - VARIANTE NOVEMBRE 2015 "ANTICONGIUNTURALE" | Tavola 02



DATI DEL PROGETTO EDILIZIO

Denominazione
Progetto per una nuova struttura di vendita con
autorimessa di servizio

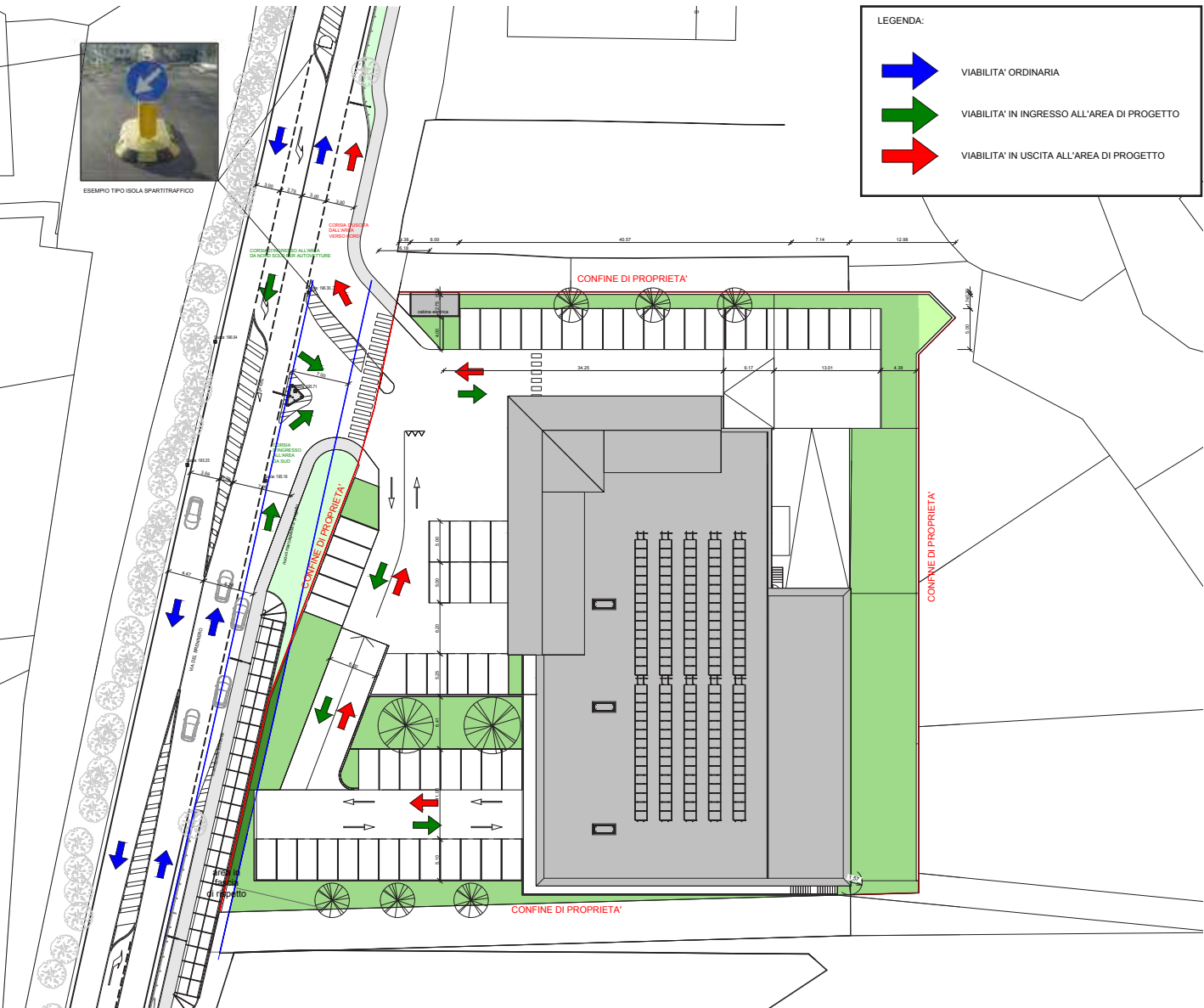
Destinazioni d’uso
Commerciale

Attrezzature e spazi pubblici

Data
27.11.2017 Elaborati allegati alla domanda di permesso
di costruire.
07.06.2018 Parere favorevole della Commissione
edilizia.
Agosto 2018 Comunicazione del parere favorevole e
dell’importo del contributo di costruzione.
26.03.2019 Rilascio del permesso di costruire.

Proprietà
TOP Srl

PLANIMETRIA GENERALE DEL PROGETTO EDILIZIO | Fonte: ARTECNO, Planimetria generale di accesso al lotto, 06.06.2018



CONFRONTO CONSISTENZE PRG/PROGETTO EDILIZIO

	Superficie territo- riale mq	Rapporto di copertura %	Superficie coperta mq	Superficie Utile Lorda					Altezza		Superficie di vendita mq	Parcheggi pertinenziali delle strutture comm.	
				Res. libera mq	Comm. mq	Terzia- rio mq	Ricet- tivo mq	Totale mq	m	piani		Interrati mq	In superf. mq
PRG	Art. 71	70%	3.711 (2)		14.846			14.846	15,0		1.500	min. 30% della sup. a par- cheggio	min. 70% della sup. a par- cheggio
	Art. 101 (1)	60%	3.181 (2)										
PROPOSTA		40%	2.105 (2)		1.683			1.683	9,3		1.311	43	63

(1) Si applicano i parametri delle medie strutture di vendita con superficie compresa tra 500 e 1.500 mq.
(2) I rapporti di copertura si applicano alla superficie fondiaria di 5.302 mq.

IMMAGINI DEL PROGETTO EDILIZIO | Fonte: ARTECNO, Sezioni e rendering dell’intervento, 27.11.2017



Prospetti ovest ed est.



Vista dell’ingresso principale da nord-ovest.

POTENZIAMENTO DELLA MOBILITÀ DOLCE

L’area si colloca in fregio alla Strada Statale 12, infrastruttura portante della viabilità carrabile interregionale.
Sul lato est del tratto stradale a ridosso dell’area è presente una pista ciclabile in sede protetta; il suo tracciato si interrompe in corrispondenza del sottopasso per l’attraversamento della SS12 che consente di raggiungere gli insediamenti residenziali ad ovest.

CREAZIONE DI SPAZI E FUNZIONI PER LE RELAZIONI TRA GLI ABITANTI

L’ambito in cui si inserisce la Zona commerciale a nord della Cava Manica è caratterizzato dalla presenza di aree verdi pubbliche (ex Cava Manica, Giardini Brione) e da numerose funzioni e servizi pubblici che si attestano su viale Trento e sulle vie interne del quartiere Brione.



COERENZA DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO D’AZIONE CON GLI SCENARI DEL PRG

SCENARI		LA CITTÀ PUBBLICA						LA CITTÀ DELLA CULTURA				LA CITTÀ DELLA CONOSCENZA E DELL’INNOVAZIONE			LA CITTÀ DELLE RELAZIONI			
STRATEGIE		Migliorare la dotazione di servizi e attrezzature pubbliche	Contenere il consumo del suolo	Sviluppare in maniera ordinata le attività industriali	Incrementare la dotazione di servizi alle imprese	Promuovere politiche di rivitalizzazione dei centri storici	Incrementare la qualità del paesaggio urbano e rurale	Valorizzare i tessuti storici e il patrimonio storico-architettonico	Sviluppare la città quale centro di cultura	Tutelare e valorizzare gli ambienti naturali	Promuovere uno sviluppo turistico integrato	Sviluppare la città quale centro di formazione	Promuovere l’applicazione di tecnologie innovative	Sviluppare la città quale centro di innovazione industriale	Liberare il centro urbano dal traffico di attraversamento	Migliorare le infrastrutture e la mobilità con i territori esterni	Migliorare le relazioni interne all’insediamento	Promozione all’esterno delle offerte della città e del territorio
AZIONI	Contributo alla realizzazione di spazi ed attrezzature pubbliche (anche esterne e non contigue all’area di intervento)																	

DESCRIZIONE

L’area è collocata in una zona centrale, prossima al limite settentrionale del nucleo storico; si attesta sulla SS12, che la delimita ad ovest, mentre a nord e ad est è perimetrata da via Parteli.

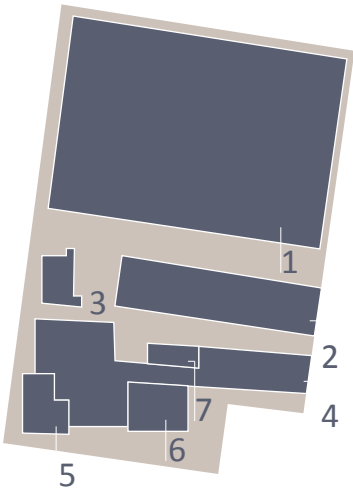
La superficie si inserisce in un tessuto urbano consolidato, non prettamente residenziale, caratterizzato dalla compresenza di funzioni commerciali e terziarie.

Sull’ambito oggetto di approfondimento è presente un insediamento produttivo dismesso, in stato fatiscente, composto da sette manufatti. Una procedura fallimentare ed il frazionamento della proprietà ostacolano la riconversione.

LOCALIZZAZIONE | Nostra elaborazione su Google Maps



CONSISTENZE DEGLI EDIFICI ESISTENTI | Fonte: nostra elaborazione



	Destinazione d’uso	Superficie coperta <i>mq</i>	Piani <i>n</i>	Superficie Utile Lorda <i>mq</i>	Altezza <i>m</i>	Volume <i>mc</i>
1	Industriale	4.600	1	4.600		
2	Industriale	900	1	900		
3	Direzionale	180	2	360		
4	Industriale	1.900	1	1.900		
5	Comm./ direzionale	220	2	440		
6	Residenziale	240	3	720		
7	Residenziale	180	3	540		
Totale		8.220		9.460		

VISTE DELL’AREA



DATI URBANISTICI

Strumento urbanistico

Piano di lottizzazione convenzionata PL03a - Merloni nord

Consistenze

ST 12.450 mq

SUL max 23.150 mq suddivisi in

- Ambito 1: 19.950 mq;
- Ambito 2: 3.200 mq.

Destinazioni d'uso

- Commerciale (esercizi commerciali e medie strutture di vendita)
- Esercizi Pubblici
- Terziario
- Residenziale
- Ricettivo
- Servizi di interesse collettivo
- Parcheggi

STATO DI ATTUAZIONE

In data 31.03.2010 è stato approvato con D.C.C. n.21 il Piano di lottizzazione con il relativo schema di convenzione (scadenza settembre 2020) e mai attuato.

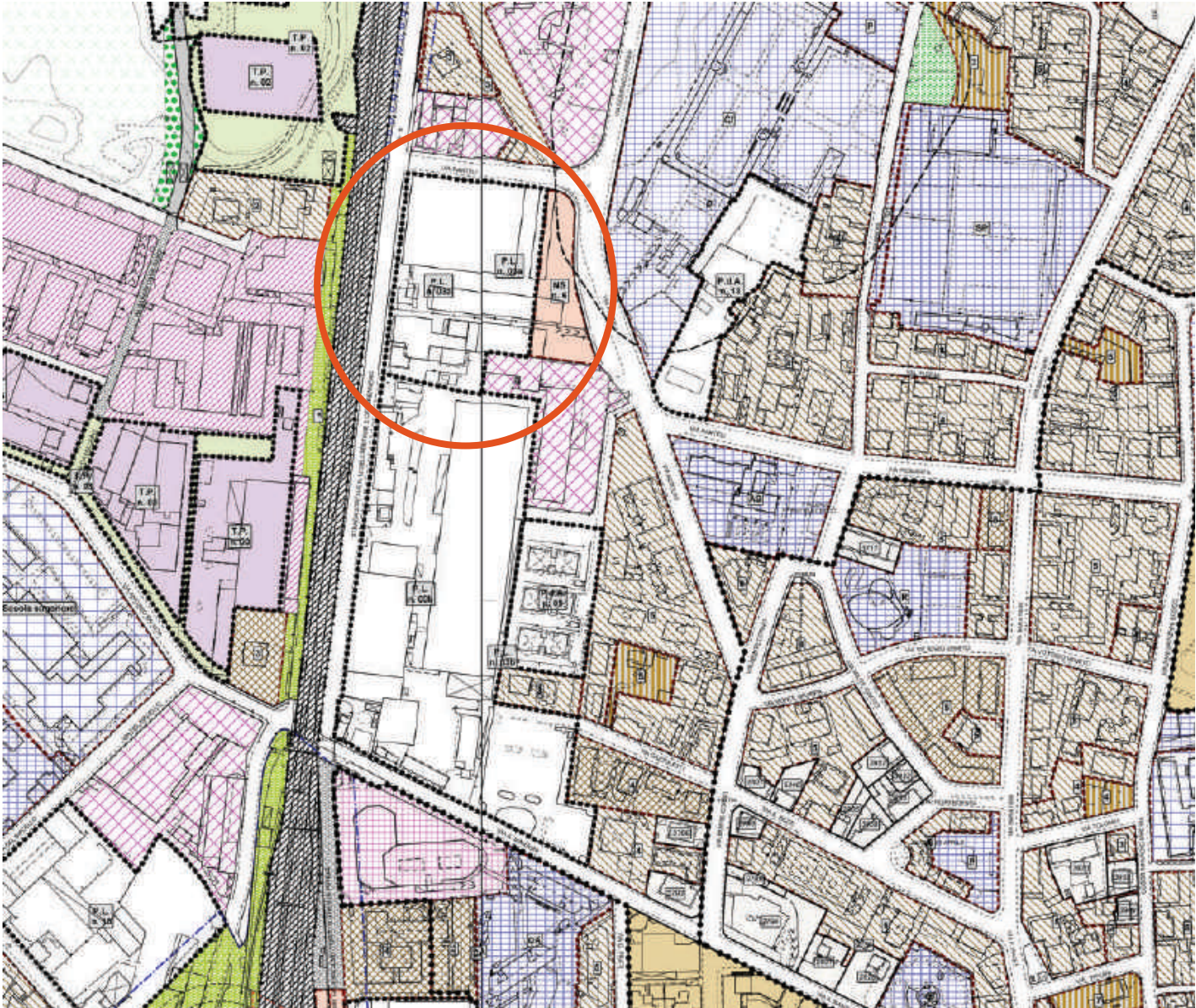
In data 8-28 settembre 2010 è stata sottoscritta la convenzione contenente il quadro generale delle opere urbanizzative.

La parte settentrionale è oggetto di una procedura fallimentare, la parte meridionale è divisa fra più proprietà.

Dalla fine del 2018 l'Amministrazione interloquisce con legali della proprietà in vista della stesura di un PdL relativo alle opere di urbanizzazione, coinvolgendo la curatela fallimentare.

All'inizio del 2019 sono state attivate le trattative per il possibile acquisto del comparto, diviso fra più proprietari, da parte di un promotore immobiliare e la conseguente realizzazione delle opere di urbanizzazione.

ESTRATTO DEL PRG - VARIANTE "SETTEMBRE 2016" | Fonte: Tavole 05 e 06.



ESTRATTO DELLA SCHEDA NORMA DEL PRG | Inquadramento territoriale; demolizioni e ripristini; ambiti



DATI DEL PIANO DI LOTTIZZAZIONE APPROVATO

Denominazione

Piano di Lottizzazione “Merloni nord”

Data

Ottobre 2009

Proprietà

Ambito 1

Edilplank Costruzioni Edili Srl (curatela fallimentare)

Miorandi Claudio e Mauro

Ambito 2

Miorandi Mariasofia, Rosa Claudio e Sergio, Vanzo

Maurizio

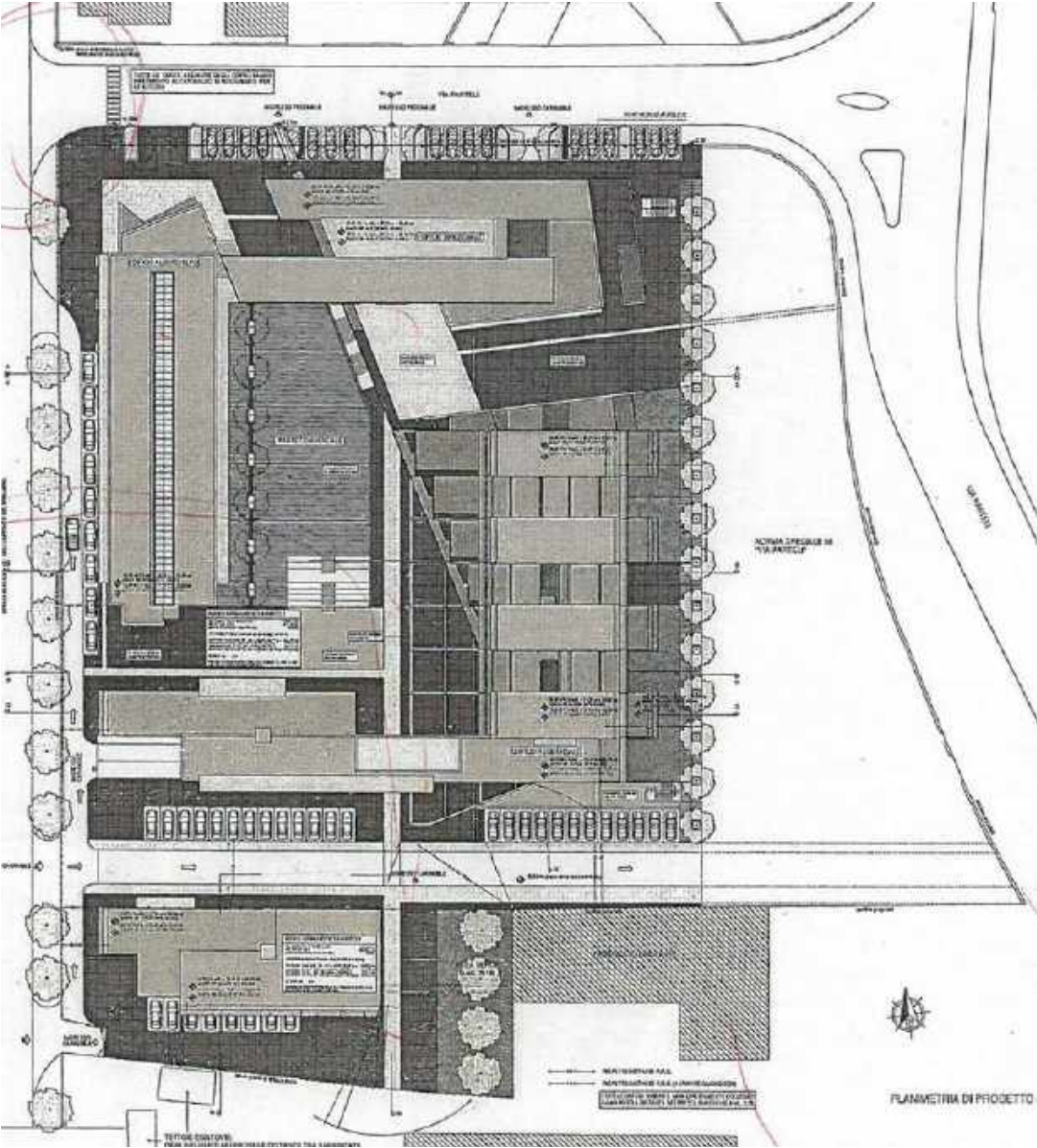
Destinazioni d’uso

- Residenziale
- Direzionale
- Commerciale
- Alberghiero

Attrezzature e spazi pubblici

- Nuovo tratto stradale tra la SS12 e via Parteli

PLANIMETRIA GENERALE DEL PDL APPROVATO | Fonte: Tavola 4 del Piano di Lottizzazione, ottobre 2009.



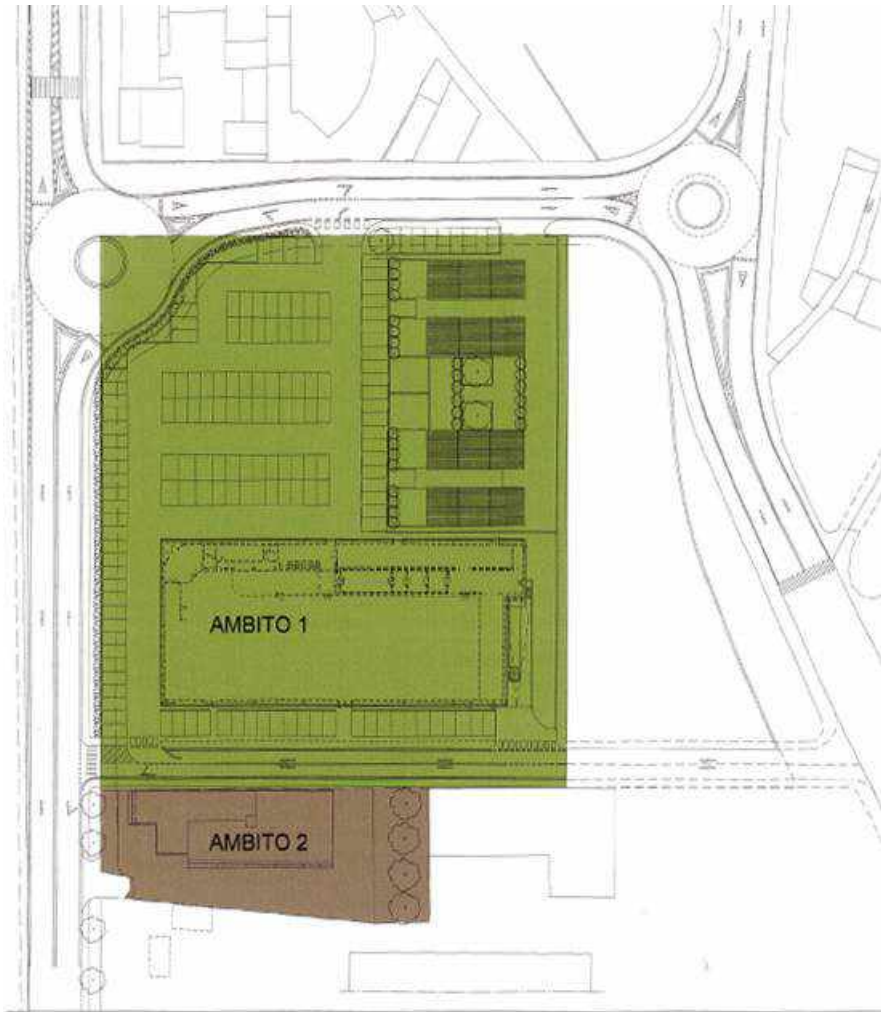
CONFRONTO PRG/PDL APPROVATO | Fonte: nostra elaborazione

		Superficie territo- riale mq	Superficie Utile Lorda					Altezza m	Opere di urbanizzazione			
			Res. libera mq	Comm. mq	Terzia- rio mq	Ricet- tivo mq	Totale mq		Parcheggi mq	Verde mq	Viabilità mq	Altro
PRG	AMB. 1	10.720	19.950 (1)					25		323	Nuovo tratto di viabilità tra SS12 e via Parteli	2 intersezioni a rotatoria
	AMB. 2	1.720	3.200 (1)					25			Collegamento ciclopeditone	
	TOTALE	12.440					23.150					
PDL APPROVATO	AMB. 1	10.720	8.101	19.950	7.670	4.481	40.202	25			Nuovo tratto di viabilità tra SS12 e via Parteli	
	AMB. 2	1.720	1.299	3.200	1.230	719	6.448	25				
	TOTALE	12.440	9.400	23.150	8.900	5.200	23.150/ 23.500 (2)					

(1) All’interno della SUL totale è ammessa una SUL massima commerciale di 1.500 mq per ambito, come previsto dalla Variante al PRG “Gennaio 2015”.

(2) Il PDL prevede una SUL massima totale di 23.150 mq da realizzarsi per la sola destinazione commerciale o di 23.500 mq per le altre destinazioni indicate.

SUDDIVISIONE IN AMBITI | Fonte: Tavola 3 della Variante al Piano di Lottizzazione, ottobre 2015.



LEGENDA

- Ambito 1
- Ambito 2 - non interessato dalla Variante

DATI DELLA PROPOSTA PROGETTUALE - AMBITO 1

Denominazione

Variante all'Ambito 1 del Piano di Lottizzazione approvato "Merloni nord"

Data

Ottobre 2015

Proprietà

Ambito 1

Edilplank Costruzioni Edili Srl (curatela fallimentare)
Miorandi Claudio e Mauro

Destinazioni d'uso

- Commerciale

Attrezzature e spazi pubblici

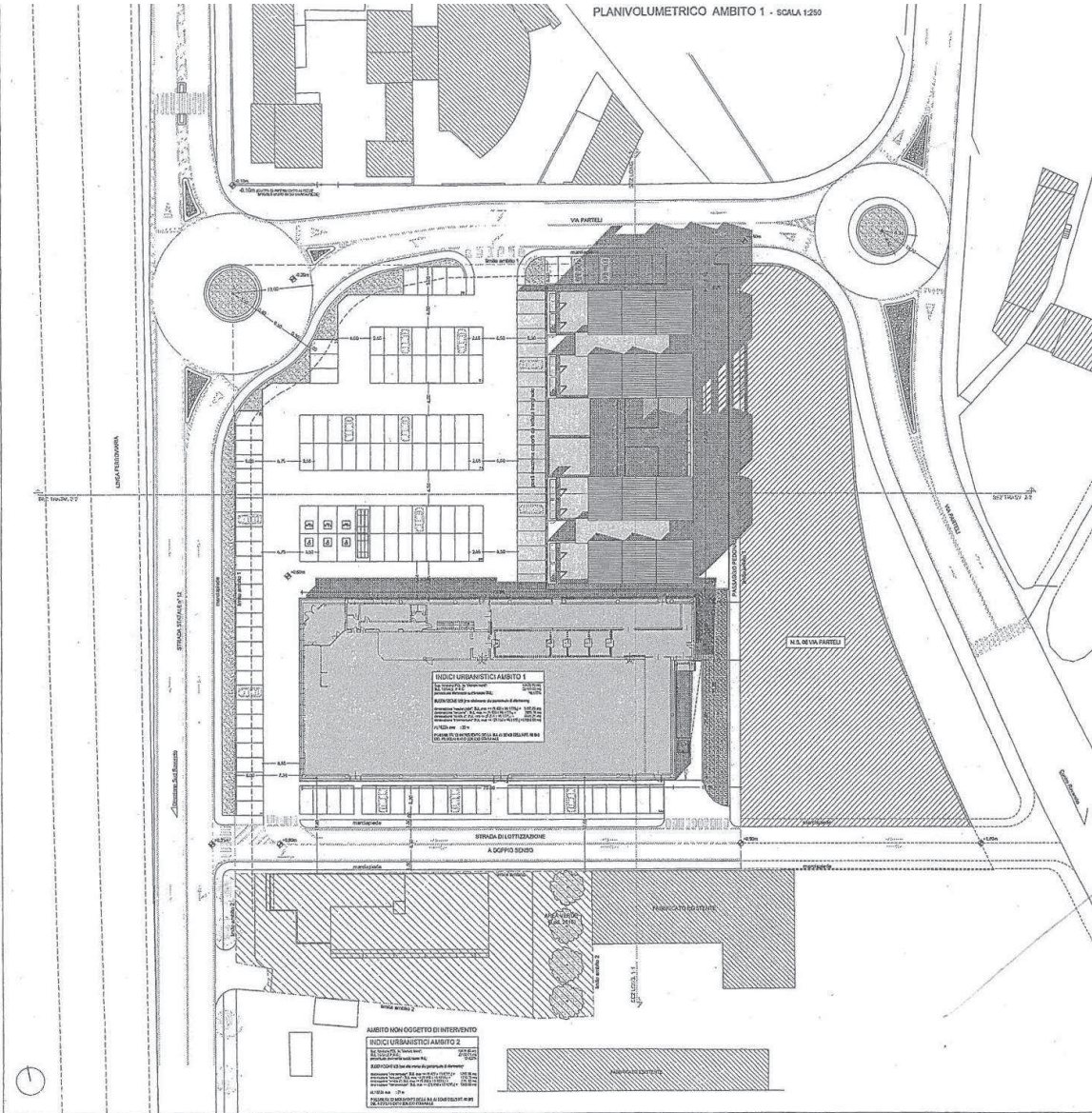
- Nuovo tratto stradale tra la SS12 e via Parteli

CONFRONTO CONSISTENZE PRG/PROPOSTA PROGETTUALE | Fonte: nostra elaborazione

	Superficie territo- riale <i>mq</i>	Superficie Utile Lorda					Altezza <i>m</i>	Opere di urbanizzazione			
		<i>Res. libera mq</i>	<i>Comm. mq</i>	<i>Terzia- rio mq</i>	<i>Ricet- tivo mq</i>	<i>Totale mq</i>		<i>Parcheggi mq</i>	<i>Verde mq</i>	<i>Viabilità mq</i>	<i>Altro</i>
PRG	AMB. 1	10.720	19.950 (1)				25		323	Nuovo tratto di viabilità tra SS12 e via Parteli	2 intersezioni a rotatoria
	AMB. 2	1.720	3.200 (1)				25			Collegamento ciclopeditone	
	TOTALE	12.440				23.150					
PROPOSTA	AMB. 2	10.720	6.000/ 8.000				25			Nuovo tratto di viabilità tra SS12 e via Parteli	

(1) All'interno della SUL totale è ammessa una SUL massima commerciale di 1.500 mq per ambito, come previsto dalla Variante al PRG "Gennaio 2015".
(2) La SUL massima varia in relazione a due diverse ipotesi progettuali. Alla SUL massima di 6.000 mq corrisponde una superficie di vendita di 3.000 mq; alla SUL massima di 8.000 mq corrisponde una superficie di vendita di 4.000 mq.

PLANIMETRIA GENERALE DELLA PROPOSTA PROGETTUALE | Fonte: Tavola 3 della Variante al Piano di Lottizzazione, ottobre 2015.



SUDDIVISIONE IN AMBITI | Fonte: Tavola 3 della Variante al Piano di Lottizzazione, ottobre 2015.



Tra le opere di urbanizzazione indicate nella Scheda Norma del PRG è presente un collegamento ciclopedonale

Inoltre, per rispondere agli indirizzi perequativi del Piano la proposta progettuale potrebbe essere accompagnata dal completamento – tramite finanziamento o realizzazione diretta – di spazi o attrezzature pubbliche in altre aree della città in cui gli spazi per la comunità risultano ad oggi sottodimensionati. A riguardo si segnalano i progetti per le infrastrutture verdi e la rete culturale evidenziati nella tavola 7 del presente Studio.



SCENARI		LA CITTÀ PUBBLICA						LA CITTÀ DELLA CULTURA				LA CITTÀ DELLA CONOSCENZA E DELL'INNOVAZIONE			LA CITTÀ DELLE RELAZIONI			
	STRATEGIE	Migliorare la dotazione di servizi e attrezzature pubbliche	Contenere il consumo del suolo	Sviluppare in maniera ordinata le attività industriali	Incrementare la dotazione di servizi alle imprese	Promuovere politiche di rivitalizzazione dei centri storici	Incrementare la qualità del paesaggio urbano e rurale	Valorizzare i tessuti storici e il patrimonio storico-architettonico	Sviluppare la città quale centro di cultura	Tutelare e valorizzare gli ambienti naturali	Promuovere uno sviluppo turistico integrato	Sviluppare la città quale centro di formazione	Promuovere l'applicazione di tecnologie innovative	Sviluppare la città quale centro di innovazione industriale	Liberare il centro urbano dal traffico di attraversamento	Migliorare le infrastrutture e la mobilità con i territori esterni	Migliorare le relazioni interne all'insediamento	Promozione all'esterno delle offerte della città e del territorio
AZIONI	Riorganizzazione e riqualificazione della rete viaria																	
	Potenziamento della mobilità dolce																	
	Contributo alla realizzazione di spazi ed attrezzature pubbliche (anche esterne e non contigue all'area di intervento)																	

DESCRIZIONE

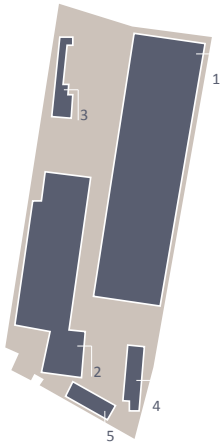
L'area è posta ai limiti occidentali del centro storico; si sviluppa parallelamente alla SS12, che la delimita ad ovest, mentre il suo margine meridionale è segnato da via Manzoni, prolungamento naturale dell'impianto viario storico e importante asse di collegamento tra le parti orientale e occidentale della città.

L'area "Merloni sud", che accorpa i perimetri dell'ex PdA 09 e dell'ex PAS 03, seppur in posizione marginale si inserisce in un contesto urbano centrale consolidato.

Sulla superficie oggetto di proposta attualmente insiste un articolato complesso produttivo dismesso, in evidenti

condizioni di degrado. In corrispondenza dell'angolo sud-ovest si trova l'edificio dell'ex casa cantoniera utilizzata per ospitalità temporanea (Progetto Casa Km 354).

CONSISTENZE DEGLI EDIFICI ESISTENTI | Fonte: RWA_Architetti, Studio di fattibilità per la riqualificazione del comparto Area Ariston, 2017

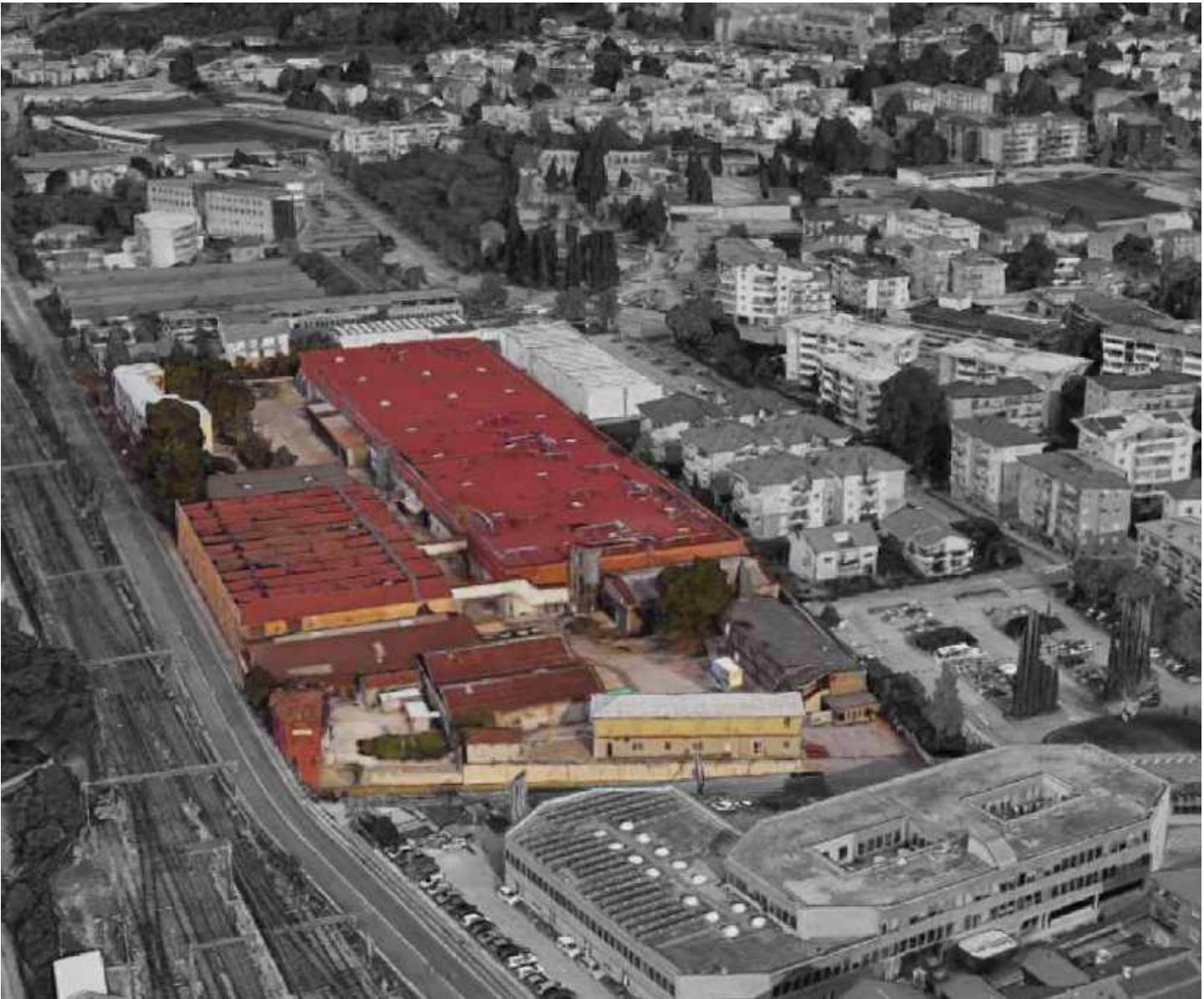


Destinazione d'uso		Superficie coperta	Piani	Superficie Utile Lorda	Altezza	Volume
		mq	n	mq	m	mc
1	Industriale	9.380	1	9.380		
2	Industriale	4.060	1	4.060		
3	Direzionale	500	4	2.000		
4	Servizi	735	2	1.470		
5	Direzionale	259	2	518		
Totale		14.934		17.428		

LOCALIZZAZIONE | Nostra elaborazione su Google Maps



VISTE DELL'AREA



DATI URBANISTICI

Strumento urbanistico

Piano di lottizzazione convenzionata
PL03B - Merloni sud

Consistenze

ST PL03B: 32.832 mq
(ST oggetto di trasformazione: 26.569 mq)
SUL 27.885 mq

Destinazioni d'uso

- Terziario
- Ricettivo
- Commerciale*
- Residenziale
- Parcheggi (min 150 posti pubblici)
- Servizi di interesse collettivo
- Edilizia pubblica e/o convenzionata

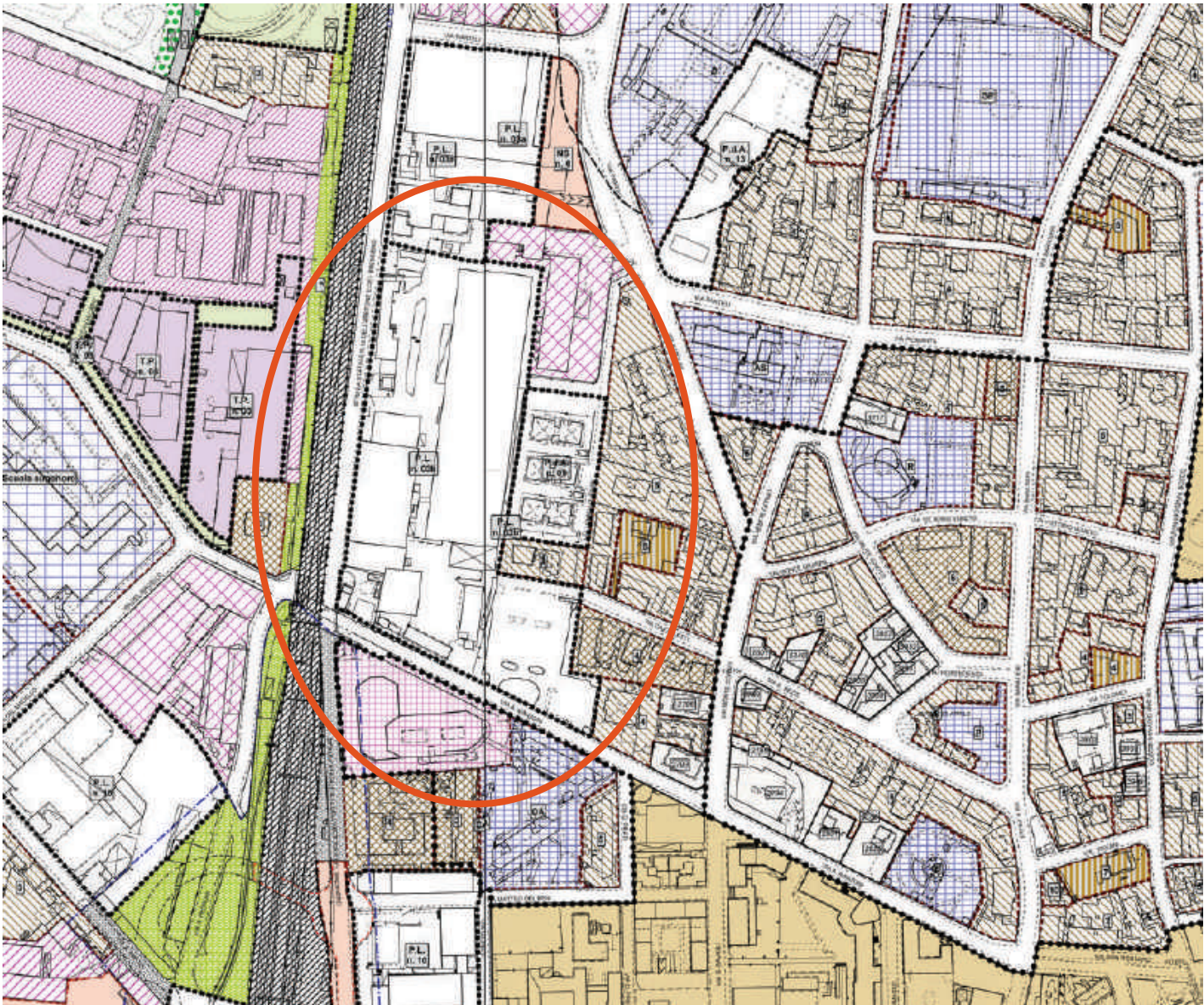
* Esercizi di vicinato e medie strutture di vendita, comprensive degli ampliamenti di cui all'art. 101 quater delle norme attuative.

STATO DI ATTUAZIONE

Nell'aprile 2017 è stato presentato al Comune di Rovereto uno Studio di fattibilità architettonica e urbana per la riqualificazione del comparto area "Ariston" che propone due ipotesi progettuali. I contenuti dello Studio di fattibilità risultano superati dai recenti accordi dell'Amministrazione comunale con RFI, soprattutto con riferimento all'autorimessa bus.
Inoltre, all'inizio del 2018, è stata avviata una interlocuzione con il Fondo Housing Sociale Trentino interessato allo sviluppo di una operazione nell'area. L'ipotesi avanzata in via interlocutoria prevede la realizzazione di uno studentato di circa 200 posti letto e di servizi connessi per il quartiere e la città (servizi commerciali, commercio food, servizi sportivi, co-working, ecc.).

Successivamente, il 19 settembre 2018 Trentino Sviluppo ha trasmesso formalmente una proposta per la riqualificazione dell'area ex Ariston per "avviare una riflessione congiunta in tempi brevi sul futuro del comparto".
Nel frattempo sono state avviate le operazioni di bonifica e demolizione da parte della conduttrice Ariston Thermo SpA.

ESTRATTO DEL PRG - VARIANTE "SETTEMBRE 2016" | Tavole 05 e 06.



ESTRATTO DELLA SCHEDA NORMA



Denominazione

Data

april 2017

Proprietà

Trentino Sviluppo Spa

Destinazioni d'uso

- Residenza
- Uffici/servizi
- Mercato pluripiano

Attrezzature e spazi pubblici

- Sala collettiva
- Garage comunale interrato
- Stazione autocorriere
- Autorimessa bus
- Parco urbano
- Piazza coperta
- Passerella ciclopedonale
- Percorso attrezzato

CONFRONTO CONSISTENZE PRG/PROPOSTA PROGETTUALE | Fonte: nostra elaborazione

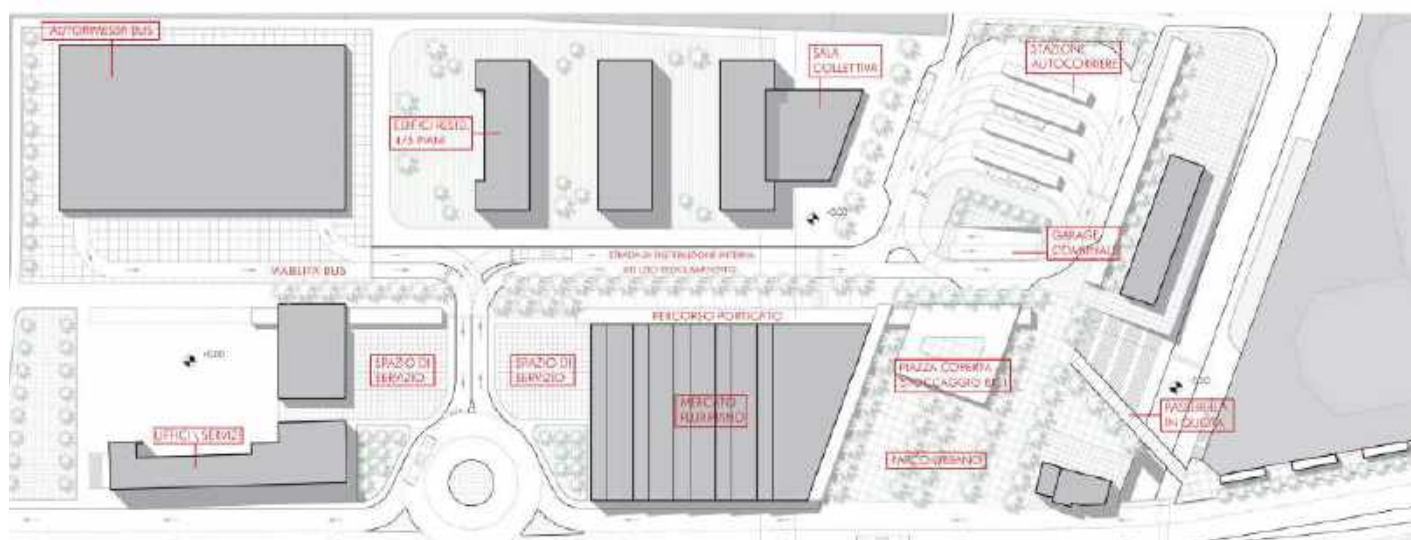
	Superficie territo- riale <i>mq</i>	Superficie Utile Lorda					Altezza <i>m</i>	Opere di urbanizzazione					
		<i>Res. libera mq</i>	<i>Comm. mq</i>	<i>Terzia- rio mq</i>	<i>Ricet- tivo mq</i>	<i>Totale mq</i>		<i>Parcheggi</i>		<i>Verde mq</i>	<i>Attrezz. collettive mq</i>	<i>Viabilità mq</i>	<i>Altro</i>
								<i>p.a.</i>	<i>mq</i>				
PRG	32.832	27.885 (1)				27.885	25	150		min. 60% dello spazio pubblico			
PROPOSTA	32.832	4.400	4.080	2.000		10.480			3.180 (2)	4.290 (3)	6.600	Stazione autocorriere (1.260 mq) e autorimessa bus (1.900 mq)	

(1) Di cui minimo 625 mq di edilizia sociale.

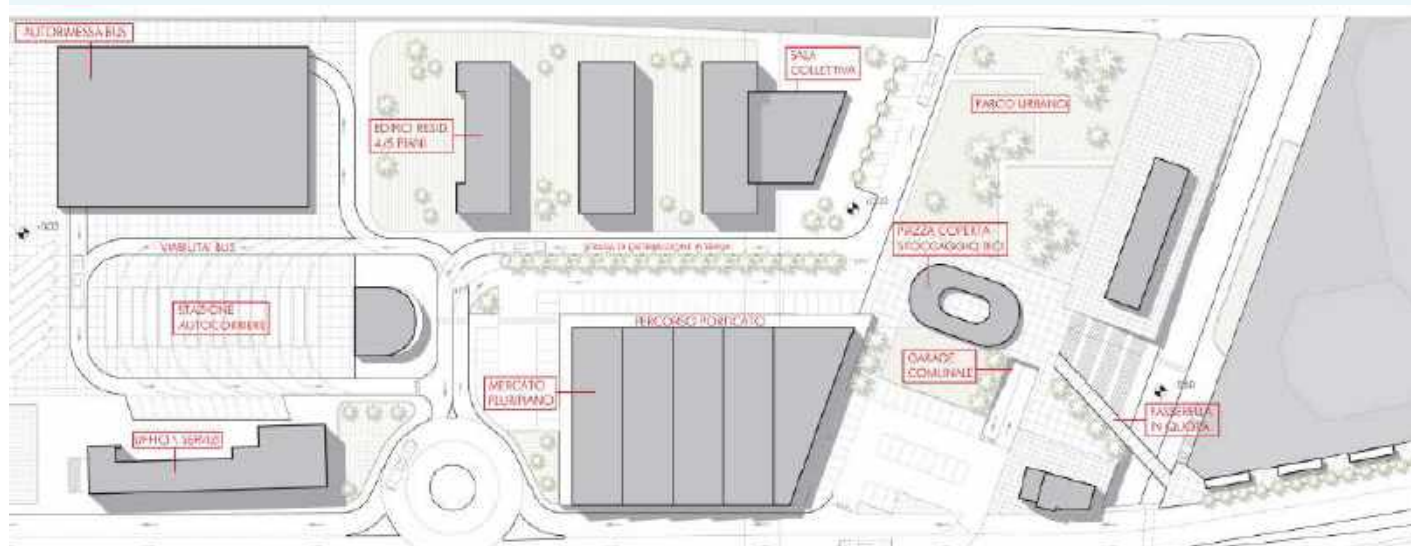
(2) Garage comunale interrato.

(3) Comprende: parco urbano, scalinata di collegamento, passerella in quota, piazza coperta e stoccaggio bici.

PLANIMETRIA GENERALE DELLA PROPOSTA PROGETTUALE | Fonte: RWA Architetti, SdF per l'Area Ariston, Aprile 2017

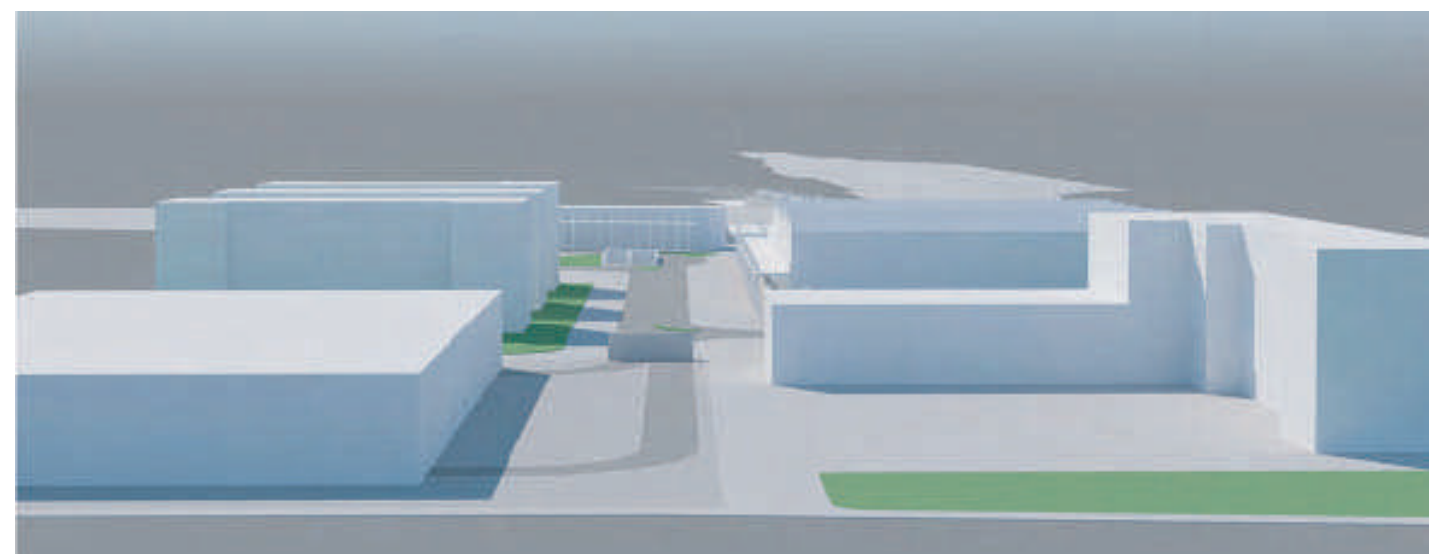


Ipotesi progettuale 1



Ipotesi progettuale 2

IMMAGINI DELLA PROPOSTA PROGETTUALE | Fonte: RWA Architetti, SdF per l'Area Ariston, Aprile 2017



Rendering del progetto, vista da sud



Rendering del progetto, vista aerea

DATI DELLA PROPOSTA PROGETTUALE 2018

Denominazione

Riqualificazione del comparto Area Ariston

Data

settembre 2018

Proprietà

Trentino Sviluppo Spa

Destinazioni d'uso

- Residenza
- Ricettivo
- Commerciale
- Misto produttivo/terziario (espansione del Polo della Meccatronica)

Attrezzature e spazi pubblici

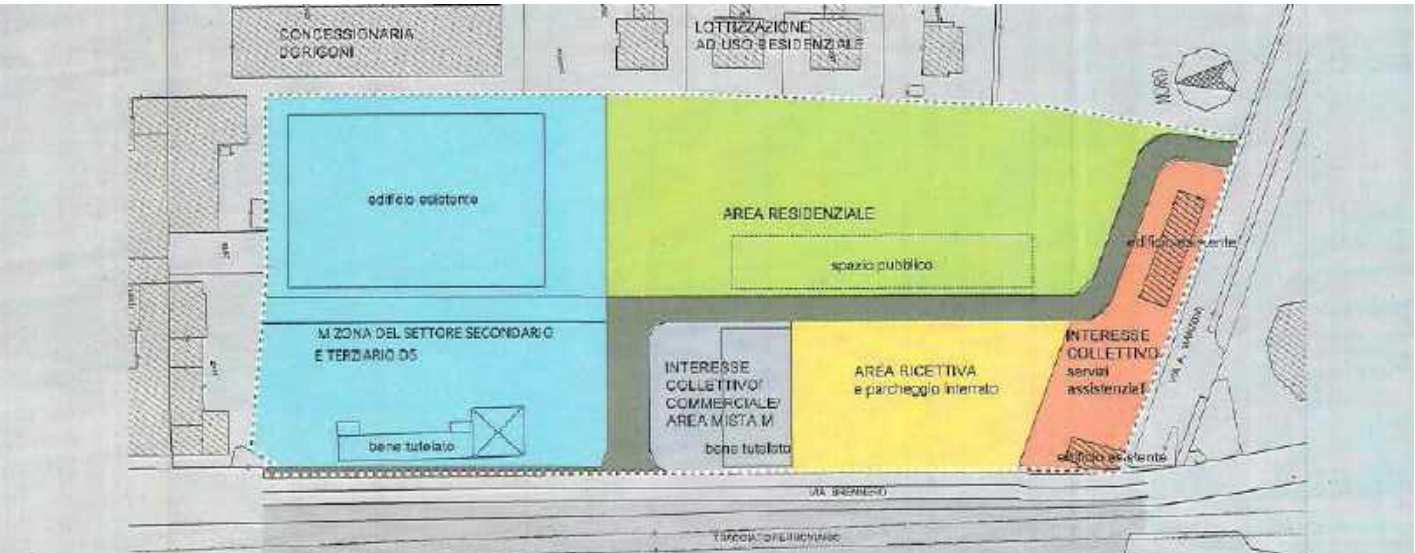
- Verde pubblico
- Interesse collettivo (servizi assistenziali, enti no profit, centro studi e ricerca dell'Aeronautica)

CONFRONTO CONSISTENZE PRG/PROPOSTA PROGETTUALE | Fonte: nostra elaborazione

	Superficie territoriale mq	Superficie Utile Lorda					Altezza m	Parcheggi		Opere di urbanizzazione			
		Res. libera mq	Comm. mq	Terziario mq	Ricettivo mq	Totale mq		p.a.	mq	Verde mq	Attrezz. collettive mq	Viabilità mq	Altro
PRG	32.832	27.885 (1)					25	150		min. 60% dello spazio pubblico			
PROPOSTA	32.832	da definire								da definire			da definire

(1) Di cui minimo 625 mq di edilizia sociale.

PLANIMETRIA GENERALE DELLA PROPOSTA PROGETTUALE | Fonte: Proposta di riqualificazione, Settembre 2018



Ipotesi Piano di Lottizzazione con areali

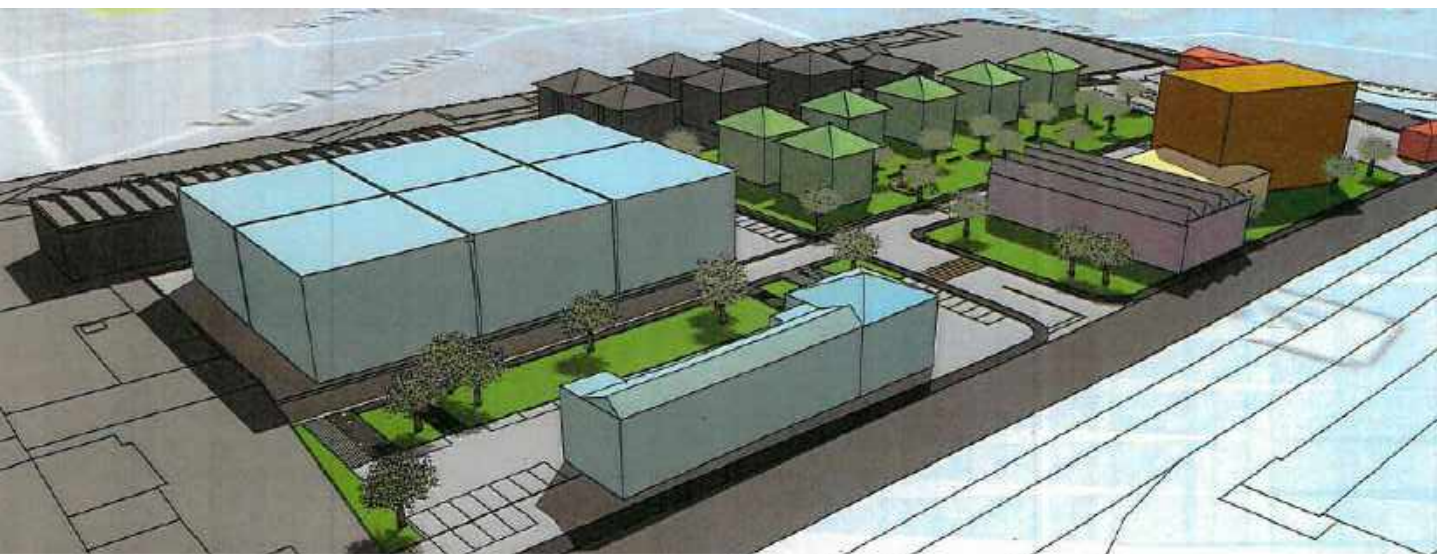


Ipotesi Piano di Lottizzazione con ingombro degli edifici

IMMAGINI DELLA PROPOSTA PROGETTUALE | Fonte: Proposta di riqualificazione, Settembre 2018



Rendering del progetto, vista da sud



Rendering del progetto, vista aerea

RAFFORZAMENTO DEL POLO INTERMODALE

L'area Merloni Sud si trova nelle vicinanze della Stazione Ferroviaria, che le previsioni del PRG e del PUM intendono trasformare in nuovo polo intermodale grazie alla convergenza delle reti del trasporto pubblico locale, della mobilità carrabile e di quella ciclopedonale. Sebbene l'area Merloni Sud non sia direttamente interessata dalle funzioni del nuovo polo intermodale, essa potrebbe ospitare servizi ad esso collegati.

POTENZIAMENTO DELLA MOBILITÀ DOLCE

Il rafforzamento del polo intermodale in corrispondenza della Stazione Ferroviaria è perseguito anche attraverso il potenziamento della mobilità dolce in questo ambito. Al riguardo il Piano Urbano della Mobilità delinea un sistema di percorsi ciclopedonali protetti lungo la SS12 e in connessione alla viabilità urbana circostante (via Gazzoleni, via Fiumi, via Parteli). Dovrà inoltre essere delineata una soluzione per il nodo di via Manzoni, favorendo il collegamento con il sottopasso esistente per via Zeni, la Stazione ferroviaria ed il Polo della Meccatronica.

CREAZIONE DI SPAZI E FUNZIONI PER LE RELAZIONI TRA GLI ABITANTI

Il ruolo strategico dell'area Merloni Sud deriva dalla sua collocazione tra il Centro storico, il polo culturale di Corso Rosmini ed il nuovo Polo della Meccatronica. Le relazioni tra queste rilevanti funzioni possono essere rafforzate anche attraverso la creazione di spazi ed attrezzature per la collettività nell'area Merloni Sud. La trasformazione dell'area dovrà prevedere la creazione di spazi aperti attrezzati (piazze, aree verdi, ecc.) per consolidare il ruolo di cerniera tra le funzioni urbane e territoriali esistenti e programmate. Infine, la previsione di nuovi collegamenti tra la parte est ed ovest della città in corrispondenza della Stazione ferroviaria, predispone l'area ad ospitare funzioni a servizio degli studenti, ricercatori e lavoratori impiegati nei settori della meccatronica e della green economy (alloggi temporanei, spazi di co-working, ecc.)



COERENZA DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO D'AZIONE CON GLI SCENARI DEL PRG

SCENARI		LA CITTÀ PUBBLICA							LA CITTÀ DELLA CULTURA				LA CITTÀ DELLA CONOSCENZA E DELL'INNOVAZIONE			LA CITTÀ DELLE RELAZIONI			
		Migliorare la dotazione di servizi e attrezzature pubbliche	Contenere il consumo del suolo	Sviluppare in maniera ordinata le attività industriali	Incrementare la dotazione di servizi alle imprese	Promuovere politiche di rivitalizzazione dei centri storici	Incrementare la qualità del paesaggio urbano e rurale		Valorizzare i tessuti storici e il patrimonio storico-architettonico	Sviluppare la città quale centro di cultura	Tutelare e valorizzare gli ambienti naturali	Promuovere uno sviluppo turistico integrato	Sviluppare la città quale centro di formazione	Promuovere l'applicazione di tecnologie innovative	Sviluppare la città quale centro di innovazione industriale	Liberare il centro urbano dal traffico di attraversamento	Migliorare le infrastrutture e la mobilità con i territori esterni	Migliorare le relazioni interne all'insediamento	Promozione all'esterno delle offerte della città e del territorio
AZIONI	Demolizione dei manufatti fatiscenti		●			●	●												
	Creazione di percorsi pedonali e ciclopedonali	●				●	●											●	
	Realizzazione di attrezzature di servizio per il nodo intermodale																●		
	Realizzazione di spazi aperti attrezzati	●				●													
	Inserimento di funzioni a servizio di studenti, ricercatori e lavoratori								●		●	●	●	●					●

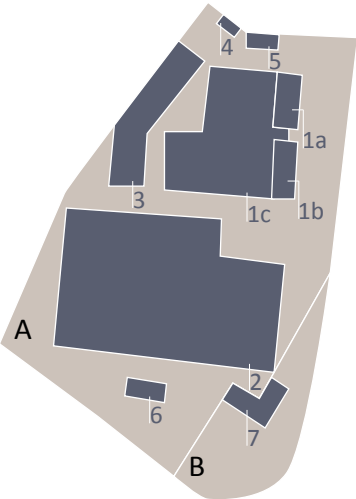
EX MARANGONI MECCANICA

STATO ATTUALE

DESCRIZIONE

L'area è situata a sud del territorio comunale, tra i nuclei residenziali di Lizzanella e Lizzana. E' delimitata ad ovest da via Benacense II, ad est dalla SS 12 e a sud da via del Garda.
A sud, oltre via del Garda, si sviluppa l'area artigianale-industriale.
La superficie è occupata da manufatti industriali dismessi, in pessimo stato di conservazione.

CONSISTENZE DEGLI EDIFICI ESISTENTI | Fonte: nostra elaborazione da schede descrittive fornite dal Comune di Rovereto



Destinazione d'uso		Superficie coperta	Piani	Superficie Utile Lorda	Altezza	Volume
		mq	n	mq	m	mc
1a	Artigianale	330	2	660	7,75	2.558
1b	Artig./deposito	170	2	340	7,75	1.318
1c	Industriale	2.350	1	2.350	7,03	16.521
2	Industriale	5.245	1	5.245	8,40	44.055
3	Industriale	951	1	951	7,20	6.849
4	Deposito	24	1	24	3,05	73
5	Deposito	85	1	85	2,86	244
6	Deposito	202	1	202	7,42	1.497
7	Comm.-resid.	300	2	600	8,10	2.430
Totale		9.657		10.457		75.543

LOCALIZZAZIONE | Nostra elaborazione su Google Maps



VISTE DELL'AREA



DATI URBANISTICI

Strumento urbanistico

Piano di lottizzazione convenzionata
PL06a - via Abetone sud

Consistenze

- ST: 21.030 mq
SUL max: 20.500 mq, suddivisi in
- Ambito A:
 - 14.500 mq residenza libera privata;
 - 4.000 mq residenza a canone moderato a gestione privata.
 - Ambito B:
 - 2.000 mq residenza libera privata.

Destinazioni d'uso

- Residenziale
- Esercizi Pubblici
- Servizi di interesse collettivo
- Ricettivo
- Terziario (max 15% della SUL complessiva)
- Commerciale* (min 5% - max 10% della SUL complessiva)

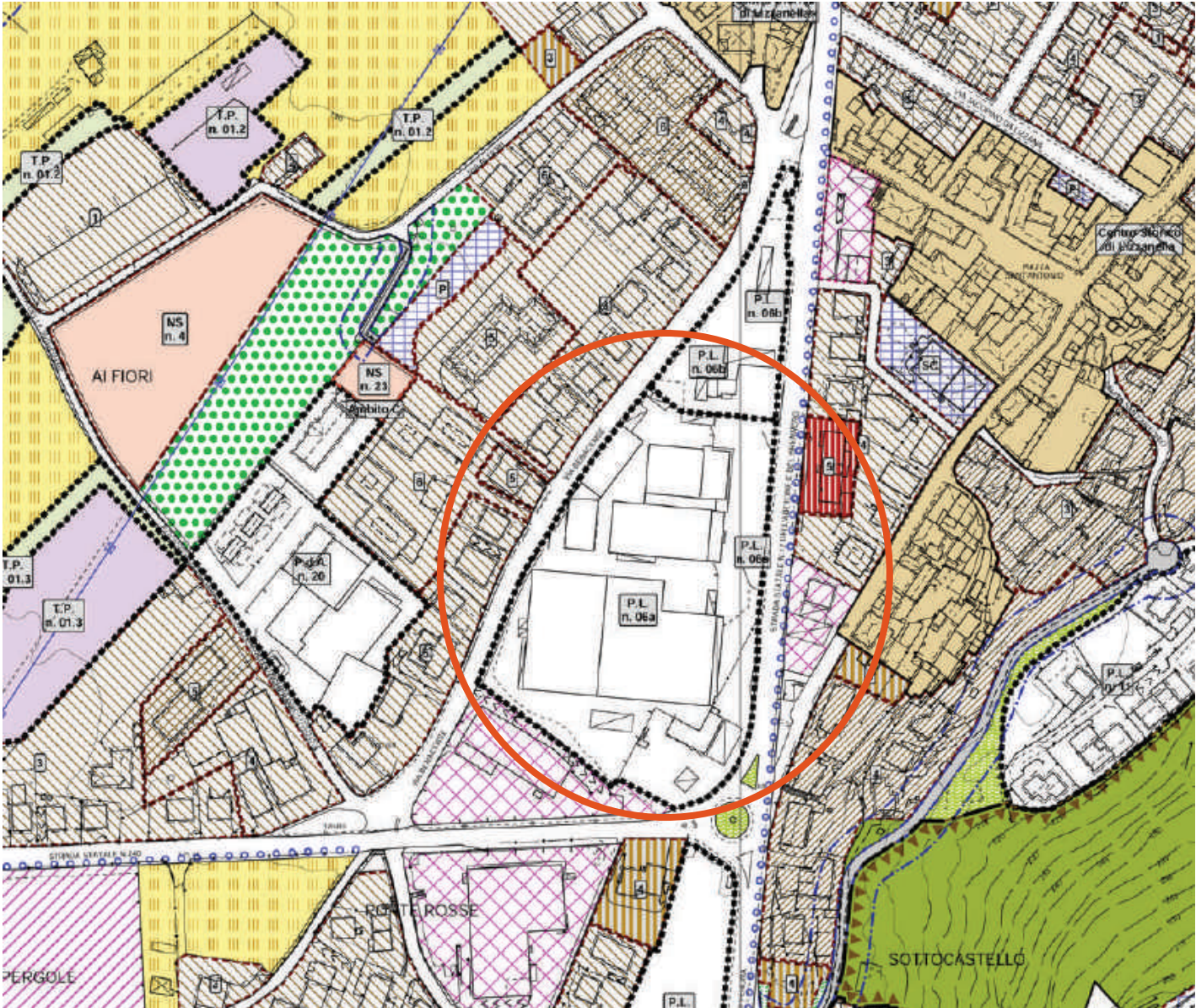
** Esercizi di vicinato e medie strutture di vendita, comprensive degli ampliamenti di cui all'art. 101 quater delle norme attuative.*

STATO DI ATTUAZIONE

L'area è suddivisa in due ambiti, A e B.
Per l'ambito A è stata presentata, in data 6 ottobre 2009, domanda di lottizzazione.
In data 1 agosto 2017 è stato presentato un progetto preliminare relativo al recupero urbano dell'ambito A dell'area ex Marangoni.
Il 30 maggio 2018 è stato adottato dal Consiglio Comunale il Piano Attuativo di iniziativa privata denominato PL 06A "Via Abetone Sud – Ambito A" con efficacia di Variante al PRG.
Il 28 settembre 2018 il Piano è stato approvato dalla Giunta Provinciale.
Sono stati avviati i lavori per la bonifica e la demolizione dei fabbricati e, all'inizio del 2019, sono stati rilasciati i permessi di costruire per realizzare i due edifici residenziali, la nuova media struttura di vendita del settore alimentare e ampliare il comparto commerciale della LIDL.

Per l'ambito B la proprietà CLAIPA ha presentato in data 19.07.2018 il progetto di lottizzazione dell'area occupata dal distributore di carburante per la realizzazione di un edificio con destinazioni di pubblico esercizio e/o media struttura di vendita e terziaria. Il piano attuativo è stato approvato con deliberazione della Giunta comunale n. 25 del 19 febbraio 2019.

ESTRATTO DEL PRG - VARIANTE "SETTEMBRE 2016" | Tavole 13, 14.



ESTRATTO DELLA SCHEDA NORMA DEL PRG | Inquadramento territoriale.



DATI DEL PIANO DI LOTTIZZAZIONE - AMBITO A

Denominazione
Piano di Lottizzazione in Variante. PL06A - Via Abetone Sud. Ambito A. Piano di recupero Area ex Marangoni.

Data
01.08.2017 (presentazione)
25.01.2018 (aggiornamento)
30.05.2018 (approvazione con efficacia di Variante al PRG in CC)
11.09.2018 Approvazione definitiva (DCC n. 44)
28.09.2018 Approvazione della Provincia (DGP n. 1781)

Proprietà
Winco Energreen (Bolzano)
Consolida (Arco)

- Destinazioni d'uso private**
- Commercio
 - Housing sociale
- Attrezzature e spazi pubblici**
- Parco pubblico
 - Riqualificazione di via Abetone (arredo urbano, alberature, irrigazione, illuminazione)
 - Riqualificazione via Benacense II (pista ciclopedonale, parcheggi pubblici)
 - Acquedotto via Del Garda

CONFRONTO CONSISTENZE PRG/PIANO DI LOTTIZZAZIONE APPROVATO | Fonte: nostra elaborazione

		Superficie territoriale mq	Superficie Utile Lorda					Altezza piani	Opere di urbanizzazione			
			Res. libera mq	Res. sociale mq	Comm. mq	Terziario mq	Totale mq		Parcheggi mq	Verde mq	Attrezz. collettive mq	Altro
PRG	AMB. A	21.030	14.500	4.000	Min. 5%, max 10% di SUL totale	Max 10% di SUL totale	18.500	5 piani (1)	1.550 (66 p.a.)	1.650	3.300	Percorso ciclopedonale di collegamento lungo via Del Garda
	AMB. B		2.000				2.000					
PDL APPROVATO	AMB. A	18.255		6.800	5.200 (2)		12.000	5 / 9		4.800		Riqualificazione di via Abetone e via Benacense II, nuovo tratto di acquedotto in via Del Garda

(1) In alternativa un unico edificio di 10 piani con 180 mq di superficie coperta.
(2) La superficie commerciale è così articolata: commerciale 1.900, alimentare 2.100 mq, ampliamento Lidl esistente 1.200 mq.

PLANIMETRIA GENERALE DEL PIANO DI LOTTIZZAZIONE | Fonte: Heliopolis Engineering, Area17 AA, Tavola 8A, Febbraio 2018

IMMAGINI DEL PIANO DI LOTTIZZAZIONE | Fonte: Heliopolis Engineering, Area17 AA, Tavola 8A, Febbraio 2018



DATI DEL PIANO DI LOTTIZZAZIONE - AMBITO B

Denominazione

Piano di Lottizzazione. PL06A Via Abetone Sud.
Ambito B

Data

Ottobre 2018: presentazione del PdL
Maggio 2019: presentazione del PdC

Proprietà

CLAIPA. SpA (Mantova)

Destinazioni d'uso private

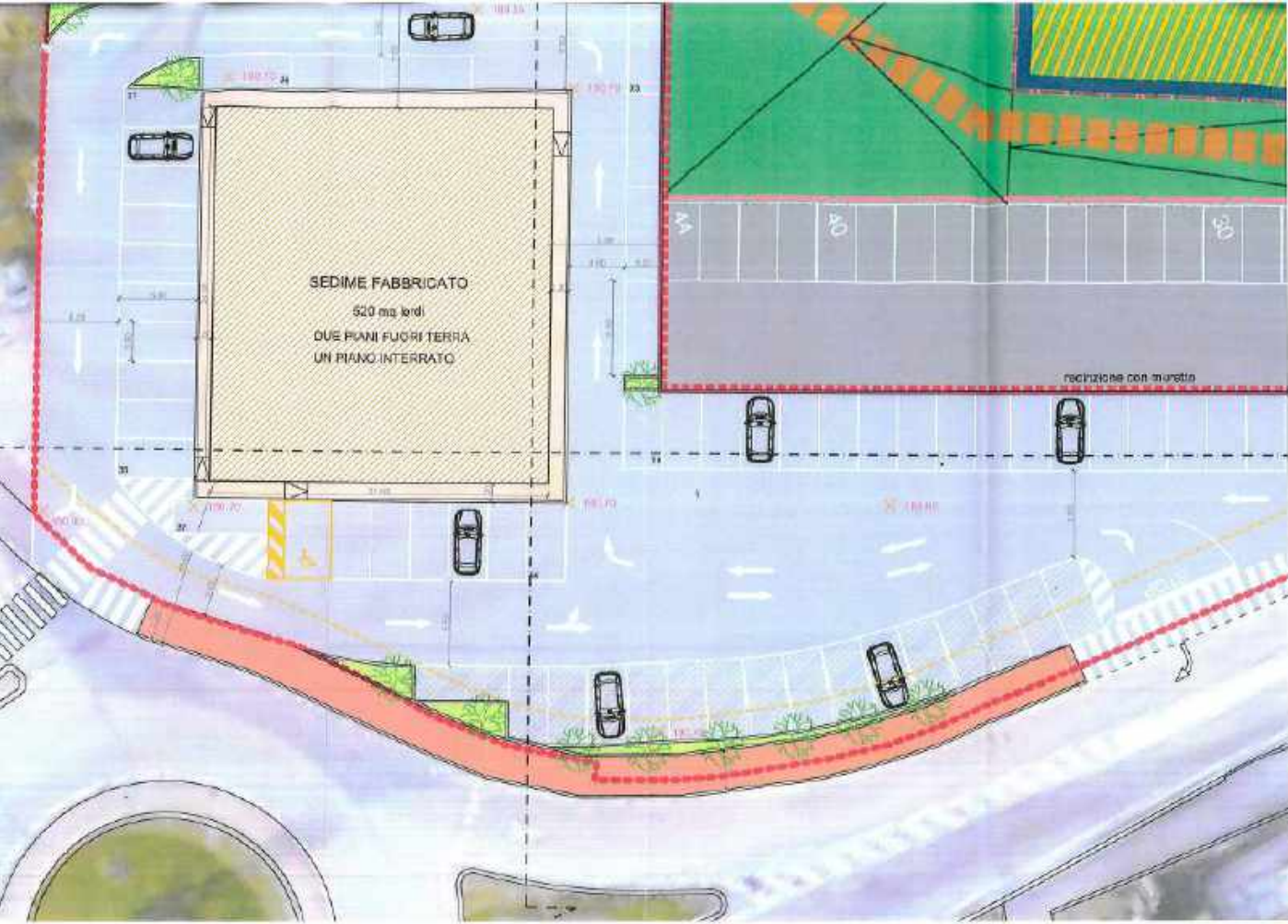
- Commercio
- Esercizi pubblici
- Terziario

CONFRONTO CONSISTENZE PRG/PIANO DI LOTTIZZAZIONE | Fonte: nostra elaborazione

		Superficie territo- riale mq	Superficie Utile Lorda					Altezza piani	Opere di urbanizzazione			
			Res. libera mq	Res. sociale mq	Comm. mq	Terzia- rio mq	Totale mq		Parcheggi mq	Verde mq	Attrezz. collettive mq	Altro
PRG	AMB. A	21.030	14.500	4.000	Min. 5%, max 10% di SUL totale	Max 10% di SUL totale	18.500	5 piani (1)	1.550 (66 p.a.)	1.650	3.300	
	AMB. B		2.000				2.000					Percorso ciclope- donale di collega- mento lungo via Del Garda
PDL	AMB. B											

(1) In alternativa un unico edificio di 10 piani con 180 mq di superficie coperta.

PLANIMETRIA GENERALE DEL PIANO DI LOTTIZZAZIONE | Fonte: Studio Tecnico P. Fogliato, Planimetria generale, Ottobre 2018



CREAZIONE DI SPAZI E FUNZIONI PER LE RELAZIONI TRA GLI ABITANTI

An aerial photograph of a residential area. A specific plot of land is highlighted in yellow. The plot is irregularly shaped and located in the center of the image. It is surrounded by other residential buildings and green spaces. A road runs along the right side of the plot. The overall scene shows a mix of urban development and natural landscape.

[illegible]

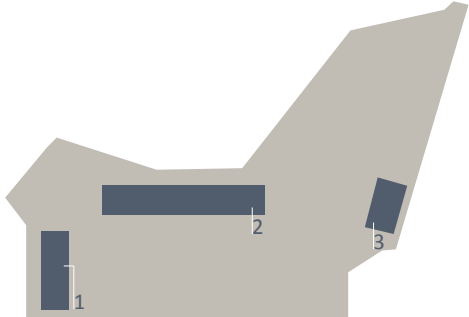
DESCRIZIONE

Il “Follone” è un’area comunale interna al centro storico, a ridosso del borgo di Santa Caterina; sotto il profilo della viabilità carrabile, è delimitata ad ovest da via Saibanti e a sud da via Leoni.

La piazza, per la sua estensione, si presenta come un’enclave fuori scala rispetto alla trama del tessuto insediativo del centro con il quale è in stretta relazione. Il rapporto con la città storica è evidente se si considerano alcuni elementi caratterizzanti, quali la presenza del tracciato di una roggia e il Convento dei Padri Cappuccini che, con gli orti ad esso pertinenti, disegna il perimetro settentrionale del “Follone”.

L’area è attualmente occupata da un parcheggio pubblico a raso e da tre edifici; di questi ultimi, i due posizionati a ovest e a nord della piazza sono utilizzati come officine, quello a est, invece, è utilizzato come deposito.

CONSISTENZE DEGLI EDIFICI ESISTENTI | Fonte: nostra elaborazione



	Destinazione d'uso	Superficie coperta <i>mq</i>	Piani <i>n</i>	Superficie Utile Lorda <i>mq</i>	Altezza <i>m</i>	Volume <i>mc</i>
1	Artigianale	500	2	1.000		
2	Artig./deposito	1.050	2	2.100		
3	Comm./uffici/ deposito	450	1	450		
Totale		2.000		3.550		

LOCALIZZAZIONE | Fonte: Nostra elaborazione su Google Maps.



VISTE DELL'AREA



DATI URBANISTICI

Strumento urbanistico
Norma speciale 117.21 “Area pubblica del Follone”

Consistenze
ST 17.392 mq
SUL max: 13.390 mq

- Destinazioni d’uso**
- Residenziale
 - Terziario
 - Commerciale
 - Esercizi Pubblici
 - Ricettivo
 - Autorimesse
 - Parcheggi
 - Verde pubblico e Servizi di interesse collettivo

STATO DI ATTUAZIONE

L’area è regolamentata dalla norma speciale 117.21 introdotta dalla Variante Febbraio 2014 contestualmente alla proposta di un masterplan.
Il 26 giugno 2018, è stato adottato dal Consiglio Comunale con deliberazione n.33 il Piano di riqualificazione urbana del Follone, successivamente approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n.52 del 23 ottobre 2018.
Alla fine del 2018 è stato approvato il progetto esecutivo per la demolizione dei fabbricati esistenti ed implementazione delle aree di sosta presso il parcheggio A. Leoni. All’inizio del 2019 l’amministrazione ha affidato l’appalto, previa liberazione di tutti i locali occupati.
A fine maggio 2019 sono iniziati i lavori di demolizione.

ESTRATTO DEL PRG - VARIANTE “SETTEMBRE 2016” | Tavola 2 del Centro storico



ESTRATTO DEL PRG | Fonte: Elaborato metaprogettuale “Allineamenti vincolanti”



DATI DEL PIANO DI RECUPERO

Denominazione

Piano di Recupero del Follone

Data

Luglio 2017 (studio preliminare)
26.06.2018 (adozione in CC)
23.10.2018 (approvazione in CC)
18.12.2018 (approvazione del progetto esecutivo ed
avvio delle procedure per l'appalto delle demolizioni dei
fabbricati esistenti in 4 stralci)

Proprietà

Comune di Rovereto

Destinazioni d'uso

- Residenziale
- Ricettivo

Attrezzature e spazi pubblici

- Piazza
- Parco pubblico
- Parcheggio pubblico interrato
- Percorsi pedonali

CONFRONTO CONSISTENZE PRG/PIANO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA

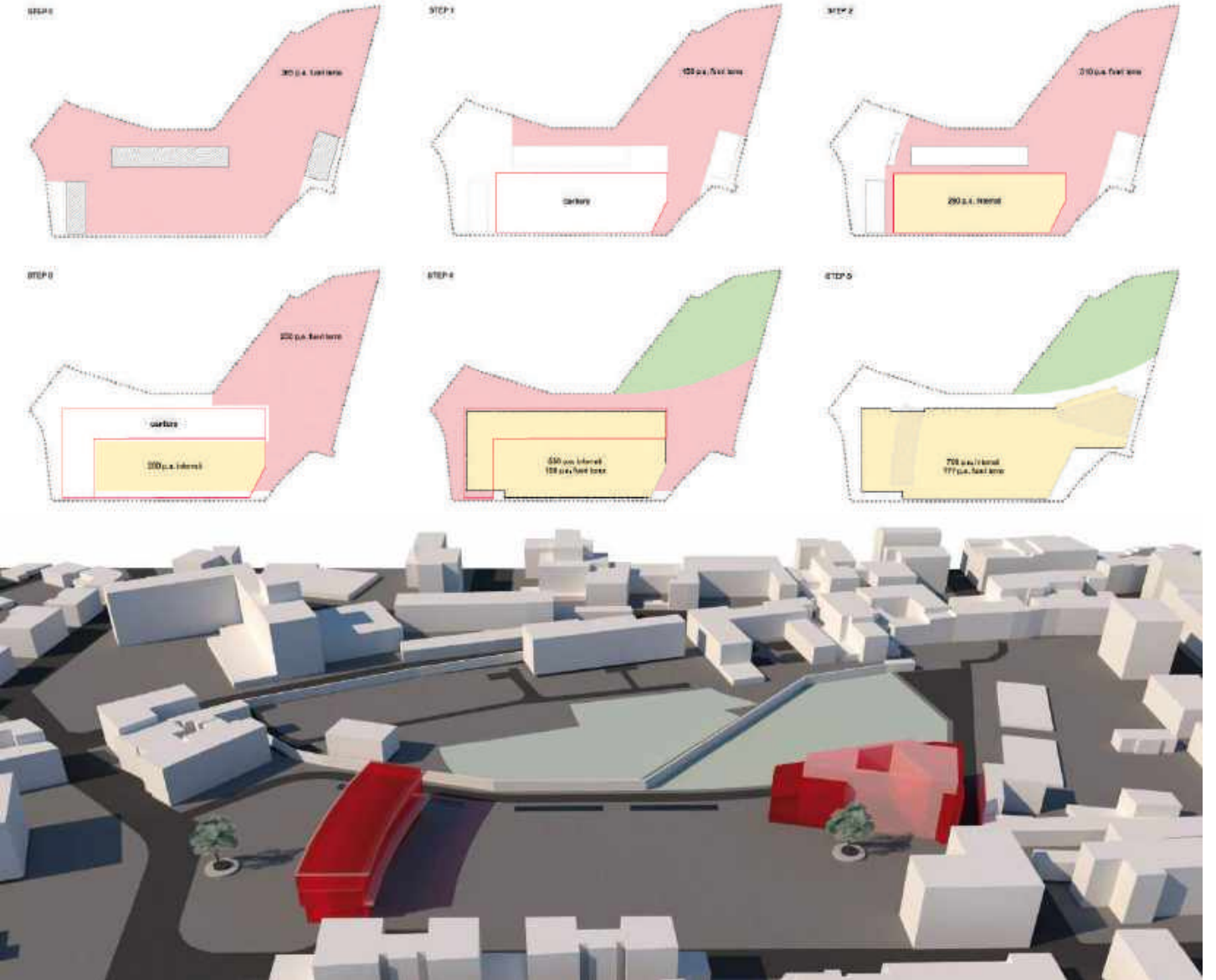
	Superficie territo- riale mq	Superficie Utile Lorda					Altezza piani	Opere di urbanizzazione				Altro
		Res. libera mq	Comm. mq	Terzia- rio mq	Ricet- tivo mq	Totale mq		Par- cheggi p.a.	Verde mq	Attrezz. collettive mq	Viabilità mq	
PRG	17.392	13.390					4	450	Min. 50% della superficie dell'ambito			
PIANO DI RIQUALIF. ADOCCATO	17.392		3.000		3.000	6.000 (1)		300 (2)	Verde pubblico e spazi pubblici pavimentati			

(1) Il Piano di recupero fornisce delle indicazioni funzionali e dimensionali di massima: una struttura alberghiera ad est ed una struttura mista commerciale/artigianale ad ovest dell'area.
(2) Parcheggio pubblico interrato di 300 p.a. (fase 1 di progetto) con possibilità di ampliamento.

PLANIMETRIA GENERALE DEL PRU | Fonte: Arch. Mario Agostini, Tavola 8, marzo 2018.



IMMAGINI DEL PRU | Fonte: Arch. Mario Agostini, Relazione illustrativa, Tavola 10, marzo 2018.



L'area del Folione è situata in una posizione di cerniera tra il centro storico e l'insediamento recente. In tale peculiarità il Piano di Riqualificazione Urbana riconosce la vocazione dell'area a polo di scambio tra la mobilità veicolare e quella pedonale a ridosso del centro storico. Pertanto, la trasformazione dell'area prevede la realizzazione di un parcheggio pubblico interrato.

La posizione, l'estensione e lo stato dell'area, che ad oggi rendono il Follone un "vuoto urbano" incompiuto sono, d'altra parte, caratteristiche che ne evidenziano l'identità di "spazio aperto", adatto a completare le funzioni del Centro storico. Gli interventi proposti dal Piano di Riqualificazione Urbana valorizzano l'attitudine di quest'area a potenziare gli spazi di relazione, prevedendo la creazione di una piazza e di un parco pubblico (caratterizzato dalla riapertura di un tratto di roggia) e l'inserimento di percorsi pedonali.



COERENZA DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO D'AZIONE CON GLI SCENARI DEL PRG

[illegible]

SCALO FERROVIARIO

STATO ATTUALE

DESCRIZIONE

L'area oggetto di approfondimento riguarda il nodo della mobilità composto da piazzale Orsi, la viabilità di collegamento est-ovest e l'ex scalo merci; è situata a ovest del Centro storico, con il quale risulta direttamente collegata tramite l'arteria di corso Rosmini. L'ingresso principale alla Stazione ferroviaria si attesta lungo la SS12, mentre lo scalo ferroviario è attualmente accessibile da via Zeni.

Sul fronte ovest si sviluppa l'area in cui è in corso di realizzazione il Polo della Meccatronica, nuovo centro di eccellenza della formazione tecnica e professionale.

La superficie è attualmente occupata dallo scalo merci, non più strumentale alle attività delle FS.

LOCALIZZAZIONE | Fonte: Nostra elaborazione su Google Maps.



CONSISTENZE DEGLI EDIFICI ESISTENTI | Fonte: nostra elaborazione



Destinazione d'uso		Superficie coperta	Piani	Superficie Utile Lorda	Altezza	Volume
		mq	n	mq	m	mc
1	Deposito	700	1	700		
2	Direzionale	220	2	400		
Totale		920		1.140		

VISTE DELL'AREA | Fonte: Google Street View



Vista area da est



L'accesso da via Zeni



Vista della Stazione ferroviaria e dell'area da via Zeni

DATI URBANISTICI

Strumento urbanistico

Piano attuativo a fini generali - P.A.G. 01 - Areale via Zeni nell’ambito del Masterplan “Polo della Meccatronica e Areale ferroviario”

Destinazioni d’uso

- Funzioni connesse al trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano nonchè funzioni ad esso correlate
- Servizi di interesse collettivo
- Autorimesse, parcheggi, connessioni intermodali e relative funzioni accessorie
- Interventi di collegamento ciclo-pedonale e di connessione in tema di mobilità

Modalità attuative

La scheda norma prevede che la progettazione sia subordinata alla definizione delle connessioni ciclopedonali est-ovest della città e in coerenza ai progetti della Ferrovia riguardanti le infrastrutture viabilistiche. Il sistema delle connessioni potrà trovare attuazione preventivamente e indipendentemente dall’approvazione del piano attuativo assumendo valenza di opera di interesse pubblico/collettivo di significativa importanza per l’attuazione dell’intero Masterplan e delle previsioni del Protocollo d’Intesa PAT/Comune di Rovereto. Pertanto, la progettazione del piano attuativo dovrà essere confermata alla progettualità delle connessioni in esame.

STATO DI ATTUAZIONE

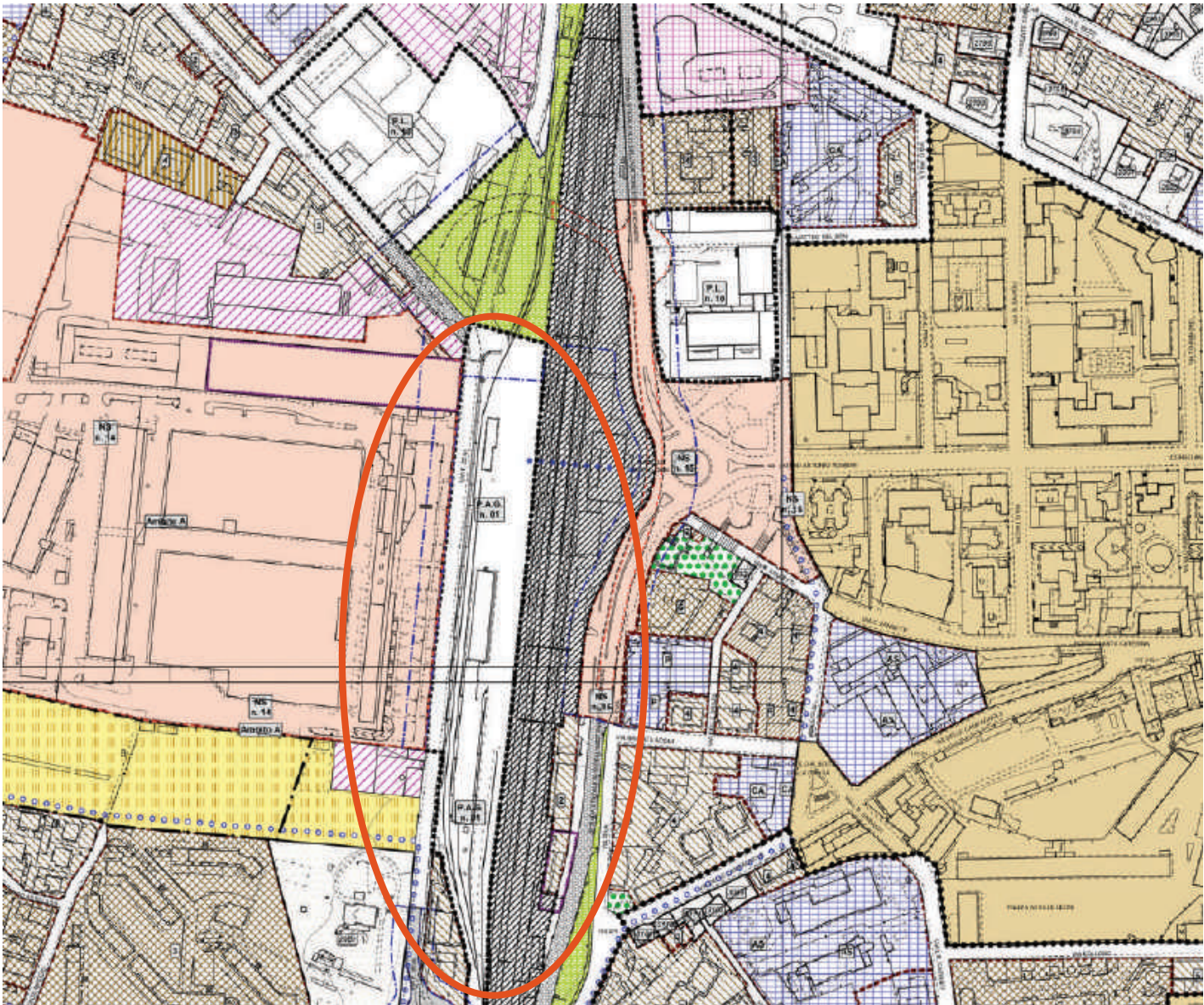
Il nodo viabilistico e, più in generale, il tema della mobilità è stato delineato quale prioritario nell’ambito del Protocollo di Intesa tra la Provincia Autonoma di Trento e il Comune di Rovereto per le strategie programmate nel quinquennio 2016-2020. Alla luce degli approfondimenti condotti a livello tecnico, nell’ambito degli interventi previsti dal Protocollo è stata assegnata assoluta priorità a:

- la realizzazione del passante ciclopedonale di Piazzale Orsi per ricucire le parti est ed ovest della città, by-passando la barriera fisica rappresentata dal connubio Ferrovia-SS12;
- la realizzazione di una nuova stazione delle autocorriere e dei relativi parcheggi funzionali alla promozione della mobilità sostenibile e della pedonalizzazione.

Per quanto concerne la prima opera, nella prima metà del 2018 è stata realizzata la passerella temporanea in Piazzale Orsi, funzionale al cantiere del sottopasso ciclopedonale. Il 18 settembre 2018 la Provincia Autonoma di Trento ha presentato

il progetto del sottopasso ciclopedonale. Il Comune ha attivato la procedura di accertamento di conformità urbanistica con Conferenza dei Servizi. Una ulteriore connessione pedonale tra la stazione ferroviaria ed i parcheggi ad ovest della stazione sarà creata grazie al prolungamento dell’attuale sottopassaggio ferroviario. Nell’ambito dello stesso Protocollo d’Intesa trova inoltre attuazione il progetto dei “Sottopassi gemelli”, quale soluzione viabilistica di collegamento tra la parte ovest della città ed il Polo della Meccatronica. Infine, è in corso una interlocuzione con le F.F.S.S. al fine di ottenere la disponibilità di parte dell’ex scalo merci e realizzare il nodo intermodale.

ESTRATTO DEL PRG - VARIANTE “SETTEMBRE 2016” | Tavole 05, 06, 09, 10.



ESTRATTO DELLA CARTOGRAFIA DEL PRG | Fonte: Scheda Norma PRG



Allegato 1 delle NTA del PRG. Masterplan “polo della Meccatronica e Areale ferroviario”



Estratto del Masterplan

DATI DELLA PROPOSTA PROGETTUALE

Denominazione
Passerella temporanea di Piazzale Orsi

Soggetto attuatore
Comune di Rovereto

IMMAGINI DEL CANTIERE



Denominazione
Sottopasso ciclopeditonale

Soggetto attuatore
Comune di Rovereto e Provincia Autonoma di Trento

PLANIMETRIA GENERALE | Fonte: Comune di Rovereto

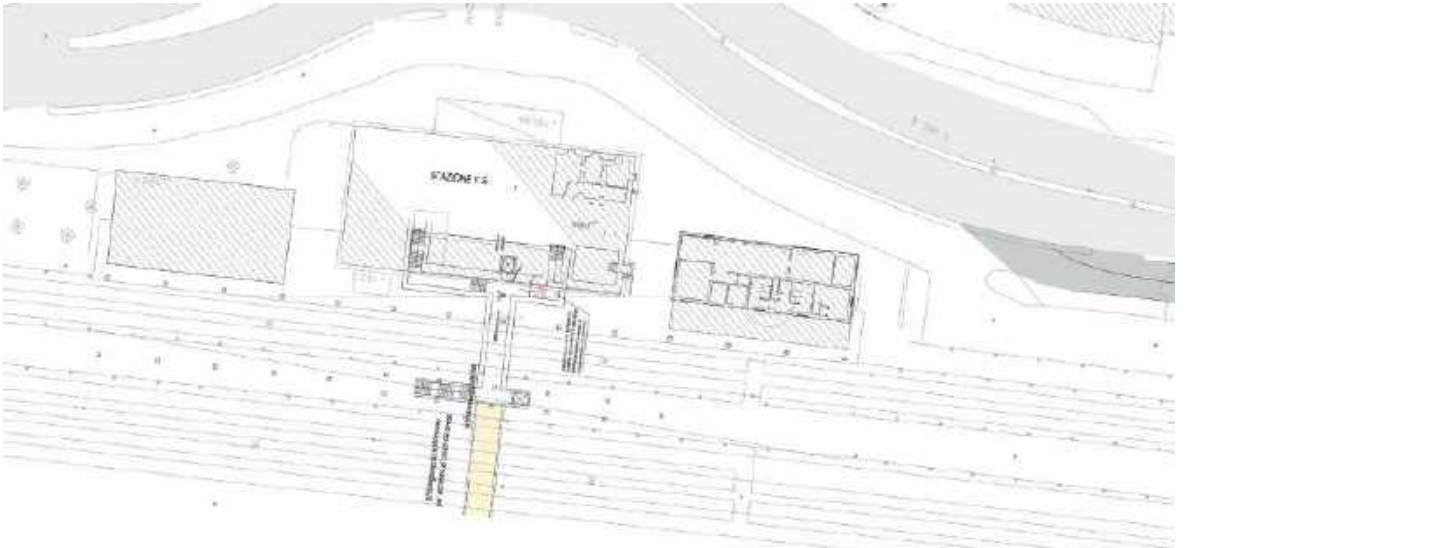


DATI DELLA PROPOSTA PROGETTUALE

Denominazione
Prolungamento sottopasso Stazione FF.SS.

Soggetto attuatore
Ferrovie dello Stato

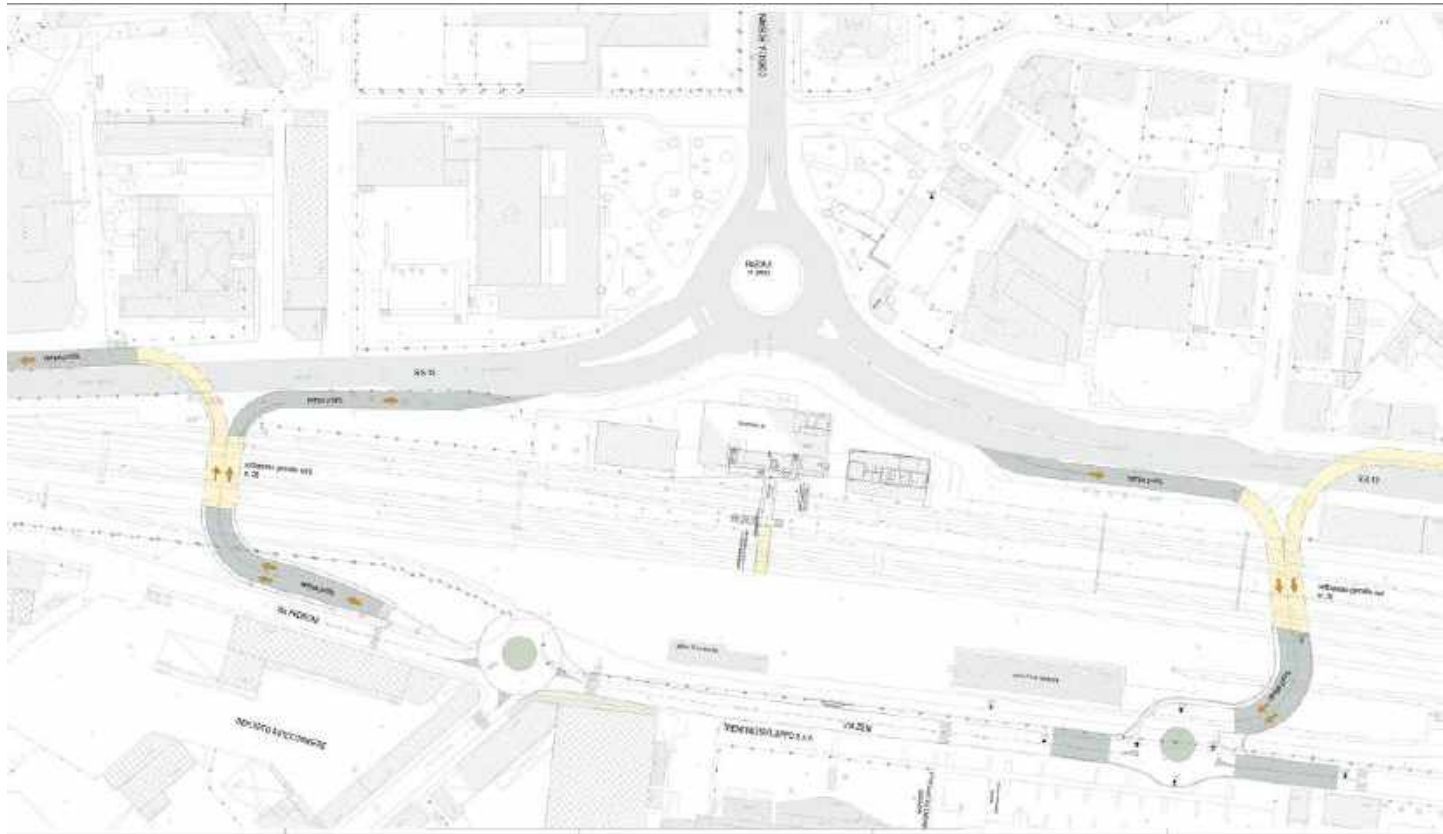
PLANIMETRIA GENERALE | Fonte: Comune di Rovereto



Denominazione
“Sottopassi gemelli”

Soggetto attuatore
Comune di Rovereto e Provincia Autonoma di Trento

PLANIMETRIA GENERALE | Fonte: Comune di Rovereto



RAFFORZAMENTO DEL POLO INTERMODALE

L'area compresa tra Polo della Meccatronica, stazione ferroviaria e piazzale Orsi riveste un ruolo nevralgico per la città. In questa porzione del tessuto urbano, innervata dal fascio FS/SS12, si gioca sia la possibilità di relazione tra le parti est ed ovest di Rovereto, che la questione dell'accessibilità sostenibile al Centro storico.

Il PUM individua infatti proprio in quest'area la possibilità di creare un nodo intermodale, cuore della mobilità sostenibile della città, che il Masterplan "Areale ferroviario e Polo della Meccatronica" recepisce proponendo la realizzazione della nuova Stazione delle autocorriere, un parcheggio di interscambio e una ciclostazione sulla superficie che si sviluppa lungo via Zeni.

POTENZIAMENTO DELLA MOBILITA' DOLCE

In vista dell'attrattività generata dal completamento del Polo della Meccatronica e del progetto Manifattura Tabacchi, si propone di migliorare l'accessibilità con interventi trasversali di slow mobility, quali il passante ciclopedonale sud, il prolungamento del sottopassaggio esistente e il completamento della rete ciclabile sul versante che, da via Zeni, si sviluppa verso i quartieri di San Giorgio e Borgo Sacco.

Tali azioni, complementari alla realizzazione del nodo intermodale appena descritto, sono funzionali anche alla protezione degli insediamenti residenziali della zona ovest dal traffico veicolare di attraversamento.



COERENZA DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO D'AZIONE CON GLI SCENARI DEL PRG

SCENARI	LA CITTÀ PUBBLICA							LA CITTÀ DELLA CULTURA				LA CITTÀ DELLA CONOSCENZA E DELL'INNOVAZIONE			LA CITTÀ DELLE RELAZIONI			
	STRATEGIE	Migliorare la dotazione di servizi e attrezzature pubbliche	Contenere il consumo del suolo	Sviluppare in maniera ordinata le attività industriali	Incrementare la dotazione di servizi alle imprese	Promuovere politiche di rivitalizzazione dei centri storici	Incrementare la qualità del paesaggio urbano e rurale	Valorizzare i tessuti storici e il patrimonio storico-architettonico	Sviluppare la città quale centro di cultura	Tutelare e valorizzare gli ambienti naturali	Promuovere uno sviluppo turistico integrato	Sviluppare la città quale centro di formazione	Promuovere l'applicazione di tecnologie innovative	Sviluppare la città quale centro di innovazione industriale	Liberare il centro urbano dal traffico di attraversamento	Migliorare le infrastrutture e la mobilità con i territori esterni	Migliorare le relazioni interne all'insediamento	Promozione all'esterno delle offerte della città e del territorio
AZIONI	Incremento connessioni ciclopedonali est/ovest	●				●	●				●	●		●	●	●		
	Completamento della rete ciclabile (Polo della Meccatronica/Centro storico)	●				●	●				●						●	
	Realizzazione del nodo intermodale (stazione autocorriere, parcheggio di interscambio, ciclostazione)	●	●		●						●	●		●	●	●	●	●

5. AZIONI PER LA RIGENERAZIONE URBANA

Il quadro conoscitivo dei “vuoti urbani” messo a punto nei precedenti capitoli consente di prefigurare le azioni di rigenerazione da realizzare per guidare l’evoluzione urbana di Rovereto.

A tal fine, nei paragrafi che seguono, sono presentati gli approfondimenti relativi a:

- la struttura strategica del Piano d’azione “Rovereto 2020”;
- le azioni che contribuiscono a potenziare le infrastrutture verdi e blu;
- gli attori coinvolti e le relazioni attivate;
- le procedure ed i tempi di attuazione;
- le valutazioni di natura economico-finanziaria e sociale.

Poiché le iniziative pubbliche e private relative ai “vuoti urbani” presentano un grado di maturazione molto diversificato, gli approfondimenti che seguono presentano anch’essi un grado di robustezza altrettanto diversificato. Mano a mano che le iniziative imprenditoriali verranno a definirsi, sarà possibile precisare il disegno urbano, le procedure e i tempi di realizzazione, nonché le relative valutazioni.

5.1 Struttura strategica del Piano d’azione

Nello schema di Figura 9 sono indicate le azioni di rigenerazione urbana che concorrono ad attuare gli scenari del PRG, vale a dire “La città pubblica”, “La città della cultura”, “La città della conoscenza e dell’innovazione”, “La città delle relazioni”. Alcune di esse concorrono ad incrementare le attrezzature urbane, altre sono tese al potenziamento dell’offerta commerciale, altre ancora - che saranno rese esplicite e messe a sistema nel paragrafo successivo - contribuiscono ad innervare la città in un più robusto sistema di infrastrutture verdi e blu.

Durante lo svolgimento del presente Studio, lo sviluppo della Fase B (Obiettivi del Piano d’Azione) e della Fase C (Azioni per la rigenerazione) ha accompagnato l’avanzamento dei processi di trasformazione di alcuni “vuoti urbani”. In particolare, il processo rigenerativo di alcune aree ha conseguito significativi avanzamenti. L’avanzamento riguarda soprattutto:

- ex Mangimificio SAV: nel dicembre 2018 il Sindaco del Comune di Rovereto ed il Presidente di ITEA SpA, proprietaria dell’area, hanno sottoscritto il Protocollo d’Intesa che prevede la sistemazione dell’area con oneri a

carico del Comune a fronte di una concessione gratuita dell’area liberata per 5 anni in favore della collettività; il Comune di Rovereto ha quindi approvato il progetto esecutivo per la demolizione dei fabbricati fatiscenti, la bonifica e la messa in sicurezza dell’area, ed ha avviato la procedura d’appalto per l’affidamento dei lavori; infine il Comune ha chiesto un finanziamento per “interventi di riqualificazione paesaggistica degli assi viari di ingresso ai centri urbani” nell’ambito del “Fondo per la riqualificazione degli insediamenti storici e del paesaggio” promosso dalla Provincia Autonoma di Trento;

- zona commerciale a nord della Cava Manica: la proprietà ha presentato domanda per l’ottenimento del Permesso di Costruire, rilasciato dal Comune dopo che la domanda aveva ottenuto i pareri favorevoli prescritti dalla legge;

- ex Marangoni Meccanica: il 30 maggio 2018 è stato approvato dal Consiglio Comunale il Piano Attuativo di iniziativa privata denominato PL 06A “Via Abetone Sud – Ambito A”; all’inizio del 2019 sono stati avviati i lavori di bonifica e demolizione e sono stati rilasciati i permessi di costruire per le destinazioni private: inoltre, nel febbraio 2019, è stato approvato il piano attuativo presentato dalla società CLAIPA, proprietaria del confinante ambito B, che prevede la realizzazione di un edificio commerciale/direzionale;

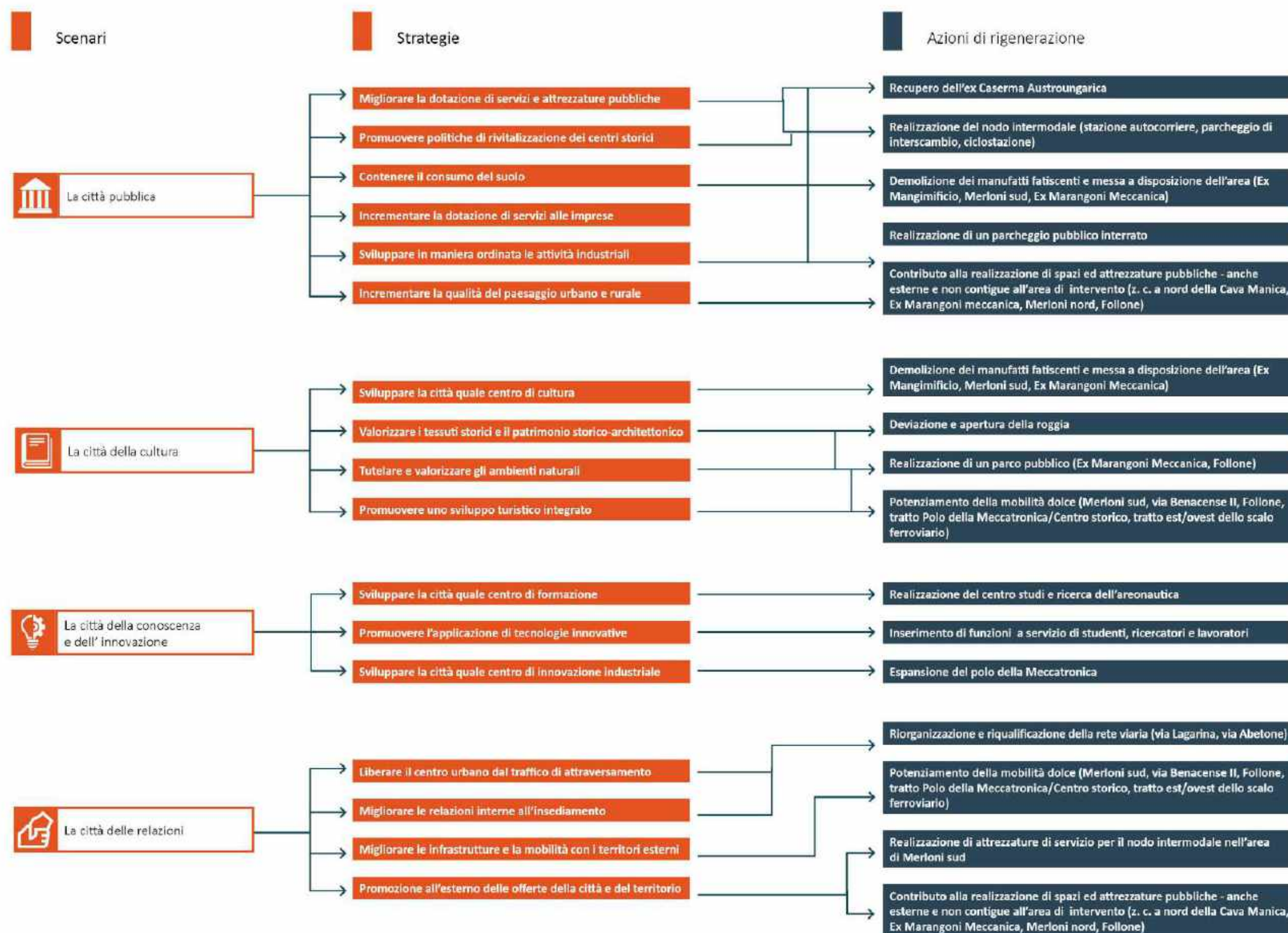
- Follone: il 23 ottobre 2018 è stato approvato dal Consiglio Comunale il Piano di Riqualificazione Urbana; all’inizio del 2019 l’Amministrazione ha affidato l’appalto per la demolizione dei fabbricati esistenti e l’implementazione delle aree di sosta presso il parcheggio A. Leoni;

- Scalo ferroviario: dal maggio 2018 è in funzione la passerella temporanea di Piazzale Orsi, propedeutica al futuro cantiere del sottopasso ciclopeditone previsto dal Protocollo d’Intesa tra Comune e Provincia, il cui progetto è in fase di verifica nell’ambito della Conferenza dei Servizi; è inoltre in corso la progettazione del prolungamento verso ovest dell’attuale sottopassaggio ferroviario.

Le azioni di rigenerazione indicate nello schema di Figura 9 e negli altri elaborati del presente Studio sono desunte, in via principale, da progetti pubblici in cui è coinvolta l’Amministrazione comunale e da progetti privati condivisi dall’Amministrazione. Nei casi in cui il progetto è in via di definizione, si assume che i soggetti attuatori possano aderire alle indicazioni del presente elaborato.

Per quanto concerne l’area Merloni Sud, è stata avviata una interlocuzione con il Fondo Housing Sociale Trentino interessato allo sviluppo di un investimento nell’area alla quale è seguita la presentazione formale da parte di Trentino Sviluppo, proprietario dell’area, di una ipotesi progettuale preliminare che prevede la realizzazione di uno studentato di circa 200 posti letto e servizi connessi per il quartiere e la città (servizi commerciali, commercio *food*, servizi sportivi, co-working, ecc.). In attesa di sviluppi, la società Ariston Thermo, conduttrice dell’area, ha avviato le operazioni di bonifica e demolizione dei fabbricati fatiscenti.

Figura 9_La continuità tra le strategie delineate dal PRG 2009 "Territorio, Ambiente, Paesaggio" e le azioni di rigenerazione previste dal Piano di Azione "Rovereto 2020"



5.2 Azioni che contribuiscono a potenziare le trame delle infrastrutture verdi e blu

È noto come i processi rigenerativi dei contesti urbani e paesaggistici richiedano iter amministrativi ed urbanistici che si sviluppano su più anni, se non addirittura decenni. La conseguenza più evidente della dilatazione temporale dei processi di investimento nella rigenerazione urbana è la prolungata permanenza di complessi dismessi e abbandonati all'interno di contesti urbani: il paesaggio resta così deturpato per molti anni, mentre si creano situazioni di pericolo per la collettività a causa dell'occupazione di tali immobili per usi impropri, della presenza di sostanze e materiali nocivi alla salute, del progressivo indebolimento delle strutture edilizie.

Diventa quindi importante intervenire sui complessi edilizi dismessi dalle originarie attività ed in stato di abbandono, demolendo le parti prive di pregio storico-architettonico e liberando così il suolo urbano dalle ingombranti strutture generatrici di degrado. Già la sola demolizione provoca un immediato miglioramento della qualità degli insediamenti, creando spazi aperti, rendendo i cittadini interessati al futuro dell'area, stimolando nuove progettualità. Il Comune di Rovereto ha testimoniato la propria adesione all'idea della demolizione come primo passo delle strategie di rigenerazione, realizzando direttamente o comunque promuovendo la demolizione dei manufatti incongrui.

Come dimostra la documentazione fotografica allegata, durante la redazione del presente Studio gli interventi di demolizione delle strutture edilizie obsolete e abbandonate hanno riguardato l'area Merloni Sud e l'area ex Marangoni Meccanica. Inoltre il Comune ha avviato le procedure che porteranno allo smantellamento di fabbricati fatiscenti in ulteriori due aree. Il 18 dicembre 2018 la Giunta comunale ha approvato il progetto esecutivo per la demolizione in quattro stralci degli edifici che insistono sull'area del Follone, mentre per quanto riguarda l'area ex SAV, alla fine di dicembre 2018, l'Amministrazione comunale ha approvato il progetto esecutivo ed ha avviato la procedura per l'appalto delle opere di demolizione propedeutiche al recupero urbanistico dell'area.

I progetti già definiti e quelli che, nei prossimi anni, interesseranno i "vuoti urbani" sono chiamati a contribuire al rafforzamento delle trame verdi e blu che storicamente caratterizzano il territorio di Rovereto. In diversi casi la demolizione e la temporanea assenza di un progetto di riedificazione consentiranno alla collettività locale di assumere piena consapevolezza delle opportunità esistenti per il futuro della città e all'Amministrazione di raccogliere le esigenze ed operare perché le future progettualità siano aderenti alle aspettative.

Un'aspettativa assunta e veicolata dal presente Studio è che i progetti che si definiranno rechino un qualche contributo, più o meno rilevante, al rafforzamento del sistema delle infrastrutture verdi e blu. L'entità di tale contributo potrà essere molto diversa in relazione alle differenti caratteristiche di ciascuna area, ma la sua presenza dovrebbe essere riconoscibile in ogni trasformazione. Nella Tavola 7 sono pertanto formulate alcune

proposte in merito al contributo che la trasformazione delle aree costituenti "vuoti urbani" potrebbe recare ad una riqualificazione urbana orientata verso il potenziamento delle infrastrutture verdi e blu.

MERLONI SUD



EX MARANGONI MECCANICA



Tavola 7 | Azioni di rigenerazione

Legenda

..... Limite Comunale

INFRASTRUTTURE BLU

INFRASTRUTTURE VERDI

INFRASTRUTTURE GRIGIE

RETE CULTURALE

RETE COMMERCIALE

Vuoti urbani

INFRASTRUTTURE BLU

Fiume e torrenti

Rogge

INFRASTRUTTURE VERDI

Bosco di Città

ex "Cava Manica"

aree agricole di pregio

percorsi ciclabili:

esistenti

di progetto

RETE CULTURALE

Palazzo Annona

Palazzo Parolari

MART

Palazzo Scharhardt

Palazzo Piomarta

Casa Depero

Palazzo Alberti Poja

Museo della guerra

Teatro Zandonai

Riqualificazione visibilità storica

Liceo artistico "Depero"

Polo della Meccatronica

Ex Manifattura Tabacchi Palazzo

Betta-Grillo

Ex Filanda Bettini

AZIONI DI RIGENERAZIONE

LA CITTÀ PUBBLICA

Recupero dell'ex Caserma Austroungarica

Demolizione dei manufatti fatiscenti e messa a disposizione dell'area

Parcheggio pubblico interrato

Spazi e attrezzature pubbliche

LA CITTÀ DELLA CULTURA

Deviazione e apertura della roggia

Parco pubblico

LA CITTÀ DELLA CONOSCENZA E DELL'INNOVAZIONE

Realizzazione del centro studi e ricerca dell'aeronautica

Espansione del polo della Meccatronica

LA CITTÀ DELLE RELAZIONI

Riorganizzazione e riqualificazione della rete viaria

Potenzialimento della mobilità dolce

Nodo intermodale

Servizi pubblici e privati

5.3 Attori coinvolti e relazioni attivate

L'Amministrazione comunale di Rovereto ha attivato in questi anni forme di collaborazione con altri soggetti variamente coinvolti nelle politiche di rigenerazione urbana. Sia la natura dei partner che le forme di collaborazione assumono connotazioni diversificate in relazione alle specificità ed alle finalità del progetto trasformativo.

La figura che segue (Figura 10) illustra, per i “vuoti urbani” analizzati nel presente Studio, i soggetti coinvolti e la loro natura. Il grafico “a bersaglio” colloca al centro il Comune di Rovereto e, in corona, gli altri soggetti pubblici di volta in volta partner del Comune. Andando dal centro verso l'esterno, cresce la connotazione privatistica del soggetto partner del Comune.

Nell'anello interno del grafico fanno corona all'Amministrazione comunale le Circoscrizioni, la Provincia Autonoma di Trento e l'Università di Trento. Le Circoscrizioni partecipano alla definizione dei progetti relativi ad aree che ricadono nei loro ambiti. La Provincia di Trento coopera con il Comune di Rovereto sia per quanto attiene al finanziamento dei un impegnativo programma di opere pubbliche, che alla definizione e realizzazione di infrastrutture di interesse sovracomunale. L'Università di Trento è interessata al potenziamento della funzione universitaria a Rovereto, anche mediante la realizzazione di residenze studentesche. L'Università è inoltre coinvolta in attività di supporto all'Amministrazione.

Ad essi si aggiungono le società del settore pubblico, quali le Ferrovie dello Stato Italiane, ITEA SpA, Trentino Sviluppo SpA e l'Azienda Multiservizi di Rovereto. Le Ferrovie dello Stato, qualificate come organismo di diritto pubblico, si occupano del trasporto ferroviario e quindi anche dell'evoluzione del nodo intermodale di Rovereto. ITEA SpA e Trentino Sviluppo SpA, entrambi soggetti giuridici a capitale interamente pubblico (socio unico è la Provincia Autonoma di Trento), si occupano rispettivamente di conservare e incrementare la disponibilità di alloggi pubblici in locazione nel territorio provinciale e di sviluppare e promuovere in Italia e all'Estero le attività economiche del Trentino. In tutti e tre i casi, in esse convergono il ruolo di proprietari di aree e di promotori di progetti di rilevante interesse pubblico. L'Azienda Multiservizi di Rovereto è poi l'organismo strumentale del Comune che si occupa, fra l'altro, della gestione dei parcheggi pubblici.

Alla categoria in esame può essere attribuito anche il Tribunale di Trento in quanto gestore delle procedure fallimentari che coinvolgono alcune aree.

Tra i soggetti di natura mista figura il Fondo Housing Sociale Trentino, promosso dalla Provincia Autonoma di Trento per soddisfare il fabbisogno abitativo delle persone ricadenti nella cosiddetta “fascia grigia” con difficoltà di accesso al libero mercato abitativo. Al Fondo afferiscono soggetti pubblici (CDPI Sgr e Provincia di Trento quali investitori) e soggetti privati che si occupano delle attività di gestione e commercializzazione. Nel presente

Studio, il Fondo è direttamente coinvolto negli interventi che prevedono la realizzazione di quote di housing sociale.

Un terzo gruppo di soggetti è costituito dalle associazioni in cui i cittadini si aggregano allo scopo di affermare l'esistenza di interessi comuni e di valorizzare la loro dimensione collettiva di tali interessi. Si tratta di soggetti con cui nell'ambito del presente Studio non è ancora stata formalmente attivata una interlocuzione, ma che in un prossimo futuro potrebbero interfacciarsi con il Comune di Rovereto, soprattutto in relazione ad alcuni temi specifici quali l'housing sociale e gli usi temporanei delle aree e strutture dismesse.

Nella parte più esterna del grafico si trovano i soggetti privati, riconducibili a tre diversi sottogruppi. Uno è costituito dalle società di promozione che hanno acquisito aree o immobili a scopo di investimento immobiliare e le imprese di costruzione. Un secondo gruppo è rappresentato dagli operatori del settore commerciale interessati all'ampliamento o all'insediamento di nuove strutture nel territorio comunale di Rovereto e che hanno individuato nei “vuoti urbani” il luogo idoneo all'insediamento di nuove attività. Il terzo gruppo riunisce i proprietari privati delle aree o dei complessi immobiliari.

Il grafico di Figura 11 rappresenta le relazioni collaborative tra il Comune di Rovereto e gli attori coinvolti nei progetti di rigenerazione urbana, articolando l'obiettivo di fondo in quattro settori di intervento, rappresentati da:

- politiche abitative;
- usi temporanei;
- potenziamento della rete commerciale;
- infrastrutture e logistica.

Il grafico ha lo scopo di fare emergere le differenti tipologie di attori con le quali l'Amministrazione comunale interagisce nell'indirizzare i processi di rigenerazione urbana.

Figura 10_Progetti di rigenerazione e attori coinvolti

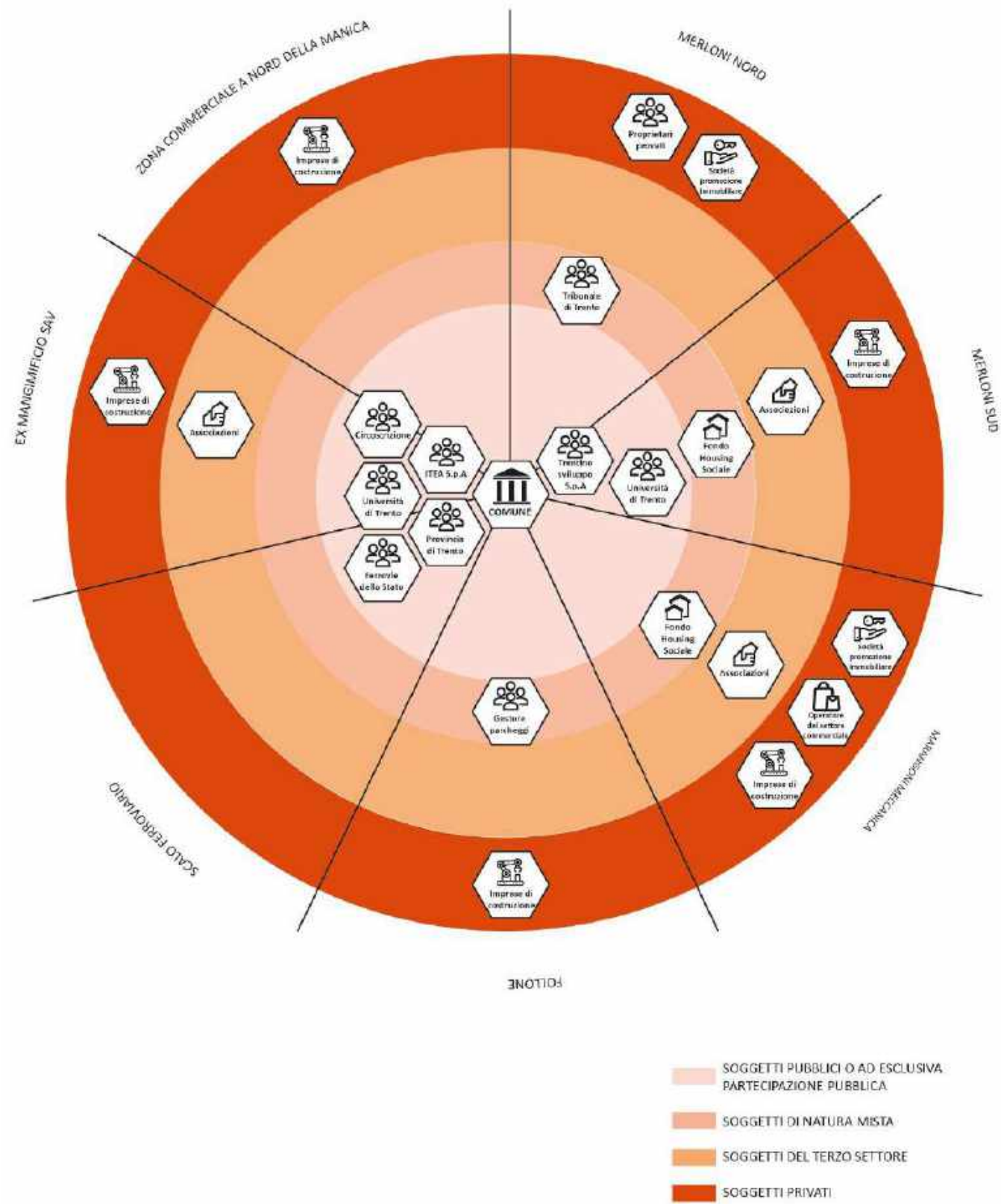
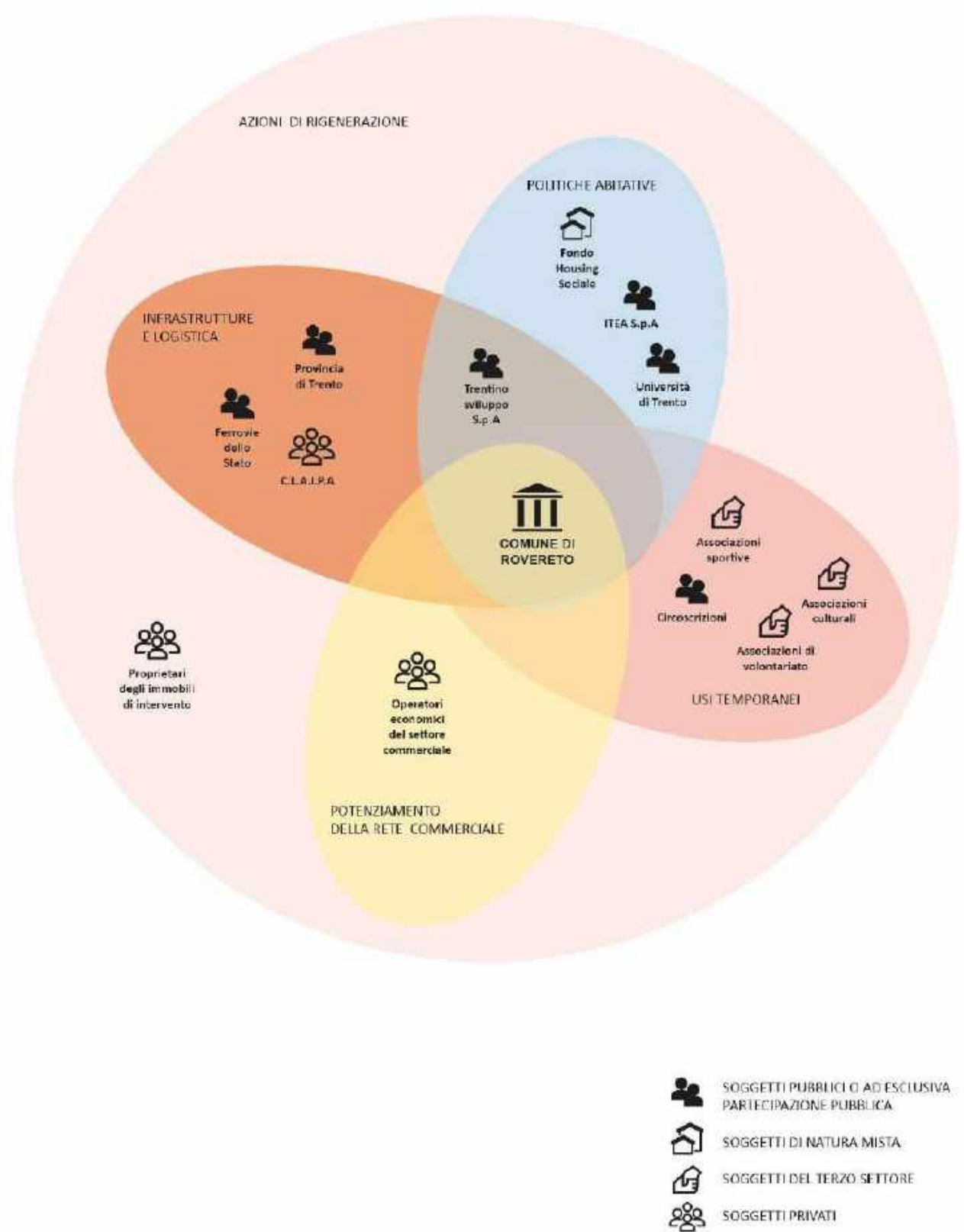


Figura 11_ Attori coinvolti e politiche urbane



5.4 Procedure e tempi di attuazione

Le procedure ed i tempi di attuazione degli interventi sono rappresentati graficamente mediante una *timeline* nelle successive Schede.

Le *timeline* espongono in forma grafica la successione degli eventi che si collocano tra l'inizio del 2017 (anno in cui prendono avvio le iniziative realizzate nell'ambito del presente Studio) e la fine del 2020 (anno di riferimento per i Piano d'azione "Rovereto 2020"). Eventuali sviluppi progettuali successivi al 2021 sono riportati nella *timeline* in modo indicativo poiché le informazioni attualmente disponibili non consentono di precisare l'avvio o il completamento di alcune attività programmate nel medio-lungo periodo.

All'interno della *timeline* sono distinti tre gruppi di attività:

- le attività già concluse;
- le attività in corso di svolgimento;
- le attività programmate.

Il primo gruppo riunisce le attività documentate caratterizzate da una data certa quali ad esempio la compravendita di immobili, la presentazione di progetti al Comune o loro adozione/approvazione.

Il secondo gruppo comprende le attività avviate e non ancora concluse e/o dall'esito ancora incerto, quali ad esempio le trattative di compravendita, la definizione di ipotesi progettuali o la richiesta di permessi e titoli abilitativi.

Al terzo gruppo afferiscono le attività che si prevede possano avvenire in futuro in relazione a programmazioni per opere o infrastrutture che possono godere di finanziamenti pubblici (come ad esempio per i "sottopassi gemelli" dello Scalo ferroviario) o in relazione a procedure avviate e codificate da norme (adozioni/approvazioni di piani e progetti e correlato avvio del cantiere).

All'interno della *timeline* una specifica campitura evidenzia i casi in cui è prefigurata la necessità di intervenire con una variante al Piano Regolatore Generale. In questi casi, il tempo di attuazione dell'intervento è necessariamente dilatato in relazione ai tempi previsti dall'articoli 37, 38 e 39 della LR Trentino 15/2015 che disciplinano i tempi di attuazione del PRG e delle sue Varianti. Quando sussistono le condizioni, si considera la procedura semplificata per Varianti non sostanziali che prevede la riduzione a metà dei tempi previsti dalla legge provinciale.

5.5 Valutazioni preliminari di natura economica, finanziaria e sociale

5.5.1 Valutazioni sulla sostenibilità economico-finanziaria e sociale degli interventi

Tradizionalmente l'analisi economica e sociale dell'investimento pubblico è eseguita per mezzo dell'analisi costi benefici. Tuttavia questa tecnica fornisce utili indicazioni al decisore solo quando:

- i costi ed i benefici sono esprimibili, nella quasi totalità o comunque nella parte più significativa, in termini quantificati monetari;
- la convenienza della collettività è esprimibile attraverso una famiglia di indicatori economico-finanziari sintetici, costituita dal Vane (Valore attuale netto economico), dal TIRE (Tasso interno di rendimento economico) e dal rapporto benefici-costi;
- le caratteristiche del progetto sono tali da consentire la individuazione di un sistema di "prezzi ombra" diverso dai prezzi di mercato ma comunque costruito in modo tale da limitare la discrezionalità dell'analista, rendendo gli esiti dell'applicazione convincenti per il decisore.

Occorre però rilevare che tutte queste condizioni non si presentano nel caso dei progetti in esame, così come in genere avviene nei progetti di carattere urbanistico. Le ragioni sono più d'una:

- i progetti di trasformazione dei "vuoti urbani" non si identificano, nella maggior parte dei casi, in un investimento pubblico, né in una politica pubblica, ma attengono ad una pluralità di investimenti e di decisori; la fattibilità economica e sociale è quindi la risultante di una pluralità di convenienze (rispetto agli obiettivi) e di compatibilità (rispetto alle risorse disponibili) di una pluralità di soggetti, di natura pubblica o privata, diversamente motivati e diversamente toccati dai progetti; tale circostanza, del resto, si presenta per la generalità dei progetti urbanistici, cosicché per i progetti di questa natura nella letteratura specialistica è acquisita l'inadeguatezza dell'analisi costi benefici a fornire risultati appropriati;
- i progetti di trasformazione dei "vuoti urbani" possono riferirsi a valori intangibili (l'immagine estetica della città, la conservazione e messa in valore dei manufatti costituenti testimonianze della storia industriale della città, la sicurezza e la protezione dai rischi, la capacità degli spazi pubblici di aggregare e di integrare i cittadini nella comunità, ...), rispetto ai quali i benefici del progetto monetizzabili sono solo accessori e strumentali;
- la collettività cui il progetto si riferisce non è solo quella locale: l'ambito dello Scalo ferroviario è interessato da interventi sulla mobilità di cui fruiranno sia i residenti che i *city users*, mentre per l'ambito di Merloni sud è allo studio un progetto destinato a soggetti provenienti dall'esterno del territorio comunale per

ragioni di formazione, ricerca e lavoro; la stessa comunità locale, peraltro, non è una entità omogenea, articolandosi in gruppi diversamente toccati dal progetto;

- per le considerazioni sopra esposte, la definizione di un sistema di “prezzi ombra” porterebbe ad un costruito artificioso, facilmente controvertibile e quindi di nessuna utilità per il decisore.

Di conseguenza le valutazioni preliminari della sostenibilità economica e sociale è svolta attraverso un'analisi di tipo prevalentemente qualitativo. Il punto di forza dello schema qualitativo utilizzato è l'esplicitazione delle diverse categorie dei beneficiari (diretti e indiretti) e della natura dei benefici (monetari, quantificabili, intangibili) attesi, ed anche di eventuali gruppi sociali penalizzati.

Il modello di valutazione della fattibilità economica e sociale contempla in primo luogo l'esplicitazione, da un lato, dei gruppi sociali beneficiari e, dall'altro, dei vantaggi articolati in tre categorie: monetari, quantificabili, intangibili.

Per quanto concerne la collettività di riferimento si sono individuate le seguenti categorie di beneficiari:

- beneficiari diretti dei beni e servizi prodotti;
- beneficiari indiretti dei beni e servizi prodotti.

Alla categoria dei beneficiari diretti appartengono: a1) i proprietari di beni immobili trasformati; a2) i promotori immobiliari e le imprese di costruzione; a3) i residenti nelle nuove abitazioni realizzate; a4) gli esercenti ed i lavoratori delle attività economiche insediate nelle aree di progetto; a5) i fruitori delle attrezzature pubbliche e dei servizi attivabili; a6) il Comune di Rovereto; a7) la Provincia Autonoma di Trento; a8) l'Università di Trento.

Nella categoria dei beneficiari indiretti figurano: b1) i cittadini di Rovereto nel loro complesso; b2) i lavoratori impiegati nelle attività di trasformazione urbanistica; b3) gli esercenti ed i lavoratori delle attività economiche insediate in aree esterne a quelle di progetto; b4) le future generazioni.

Accanto ai gruppi sociali beneficiari del progetto, merita individuare l'esistenza di soggetti che potrebbero essere danneggiati dal progetto, al fine di evitare l'insorgere di una tale eventualità o, nel caso ciò avvenisse, di definire misure di minimizzazione e di compensazione. Una eventualità di tale natura riguarda, ad esempio, i gestori di esercizi commerciali alimentari del Centro storico, proprio per questo coinvolti in laboratori di rigenerazione urbana promossi dall'Amministrazione comunale insieme con Confcommercio Imprese per l'Italia.

Le matrici riportate all'interno delle successive Schede riassumono, per ciascuna area, l'insieme degli effetti, di tipo monetario, quantificabile o intangibile, generabili per ciascuna tipologia di beneficiario diretto e indiretto, o di gruppo penalizzato.

I benefici di tipo monetario o intangibile per il Comune di Rovereto sono approfonditi nelle successive valutazioni preliminari di sostenibilità economico finanziaria.

5.5.2 Valutazioni sulla sostenibilità economico finanziaria degli interventi

Per le valutazioni preliminari in merito alla sostenibilità economico finanziaria degli interventi è necessario distinguere i “vuoti urbani” di proprietà privata da quelli di proprietà comunale, di enti pubblici o di altri soggetti giuridici riconducibili al settore pubblico.

Nel primo gruppo sono comprese: la Zona commerciale a nord della Cava Manica, le aree Merloni Nord ed ex Marangoni Meccanica.

Al secondo gruppo afferiscono: ex Mangimificio SAV di proprietà ITEA SpA; Merloni Sud di proprietà della società Trentino Sviluppo, agenzia di sviluppo della Provincia Autonoma di Trento; il Follone di proprietà dell'Amministrazione Comunale e lo Scalo ferroviario di proprietà delle Ferrovie dello Stato.

In entrambi i casi le valutazioni preliminari di natura economico finanziaria sono mirate a qualificare i benefici pubblici in termini di:

- benefici monetizzabili (oneri di urbanizzazione, contributo sul costo di costruzione, ecc.)
- benefici quantificabili (acquisizione di aree, ecc.).

Nella prima parte della valutazione sono riportati i dati dimensionali del progetto: la superficie territoriale, l'indice territoriale e la superficie utile lorda, con distinzione tra destinazioni private (residenza, commercio, terziario, turistico/ricettivo e produttivo) e pubbliche (viabilità e parcheggi pubblici, aree di verde attrezzato, attrezzature pubbliche).

La seconda parte è dedicata al calcolo del contributo di costruzione. Per il calcolo del contributo di costruzione si è fatto riferimento ai costi medi di costruzione indicati nella tabella B approvata con Decreto del Presidente della Provincia n. 8-61/leg del 19 maggio 2017, ed alle aliquote approvate dal Comune di Rovereto con deliberazione consiliare n. 29 di data 15.06.2016.

Nella terza parte è stimato, su base parametrica, il valore monetario delle azioni di rigenerazione assunto pari al loro costo di costruzione. Il costo delle opere ed attrezzature pubbliche è determinato con riferimento a costi parametrici individuati attraverso la consultazione delle seguenti fonti informative:

- Prezzari delle opere pubbliche editi da case editrici specializzate (DEI, Maggioli);
- Prezzari o elaborati redatti dalle Regioni che riportano elaborazioni sui costi di tipo parametrico (Veneto, Piemonte, Toscana).

Nella tabella che segue sono riportati i costi unitari assunti.

OPERE ED ATTREZZATURE PUBBLICHE	COSTO UNITARIO			Fonte
	euro/corpo	euro/ml	euro/mq	
Verde pubblico				
_Parco pubblico attrezzato			35,00	Prezzario DEI - nostre elaborazioni
_Superfici trattate a verde			5,00	nostre elaborazioni
Viabilità carrabile				
_Nuova strada di tipo A		5.247,00	110,00	Regione Veneto
_Nuova strada di tipo C1		1.260,00	120,00	Regione Veneto
_Nuova strada di tipo F1		540,00	60,00	Regione Veneto
Piste ciclabili				
_Pista ciclabile bidirezionale in asfalto drenante		135,00	54,00	Regione Toscana
Rotatorie				
_Minirotatorie (13-25m)	150.000,00			Regione Piemonte
_Compatte urbane (25-30m)	220.000,00			Regione Piemonte
_Urbane singola corsia (30-40m)	250.000,00			Regione Piemonte
_Urbane doppia corsia (45-55m)	280.000,00			Regione Piemonte
Parcheggi pubblici				
_parcheggi a raso			50,00	Prezzario DEI - nostre elaborazioni
_parcheggi interrati			550,00	Prezzario DEI - nostre elaborazioni

A conclusione della terza parte il valore complessivo dei benefici monetizzabili è parametrato all'unità della superficie utile lorda prevista dall'intervento di trasformazione.

Nella quarta ed ultima parte sono riportati i benefici pubblici quantificabili. Essi sono rappresentati dalla acquisizione di diritti reali (proprietà, servitù, ecc.) o dalla disponibilità di superfici private con destinazioni che vanno a vantaggio della collettività (es. edilizia residenziale sociale a favore di particolari categorie d'utenza: fasce "deboli" della popolazione, studenti, anziani, ecc.).

Per alcune aree, inoltre, la fattibilità degli interventi è indagata attraverso lo sviluppo di elaborazioni che assumono un carattere specifico.

Per l'area dell'ex Mangimificio SAV le elaborazioni verificano l'equilibrio economico delle due parti che - nel periodo di svolgimento del presente Studio - hanno sottoscritto il Protocollo d'Intesa, ossia ITEA SpA e Comune di Rovereto. Per un verso il Comune si è impegnato a realizzare a propria cura e spese la demolizione dei fabbricati

fatiscenti e la sistemazione e messa in sicurezza dell'area, per l'altro ITEA SpA ha ceduto in concessione gratuita al Comune l'area liberata per un periodo di 5 anni. Nell'ambito delle valutazioni preliminari è inoltre elaborata una stima di massima del valore di mercato dell'ex Caserma Austroungarica ai fini di una eventuale futura acquisizione da parte del Comune di Rovereto.

Per le valutazioni dell'area dell'ex Mangimificio SAV si sono assunti i seguenti input economici:

- per l'elaborazione del quadro economico del progetto di demolizione e bonifica dei manufatti fatiscenti si è assunto l'importo delle opere stimato da ITEA SpA nell'ambito della redazione del progetto;
- per la stima del valore di mercato dell'ex Caserma Austroungarica è stata calcolata la superficie commerciale dell'immobile ed è stato stimato il valore unitario di riferimento applicando l'incidenza area (10%) alla quotazione di immobili fatiscenti non residenziali nella zona di Sant'Ilario.

Per quanto concerne l'area del Follone, le valutazioni di sostenibilità economico-finanziaria verificano le possibili soluzioni alternative per il finanziamento del parcheggio pubblico interrato nella Fase 1 che prevede la realizzazione di 300 posti auto. Per quest'area, le elaborazioni fanno specifico riferimento alle valutazioni effettuate dallo scrivente e riportate nell'elaborato "Parcheggio pubblico interrato per l'area del Follone. Verifica della sostenibilità economica dell'intervento da realizzarsi mediante appalto pubblico" consegnato all'Amministrazione comunale nel febbraio 2018.

Le elaborazioni declinano in 3 possibili alternative il finanziamento dell'opera pubblica:

- la soluzione 1 prevede che:
 - i 300 posti auto siano destinati alla tariffazione;
 - l'intero ammontare dell'investimento sia coperto da un finanziamento comunale tramite provvista presso istituto di credito;
- la soluzione 2 prevede che:
 - i 40 box auto siano venduti nel libero mercato;
 - i restanti 260 posti auto siano destinati alla tariffazione;
 - l'ammontare dell'investimento per la realizzazione dei 260 posti auto pubblici, sia coperto in parte dagli introiti derivanti dalla vendita dei box auto (al netto dei costi di realizzazione) e per la restante parte da finanziamento presso istituto di credito;
- la soluzione 3 prevede che:

- i 40 box auto siano venduti nel libero mercato;
- i restanti 260 posti auto siano destinati alla tariffazione;
- una quota parte dell'investimento complessivo sia coperta con gli introiti derivanti dall'alienazione di una limitrofa area edificabile con la capacità edificatoria di circa 2.000 mq di superficie utile lorda;
- la restante parte dell'investimento sia coperta in parte dagli introiti derivanti dalla vendita dei box auto (al netto dei costi di realizzazione) e per la restante parte da finanziamento presso istituto di credito.

Per l'elaborazione del quadro economico del progetto del parcheggio si è assunto un costo di costruzione pari a 14.000 euro per posto auto. Il costo unitario è desunto dalle informazioni messe a disposizione dal Comune di Rovereto relative ad interventi analoghi di recente realizzazione.

Per le valutazioni di sostenibilità economico-finanziaria si sono assunti i seguenti input economici:

- nei costi di investimento sono riportati i dati elaborati nel quadro economico;
- i ricavi da posti auto tariffati sono stimati assumendo un incasso netto annuo pari a 246,92 euro per posto auto; l'incasso unitario annuo è desunto dalle informazioni messe a disposizione dal Comune di Rovereto relativamente a parcheggi pubblici interrati soggetti a tariffazione;
- i ricavi da vendita di box auto privati sono stimati assumendo un valore unitario di 18.000 euro per posto auto, desunto dalle quotazioni pubblicate dalla Guida Casa 2017 edita dalla FIMAA;
- i ricavi da vendita dei diritti edificatori per destinazioni private sono stimati assumendo un valore unitario di 2.600 euro/mq ed una incidenza area del 24%; per l'individuazione del valore unitario si è fatto riferimento alle quotazioni pubblicate dalla Guida Casa 2017 edita dalla FIMAA, per l'incidenza area sono state consultate le informazioni relative al Comune di Trento pubblicate dalla rivista specializzata Consulente Immobiliare.

Per la copertura di una parte dell'investimento si è ipotizzato il ricorso ad un Prestito Ordinario a Tasso fisso erogata dalla Cassa Depositi e Prestiti nei confronti di Comuni e Province. Per finanziamenti che prevedono quote di ammortamento in 20 anni, il tasso fisso è pari al 2,60%.

Nella lettura orizzontale delle tabelle che elaborano la sostenibilità economica finanziaria delle 3 soluzioni alternative è sviluppata l'articolazione temporale dei costi e dei ricavi. Nella scansione temporale è possibile individuare 3 periodi:

- anni 1, 2, 3 e 4, corrispondenti alla durata del cantiere, all'interno dei quali è riportata l'articolazione dei costi di costruzione, delle spese tecniche e degli imprevisti;

- anni n, corrispondenti al periodo assunto per il rimborso del debito; nell'arco temporale di un ventennio la rata per il rimborso del debito è confrontata con gli incassi annuali derivanti dalla tariffazione dei posti auto comunali;
- anni m, corrispondenti al periodo successivo all'estinzione del debito, per i quali si presentano i soli ricavi connessi alla tariffazione dei posti auto comunali.

Infine, per l'area dello Scalo ferroviario le valutazioni riportano l'ammontare degli investimenti previsti per la realizzazione delle importanti infrastrutture viarie e ciclopedonali. In questo caso, un prospetto di sintesi riporta le informazioni relative a:

- tipologia di opera;
- ammontare dell'investimento;
- soggetto che sostiene i costi o che eroga il finanziamento.

PLANIMETRIA GENERALE | Fonte: nostra elaborazione



LEGENDA

- Perimetro ambito di trasformazione
- Ex Caserma austroungarica

AZIONI DI RIGENERAZIONE URBANA DI BREVE PERIODO

- Demolizione dei fabbricati fatiscenti e sistemazione del fondo con materiali stabilizzati
- Inizio del percorso di progettazione partecipata



LEGENDA

- Perimetro ambito di trasformazione
- Ex Caserma austroungarica

AZIONI DI RIGENERAZIONE URBANA DI MEDIO - LUNGO PERIODO

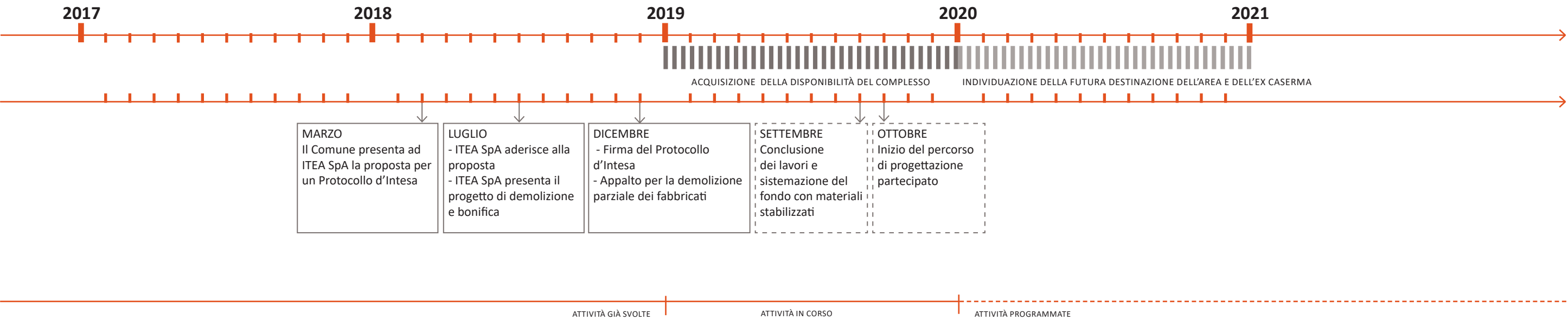
Infrastrutture verdi

- Pista ciclabile

Attrezzature urbane

- Riuso per spazi collettivi
- Acquisizione ex caserma austroungarica Sup. comm. 2.367 mq

CRONOPROGRAMMA | Fonte: nostra elaborazione



MATRICE DELLA SOSTENIBILITA’ ECONOMICA E SOCIALE

	BENEFICI		
	Monetari	Quantificabili	Intangibili
BENEFICIARI DIRETTI	a1) i proprietari di beni immobili trasformati		
	a2) i promotori immobiliari e le imprese di costruzione	- profitto imprenditoriale connesso agli interventi di demolizione (breve periodo) -profitto di recupero e nuova costruzione (lungo periodo)	
	a3) i residenti nelle nuove abitazioni realizzate		
	a4) gli esercenti ed i lavoratori delle attività economiche insediate o insediabili nelle aree di progetto		
	a5) i fruitori delle attrezzature pubbliche e di servizi generali	- possibilità di fruire di spazi pubblici e servizi collettivi	- aumento del senso di appartenenza al luogo e alla comunità
	a6) il Comune di Rovereto	- concessione gratuita dell'area per eventi e manifestazioni per 5 anni	- riqualificazione del patrimonio edilizio esistente - rigenerazione di un brano di città dismesso - riduzione del consumo di suolo non edificato
	a7) la Provincia Autonoma di Trento e ITEA SpA	- ricavi derivanti dalla vendita dell'ex Caserma Austroungarica (breve periodo) - ricavi da vendita o locazione di unità immobiliari residenziali (lungo periodo)	- aumento dell'efficienza nella gestione del patrimonio immobiliare pubblico
BENEFICIARI INDIRETTI	b1) i cittadini di Rovereto	- potenziamento della rete ciclopedonale - possibilità di fruire di spazi pubblici e attrezzature collettive	- incremento delle relazioni sociali - rafforzamento dell'identità e del senso di appartenenza al luogo e alla comunità
	b2) i lavoratori impiegati nelle attività di trasformazione urbanistica	- creazione di reddito in favore di numerose categorie di lavoratori: professionisti, impiegati, operai addetti alle costruzioni ed ai comparti collegati	- riduzione dei problemi sociali connessi alla attuale difficile situazione economica
	b3) gli esercenti ed i lavoratori delle attività economiche insediate in aree esterne a quelle di proprietà		
	b4) le future generazioni		- possibilità di vivere in un ambiente urbano di qualità

VALUTAZIONI DI SOSTENIBILITA’ ECONOMICO-FINANZIARIA

1_Progetto di demolizione e bonifica dei manufatti fatiscenti

Quadro economico	
Voci	Importo euro
A) LAVORI E/O FORNITURE	
Opere di demolizione	270.943,73
Oneri di sicurezza	26.864,64
Totale lavori	297.808,37
B) SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE:	
Imprevisti	11.200,00
Spese tecniche:	
Direzione lavori	15.000,00
Contributo CNPAIA (4%)	600,00
Oneri fiscali al 22%	71.413,84
Indennità di progettazione	3.800,00
Arrotondamento	177,79
Totale somme a disposizione	102.191,63
Importo complessivo delle opere	400.000,00

2_Calcolo della consistenza commerciale della ex Caserma Austroungarica

Calcolo della consistenza commerciale	Superficie lorda	Coefficiente di ragguaglio	Superficie commerciale
	mq	%	mq
Piano interrato			
Depositi	675,00	50%	337,50
Piano terra			
Locali principali	738,00	100%	738,00
Piano primo			
Locali principali	504,00	100%	504,00
Terrazzi e balconi (fino a 25 mq)	25,00	30%	7,50
Terrazzi e balconi (quota eccedente)	215,00	10%	21,50
Piano secondo			
Locali principali	504,00	100%	504,00
Terrazzi e balconi	21,00	30%	6,30
Piano terzo			
Sottotetto	497,00	50%	248,50
Totale superficie	3.179,00		2.367,30

3_Stima di massima del valore di mercato della ex Caserma Austroungarica

Stima di massima del valore di mercato	Superficie commerciale	Valore minimo degli immobili non residenziali (1)	Incidenza area	Valore unitario di riferimento	Valore totale
	(a)	(b)	(c)	(d) = (b) x (c)	(e) = (a) x (d)
	mq	euro/mq	%	euro/mq	euro
ex Caserma Austroungarica	2.367,00	1.900,00	10%	190,00	449.730,00

(1) Fonte: FIMAA, Guida Casa 2017, Comune: Rovereto, Zona: 1 - Sant'Ilario

PLANIMETRIA GENERALE | Fonte: nostra elaborazione



LEGENDA

-  Perimetro ambito di trasformazione
-  Sedime edifici di progetto

AZIONI DI RIGENERAZIONE URBANA

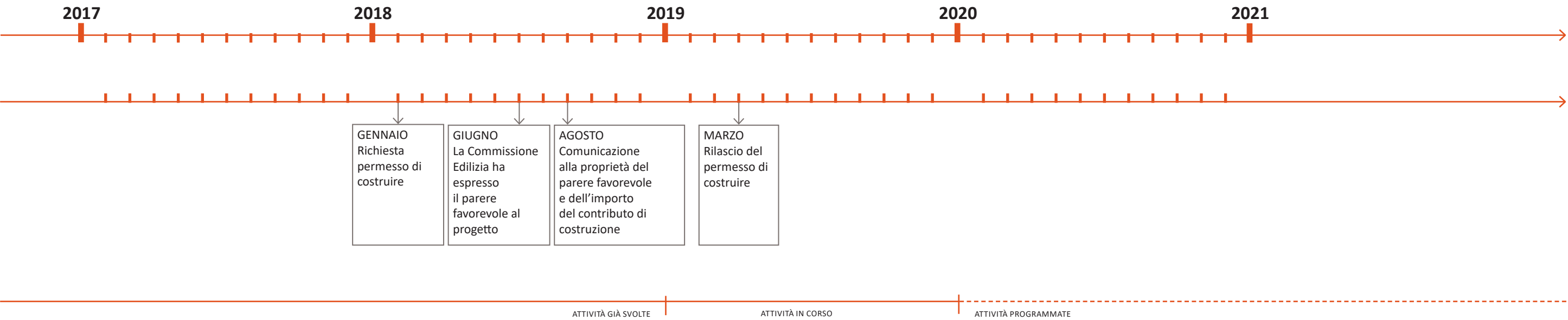
Infrastrutture grigie

-  Riorganizzazione incrocio/accesso

Rete commerciale

-  Potenziamento della rete commerciale
- n.1 media struttura di vendita: 1.300 mq

CRONOPROGRAMMA | Fonte: nostra elaborazione



MATRICE DELLA SOSTENIBILITA’ ECONOMICA E SOCIALE

BENEFICI				
BENEFICIARI DIRETTI		Monetari	Quantificabili	Intangibili
	a1) i proprietari di beni immobili trasformati	- incremento del valore immobiliare		
	a2) i promotori immobiliari e le imprese di costruzione	- profitto imprenditoriale connesso agli interventi di nuova costruzione		
	a3) i residenti nelle nuove abitazioni realizzate			
	a4) gli esercenti ed i lavoratori delle attività economiche insediate o insediabili nelle aree di progetto	- ricavi derivanti dalla vendita dei prodotti e dei servizi - creazione di reddito per i nuovi lavoratori che saranno assunti		- capacità di assorbimento occupazionale
	a5) i fruitori delle attrezzature pubbliche e di servizi generali			
	a6) il Comune di Rovereto	- introiti da contributo di costruzione		- sostegno alle politiche economiche del sistema produttivo trentino
	a7) la Provincia Autonoma di Trento			
BENEFICIARI INDIRETTI	b1) i cittadini di Rovereto		- possibilità di fruire di una nuova struttura di vendita	
	b2) i lavoratori impiegati nelle attività di trasformazione urbanistica	- creazione di reddito in favore di numerose categorie di lavoratori: professionisti, impiegati, operai addetti alle costruzioni ed ai comparti collegati		- riduzione dei problemi sociali connessi alla attuale difficile situazione economica
	b3) gli esercenti ed i lavoratori delle attività economiche insediate in aree esterne a quelle di proprietà			
	b4) le future generazioni			- possibilità di vivere in un ambiente urbano di qualità

VALUTAZIONI DI SOSTENIBILITA’ ECONOMICO-FINANZIARIA

1_Dati dimensionali

Ambito/ Comparto	Destinazione	Superficie territoriale mq	SUL mq	Note
Ambito Unico	commerciale	5.972,00	1.683,00	Si assume la consistenza indicata nella richiesta di Permesso di Costruire
Totale		5.972,00	1.683,00	

2_Contributo di costruzione

Ambito/ Comparto	Destinazione	SUL mq	Aliquota di applicazione (1) %	U1, U2 e CCC	Costo medio di costruzione euro/mq	Importo unitario euro/mq	Importo totale euro
Ambito Unico	commerciale	1.683,00	15%	2/3	786,91	78,69	132.436,95
Totale		1.683,00					132.436,95

(1) Si assume l'aliquota prevista per gli interventi di "nuova costruzione".

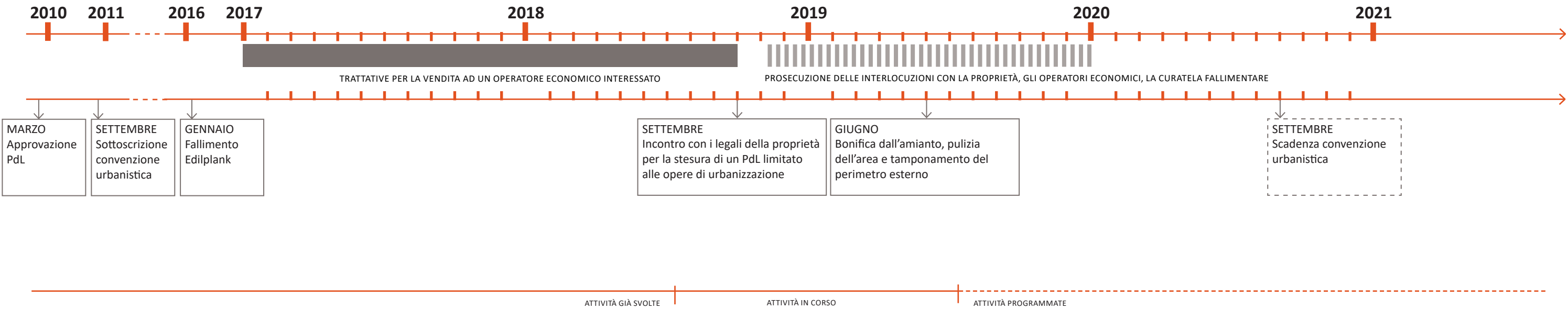
PLANIMETRIA GENERALE | Fonte: nostra elaborazione



LEGENDA

- Perimetro ambito di trasformazione
- AZIONI DI RIGENERAZIONE URBANA**
- Infrastrutture verdi**
 - Pista ciclabile
 - tratto via Parteli: 300 ml
 - Verde pubblico
 - ambito 1: 323 mq
 - Percorso protetto
- Infrastrutture grigie**
 - Riqualificazione viabilità
 - tratto via Parteli: 150 ml
 - Nuovo viabilità
 - tratto interno all'ambito 1: 140 ml
 - Nuova rotatoria

CRONOPROGRAMMA | Fonte: nostra elaborazione



MATRICI DELLA SOSTENIBILITA’ ECONOMICA E SOCIALE

	BENEFICI			
		Monetari	Quantificabili	Intangibili
BENEFICIARI DIRETTI	a1) i proprietari di beni immobili trasformati	- ricavi da vendita o locazione di unità immobiliari realizzate		
	a2) i promotori immobiliari e le imprese di costruzione	- profitto imprenditoriale connesso agli interventi di demolizione e recupero/riuso		
	a3) i residenti nelle nuove abitazioni realizzate		- possibilità di fruire di spazi pubblici e attrezzature collettive - possibilità di fruire di nuovi collegamenti stradali e ciclopedonali	
	a4) gli esercenti ed i lavoratori delle attività economiche insediate o insediabili nelle aree di progetto	- ricavi derivanti dalla vendita dei prodotti e dei servizi - creazione di reddito per i nuovi lavoratori che saranno assunti	- aumento dell'accessibilità carrabile e ciclopedonale	- capacità di assorbimento occupazionale
	a5) i fruitori delle attrezzature pubbliche e di servizi generali			
	a6) il Comune di Rovereto	- introiti da contributo di costruzione	- acquisizione gratuita di nuove dotazioni pubbliche: - aree verdi - collegamenti ciclopedonali - roatorie e assi stradali riqualificati	- rigenerazione di un brano di città dismesso - riduzione del consumo di suolo non edificato - sostegno alle politiche economiche del sistema produttivo trentino
	a7) la Provincia Autonoma di Trento			
BENEFICIARI INDIRETTI	b1) i cittadini di Rovereto		- maggiore disponibilità di abitazioni e di strutture di vendita - potenziamento della rete ciclopedonale - riorganizzazione della viabilità carrabile - incremento delle aree verdi	- incremento delle relazioni sociali - rafforzamento dell'identità e del senso di appartenenza al luogo e alla comunità - aumento della sicurezza stradale
	b2) i lavoratori impiegati nelle attività di trasformazione urbanistica	- creazione di reddito in favore di numerose categorie di lavoratori: professionisti, impiegati, operai addetti alle costruzioni ed ai comparti collegati		- riduzione dei problemi sociali connessi alla attuale difficile situazione economica
	b3) gli esercenti ed i lavoratori delle attività economiche insediate in aree esterne a quelle di proprietà			
	b4) le future generazioni			- possibilità di vivere in un ambiente urbano di qualità
	SVANTAGGI			
		Monetari	Quantificabili	Intangibili
SOGGETTI PENALIZZATI	c1) gestori di esercizi commerciali alimentari situati nel centro storico	- diminuzione dei ricavi derivanti dal potenziale inserimento nell'ambito di nuove attività commerciali		- aumento della concorrenza

VALUTAZIONI DI SOSTENIBILITA’ ECONOMICO-FINANZIARIA

1_Dati dimensionali

Ambito/ Comparto	Destinazione	Superficie territoriale	SUL	Note
		mq	mq	
Ambito 1	residenziale		9.225,00	I dati dimensionali sono ipotizzati sulla base delle consistenze indicate nel PdL approvato
	terziaria	10.720,00	9.225,00	
	ricettiva			
	commerciale		1.500,00	
Ambito 2	residenziale		1.700,00	I dati dimensionali sono ipotizzati sulla base delle consistenze indicate nel PdL approvato
	terziaria	1.720,00		
	ricettiva			
	commerciale		1.500,00	
Totale		12.440,00	23.150,00	

2_Contributo di costruzione

Ambito/ Comparto	Destinazione	SUL	Aliquota di applicazione (1)	U1, U2 e CCC	Costo medio di costruzione	Importo unitario	Importo totale
		mq	%		euro/mq	euro/mq	euro
Ambito 1	residenziale	9.225,00	5%	3/3	764,01	38,20	352.399,61
	terziaria	9.225,00	5%	2/3	786,91	26,23	241.974,83
	ricettiva	-	5%	3/3	764,01	38,20	-
	commerciale	1.500,00	5%	2/3	786,91	26,23	39.345,50
Ambito 2	residenziale	1.700,00	5%	3/3	764,01	38,20	64.940,85
	terziaria	-	5%	2/3	786,91	26,23	-
	ricettiva	-	5%	3/3	764,01	38,20	-
	commerciale	1.500,00	5%	2/3	786,91	26,23	39.345,50
Totale		23.150,00					738.006,29

(1) Si assume l'aliquota prevista per gli interventi di "recupero".

3_Benefici monetizzabili

		Consistenza			Importo unitario		Importo totale
		n	ml	mq	euro/corpo	euro/mq	euro
Ambito 1-2	Intersezione a rotatoria SS12 - via Parteli (d. 50m)	1,00			280.000,00		280.000,00
Ambito 1-2	Intersezione a rotatoria via Parteli - via Pasqui (d. 25m)	1,00			220.000,00		220.000,00
Ambito 1	Riqualificazione della viabilità pubblica (SS12 - via Parteli)		150,00	1.800,00		120,00	216.000,00
Ambito 1	Area verde			323,00		35,00	11.305,00
Importo totale							727.305,00
SUL (mq)							23.150,00
Importo per mq di SUL (euro/mq)							31,42

4_Benefici quantificabili

		Consistenza		
		n.	mq	mq SUL
_Diritto di proprietà dell'area occupata dal nuovo tratto di viabilità SS12-via Parteli			1.800,00	
_Diritto di proprietà dell'area verde			323,00	
Totale			2.123,00	

PLANIMETRIA GENERALE | Fonte: nostra elaborazione



LEGENDA

Perimetro ambito di trasformazione

Edifici da mantenere

AZIONI DI RIGENERAZIONE URBANA

Infrastrutture verdi

Pista ciclabile
- tratto via Manzoni: 180 ml

Verde e spazi pubblici pavimentati
Sup. 8.200 mq

Percorso protetto

Infrastrutture grigie

Collegamento pedonale

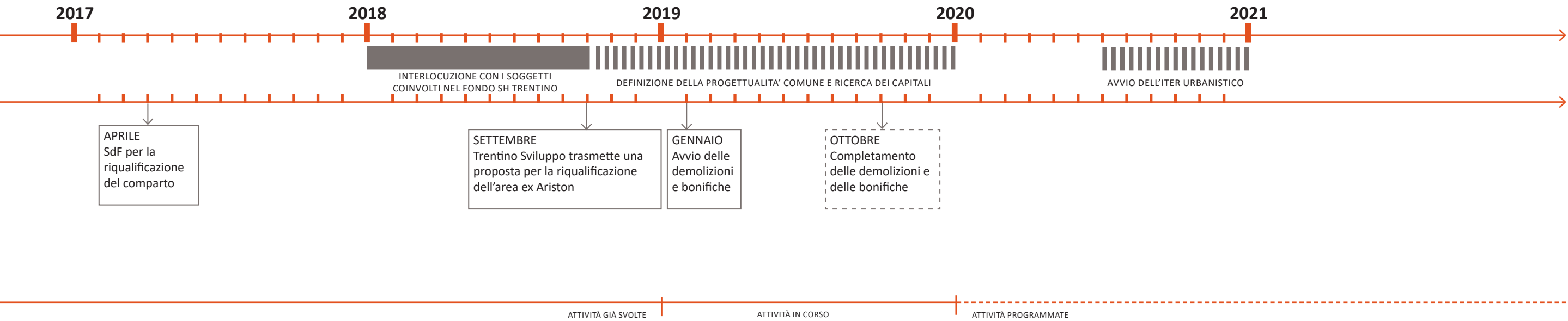
Attrezzature urbane

Servizi collettivi

Centro di documentazione

Parcheggi pubblici
p.a. 150

CRONOPROGRAMMA | Fonte: nostra elaborazione



MATRICE DELLA SOSTENIBILITA’ ECONOMICA E SOCIALE

BENEFICIARI DIRETTI	BENEFICI			
		Monetari	Quantificabili	Intangibili
	a1) i proprietari di beni immobili trasformati			
	a2) i promotori immobiliari e le imprese di costruzione	- profitto imprenditoriale connesso agli interventi di demolizione, recupero e nuova costruzione		
	a3) i residenti nelle nuove abitazioni realizzate	- minor spesa per l'acquisto o l'affitto della propria abitazione	- possibilità di fruire di spazi pubblici e attrezzature collettive	- aumento del senso di appartenenza al luogo e alla comunità
	a4) gli esercenti ed i lavoratori delle attività economiche insediate o insediabili nelle aree di progetto	- ricavi derivanti dalla vendita dei prodotti e dei servizi - creazione di reddito per i nuovi lavoratori che saranno assunti	- aumento dell'accessibilità carrabile e ciclopedonale	- capacità di assorbimento occupazionale
	a5) i fruitori delle attrezzature pubbliche e di servizi generali		- possibilità di fruire di spazi pubblici e servizi collettivi	- aumento del senso di appartenenza al luogo e alla comunità
	a6) il Comune di Rovereto	- introiti da contributo di costruzione	- acquisizione gratuita di nuove dotazioni pubbliche: - aree verdi - collegamenti ciclopedonali - parcheggi pubblici	- rigenerazione di un brano di città dismesso - riduzione del consumo di suolo non edificato - rafforzamento del polo intermodale - sostegno alle politiche economiche del sistema produttivo trentino
	a7) la Provincia Autonoma di Trento e Trentino Sviluppo	- ricavi derivanti dalla vendita o locazione dei servizi al quartiere e alla città		- aumento dell'efficienza nella gestione del patrimonio immobiliare pubblico
BENEFICIARI INDIRETTI	b1) i cittadini di Rovereto		- possibilità di fruire di nuovi servizi pubblici e privati - potenziamento della rete ciclopedonale - incremento delle aree verdi - maggiore disponibilità di parcheggi pubblici	- incremento delle relazioni sociali - rafforzamento dell'identità e del senso di appartenenza al luogo e alla comunità - conoscenza diretta di nuove soluzioni per gli spazi del lavoro e dell'abitare
	b2) i lavoratori impiegati nelle attività di trasformazione urbanistica	- creazione di reddito in favore di numerose categorie di lavoratori: professionisti, impiegati, operai addetti alle costruzioni ed ai comparti collegati		- riduzione dei problemi sociali connessi alla attuale difficile situazione economica
	b3) gli esercenti ed i lavoratori delle attività economiche insediate in aree esterne a quelle di proprietà			
	b4) le future generazioni			- possibilità di vivere in un ambiente urbano di qualità

VALUTAZIONI DI SOSTENIBILITA’ ECONOMICO-FINANZIARIA

1_Dati dimensionali

Ambito/ Comparto	Destinazione	Superficie territoriale	Posti letto	Standard dimensionale (in camera doppia)	SUL	Note
		mq	n	mq/posto letto	mq	
Ambito Unico	Social housing (studentato universitario)		200,00	35,00	7.000,00	La SUL complessiva è determinata applicando alla superficie territoriale l'indice di edificabilità (0,85 mq/mq) desunto dalla Scheda norma del PRG. L'articolazione delle destinazioni d'uso è ipotizzata sulla base delle interlocuzioni avvenute con il Fondo Social Housing Trentino.
Ambito Unico	Commercio (food)				3.100,00	
Ambito Unico	Artigianato di servizio alla persona (palestre, centri fitness)				6.200,00	
Ambito Unico	Terziario (coworking)				6.200,00	
Totale		26.569,00		22.500,00		

2_Contributo di costruzione

Ambito/ Comparto	Destinazione	SUL	Aliquota di applicazione (1)	U1, U2 e CCC	Costo medio di costruzione	Importo unitario	Importo totale
		mq	%		euro/mq	euro/mq	euro
Ambito Unico	Social housing (studentato universitario)	7.000,00	5%	2/3	764,01	25,47	178.269,00
Ambito Unico	Commercio (food)	3.100,00	5%	2/3	786,91	26,23	81.314,03
Ambito Unico	Artigianato di servizio alla persona (palestre, centri fitness)	6.200,00	5%	2/3	786,91	26,23	162.628,07
Ambito Unico	Terziario (coworking)	6.200,00	5%	2/3	786,91	26,23	162.628,07
Totale		22.500,00				584.839,17	

(1) Si assume l'aliquota prevista per gli interventi di "recupero".

3_Benefici monetizzabili

		Consistenza (1)			Importo unitario		Importo totale
		n	ml	mq	euro/corpo	euro/mq	euro
Ambito Unico	Parcheggi pubblici a raso	150		5.250,00		50,00	262.500,00
Ambito Unico	Verde e spazi pubblici pavimentati			8.200,00		35,00	287.000,00
Ambito Unico	Percorsi ciclopedonali		180,00	450,00		54,00	24.300,00
Importo totale						573.800,00	
SUL						22.500,00	
Importo per mq di SUL						25,50	

4_Benefici quantificabili

		Consistenza	
	n. p.a.	mq	mq SUL
Diritto di proprietà dell'area per parcheggi pubblici		150	5.250,00
Diritto di proprietà dell'area verde			8.200,00
Social housing (studentato universitario)			7.000,00
Totale		150	13.450,00
			7.000,00

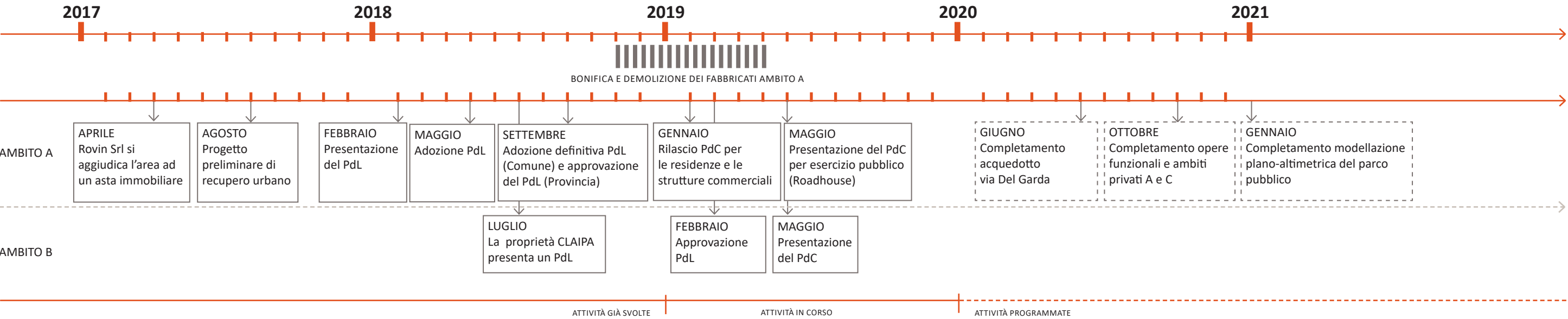
PLANIMETRIA GENERALE | Fonte: nostra elaborazione



LEGENDA

- Perimetro ambito di trasformazione
- Sedime edifici di progetto
- AZIONI DI RIGENERAZIONE URBANA**
 - Infrastrutture verdi**
 - Pista ciclabile
 - tratto via Benacense II: 400 ml
 - tratto interno al comparto: 250 ml
 - Parco pubblico attrezzato
 - Sup. 4.800 mq
 - Infrastrutture grigie**
 - Riqualificazione viabilità
 - tratto via Benacense II: 400 ml
 - tratto via Abetone: 100 ml
 - Acquedotto
 - via del Garda: 200 ml
 - Attrezzature urbane**
 - Social Housing
 - 6.800 mq SUL
 - Rete commerciale**
 - Potenziamento della rete commerciale
 - n.3 medie strutture di vendita: 5.200 mq SUL totale

CRONOPROGRAMMA | Fonte: nostra elaborazione



MATRICE DELLA SOSTENIBILITA’ ECONOMICA E SOCIALE

BENEFICI				
	Monetari	Quantificabili	Intangibili	
BENEFICIARI DIRETTI	a1) i proprietari di beni immobili trasformati	- ricavi derivanti dalla vendita delle strutture commerciali - ricavi derivanti dalla vendita o locazione delle unità immobiliari residenziali		
	a2) i promotori immobiliari e le imprese di costruzione	- profitto imprenditoriale connesso agli interventi di demolizione, recupero e nuova costruzione		
	a3) i residenti nelle nuove abitazioni realizzate	- minor spesa per l'acquisto o l'affitto della propria abitazione	- possibilità di fruire di spazi pubblici e attrezzature collettive	- aumento del senso di appartenenza al luogo e alla comunità
	a4) gli esercenti ed i lavoratori delle attività economiche insediate o insediabili nelle aree di progetto	- ricavi derivanti dalla vendita dei prodotti e dei servizi - creazione di reddito per i nuovi lavoratori che saranno assunti	- aumento dell'accessibilità carrabile e ciclopedonale	- capacità di assorbimento occupazionale
	a5) i fruitori delle attrezzature pubbliche e di servizi generali		- possibilità di fruire di spazi pubblici e servizi collettivi	- aumento del senso di appartenenza al luogo e alla comunità
	a6) il Comune di Rovereto	- introiti da contributo di costruzione - disponibilità finanziaria per la realizzazione di un'opera pubblica esterna all'area di intervento	- acquisizione gratuita di nuove dotazioni pubbliche: - parco pubblico attrezzato - collegamenti ciclopedonali - assi stradali riqualificati - nuovo tratto di acquedotto pubblico	- rigenerazione di un brano di città dismesso - riduzione del consumo di suolo non edificato - sostegno alle politiche economiche del sistema produttivo trentino
	a7) la Provincia Autonoma di Trento		- disponibilità di alloggi per fasce deboli della popolazione	
BENEFICIARI INDIRETTI	b1) i cittadini di Rovereto		- maggiore disponibilità di alloggi di social housing - possibilità di fruire di nuove strutture di vendita - potenziamento della rete ciclopedonale - incremento dei parchi pubblici	- incremento delle relazioni sociali - rafforzamento dell'identità e del senso di appartenenza al luogo e alla comunità - aumento della sicurezza stradale
	b2) i lavoratori impiegati nelle attività di trasformazione urbanistica	- creazione di reddito in favore di numerose categorie di lavoratori: professionisti, impiegati, operai addetti alle costruzioni ed ai comparti collegati		- riduzione dei problemi sociali connessi alla attuale difficile situazione economica
	b3) gli esercenti ed i lavoratori delle attività economiche insediate in aree esterne a quelle di proprietà			
	b4) le future generazioni			- possibilità di vivere in un ambiente urbano di qualità

VALUTAZIONI DI SOSTENIBILITA’ ECONOMICO-FINANZIARIA

1_Dati dimensionali

Ambito/ Comparto	Destinazione	Superficie territoriale	SUL	Note
		mq	mq	
Ambito A	commercio	6.100,00	2.100,00	I dati dimensionali sono tratti dagli elaborati progettuali del Piano di Lottizzazione approvato
Ambito B	commercio	3.300,00	1.900,00	
Ambito C	commercio	2.000,00	1.200,00	
Ambito D	social housing	4.280,00	6.800,00	
Ambito E	parco pubblico	2.400,00		
Ambito F	residuo	175,00		
Totale		18.255,00	12.000,00	

2_Contributo di costruzione

Ambito/ Comparto	Destinazione	SUL	Aliquota di applicazione (1)	U1, U2 e CCC	Costo medio di costruzione	Importo unitario	Importo totale
		mq	%		euro/mq	euro/mq	euro
Ambito A	commercio	2.100,00	5%	2/3	786,91	26,23	55.083,70
Ambito B	commercio	1.900,00	5%	2/3	786,91	26,23	49.837,63
Ambito C	commercio	1.200,00	5%	2/3	786,91	26,23	31.476,40
Ambito D	social housing	6.800,00	5%	2/3	764,01	25,47	173.175,60
Totale		12.000,00					309.573,33

(1) Si assume l'aliquota prevista per gli interventi di "recupero".

3_Benefici monetizzabili

		Superficie territoriale	Importo unitario	Importo totale	Note
		mq	euro/mq	euro	
<u>Opere di urbanizzazione non soggette a scomputo del contributo di costruzione (art. 7 dello schema di convenzione)</u>					
Ambito E1	Parco attrezzato a verde pubblico, completo di percorsi ciclopedonali di collegamento tra via Abetone e via Benacense II	4.800,00		471.867,77	La superficie territoriale differisce da quella indicata nei "dati dimensionali" perché qui è considerata la quota di giardino pensile realizzata sulla copertura degli edifici.
Ambito E2	Riqualificazione tratto di via Abetone con percorso ciclopedonale, verde e arredo urbano	500,00		79.902,99	La superficie territoriale è calcolata sulla base delle dimensioni indicate nella convenzione urbanistica
Ambito E3	Riqualificazione tratto via Benacense II con percorso ciclopedonale			37.315,83	
Ambito E4	Realizzazione (fornitura e posa in opera) di un tratto di acquedotto in via Del Garda			57.947,19	Ricompresa tra le "opere funzionali" di cui all'art. 8 dello schema di convenzione
<u>Altro</u>					
Esterno al perimetro del PdL	Opera pubblica da concordare con l'Amministrazione comunale			640.000,00	
Importo totale				1.287.033,78	
SUL				12.000,00	
Importo per mq di SUL				107,25	

4_Benefici quantificabili

Consistenza		
	mq	mq SUL
<u>Cessione gratuita di diritti reali (art. 10 dello schema convenzione urbanistica)</u>		
_Diritto di proprietà di parte del verde pubblico	2.400,00	
_Diritto di servitù di uso pubblico per l'utilizzo a parco pubblico dell'area verde posta al di sopra del solaio dell'edificio nell'ambito B	1.350,00	
_Diritto di servitù di uso pubblico per l'utilizzo al parco pubblico corrispondente all'area verde dell'ambito C non interessata dal sedime dell'edificio in ampliamento	1.050,00	
_Diritto di servitù di uso pubblico di passaggio (passo e ripasso) per garantire il collegamento tra il parco e la via Abetone	150,00	
<u>Altro</u>		
Social housing (residenza a canone moderato)		6.800,00
Totale		4.950,00
		6.800,00

PLANIMETRIA GENERALE | Fonte: nostra elaborazione



LEGENDA

- Perimetro ambito di trasformazione
- Sedime edifici di progetto
Sup. 2.000 mq

AZIONI DI RIGENERAZIONE URBANA

Infrastrutture blu
Valorizzazione percorsi d'acqua
100 ml

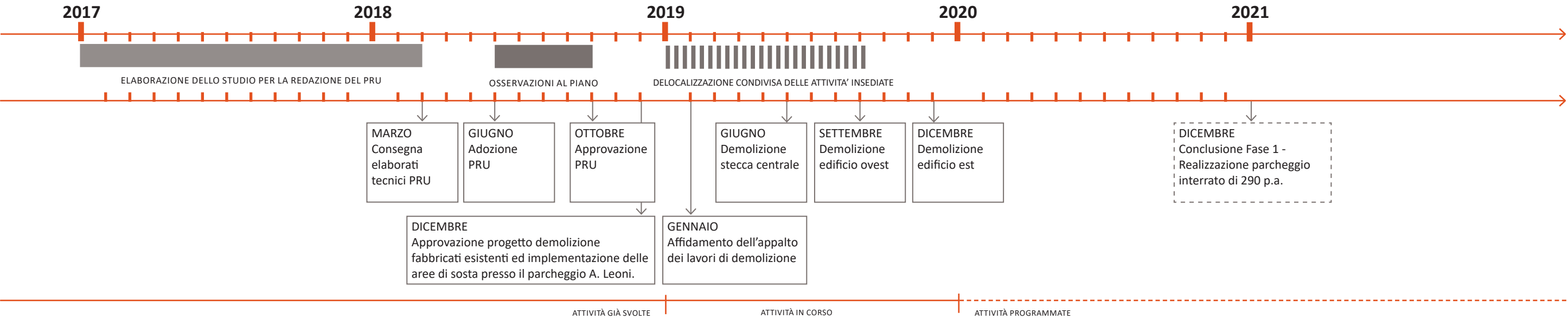
Infrastrutture verdi
Verde pubblico
Sup 5.000 mq

Infrastrutture grigie
Parcheggi pubblici interrati
- fase 1: 290 p.a.
- fase 2: 520 p.a.
- fase 3: 708 p.a.

Nuova viabilità
- tratto interno al comparto: 250 ml

Attrezzature urbane
Spazi pubblici pavimentati
Sup. 8.000 mq

CRONOPROGRAMMA | Fonte: nostra elaborazione



MATRICE DELLA SOSTENIBILITA’ ECONOMICA E SOCIALE

	BENEFICI			
		Monetari	Quantificabili	Intangibili
BENEFICIARI DIRETTI	a1) i proprietari di beni immobili trasformati			
	a2) i promotori immobiliari e le imprese di costruzione	- profitto imprenditoriale connesso agli interventi di nuova costruzione		
	a3) i residenti nelle nuove abitazioni realizzate			
	a4) gli esercenti ed i lavoratori delle attività economiche insediate o insediabili nelle aree di progetto			
	a5) i fruitori delle attrezzature pubbliche e di servizi generali		- possibilità di fruire di spazi pubblici e servizi collettivi	- aumento del senso di appartenenza al luogo e alla comunità
	a6) il Comune di Rovereto	- ricavi da tariffazione dei posti auto pubblici - ricavi da eventuale vendita di posti auto privati - ricavi da eventuale vendita di diritti edificatori per gli edifici a destinazione privata		- aumento del decoro nel centro storico - sostegno alle politiche di rivitalizzazione del centro storico
	a7) la Provincia Autonoma di Trento			
BENEFICIARI INDIRETTI	b1) i cittadini di Rovereto		- maggiore disponibilità di parcheggi pubblici - incremento delle aree verdi - disponibilità di spazi pubblici pavimentati per le relazioni tra gli abitanti	- incremento delle relazioni sociali - rafforzamento dell'identità e del senso di appartenenza al luogo e alla comunità - possibilità di fruire di spazi pubblici riqualificati
	b2) i lavoratori impiegati nelle attività di trasformazione urbanistica	- creazione di reddito in favore di numerose categorie di lavoratori: professionisti, impiegati, operai addetti alle costruzioni ed ai comparti collegati		- riduzione dei problemi sociali connessi alla attuale difficile situazione economica
	b3) gli esercenti ed i lavoratori delle attività economiche insediate in aree esterne a quelle di proprietà	- incremento dei ricavi grazie al maggior numero di visitatori nel centro storico	- maggiore diponibilità di posti auto pubblici all'interno del centro storico	
	b4) le future generazioni			- possibilità di vivere in un ambiente urbano di qualità

2_Soluzione 1

Soluzione 1	Importo complessivo	Articolazione temporale					
	euro	anno 1	anno 2	anno 3	anno 4	anno n	anno m
1) Costi di investimento							
_costi di costruzione	4.200.000	840.000	1.260.000	1.260.000	840.000		
_imprevisti	210.000	42.000	63.000	63.000	42.000		
_spese tecniche	441.000	220.500	66.150	66.150	88.200		
_oneri previdenziali	17.640	8.820	2.646	2.646	3.528		
_IVA	541.901	138.650	147.435	147.435	108.380		
1) Totale costi di investimento	5.410.541	1.249.970	1.539.231	1.539.231	1.082.108		
2) Ricavi							
_posti auto tariffati						74.076	74.076
2) Ricavi totali		-	-	-	-	74.076	74.076
3) Rimborso del debito							
_importo erogato	5.410.541	1.249.970	1.539.231	1.539.231	1.082.108		
_oneri finanziari	256.256	32.499	33.344	74.231	116.181		
_debito cumulato		1.282.470	2.855.045	4.468.507	5.666.797		
3) Importo della rata ventennale per il rimborso del debito						366.951	

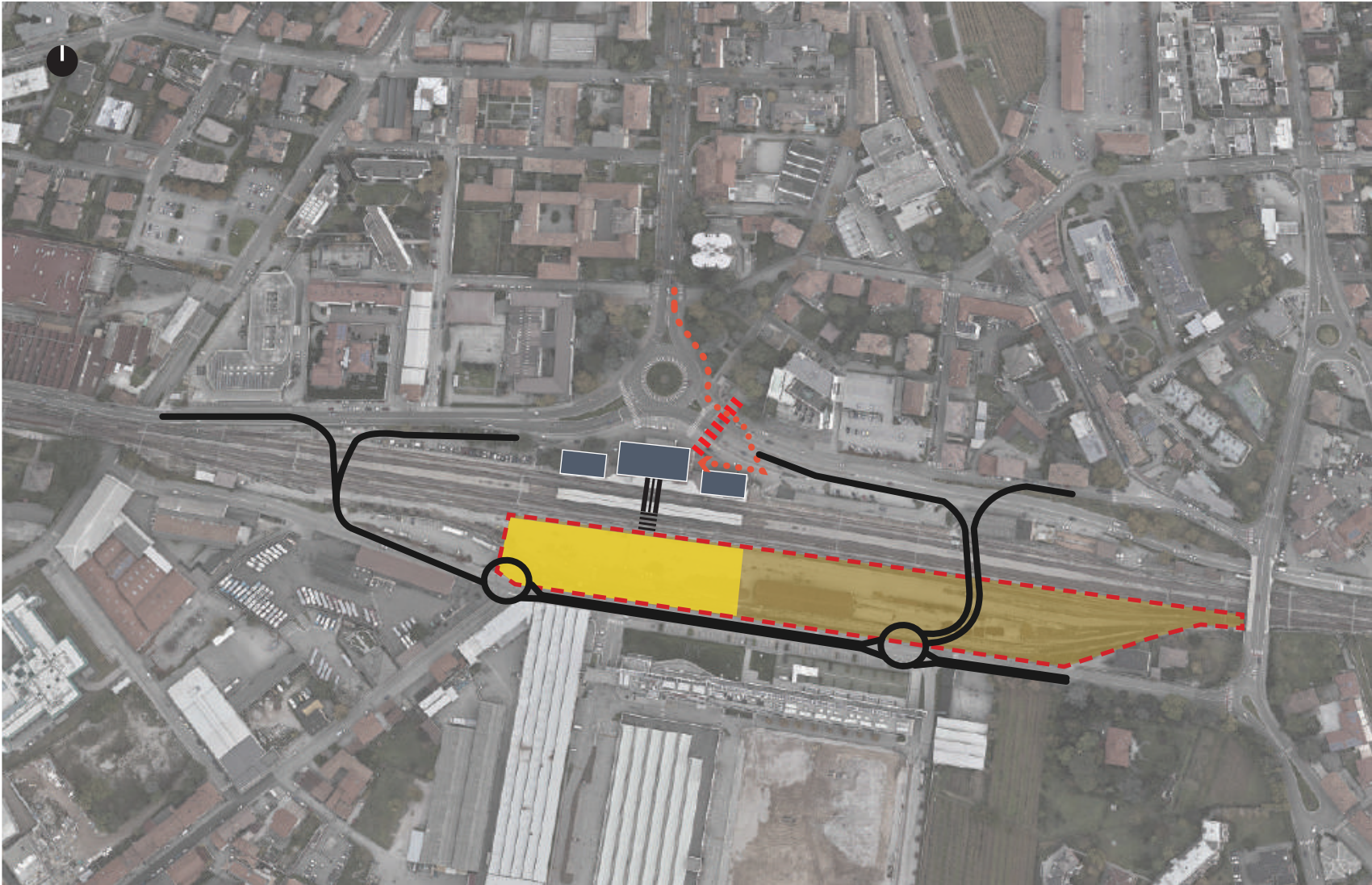
3_Soluzione 2

Soluzione 2	Importo complessivo	Articolazione temporale					
	euro	anno 1	anno 2	anno 3	anno 4	anno n	anno m
1) Costi di investimento							
_costi di costruzione	3.640.000	728.000	1.092.000	1.092.000	728.000		
_imprevisti	182.000	36.400	54.600	54.600	36.400		
_spese tecniche	382.200	191.100	57.330	57.330	76.440		
_oneri previdenziali	15.288	7.644	2.293	2.293	3.058		
_IVA	469.647	120.164	127.777	127.777	93.929		
1) Totale costi di investimento	4.689.135	1.083.308	1.334.000	1.334.000	937.827		
2) Ricavi							
_posti auto tariffati						64.200	64.200
_posti auto venduti	70.848				70.848		
2) Ricavi totali		-	-	-	70.848	64.200	64.200
3) Rimborso del debito							
_importo erogato	4.618.287	1.083.308	1.334.000	1.334.000	866.979		
_oneri finanziari	222.088	28.166	28.898	64.334	100.690		
_debito cumulato		1.111.474	2.474.372	3.872.706	4.840.376		
3) Importo della rata ventennale per il rimborso del debito						313.437	

4_Soluzione 3

Soluzione 3	Importo complessivo	Articolazione temporale					
	euro	anno 1	anno 2	anno 3	anno 4	anno n	anno m
1) Costi di investimento							
_costi di costruzione	3.640.000	728.000	1.092.000	1.092.000	728.000		
_imprevisti	182.000	36.400	54.600	54.600	36.400		
_spese tecniche	382.200	191.100	57.330	57.330	76.440		
_oneri previdenziali	15.288	7.644	2.293	2.293	3.058		
_IVA	469.647	120.164	127.777	127.777	93.929		
1) Totale costi di investimento	4.689.135	1.083.308	1.334.000	1.334.000	937.827		
2) Ricavi							
_posti auto tariffati						64.200	64.200
_posti auto venduti	70.848	-	-	-	70.848		
_alienazioni <i>ei</i> jus aedicandi	1.248.000	1.083.308	164.692				
2) Ricavi totali		1.083.308	164.692	-	70.848	64.200	64.200
3) Rimborso del debito							
_importo erogato	3.370.287	-	1.169.308	1.334.000	866.979		
_oneri finanziari	96.278	-	-	30.402	65.876		
_debito cumulato		-	1.169.308	2.533.710	3.466.566		
3) Importo della rata ventennale per il rimborso del debito						224.476	

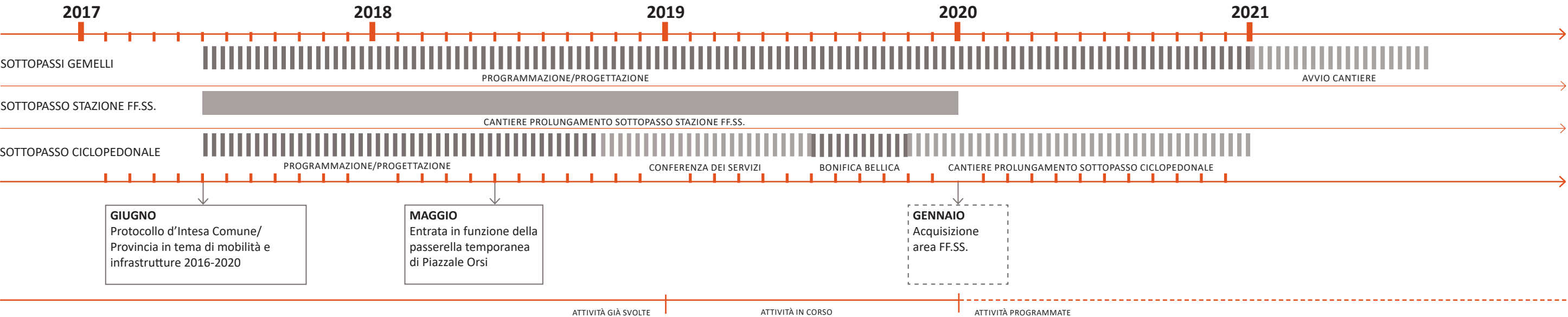
PLANIMETRIA GENERALE | Fonte: nostra elaborazione



LEGENDA

- Perimetro ambito di trasformazione
- Sedime edifici FS
- AZIONI DI RIGENERAZIONE URBANA
- Viabilità carrabile
- Sottopassi gemelli
- Viabilità ciclopedonale
- Sottopasso esistente Stazione FF. SS.
- Prolungamento sottopasso Stazione FF. SS.
- Nuovo sottopasso ciclopedonale
- Passerella temporanea Piazzale Orsi
- Attrezzature urbane
- Area di cessione al comune

CRONOPROGRAMMA | Fonte: nostra elaborazione



MATRICE DELLA SOSTENIBILITA’ ECONOMICA E SOCIALE

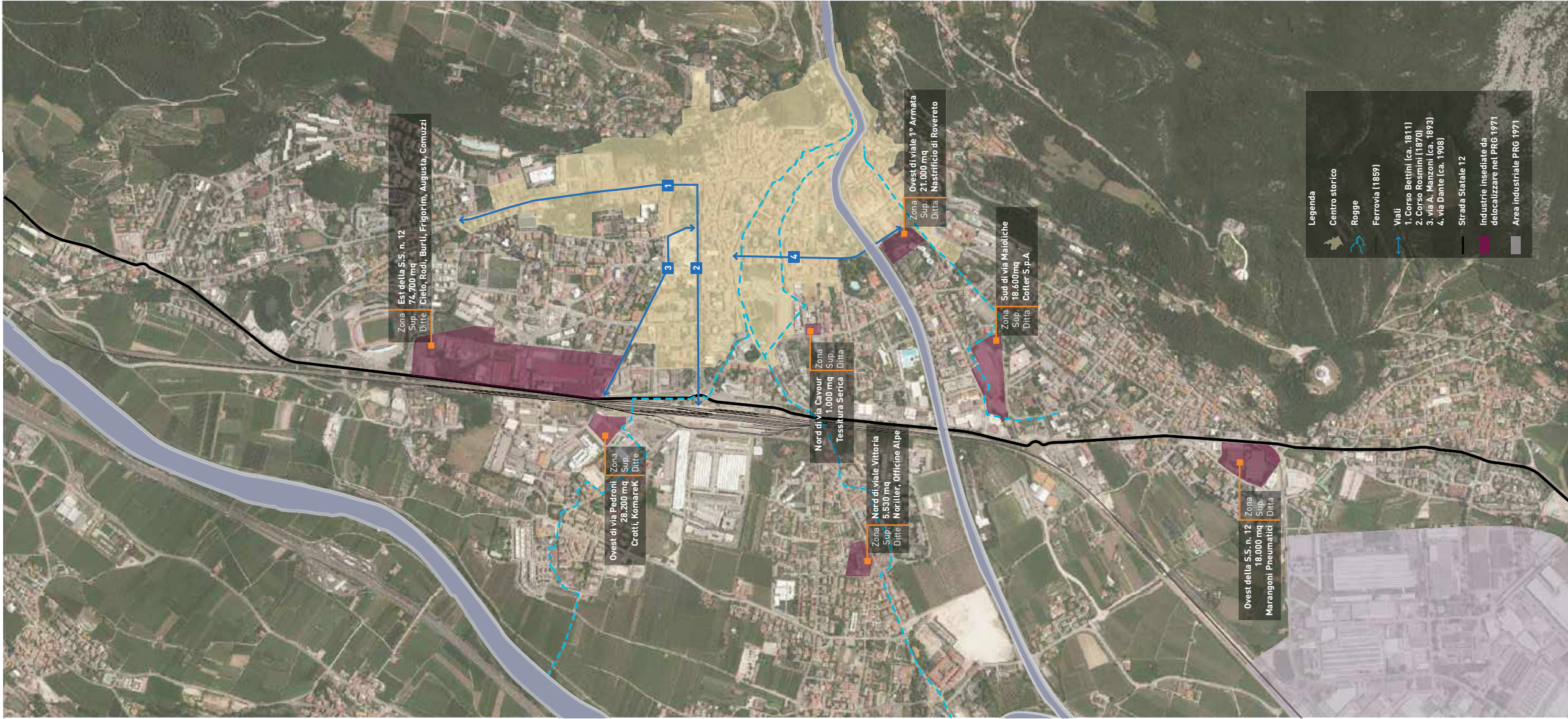
BENEFICI				
BENEFICIARI DIRETTI		Monetari	Quantificabili	Intangibili
	a1) i proprietari di beni immobili trasformati			
	a2) i promotori immobiliari e le imprese di costruzione	- profitto imprenditoriale connesso agli interventi di nuova costruzione		
	a3) i residenti nelle nuove abitazioni realizzate			
	a4) gli esercenti ed i lavoratori delle attività economiche insediate o insediabili nelle aree di progetto			
	a5) i fruitori delle attrezzature pubbliche e di servizi generali		- maggiore accessibilità al settore ovest di Rovereto in cui sono insediati i poli della ricerca, formazione e produzione	
	a6) il Comune di Rovereto	- acquisizione area FF.SS	- riorganizzazione della viabilità carrabile (sottopassi gemelli) - potenziamento dei collegamenti ciclopedonali tra la parte est ed ovest della città (sottopasso ciclopedonale e prolungamento sottopasso FF.SS.) - diminuzione dei veicoli all'interno dell'ambito urbano	- rafforzamento del polo intermodale - riduzione del traffico nel centro storico - interventi a sostegno della mobilità sostenibile
	a7) la Provincia Autonoma di Trento		- aumento degli studenti e ricercatori - aumento degli occupati nelle imprese impegnate nella sperimentazione di processi e nella produzione di prodotti innovativi	- sostegno alle politiche di sviluppo sociale ed economico del sistema produttivo trentino
BENEFICIARI INDIRETTI	b1) i cittadini di Rovereto		- potenziamento delle connessioni ciclopedonali tra la parte est ed ovest di Rovereto - snellimento del traffico veicolare nella SS12 e a ridosso del centro storico e della stazione ferroviaria	- incremento delle relazioni sociali - rafforzamento dell'identità e del senso di appartenenza al luogo e alla comunità - aumento della sicurezza stradale
	b2) i lavoratori impiegati nelle attività di trasformazione urbanistica	- creazione di reddito in favore di numerose categorie di lavoratori: professionisti, impiegati, operai addetti alle costruzioni ed ai comparti collegati		- riduzione dei problemi sociali connessi alla attuale difficile situazione economica
	b3) gli esercenti ed i lavoratori delle attività economiche insediate in aree esterne a quelle di proprietà		- aumento degli addetti delle imprese insediate nei poli della ricerca, formazione e produzione	
	b4) le future generazioni			- possibilità di vivere in un ambiente urbano di qualità

VALUTAZIONI DI SOSTENIBILITA’ ECONOMICO-FINANZIARIA

1_Benefici monetizzabili

Opera	Importo <i>euro</i>	Copertura
Passerella temporanea Piazzale Orsi	70.000,00	Comune di Rovereto
Prolungamento sottopasso Stazione FF.SS.	2.000.000,00	Ferrovie dello Stato
Passante ciclopedonale di Piazzale Orsi	4.725.418,40	Provincia Autonoma di Trento (4.456.011,90 euro) Stato (269.406,50 euro)
Sottopassi gemelli	18.500.000,00	Provincia Autonoma di Trento (Protocollo d'Intesa)

ALLEGATI TAVOLE RASSEGNA URBANISTICA NAZIONALE



11 Anno 1786. Mappa iconografica del corso del fiume Leno. Ing. Giovanni Antonio Scottini. Archivio di Stato di Trento. Il Castello, il Leno, le rogge.



21 Anno 1811. Città di Rovereto e sue adiacenze. Giuseppe Maria Montagna, scila 148.300 circa. Biblioteca Comune di Trento, Ms. n. 742. Il Castello, Corso Bettini.



31 Anno 1893. Rovereto: pianta generale della città. Archivio Storico di Rovereto. Ufficio tecnico - mappe piante progetti, coll. 66. La ferrovia, i viali (Corso Bettini, Corso Rosmini e via A. Manzoni).



41 Anno 1908. Pianta della città di Rovereto. Carte geografiche del tirolo italiano. Archivio Storico di Rovereto, Ufficio tecnico - mappe piante progetti. I viali (Corso Bettini, Corso Rosmini, via A. Manzoni e via Dante).



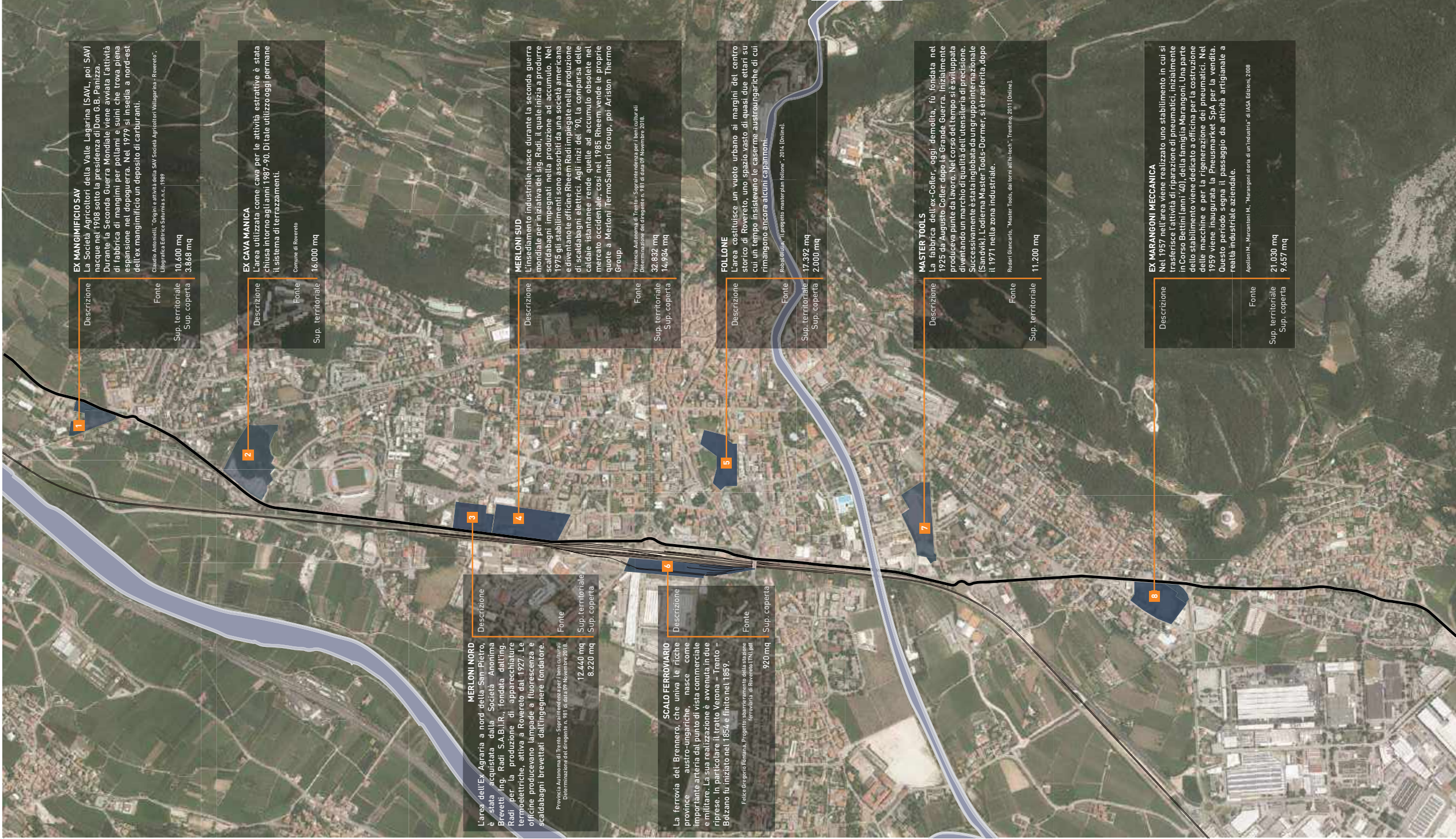
51 Anno 1944. Rovereto: pianta 1:5000. Archivio Storico di Rovereto, Ufficio tecnico - mappe piante progetti, coll. 47. L'asse del Brennero con la ferrovia e la SS12.

ROVERETO 2020: PIANO D'AZIONE PER LA RIGENERAZIONE URBANA

1_L'EVOLUZIONE DELLA FORMA URBIS

COMUNE DI ROVERETO
Assessore all'urbanistica: Arch. Maurizio Tomazzoni
Dirigente del servizio tecnico e del territorio: Ing. Luigi Campostrini
Gruppo misto di pianificazione:
Geom. Roberto Bonatti e Ing. Martina Broatto, Comune di Rovereto
Prof. Arch. Stefano Stanghellini, consulente

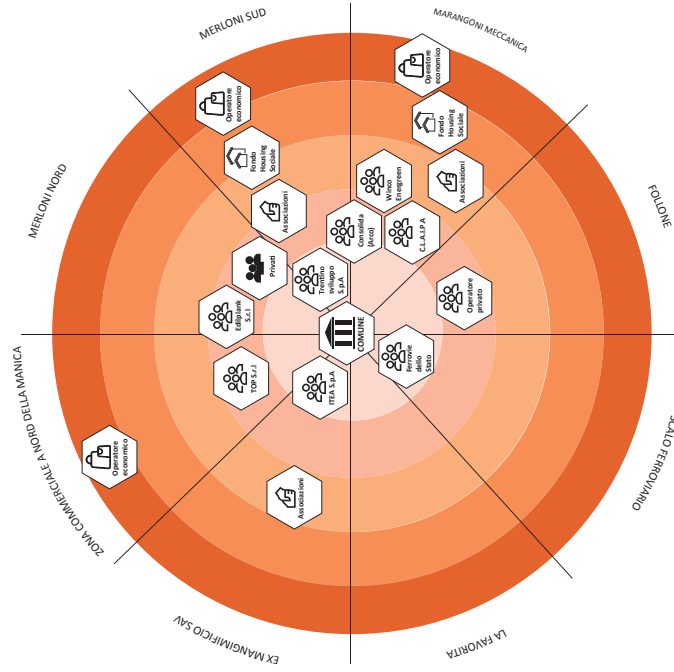
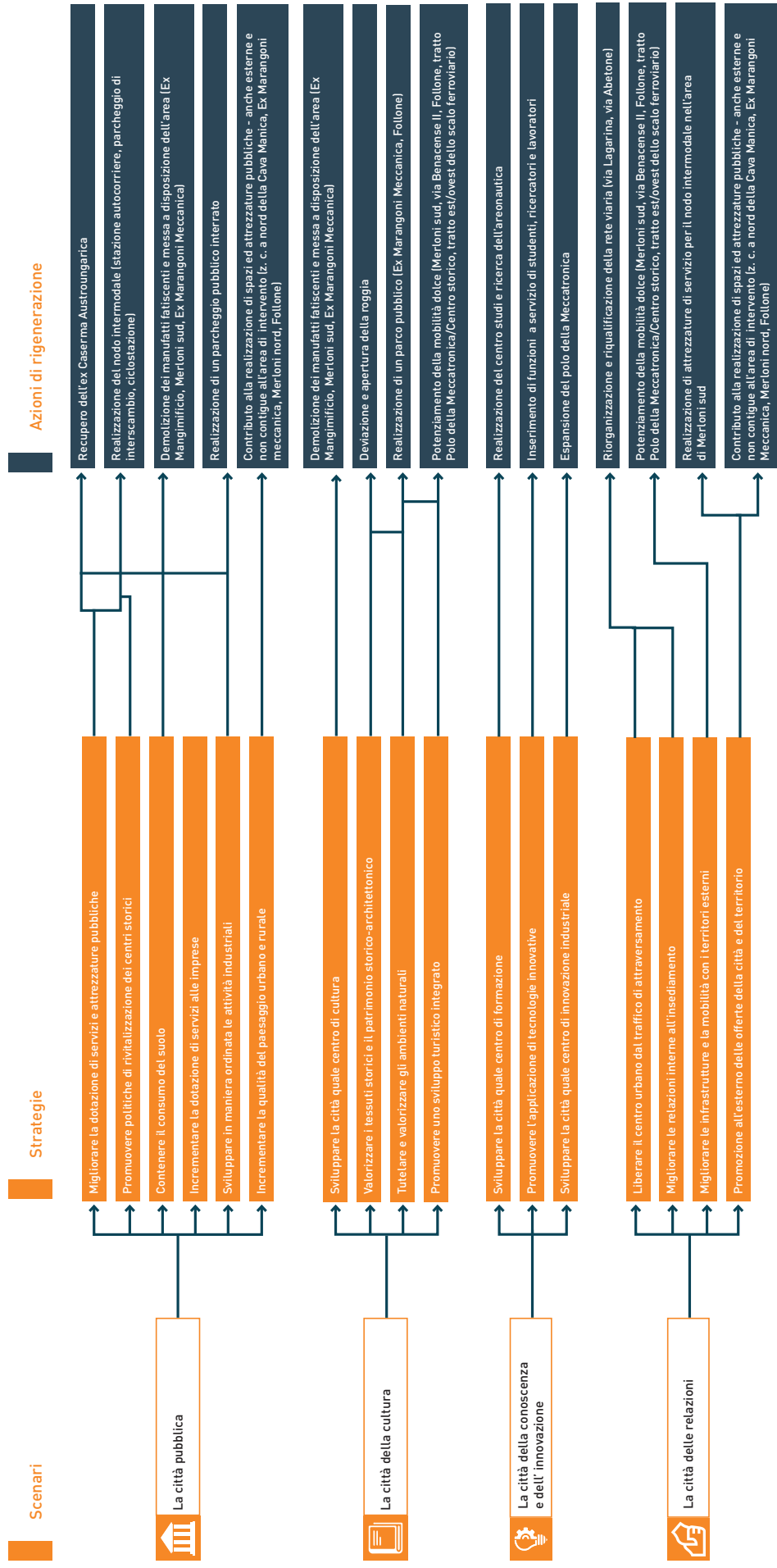




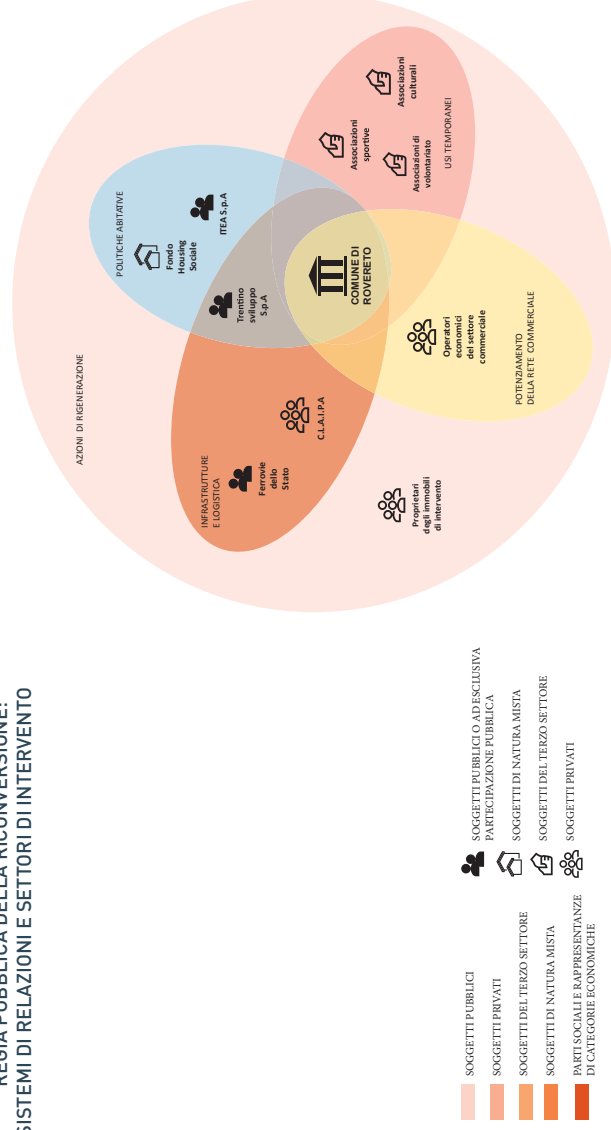
ROVERETO 2020: PIANO D'AZIONE PER LA RIGENERAZIONE URBANA

2_L'ASSE DEL BRENNERO: DALLA INDUSTRIALIZZAZIONE ALLA DISMISSIONE

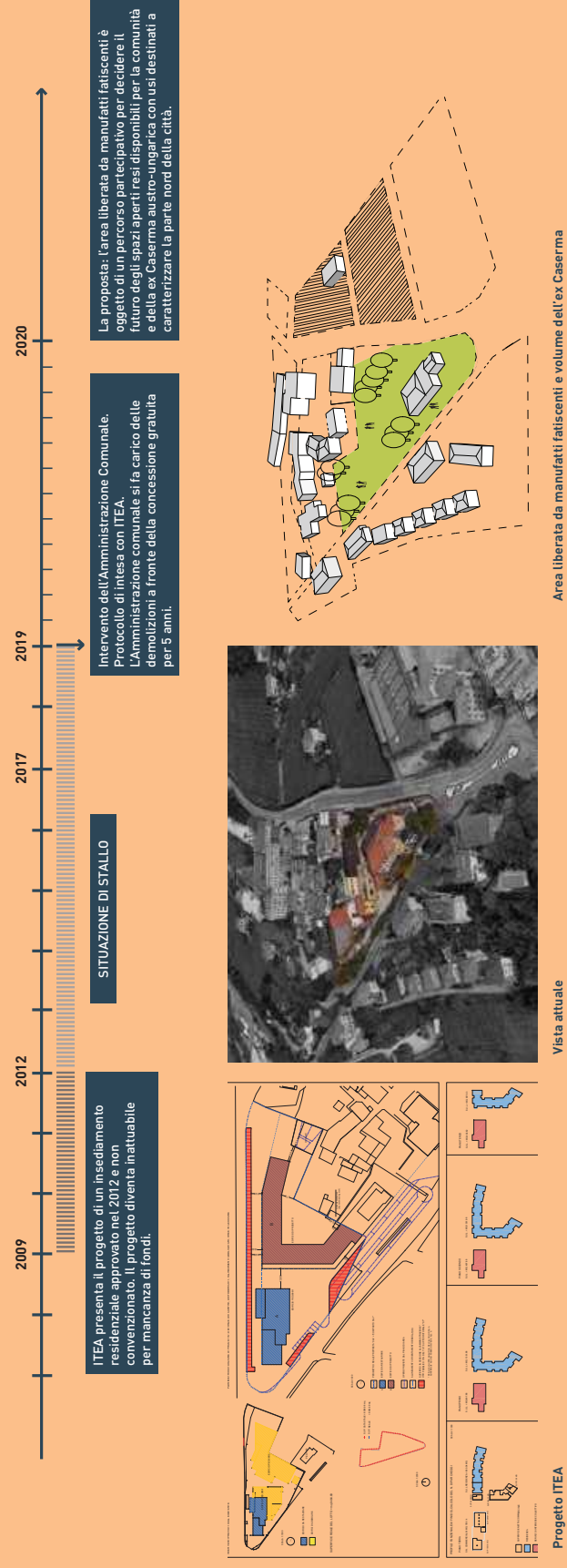
COMUNE DI ROVERETO
Assessore all'urbanistica: Arch. Maurizio Tomazzoni
Dirigente del servizio tecnico e del territorio: Ing. Luigi Campostrini
Gruppo misto di pianificazione:
Geom. Roberto Bonatti e Ing. Martina Brotto, Comune di Rovereto
Prof. Arch. Stefano Stanghellini, consulente



REGIA PUBBLICA DELLA RICONVERSIONE:
SISTEMI DI RELAZIONI E SETTORI DI INTERVENTO



IL CASO DELL'EX MANGIMIFICIO SAV



ROVERETO 2020: PIANO D'AZIONE PER LA RIGENERAZIONE URBANA

3 LA REGIA PUBBLICA DELLA RICONVERSIONE

COMUNE DI ROVERETO
Assessore all'urbanistica: Arch. Maurizio Tomazzonei
Dirigente dell'ufficio tecnico e del territorio: Ing. Luigi Campostirini
Gruppo misto di pianificazione:
Geom. Roberto Bonatti e Ing. Martina Brotto, Comune di Rovereto
Prof. Arch. Stefano Stanghellini, consulente





ROVERETO 2020: PIANO D'AZIONE PER LA RIGENERAZIONE URBANA 4_I PROGETTI PUBBLICI E PRIVATI IN CORSO DI DEFINIZIONE O DI ATTUAZIONE

COMUNE DI ROVERETO
Assessore all'urbanistica: Arch. Maurizio Tomazzoni
Dirigente del servizio tecnico e del territorio: Ing. Luigi Campostrini
Gruppo misto di pianificazione:
Geom. Roberto Bonatti e Ing. Martina Bratto, Comune di Rovereto
Prof. Arch. Stefano Stanghellini, consulente





Demolizione Ex Marangoni Meccanica. Foto di Matteo Festi. Fonte: gallery online www.behance.net



1



Planimetria generale del Piano di lottizzazione. Fonte: Heliopolis Engineering, Area 17 AA, Tavola 8A, Febbraio 2018

DATI DIMENSIONALI

Area: 18.200 mq
Cubatura: 87.000 mc
Sup. coperta: 9.000 mq



Fotoinserimento del rendering di progetto, vista aerea. Fonte: video Rovim 2018



Vista della riqualificazione di via Abetone con il fronte commerciale e il parco in copertura. Fonte: Heliopolis Engineering, Area 17 AA, Tavola 9, Febbraio 2018



Vista dell'ingresso al parco da via Abetone. Fonte: Heliopolis Engineering, Area 17 AA, Tavola 9, Febbraio 2018



Prospetto edificio Social Housing. Fonte: Heliopolis Engineering, Area 17 AA, Tavola 8B, Febbraio 2018

Prospetto edificio Commerciale. Fonte: Heliopolis Engineering, Area 17 AA, Tavola 8B, Febbraio 2018

ROVERETO 2020: PIANO D'AZIONE PER LA RIGENERAZIONE URBANA

5_ LA RICONVERSIONE DELL'EX MARANGONI MECCANICA. PROGETTO DI HELIOPOLIS ENGINEERING, AREA 17 AA

COMUNE DI ROVERETO
Assessore all'urbanistica: Arch. Maurizio Tomazzoni
Dirigente del servizio tecnico e del territorio: Ing. Luigi Campostrini
Gruppo misto di pianificazione:
Geom. Roberto Bonatti e Ing. Martina Brotto, Comune di Rovereto
Prof. Arch. Stefano Stanghellini, consulente

