



COMUNE DI TRENTO

PRG

VARIANTE 2008

OPERE PUBBLICHE

gruppo A

RELAZIONE

SERVIZIO URBANISTICA

1^a adozione: deliberazione del Consiglio comunale n. 61 del 28 luglio 2008
Adozione definitiva: deliberazione del Consiglio comunale n. 130 del 9 dicembre 2008
Approvazione: deliberazione della Giunta provinciale n. 2 del 9 gennaio 2009

INDICE

Premessa	1
1. Nuova rotatoria lungo Via Maccani a Trento	1
2. Nuova viabilità per il collegamento tra Via dei Palustei e Via del Malgar a Meano	1
3. Nuova viabilità per il collegamento tra Via al Pont dei Vodi e Via Monaco a Spini di Gardolo	2
4. Traslazione tracciato viabilità in prossimità del nuovo svincolo sulla circonvallazione e realizzazione nuovo collegamento ciclabile a Trento sud	2
5. Ridefinizione sezione stradale in località Ghiaie a Gardolo	3
6. Stralcio viabilità a servizio di zone residenziali di tipo "B3" in località Roncafort a Gardolo3	
7. Modifica fascia di rispetto stradale sulla viabilità di accesso sud alle nuove caserme in località S.Vincenzo a Mattarello	4
8. Modifica fasce di rispetto stradale a Vigolo Baselga	5
9. Modifica fascia di rispetto stradale e cambio destinazione funzionale di una zona servizi in località San Bartolomeo a Trento	5
10. [previsione eliminata dal presente elaborato con l'adozione definitiva e inserita nella "VARIANTE 2008 OPERE PUBBLICHE – gruppo B"]	6
11. Ampliamento zona per parcheggio pubblico a Gardolo di Mezzo	6
12. Modifica assetto urbanistico dell'area corrispondente allo svincolo di connessione fra la circonvallazione e l'asse di Via del Brennero – Via Bolzano	6
13. Ampliamento zona servizi per trasporto pubblico e rimessaggio in località Vela Trento ...	9
14. Modifica della destinazione funzionale della zona servizi per l'istruzione di base del complesso "Canossiane" a Trento	9
15. Ampliamento della zona servizi per centri civici a Vigolo Baselga	9
16. Modifica della destinazione funzionale della zona servizi per parcheggio in località Marnighe a Cognola	10
17. Nuova zona destinata a verde di protezione e arredo a Cadine	10
18. [previsione eliminata dal presente elaborato con l'adozione definitiva e inserita nella "VARIANTE 2008 OPERE PUBBLICHE – gruppo B"]	11
19. Cambio destinazione particelle comunali lungo il rio Salé a Trento	11
20. Cambio destinazione porzione di particella in Via Paludi a Canova di Gardolo	11
21. Parziale modifica della destinazione funzionale dell'area di proprietà comunale in Via delle Ghiaie a Trento	12
22. Riperimetrazione zona a verde pubblico a Sardagna	12
23. Riperimetrazione zona a verde pubblico tra Martignano e Cognola	12
24. Riperimetrazione zona servizi a Panté di Povo	13
25. Modifica alle norme di attuazione	14

Premessa

I contenuti di questa variante sono di due tipi: in alcuni casi si tratta di previsioni *ex novo* di opere pubbliche non contemplate dallo strumento urbanistico, in altri casi -la maggior parte- si tratta di modifiche a previsioni per opere pubbliche già contenute nel piano regolatore generale.

Oltre alle modifiche che interessano la cartografia di PRG contenente “Disciplina ed uso del suolo”¹, sono state introdotte alcune variazioni alle norme di attuazione, generalmente in conseguenza delle modifiche cartografiche.

1. Nuova rotatoria lungo Via Maccani a Trento

L'intervento di ristrutturazione del deposito del cantiere comunale per destinarlo ad archivio e uffici dell'amministrazione è stato l'occasione per riconsiderare le potenzialità urbanistiche dell'area in oggetto ed infatti, nella Variante 2004, l'area destinata a servizi della pubblica amministrazione risulta ampliata rispetto alla previsione contenuta nel piano urbanistico precedente.

In esito agli studi progettuali elaborati dagli uffici tecnici comunali è emerso che al fine di ottimizzare l'utilizzo di quest'area, si rende necessaria la sistemazione dell'incrocio Via Maccani – Via Detassis – accesso ai nuovi uffici comunali, mediante la realizzazione di una rotatoria.

La rotatoria è prevista pressoché in asse alla Via Maccani, in corrispondenza del nuovo polo degli uffici comunali ed è di forma circolare con diametro esterno di 40 metri e larghezza della carreggiata di ml. 7,00. Come previsto lungo tutta la Via Maccani, il percorso ciclabile troverà ubicazione in corrispondenza del lato est della rotatoria con affiancato un adeguato percorso pedonale mentre sul lato ovest della rotatoria è previsto solamente il percorso pedonale.

2. Nuova viabilità per il collegamento tra Via dei Palustei e Via del Malgar a Meano

L'intervento che prevede la realizzazione di una nuova viabilità di collegamento tra Via dei Palustei e Via del Malgar a Meano è motivato dalla necessità di avere una viabilità alternativa di accesso a Via Palustei, via che attualmente si presenta a fondo cieco e lungo la quale nell'ultimo decennio si è registrato un incremento consistente di nuove

¹ In coerenza con le modifiche alla cartografia contenente “Disciplina ed uso del suolo” è modificata anche la relativa legenda, mediante l'introduzione della nuova sigla F1-NS (nodi di scambio).

edificazioni. La realizzazione di quest'opera permette di avere un anello viario utile nella gestione dei flussi veicolari, anche in occasione di interventi che interessano la sede stradale di Via Palustei. Il nuovo tratto di strada di collegamento di Via Palustei con Via del Malgar ha una lunghezza di 180 metri ed una larghezza di 8 metri, comprensiva di carreggiata stradale e marciapiede.

3. Nuova viabilità per il collegamento tra Via al Pont dei Vodi e Via Monaco a Spini di Gardolo

L'intervento che prevede la realizzazione di una nuova viabilità di collegamento tra Via al Pont dei Vodi e Via Monaco è individuato in adempimento all'ordine del giorno del Consiglio comunale approvato con deliberazione n. 160 del 20 dicembre 2007, inteso a garantire migliori condizioni di vivibilità per alcune parti dell'abitato di Spini.

Il citato ordine del giorno, infatti, impegna il Sindaco e la Giunta comunale a *adoperarsi affinché venga realizzata una strada alternativa per l'accesso alla zona del "frantoio" per alleggerire il traffico, soprattutto quello pesante, all'interno del rione.*

Il nuovo tratto di strada ha una lunghezza di circa 150 metri ed una larghezza di 8 metri, ad esso si affianca la previsione di una zona destinata a verde di protezione ed arredo di larghezza pari a metri 4.

4. Traslazione tracciato viabilità in prossimità del nuovo svincolo sulla circonvallazione e realizzazione nuovo collegamento ciclabile a Trento sud

La presente modifica allo strumento urbanistico comunale intende raggiungere due obiettivi tra loro connessi.

Il primo obiettivo è quello di migliorare sotto il profilo della sicurezza una viabilità esistente, provvedendo ad aumentare sia la larghezza della carreggiata stradale (nel tratto in curva sarà pari a 8 metri), in modo tale da permettere un agevole passaggio dei mezzi pubblici, sia allungando la distanza di visibilità in corrispondenza del sottopasso che si trova a fianco della ferrovia del Brennero.

Il secondo obiettivo è quello di realizzare una pista ciclopedonale di collegamento fra la ciclabile esistente nel punto che a nord sottopassa la tangenziale e la zona di Viale Verona attraverso l'utilizzo di un sottopasso esistente alla ferrovia del Brennero e di una strada interpoderale privata esistente ad est della ferrovia. Questo collegamento ciclabile est-ovest costituisce un tassello molto importante per la ciclabilità della zona sud della città in quanto si tratta di un percorso che collega la ciclabile lungo l'Adige con la zona di

Viale Verona e le località Madonna Bianca-Man, superando l'ostacolo fisico costituito dalla ferrovia del Brennero.

Il nuovo collegamento ciclabile ha una lunghezza di circa 400 metri mentre la modifica della viabilità esistente interessa un tratto di circa 130 metri.

Conseguentemente a queste modifiche che concorrono a completare in modo definitivo il sistema infrastrutturale in questa parte di territorio, viene meno la necessità di mantenere in essere un vincolo preordinato all'esproprio sulle aree di proprietà privata classificate zona F4 di protezione e arredo che, quindi, sono classificate con la presente variante zona H1 per servizi privati.

5. Ridefinizione sezione stradale in località Ghiaie a Gardolo

La viabilità realizzata recentemente lungo il lato est del complesso acquisito dalla Provincia autonoma di Trento in località Ghiaie a Gardolo ha una sezione di 13 metri comprensiva di carreggiata stradale, alberature e percorsi pedonali su entrambi i lati, mentre il PRG vigente indica una sezione di metri 17. Considerato che la larghezza della strada così come realizzata, non solo è da ritenersi idonea, ma è pure corrispondente a quella delle strade che realizzerà la Provincia a servizio del nuovo carcere, si ritiene opportuno adeguare la cartografia di PRG alle scelte operate in sede di attuazione di dette opere, al fine di non mantenere in essere vincoli ritenuti non più attuali.

6. Stralcio viabilità a servizio di zone residenziali di tipo "B3" in località Roncafort a Gardolo

Al fine di precisare le modalità di attuazione delle previsioni del piano regolatore approvato nel 1991, il Consiglio comunale ha approvato nel 1993 e poi variato nel 1996 un piano guida esteso ad un insieme di zone B3 – edificate di integrazione e completamento, in località Roncafort a Gardolo. Questa parte di territorio all'epoca risultava già parzialmente edificata, sebbene in assenza di viabilità, con la sola eccezione del modesto tracciato corrispondente all'attuale diramazione sud-est di Via dell'Asilo (prossima "Via Luigi Bonazza"). In occasione della predisposizione della variante al piano guida approvata con deliberazione consiliare n. 117 del 10 settembre 1996, è stato individuato quale asse stradale "di rilevanza strategica ai fini di una idonea infrastrutturazione dell'area interessata dal piano guida" il tracciato che parte da Via Caneppele e dopo aver formato una "U" intorno alle zone B3 in questione si innesta a nord su Via dell'Asilo.

Questa viabilità, corrispondente all'attuale Via Danilo Paris, è stata realizzata dalle ditte lottizzanti che hanno edificato i tre comparti posti nella parte più a nord del territorio in esame. Essendo quindi venuta a compimento la realizzazione dell'opera ritenuta essenziale per l'infrastrutturazione della zona in esame, si è resa necessaria una verifica in ordine all'attualità delle previsioni di PRG relative ai due tracciati con andamento est-ovest, di collegamento tra Via dell'Asilo e la nuova Via Paris, che lo stesso piano guida indicava come "viabilità di rilevanza secondaria ai fini di un'ideale urbanizzazione della zona". Preso atto del fatto che le scelte insediative operate nei tre comparti oggetto di lottizzazione hanno organizzato tutto il sistema degli accessi su Via Danilo Paris, ne deriva che la strada a nord con andamento est-ovest risulta essere non più necessaria. Non solo, ma le caratteristiche geometriche di Via dell'Asilo sono tali da sconsigliare l'immissione di nuovo traffico su detta via, preferendo Via Paris come viabilità principale di accesso agli edifici anche futuri.

Il secondo tracciato, invece, è mantenuto in quanto già esistente come strada privata.

7. Modifica fascia di rispetto stradale sulla viabilità di accesso sud alle nuove caserme in località S.Vincenzo a Mattarello

La progettazione e realizzazione della viabilità di accesso dalla ex strada statale n. 12 all'area delle nuove caserme e la sistemazione di detta strada fra Man e Mattarello sarà eseguita dal Comune di Trento in base alla delega deliberata dalla giunta provinciale il 30 marzo 2007 n. 674 ed accettata dal Comune di Trento con deliberazione della Giunta comunale n. 119 del 14 maggio 2007 (l'importo pari ad euro 4.230.000 è inserito nel bilancio comunale del 2007).

Oltre all'accesso all'area delle nuove caserme, detto progetto prevede anche la sistemazione del tratto della ex strada statale n. 12 compreso fra la località Man e l'abitato di Mattarello, mediante la creazione di un percorso ciclopedonale, la realizzazione della rete di smaltimento delle acque meteoriche e dell'illuminazione, il rifacimento delle murature di sostegno precarie e della pavimentazione stradale.

Per quanto riguarda la viabilità di accesso sud all'area delle caserme la redazione della progettazione preliminare ha evidenziato che per contenere il corpo stradale nel sedime rappresentato dallo strumento urbanistico vigente (formato da una carreggiata di metri 8 e due fasce laterali di metri 5) si dovrebbe costruire il corpo stradale pensile sorretto da due muri di sostegno laterali di altezza considerevole. Il dislivello fra il piano campagna e il piano della ex strada statale n.12 e l'area delle nuove caserme è infatti di 3-4 metri. Una soluzione meno impattante ed economicamente meno onerosa consiste nel raccordare la strada al piano campagna con rampe a pendenza naturale, evitando

murature di sostegno di altezza elevata. E' dunque per consentire la realizzazione di questa soluzione che le fasce di rispetto del tratto stradale in argomento sono aumentate a metri 10 per parte.

8. Modifica fasce di rispetto stradale a Vigolo Baselga

Nell'ambito degli approfondimenti tecnici aventi ad oggetto le modalità di accesso alla zona C3 – di espansione di nuovo impianto, in località Ariol a Vigolo Baselga, è emersa la necessità di prevedere una fascia di rispetto stradale più ampia di quella attuale, in modo da non pregiudicare le scelte progettuali che in accordo con i competenti uffici provinciali sono tuttora in elaborazione.

Con l'occasione è ripristinata la previsione avente ad oggetto la fascia di rispetto stradale relativa alla viabilità compresa entro la parte di territorio tra Baselga del Bondone e Vigolo Baselga che per un mero errore materiale non aveva trovato conferma nella cartografia definitiva della Variante 2004.

9. Modifica fascia di rispetto stradale e cambio destinazione funzionale di una zona servizi in località San Bartolomeo a Trento

In località San Bartolomeo a Trento sono stati realizzati recentemente due complessi residenziali per studenti universitari, entrambi serviti da una strada a fondo cieco che a sud si innesta su Via della Malpensada e a nord termina contro il complesso comunale destinato a residenza speciale per anziani.

Il primo dei due complessi per studenti, di proprietà dell'Opera Universitaria di Trento, presenta in alcune parti una distanza dalla viabilità pari a metri 5. Ciò ha permesso la realizzazione di un insediamento con caratteristiche tipicamente urbane, con un rapporto spazi aperti – spazi edificati in grado di connettere gli spazi pedonali con le attività comuni che si affacciano sugli spazi pubblici.

In corrispondenza del secondo complesso, invece, di proprietà del Consorzio Formazione Cultura Servizi, la viabilità è affiancata da una fascia di rispetto stradale di larghezza pari a metri 10 che interessa l'area tuttora ineditata collocata tra la strada e gli edifici. Tenuto conto del fatto che la stessa Opera Universitaria auspica il completamento del complesso di proprietà del CLA con una struttura per servizi in grado di ospitare una molteplicità di funzioni tra cui una palestra, una palestra per arrampicata sportiva, una sala teatrale, un ristorante-caffetteria, al fine di sviluppare questi nuovi volumi secondo un disegno insediativo analogo a quello del complesso di proprietà

dell'Opera Universitaria, si rendono necessarie le seguenti modifiche alla cartografia di piano regolatore:

- ridurre la fascia di rispetto stradale da metri 10 a metri 5;
- modificare la destinazione funzionale dell'area attualmente classificata con la doppia sigla "SU-IS" (servizi universitari - istruzione superiore), confermando la sola funzione a servizi universitari.

10. [previsione eliminata dal presente elaborato con l'adozione definitiva e inserita nella "VARIANTE 2008 OPERE PUBBLICHE – gruppo B"]

11. Ampliamento zona per parcheggio pubblico a Gardolo di Mezzo

Nel sobborgo di Gardolo di Mezzo nelle immediate vicinanze della chiesetta di S.Maria Assunta è attualmente prevista dal PRG una modesta area destinata a parcheggio pubblico. Questa porzione di terreno, pressoché pianeggiante, posta sul limite della zona caratterizzante gli insediamenti storici ha una superficie tale da ospitare una decina di posti auto.

Tenuto conto dei recenti sviluppi edilizi della zona, è previsto un ampliamento della zona destinata al parcheggio in modo tale da dotare il sobborgo di una zona parcheggio di circa 20-25 posti macchina. La nuova superficie destinata a parcheggio ha una dimensione di circa metri 18 per 30.

Trattandosi di un'opera di infrastrutturazione del territorio, la nuova destinazione è possibile secondo quanto disposto dall'articolo 46 delle norme di attuazione del nuovo piano urbanistico provinciale approvato nel mese di maggio 2008, sebbene essa vada ad interessare un'area qualificata agricola di pregio da detto piano.

12. Modifica assetto urbanistico dell'area corrispondente allo svincolo di connessione fra la circonvallazione e l'asse di Via del Brennero – Via Bolzano

Con la Variante 2001 l'area corrispondente allo svincolo di connessione fra la circonvallazione e l'asse di Via del Brennero – Via Bolzano, è stata oggetto di una modifica della precedente destinazione urbanistica, intesa non solo a prevedere la riprogettazione dello svincolo attuale, ma anche a *contribuire alle ridefinizione di un intorno fisico assai poco qualificato, affrontando il tema di una più organica connessione*

fra le aree a nord ed a sud della circonvallazione e quello della qualità morfologica dello stesso snodo viario in relazione ai suoi margini fisici.

Il progetto speciale “Centochiavi”, contenuto nell’allegato 4.2 alle norme di attuazione del PRG, affronta il tema della nuova “porta nord”, mediante la perimetrazione di un’area di quasi 85.000 metri quadrati, qualificata D9 – zona di riordino infrastrutturale, entro la quale si ipotizza la realizzazione di un volume complessivo pari a m³ 161.000 previa approvazione di un piano attuativo che tra le altre cose comporta la realizzazione del nuovo svincolo oltre alla cessione al comune di oltre 67.000 m² di aree per servizi pubblici.

Già in sede di adozione della Variante 2001 le Circostrizioni entro il cui territorio ricade la zona D9 avevano fatto presente la loro condivisione ad una riprogettazione dello svincolo stradale, mentre invece avevano espresso forti perplessità riguardo alle volumetrie ipotizzate. Dette perplessità non sono certo state sottovalutate da parte dell’amministrazione comunale, ma semplicemente è parso che il recepimento da parte dello strumento urbanistico comunale della proposta formulata dall’architetto Joan Busquets non avrebbe compromesso la possibilità di riprendere in un momento successivo all’adozione della Variante 2001 lo studio di questa parte di territorio, considerata l’altissima percentuale di aree di proprietà pubblica (quasi l’85%) e l’obbligo di piano attuativo esteso a tutta la zona.

Attualmente, dopo che è venuta a compimento la proposta di riassetto dello svincolo da parte dei competenti uffici provinciali, si è anche consolidata la convinzione che questa opera stradale ha caratteristiche tali per cui è bene rimanga competenza esclusiva dell’ente pubblico, diversamente da quanto immaginato a suo tempo dall’architetto Busquets, secondo il quale il capitale privato avrebbe potuto realizzare sia gli immobili privati che le infrastrutture pubbliche². In tal senso si richiama anche l’inciso contenuto nel parere della Commissione urbanistica provinciale relativo alla variante 2004³, laddove il Servizio Opere stradali e il Servizio Gestione strade fanno presente che *Per quanto riguarda lo svincolo tra la S.S. 12 e la S.S. 47 all’altezza di Trento nord, si ritiene necessario adeguare la previsione urbanistica inserendo in maniera chiara e con grafica adeguata la soluzione a rotatoria su livelli sfalsati individuando le relative fasce di rispetto stradale. Le aree ricomprese tra le piste di raccordo esterne delle due viabilità principali, per evidenti motivi di sicurezza stradale e visibilità, non potranno essere destinate ad ospitare alcuna destinazione urbanistica eccetto quella relativa a infrastrutturazione stradale.*

² Joan Busquets, “Un progetto europeo per Trento”, Nicolodi editore, settembre 2004, pagina 192.

³ Verbale di deliberazione n. 24/2007, pagina 16-17.

Inoltre, in sede di formazione del nuovo piano urbano della mobilità (PUM), è emerso come alcune delle aree comprese entro la zona che il PRG vigente qualifica “zona D9” rappresentino il sito ideale per la realizzazione di parcheggi scambiatori.

L’area in questione infatti si situa all’intersezione tra la strada statale della Valsugana con Via del Brennero e Via Bolzano nell’area di Trento nord ovvero l’area di maggior attrazione di traffico dell’intero territorio comunale. Seppure l’azione del comune di Trento, come precisato nelle linee guida per la redazione del nuovo piano urbano della mobilità, è indirizzata al coinvolgimento delle amministrazioni confinanti per cercare di intercettare i flussi di traffico il più possibile alla fonte, è necessario che anche nell’intorno della città vengano attrezzati dei parcheggi di attestamento fortemente interrelati con il servizio di trasporto pubblico ovvero dei centri per l’intermodalità. Il Comune di Trento è già attrezzato con parcheggi di attestamento nella zona ovest della città con il parcheggio Zuffo e Monte Baldo e nella zona sud dove recentemente è stato esteso il servizio di trasporto pubblico a servire le aree di parcheggio del centro sportivo Trento sud in Via Fersina. Manca però di un parcheggio di attestamento nella zona nord in corrispondenza dell’area direzionale che, come già detto, corrisponde al maggior polo di attrazione di traffico della città. Le aree che si renderanno disponibili con la revisione dell’attuale svincolo sono dimensionalmente importanti e garantiscono la possibilità di progettare non solo un parcheggio, come già detto, ma un vero centro intermodale che non preclude in nessun modo il conseguimento dell’obiettivo di riqualificazione di quest’area che si era posta la Variante del 2001. Con la presente variante la zona D9 a suo tempo introdotta con la Variante 2001 è così modificata:

- il sistema viario di connessione tra la circonvallazione e l’asse di Via Brennero – Via Bolzano corrispondente alla soluzione richiamata dalla commissione urbanistica provinciale è classificato F2 – zone destinate alla viabilità;
- le aree strettamente funzionali al sistema viario principale sono classificate F4- verde di protezione e arredo;
- le quattro grandi aree poste a ridosso del nuovo sistema viario sono classificate F1- zone per attrezzature pubbliche e di uso pubblico di interesse urbano con specifica destinazione “NS - nodi di scambio”. Di conseguenza, l’articolo 65 delle norme di attuazione è integrato con il nuovo comma 4 ter che detta la disciplina di questa nuova destinazione.

In conseguenza della modifica sopra illustrata, il progetto speciale “Centochiavi”, contenuto nell’allegato 4.2 alle norme di attuazione del PRG è stralciato.

13. Ampliamento zona servizi per trasporto pubblico e rimessaggio in località Vela Trento

La Variante 2001 ha previsto in località Vela una zona per attrezzature pubbliche destinata al trasporto pubblico e rimessaggio, (F1-TPR) di superficie pari a m² 33.000. Come riportato nella relazione della Variante 2001 *“il nuovo utilizzo proposto è rivolto a funzioni per il parcheggio pubblico, quali la possibilità del parcheggio per i mezzi del trasporto pubblico e per il rimessaggio dei veicoli ricreazionali”*. Dopo l'approvazione della Variante 2001 l'Amministrazione comunale ha provveduto ad una serie di verifiche in esito alle quali è emerso che entro l'area sarebbe stato possibile prevedere circa 120 stalli per gli autobus urbani, circa 70 stalli per i veicoli degli autisti e circa 350 stalli per camper. Successivamente alla cessione dell'area a Trentino Trasporti spa, quest'ultima ha più volte fatto presente all'amministrazione comunale la necessità di estendere la zona “F1-TPR” anche alla particella fondiaria 1994/6 di superficie pari a oltre m² 8.000, attualmente classificata zona agricola, in modo da poter realizzare un intervento più strutturato, ovvero con dei manufatti per la copertura delle aree a parcheggio e con volumi a servizio del deposito autobus, ferme restando le quantità indicate negli studi preliminari richiamati.

14. Modifica della destinazione funzionale della zona servizi per l'istruzione di base del complesso “Canossiane” a Trento

Nell'ambito del radicale intervento di ristrutturazione del comparto corrispondente al complesso “Canossiane”, si rende opportuna la distinzione dello stesso secondo funzioni differenti, al fine di ottimizzare l'utilizzo degli immobili in esso ricadenti. Pertanto, mentre la parte posta lungo Via Pilati è classificata zona per servizi di quartiere destinati all'istruzione di base e al parcheggio, la restante parte del complesso è classificata zona per attrezzature pubbliche di interesse urbano con la duplice destinazione per l'istruzione superiore, in coerenza con la funzione da tempo qui insediata e per i servizi universitari .

15. Ampliamento della zona servizi per centri civici a Vigolo Baselga

Nel corso del 2007 l'Amministrazione comunale ha provveduto alla predisposizione del progetto preliminare riguardante la ristrutturazione e l'ampliamento della ex casa cantoniera a Vigolo Baselga.

I beni immobiliari corrispondenti alla suddetta ex casa cantoniera di Vigolo Baselga, trasferiti in proprietà al Comune di Trento da parte della Provincia nel corso del 2006, oltre alle particelle che attualmente sono classificate dal piano regolatore generale zona destinata ai servizi di quartiere per centri civici, culturali e ricreativi (G-CC), comprendono la particella fondiaria 648/2 classificata parte zona agricola di interesse secondario, parte viabilità e parte zona residenziale di tipo B3a.

L'estensione della classificazione a zona servizi anche alla p.f. 648/2 da parte della presente variante consentirà un miglioramento della funzionalità degli spazi pertinenziali della nuova struttura che sarà utilizzata per spazi a servizio della comunità locale.

16. Modifica della destinazione funzionale della zona servizi per parcheggio in località Marnighe a Cognola

Al fine di soddisfare l'esigenza di realizzare una nuova caserma per i vigili del fuoco volontari di Cognola è modificata la destinazione urbanistica della particella fondiaria 618/2 in comune di catastale di Cognola, località Marnighe.

L'area in questione, già destinata a servizi di quartiere per parcheggi pubblici o di uso pubblico (G-P) è classificata dalla presente variante servizi di quartiere per attrezzature dell'amministrazione, dei servizi pubblici e di uso collettivo (G-AP).

17. Nuova zona destinata a verde di protezione e arredo a Cadine

Sull'area ceduta al Comune di Trento per servizi pubblici nell'ambito della lottizzazione della zona C3 "ex Gambarotta" a Cadine, è in corso di realizzazione la nuova scuola elementare ed è prevista la futura realizzazione di una scuola materna e di una palestra con possibile fruizione da parte di esterni.

Al fine di garantire a questo insieme di funzioni pubbliche la necessaria dotazione di spazi per il parcheggio ed al contempo poter ampliare gli spazi pertinenziali della futura scuola materna, è modificata la destinazione urbanistica dell'area soprastante la nuova galleria di Cadine, nella parte corrispondente alle neo formate particelle fondiarie 1105/1 e 1074/42 di proprietà statale ramo strade, in gestione alla Provincia autonoma di Trento e che saranno interessate da una concessione di bene a favore dell'amministrazione comunale.

L'area in questione, già classificata per la gran parte E1-zona agricola di interesse primario ed in minima parte zona edificata saturo e zona edificata di integrazione e completamento, è ora classificata zona F4 – verde di protezione e arredo.

18. [previsione eliminata dal presente elaborato con l'adozione definitiva e inserita nella "VARIANTE 2008 OPERE PUBBLICHE – gruppo B"]

19. Cambio destinazione particelle comunali lungo il rio Salé a Trento

Il Comune di Trento è proprietario di alcune particelle ai margini del rio Salé, identificate dalle particelle fondiarie 897/14, 897/20, 2729/3 e 2729/4 in comune catastale di Trento. Di ridotte dimensioni (complessivamente circa m² 500), sono classificate zona F4 –verde di protezione e di arredo, tranne parte della p.f. 2729/3 compresa in zona B1 – edificata satura.

Su richiesta dei privati confinanti l'amministrazione comunale ha avviato l'istruttoria per la cessione di dette aree, ottenendo riscontro positivo agli accertamenti e richieste di parere previsti dalle norme e regolamenti. Pertanto, venendo meno l'interesse per un utilizzo pubblico dell'*enclave* costituita dalle particelle fondiarie 897/14, 897/20, 2729/3, 2729/4 di proprietà comunale, dalla particella edificiale 4213/1e dalla fondiaria 1120/55 di proprietà privata, le stesse sono classificate zona B1 –edificata satura, come le aree adiacenti, fatta eccezione per le porzioni di particella a ridosso del torrente che sono classificate zona E6 –improduttiva.

20. Cambio destinazione porzione di particella in Via Paludi a Canova di Gardolo

La particella fondiaria 1898/3 in comune catastale di Gardolo, in corso di acquisizione gratuita da parte del Comune di Trento, è parte dei sedimi stradali costituenti Via Paludi a Canova.

Per ragioni derivanti dal non sempre perfetto allineamento tra la cartografia catastale e la cartografia utilizzata per disegnare il PRG in scala 1:5.000, una superficie pari a m² 3 ricade in una delle zone C3a di Canova.

In ragione dello stato di utilizzo di questa modestissima porzione di particella si è provveduto alla sua classificazione per intero tra le zone F2 – viabilità, sulla cartografia in scala 1:5.000 contenente "Disciplina del suolo e degli edifici", mentre non vi è necessità di apportare modifiche al progetto speciale di cui all'allegato 4.2 delle norme di attuazione.

21. Parziale modifica della destinazione funzionale dell'area di proprietà comunale in Via delle Ghiaie a Trento

Il compendio formato dalle aree di proprietà del Comune di Trento e comprendente la particella edilizia 6545, la particella fondiaria 1650/2 e parte della particella fondiaria 1650/5, risulta destinato dal PRG a verde pubblico.

In realtà, solo la parte verso ovest della particella fondiaria 1650/2 ospita un manufatto di tipo ludico-sportivo riconducibile alla destinazione urbanistica verde pubblico, mentre la parte restante di detta particella fondiaria, parte della particella fondiaria 1650/5 e la particella edificiale 6545, sulla quale insiste l'edificio conosciuto come "Maso Smalz", ospitano le serre ed alcuni uffici comunali.

Al fine di riportare a coerenza la destinazione in essere e la previsione urbanistica, anche in funzione della possibile realizzazione di eventuali manufatti edilizi funzionali allo svolgimento di funzioni connesse all'attività dell'Amministrazione comunale, la parte del compendio in questione non utilizzata a verde pubblico è classificata zona per attrezzature pubbliche di interesse urbano "F1 – AP".

22. Riperimetrazione zona a verde pubblico a Sardagna

Il perimetro dell'area per verde pubblico in corrispondenza dell'ex cava Italcementi a Sardagna è modificato in coerenza con i contenuti della convenzione n. 1790 di repertorio del Comune di Trento stipulata con la società Sativa l'8 marzo 2007. Pertanto, con la presente variante l'area destinata a verde pubblico è fatta coincidere con le particelle fondiarie che la Sativa srl si impegna a cedere gratuitamente al Comune di Trento, secondo quanto dettagliatamente disciplinato all'articolo 7 della convenzione citata.

23. Riperimetrazione zona a verde pubblico tra Martignano e Cognola

Le recenti valutazioni dei valori d'esproprio ed il conseguente impatto sulle disponibilità finanziarie del Comune hanno reso necessaria una ricognizione delle aree attualmente sottoposte a vincolo d'esproprio più volte reiterato. Sebbene l'articolo 18 *quater* comma 5 della legge provinciale 5 settembre 1991 n. 22⁴ consenta che *le attrezzature e i servizi pubblici previsti dal piano regolatore generale possono essere realizzati direttamente dai proprietari delle aree gravate da vincolo preordinato*

all'espropriazione, previa convenzione con il comune volta ad assicurare l'effettiva realizzazione e destinazione pubblica delle attrezzature e dei servizi, nonché le loro modalità di realizzazione e gestione.” resta il fatto che per quanto riguarda le zone destinate a verde pubblico, esse sono parte di un più articolato “sistema del verde” il quale come già affermato in sede di formazione della Variante 2001, è “*da intendersi non solo nella sua connotazione di verde pubblico, ma anche di verde agricolo, verde a bosco e verde privato*”.⁵

Al fine di conferire allo strumento urbanistico comunale la dovuta efficacia anche sotto il profilo del controllo dei tempi di attuazione delle previsioni in esso contenute, la presente variante opera una ripermimetrazione del Parco delle Coste con conseguente modifica della destinazione d'uso delle aree di proprietà privata che sono classificate parte “E1 – zone agricole di interesse primario”, parte “E4 – zone a bosco”, mentre la p.ed. 1737 è classificata “H1 – servizi privati” e la p.f. 945/7 “B1 – zona edificata saturata”.

La nuova destinazione tiene conto dello stato attuale dei luoghi e dunque della necessità di perseguire la tutela di un contesto di elevato interesse ambientale a naturalistico come segnalato dal Programma urbanistico di struttura generale approvato con deliberazione del consiglio comunale n. 55 del 12.3.2002.

24. Ripermimetrazione zona servizi a Panté di Povo

Anche in questo caso, pur a fronte del disposto normativo secondo cui *le attrezzature e i servizi pubblici previsti dal piano regolatore generale possono essere realizzati direttamente dai proprietari delle aree gravate da vincolo preordinato all'espropriazione, previa convenzione con il comune volta ad assicurare l'effettiva realizzazione e destinazione pubblica delle attrezzature e dei servizi, nonché le loro modalità di realizzazione e gestione (...)*⁶, peraltro anticipato dalle stesse norme tecniche di attuazione del piano regolatore generale, si è ravvisata l'opportunità di rivedere una destinazione di zona a servizi pubblici che in ragione delle scelte operate dall'amministrazione comunale per quanto concerne la dotazione di spazi pubblici per la comunità di Povo non risulta più attuale.

Per quanto riguarda la nuova destinazione urbanistica impressa all'area oggetto di modifica si è tenuto conto in modo particolare del fatto che essa è collocata nelle immediate vicinanze del nucleo di antica origine e rappresenta uno dei rari e preziosi spazi ineditati che segnano la transizione tra l'edificato antico e quello recente.

⁴ Norma riprodotta dall'articolo 55, comma 5 della legge provinciale 4 marzo 2008 n. 1.

⁵ Variante 2001, “Relazione”, pagina 29.

Pertanto, al fine di tutelare l'attuale stato dei luoghi, tenuto anche conto che le particelle fondiarie 1312/14 e 1312/1 costituiscono un insieme unitario con la particella edificiale 422, la cui valenza paesaggistico ambientale è da salvaguardare, la nuova destinazione impressa alle aree già classificate zona servizi è "H2 –verde privato".

25. Modifica alle norme di attuazione

Le modifiche alle norme tecniche di attuazione riguardano i seguenti articoli.

Articolo 55 – D9: Zone di riordino infrastrutturale. L'articolo è stralciato in conseguenza del fatto che l'area corrispondente alla zona D9 è classificata con la presente variante zona F1 – NS come detto nel paragrafo che tratta della variante avente ad oggetto la modifica dell'assetto urbanistico dell'area corrispondente allo svincolo di connessione fra la circonvallazione e l'asse di Via del Brennero – Via Bolzano.

In conseguenza dello stralcio della zona D9 è adeguato l'articolo 30 – elenco delle zone, l'articolo 43 – definizione delle aree destinate prevalentemente ad attività economiche e l'articolo 97 – zone compatibili con le strutture commerciali.

Articolo 65 – F1: Zone per attrezzature pubbliche e di uso pubblico di interesse urbano. A questo articolo sono apportate le seguenti modifiche:

- è aggiornata la norma relativa al verde pubblico (comma 3), nell'ambito del quale è prevista la possibilità di realizzare "orti urbani", ciò a fronte della sempre maggiore richiesta di spazi per attività ricreative e per il tempo libero dedicate alla popolazione appartenente alla fascia della terza età;
- al comma 1 è introdotta la sigla NS – nodi di scambio. La disciplina di queste zone di cui tratta il paragrafo concernente la modifica dell'assetto urbanistico dell'area corrispondente allo svincolo di connessione fra la circonvallazione e l'asse di Via Brennero – Via Bolzano, è contenuta nel nuovo comma 4 ter;
- in conseguenza dell'introduzione del comma 4 ter che disciplina funzioni aventi indici differenti da quelli contenuti al comma 5, quest'ultimo comma è integrato con la precisazione che tra le zone escluse dall'applicazione degli indici previsti dallo stesso c'è anche quella destinata ai nodi di scambio.

Articolo 66 – F2: Zone destinate alla viabilità. Sono due le modifiche apportate a questo articolo:

- quelle descritte nel paragrafo che tratta della variante avente ad oggetto le modifiche funzionali alla realizzazione del percorso ciclopedonale Gocciadoro – Dosso di S.Rocco che hanno comportato la modifica del comma 2;

⁶ Articolo 18 quater comma 5 della legge provinciale 5 settembre 1991 n. 22, norma riprodotta dall'articolo 55, comma 5 della legge provinciale 4 marzo 2008 n. 1.

- quelle finalizzate a consentire la realizzazione da parte di enti pubblici di strutture edilizie a servizio della mobilità ciclabile, per consentire a quei pendolari che giungono da fuori città di arrivare a Trento con i mezzi pubblici per poi raggiungere in bicicletta il proprio posto di lavoro, di lasciare la propria bicicletta parcheggiata in sicurezza anche nelle ore notturne. Questa variante ha comportato l'introduzione del nuovo comma 4 bis.

Articolo 69 – G: Zone destinate ai servizi di quartiere. Il comma 5 è aggiornato analogamente a quanto fatto all'articolo 65, relativamente alla possibilità di realizzare orti urbani nell'ambito delle zone a verde pubblico.

Articolo 97 – Zone compatibili con le strutture commerciali. Oltre allo stralcio delle zone D9 dal comma 2, lettera a) dell'articolo 97, il comma 2, lettera l) è aggiornato in coerenza con quanto disposto dal nuovo comma 4 ter dell'articolo 65 (zone F1 – NS).