



COMUNE DI TRENTO

PRG

**VARIANTE AL PRG CONSEGUENTE
ALL'ACCORDO URBANISTICO «ZONA APP.3
IN VIA DEL PONTE A RAVINA»**

**SINTESI OSSERVAZIONI E RELATIVE
CONTRODEDUZIONI**

ALLEGATO B

alla Deliberazione del Consiglio comunale 06.05.2020 **n.** 45

SERVIZIO URBANISTICA E AMBIENTE

Trento, aprile 2020

Piano Regolatore Generale - Variante al PRG conseguente all'accordo urbanistico «zona APP.3 in Via del ponte a Ravina»

Premessa

A seguito dell'approvazione della deliberazione del Consiglio comunale 14 gennaio 2020 n. 3 di adozione della Variante al PRG conseguente all'accordo urbanistico «zona APP.3 in Via del ponte a Ravina», ai sensi della vigente legge urbanistica provinciale la documentazione di variante è stata depositata presso gli uffici comunali per trenta giorni e precisamente dal 19 gennaio 2020 al 18 febbraio 2020 per consentire la consultazione e l'eventuale presentazione di osservazioni.

Nel periodo di deposito sono pervenute al comune due osservazioni per le quali si riportano nelle schede seguenti la sintesi delle richieste e le relative controdeduzioni.

**Piano Regolatore Generale
Variante al PRG conseguente all'accordo urbanistico
«zona APP.3 in Via del ponte a Ravina»**

OSSERVAZIONE N°

1

protocollo n. 42769 del 18 febbraio 2020

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione si articola in tre distinti documenti che ai fini di una più chiara sintesi degli stessi possono essere contraddistinti come «documento A», «documento B» e «documento C».

Nel «documento A», le 21 osservazioni formulate, contraddistinte con le lettere dalla a) alla u), fanno riferimento a quanto riportato nel Rapporto ambientale, in alcuni degli elaborati costituenti il Progetto preliminare della viabilità, nella Relazione della variante al PRG e nel testo dell'Accordo sottoscritto dalle parti. Il «documento B» contiene osservazioni relative al percorso di partecipazione pubblica. Mentre il «documento C» ripropone il documento presentato dal Gruppo consiliare del PD della Circoscrizione di Ravina-Romagnano nel corso della seduta del Consiglio di lunedì 7 ottobre 2019.

Le osservazioni contenute nei tre documenti di cui sopra, possono essere raggruppate in ragione dei contenuti così come di seguito riportato.

A – Sulla partecipazione al procedimento. L'aspetto della partecipazione, declinato di volta in volta come mancato coinvolgimento del Consiglio circoscrizionale, della cittadinanza, degli stakeholder, è affrontato in maniera specifica nel «documento B» e alle lettere b), i), n) e o) del «documento A».

Più precisamente quanto riportato al punto b) del «documento A» lamenta un mancato coinvolgimento di tutto il Consiglio circoscrizionale in occasione della presentazione *della prima idea progettuale*, da parte delle Cantine Ferrari *nel giugno 2017*, rivolta alla sola maggioranza del Consiglio circoscrizionale.

Sempre nel «documento A», lettere i) e n) e nel «documento B», è fatto richiamo all'articolo 19 della l.p. 15/2015, laddove si lamenta che *non sono stati condotti dal Comune, o in sua vece, momenti di coinvolgimento di cittadinanza e stakeholder*. In particolare si evidenziano criticità in merito all'iter condotto *nei nostri confronti di Commissione Territorio e Ambiente e Circoscrizione di Ravina e Romagnano*. L'osservazione fa altresì presente come un percorso partecipato con la cittadinanza della Circoscrizione di Ravina-Romagnano sarebbe stata l'occasione per affrontare temi quali la *congiunzione con la frazione S. Nicolò, spostata verso nord rispetto all'aggregato di Ravina e la realizzazione di piste ciclabili a servizio dell'aggregato urbano*.

Sempre nel «documento A», lettera o) e nel «documento B» viene inoltre sottolineato come nella serata del 3 ottobre 2019, essendo presenti assessore e dirigente del servizio competente è stata di fatto negata *alla Commissione Territorio e Ambiente una libera discussione e confronto rispetto a quanto presentato nella sede stessa*. Peraltro sul medesimo argomento viene lamentata la parzialità della documentazione trasmessa alla Circoscrizione.

B – Sull'interesse pubblico sotteso all'Accordo. Le osservazioni relative a questo aspetto sono contenute nel «documento A» e identificate dalle lettere c), m) e q).

Dette osservazioni lamentano il fatto che *tutti gli effetti ed impatti che interesseranno la zona (...) riguardano quasi completamente la zona produttiva delle Cantine Ferrari (e quindi il vantaggio in termini di crescita aziendale) senza minimamente menzionare l'interesse pubblico in termine dei vantaggi che potrebbero esserci per la comunità della Circoscrizione di Ravina e Romagnano*. Nell'osservazione inoltre, viene rimarcato *l'accrescimento sostanzioso dei benefici che interessano il privato rispetto alla cosa pubblica (...)*. E quindi viene chiesto di *verificare che lo stesso interesse pubblico sia quantificato pari a quello privato*.

C – Sulla compensazione di aree agricole di pregio. Le osservazioni relative a questo aspetto sono contenute nel «documento A» e identificate dalle lettere a), d), r) e s).

Dette osservazioni fanno riferimento al fatto che la compensazione delle aree agricole di pregio sottratte alla coltivazione per la realizzazione di aree a parcheggio o a servizio dell'attività produttiva, corrispondente alla zona APP.3 – sottozona A2, è effettuata con riferimento ad aree in località Terlaga già trasformate e sfruttate quale vigneto agricolo di pregio. A tal proposito si chiede quindi se sia legittimo individuare le aree da compensare tra superfici già trasformata in vigneto di pregio. In tal senso richiama anche quanto riportato nel testo dell'Accordo laddove è detto che la compensazione deve riguardare *aree con destinazione diversa da quella agricola, da trasformare in agricole di pregio*.

D – Sullo spostamento della strada e sul traffico generato dalla nuova cantina. Quello dello spostamento della strada -sia con riguardo al traffico e alla mobilità in generale che ad aspetti squisitamente progettuali- è un tema affrontato sia nel «documento C» e alle lettere e), g), h), j), k), l) del «documento A».

Dette osservazioni lamentano il fatto che il Piano Urbano della Mobilità (PUM) non prevede lo spostamento della attuale SP 90, confermandone implicitamente l'idoneità, ma solo la realizzazione della nuova intersezione a rotatoria in corrispondenza di Via della Croce. La nuova proposta, con riferimento allo spostamento della SP 90, non costituisce soddisfacimento delle previsioni del PUM. Si chiedono quindi chiarimenti in relazione alla necessità di spostare la sede stradale tenuto conto che la situazione attuale non presenta problematiche nemmeno in relazione alla possibilità di realizzare il percorso ciclopedonale.

In merito allo studio dei flussi veicolari, si chiede un aggiornamento dei dati rispetto a quelli analizzati nell'ambito del Rapporto ambientale e datati 2009-2013, per verificare gli effetti dell'espansione delle medie/grandi imprese negli ultimi anni. Si chiede quindi che tale ricognizione riguardi anche la zona di Via della Croce e gli accessi al paese di Ravina. Si evidenzia inoltre che, i dati già a disposizione segnalano una diminuzione del flusso del traffico e che, se le nuove analisi dovessero confermare tale andamento, non sarebbe motivato lo spostamento della strada.

Sempre in merito al traffico indotto, con riferimento alle emissioni sonore, l'osservazione chiede i motivi per cui non è stata elaborata una simulazione della mappatura acustica.

L'osservazione cita un passaggio della Relazione geologica geotecnica dove è detto *“Inoltre lo spostamento della strada verso monte e la realizzazione dei muri e del rilevato costituiscono di fatto elementi volti alla diminuzione dell'esposizione degli elementi ai fattori di pericolo”* e con riferimento allo stesso chiede *“in base a quale parametro o fattore dovrebbe essere una sensibile riduzione della pericolosità”*.

Con riferimento invece ai contenuti della Relazione tecnico illustrativa del medesimo progetto, nello specifico alle pendenze e alla sezione stradale di progetto, l'osservazione rileva che, dall'analisi delle pendenze, l'intersezione a rotatoria è compatibile anche con attuale assetto stradale senza necessità di modifica. Si chiede inoltre, *se l'eventuale modifica del tracciato della SP 90 determini una sua declassazione in strada di quartiere oppure mantenga la qualifica di strada provinciale*.

Il «documento C» ricostruisce l'evoluzione della proposta di intervento dalla prima versione presentata nel giugno 2017 alla nuova del gennaio 2018. Nell'ambito del documento si rileva la necessità di una *“verifica approfondita relativa all'impatto ambientale, paesaggistico, viabilistico di tale iniziativa”*, di *“una valutazione della situazione dell'intero assetto viario e paesaggistico del paese, geograficamente situato a nord di via delle Masere compresa”* (fornendo un'elencazione di situazioni viabilistiche da approfondire) e di valutazione degli effetti dello spostamento della viabilità in termini di inquinamento e di allungamento del tracciato di percorrenza.

Per condurre tali verifiche il «documento C» evidenzia l'opportunità di produrre uno studio approfondito di parte terza, corredato anche di questionari alla popolazione, al fine di *“fornire elementi decisionali fondati da utilizzare per una rinegoziazione dell'accordo citato che tenga in scientifica considerazione gli impatti dell'opera stessa che si sovrapporrà a problematiche preesistenti”*.

In merito al progetto della nuova viabilità, con particolare riferimento alla nuova intersezione a rotatoria, il «documento C», ricostruisce i riferimenti normativi e condotta una analisi delle pendenze e di un caso analogo, formula due proposte alternative per la viabilità e l'assetto dell'area oggetto di accordo fondate sul mantenimento dell'attuale tracciato della SP 90: la “Proposta 1” conferma la rotatoria in corrispondenza dell'innesto con Via della Croce, propone la cantina ipogea a ovest della SP 90 raggiungibile con collegamento interrato dalla zona industriale e prevede un'area a servizi pubblici a sud. La “Proposta 2” inserisce invece una ulteriore rotatoria a nord dell'area oggetto di accordo urbanistico.

E – Sui campi elettromagnetici. Le osservazioni relative a questo aspetto sono contenute nel «documento A» alle lettere f) e j).

Dette osservazioni lamentano il fatto che l'area in cessione destinata a verde pubblico è *sottoposta ad inquinamento elettromagnetico derivante dalla presenza ravvicinata degli elettrodotti* e che *anche il passaggio della strada e del percorso ciclopedonale in prossimità di un traliccio elettrico destabilizza sensibilmente la sicurezza stradale per la mancanza di vie di fuga*.

In relazione a quanto sopra l'osservazione chiede quindi di fornire opportune misure per minimizzare tali criticità.

L'osservazione inoltre concorda, così come indicato dal Rapporto ambientale, che relativamente agli elettrodotti ad alta tensione *tale presenza imponga degli approfondimenti in fase progettuale al fine di verificare il rispetto delle limitazioni imposte dalla normativa*.

F – Richieste di chiarimento. Quanto esposto alle lettere p), t) e u) del «documento A», più che delle osservazioni risultano essere delle richieste di chiarimento.

Quella di cui alla lettera p) chiede *come rientra la zona destinata a parcheggi nella nuova area APP.3*.

Quella di cui alla lettera t) chiede conto dell'affermazione riportata nel testo dell'Accordo sottoscritto dalle parti, dove all'articolo 5, comma 2 è detto che *“infatti la sistemazione dell'area produttiva è idonea ad*

apportare una valorizzazione complessiva del territorio, sia dal punto di vista dell'urbanizzazione che paesaggistica". In particolare precisa non essere chiaro come lo spostamento dell'attuale sedime oggi lineare con andamento nord-sud e il futuro disegno della SP90, con presenza di una linea curva ad ampio raggio, possa valorizzare dal punto di vista urbanistico la morfologia dell'attuale aggregato di Ravina.

Infine quella di cui alla lettera u), sempre con riferimento ad un passaggio presente nel testo dell'Accordo sottoscritto dalle parti, precisamente all'articolo 7, comma 4, chiede chiarimenti in relazione alla ridefinizione della delimitazione del centro abitato di Ravina, posto che *il centro abitato di Ravina presenta oggi una morfologia ben distinguibile e ossidata nel tempo e nella percezione dei suoi abitanti (...).*

CONTRODEDUZIONI

A – Sulla partecipazione al procedimento.

Secondo quanto disciplinato dall'articolo 25 della l.p. 15/2015 il recepimento degli accordi urbanistici nel PRG avviene secondo l'iter delle varianti urbanistiche "semplificate", ovvero ai sensi degli articoli 37 e 39 della l.p. 15/2015. Pertanto, successivamente all'avvenuta approvazione dell'accordo da parte della Giunta comunale e dopo la sottoscrizione dello stesso da parte del Sindaco, il Consiglio comunale provvede ad adottare apposita variante al PRG.

E' dunque sulla variante al PRG conseguente all'accordo urbanistico relativo alla «zona APP.3 in Via del ponte a Ravina» che la Circostrizione è stata chiamata ad esprimersi ai sensi dell'articolo 28 del Regolamento del decentramento.

Ai fini della formulazione del parere da parte della Circostrizione, per consentire ai commissari di poter avere maggiori elementi informativi, oltre a quanto riportato nella documentazione di variante al PRG (Relazione, cartografia e scheda-norma) trasmessa dagli uffici, il presidente della Commissione territorio prima, e la presidente della Circostrizione poi, hanno invitato alla riunione della Commissione e a quella del Consiglio, assessore e dirigente, in analogia a quanto avviene usualmente con le diverse Circostrizioni su diverse materie. Tale illustrazione non preclude momenti successivi di ulteriore confronto in seno al consiglio circostrizionale.

B – Sull'interesse pubblico sotteso all'Accordo.

L'articolo 25 della l.p. 15/2015 al comma 1 dispone: *I comuni e le comunità possono concludere accordi urbanistici con i soggetti pubblici o privati interessati, per definire contenuti di rilevante interesse pubblico del PRG o del PTC.*

Il rilevante interesse pubblico va dunque riferito ai benefici che determinate trasformazioni consentono di ottenere. Benefici che possono riguardare di volta in volta la realizzazione di opere di urbanizzazione, il recupero e riuso di aree dismesse o degradate, il recupero e valorizzazione del patrimonio storico, paesaggistico, ambientale, ma anche lo sviluppo e il rafforzamento del sistema socio-economico di un territorio.

In tal senso l'articolo 5 dell'Accordo urbanistico sottoscritto riporta: *Nel caso in oggetto l'interesse pubblico si sostanzia nella riqualificazione funzionale e architettonica del compendio industriale delle Cantine Ferrari sito a Ravina, che comporta la realizzazione di un nuovo spazio espositivo e multifunzionale, la realizzazione di una cantina interrata e la creazione di un'unica area produttiva. Il potenziamento delle funzioni non solo produttive ma altresì economiche, espositive e "funzioni per l'accoglienza" come meglio precisato nella "Relazione tecnica e vision" 22.11.2019 prot. n. 300191, e l'estensione delle strutture a sostegno dell'attività vinicola esistente, determinano un impatto positivo sull'intera filiera a partire dalla rete di conferenti oltre che nella crescita occupazionale delle Cantine Ferrari e sul sistema economico, sociale e culturale che si verrà a creare in conseguenza della realizzazione del nuovo "Ferrari Incontri" da parte delle Cantine Ferrari. Con tale intervento architettonico ed economico, l'azienda trentina si candida a diventare non solo il luogo simbolo per il "Trentodoc" ma anche un punto di attrazione in grado di accogliere, nell'arco temporale di 10 anni, fino a 50.000 visitatori l'anno e una meta turistico-culturale e ambientale della Provincia di Trento e della città di Trento. Infatti la sistemazione dell'area produttiva è idonea ad apportare una valorizzazione complessiva del territorio, sia dal punto di vista dell'urbanizzazione che paesaggistica.*

Motivazioni quelle esposte dal Comune di Trento che hanno trovato condivisione e conferma nel *parere favorevole al fine dell'approvazione da parte della Giunta provinciale* espresso dal Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio della Provincia autonoma di Trento, pervenuto con nota protocollo n. 60131/2020.

C – Sulla compensazione di aree agricole di pregio.

La riduzione delle aree agricole di pregio è disciplinata dall'articolo 38 delle norme di attuazione del piano urbanistico provinciale. Quanto operato dalla variante in questione si fonda sul presupposto che concorrono alla compensazione di aree agricole di pregio quelle aree che nel PUP non presentano una destinazione agricola, cioè indipendentemente dal fatto di essere già state oggetto di bonifica agraria.

Ora, tenuto conto che la verifica in ordine alla coerenza della variante al PRG con il PUP costituisce competenza del Servizio Urbanistica e Tutela del Paesaggio della Provincia autonoma di Trento, ai sensi del

combinato disposto degli articolo 38, comma 8 e 39, comma 3 della l.p. 15/2015, va dato atto che relativamente alla variante in questione è stato espresso *parere favorevole al fine dell'approvazione da parte della Giunta provinciale*, confermando quindi l'idoneità delle aree indicate ai fini della compensazione.

D – Sullo spostamento della strada e sul traffico generato dalla nuova cantina.

Per quanto riguarda la coerenza delle previsioni di variante con il Piano Urbano della Mobilità, al paragrafo 6.3 del Rapporto ambientale si specifica che *“la variante in oggetto quindi risulta coerente con le previsioni del Piano Urbano della Mobilità, dando attuazione nello specifico a quanto previsto in merito alla realizzazione della rotonda in corrispondenza dell'incrocio fra la S.P. 90 e via della Croce e della pista ciclo-pedonale lungo la S.P. 90”*.

E' quindi chiaro che la coerenza delle previsioni di variante con il PUM è relativa alla realizzazione della rotonda in corrispondenza dell'incrocio fra la SP 90 e Via della Croce e della pista ciclo-pedonale lungo la SP 90, e non riguarda lo spostamento della sede stradale, previsione necessaria per la realizzazione dell'ampliamento in interrato della cantina di nuova introduzione con l'accordo urbanistico.

Per quanto riguarda la richiesta di uno studio dei flussi veicolari relativi al traffico indotto, si specifica che al capitolo 8 del Rapporto ambientale viene descritto il programma di monitoraggio della variante: la normativa in materia di valutazione ambientale strategica prevede infatti che il soggetto competente effettui il monitoraggio degli effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione dei piani e dei programmi dallo stesso adottati, al fine di individuare, tra gli altri, effetti negativi imprevisti e di adottare le necessarie misure correttive. E' stato quindi definito in tabella 7 del Rapporto ambientale un set di indicatori per il monitoraggio della variante, che comprende anche il dato del flusso di traffico come media oraria del numero dei passaggi in orario diurno sulla viabilità in prossimità dell'area di variante. Tale indicatore permette di confrontare in modo oggettivo il traffico prima e dopo l'attivazione della variante, ed è rappresentativo sia dell'inquinamento atmosferico che dell'inquinamento acustico.

Per quanto riguarda l'inquinamento acustico inoltre, si precisa che preventivamente al rilascio del titolo abilitativo edilizio, ai sensi dell'art. 8 comma 4 della Legge 447/1995, la ditta dovrà elaborare una valutazione previsionale di impatto acustico relativamente alle nuove attività/impianti che intenderà insediare.

Per quanto riguarda il richiamo ad un passaggio della perizia la perizia geologica e geotecnica che riporta *“Inoltre lo spostamento della strada verso monte e la realizzazione dei muri e del rilevato costituiscono di fatto elementi volti alla diminuzione dell'esposizione degli elementi ai fattori di pericolo”* e la conseguente richiesta *“in base a quale parametro o fattore dovrebbe essere una sensibile riduzione della pericolosità”* va evidenziato quanto di seguito. Il passaggio sopra richiamato è contenuto nel paragrafo 1.3.1. della perizia geologica e geotecnica, intitolato *“Carta di sintesi della pericolosità”*, nell'ambito del quale si precisa che l'area è classificata a penalità P2 – bassa, connessa a *“una possibile, seppur remota, possibilità di esondazione in sinistra orografica del Rio Gola”*. Tale penalizzazione, come precisato nella citata relazione, viste l'intensità e la frequenza del fenomeno atteso, non costituisce una pregiudiziale all'esecuzione dei lavori. Il geologo precisa inoltre che, proprio in relazione a detto fenomeno di possibile esondazione, lo spostamento della strada verso monte e la realizzazione dei muri e del rilevato costituiscono elementi di ulteriore riduzione della pericolosità.

Nei documenti costituenti l'osservazione in esame è più volte richiamata la questione dello spostamento della sede stradale della SP 90 nel tratto fronte Cantine Ferrari. A tal proposito si evidenzia che lo spostamento deriva da una precisa scelta, condivisa fra le parti, in coerenza con l'obiettivo sotteso all'accordo urbanistico, ovvero quello di consentire l'espansione dell'attività produttiva delle Cantine Ferrari su un'area libera da vincoli di natura patrimoniale sia nel sottosuolo che nel soprassuolo e al contempo realizzare un'opera pubblica -il tratto di SP 90- anch'essa libera da vincoli di natura patrimoniale. In questo senso, dunque, lo spostamento della sede della strada provinciale non deriva da scelte tecniche legate alla capacità di smaltimento dei flussi di traffico del tratto di strada oggetto dell'intervento.

Peraltro, va considerato che il nuovo tracciato proposto rende più sicura la percorrenza viaria lungo la SP 90 sia in corrispondenza dell'incrocio con Via di Costa San Nicolò che dell'incrocio con Via della Croce.

In relazione alla richiesta contenuta nell'osservazione intesa a sapere *se l'eventuale modifica del tracciato della SP 90 determini una declassazione in strada di quartiere oppure mantenga la qualifica di strada provinciale* si specifica che la strada oggetto di intervento è una strada urbana di quartiere (Cat. E del Nuovo Codice della Strada – art. 2), di proprietà provinciale e pertanto rimane una strada provinciale.

Relativamente agli effetti dello spostamento e dell'allungamento della viabilità in termini di inquinamento, un allungamento di 160 ml. risulta essere poco rilevante in rapporto agli effetti dovuti dall'insieme delle infrastrutture stradali esistenti in zona (autostrada, tangenziale, ecc). Tra l'altro va tenuto anche conto del fatto che la realizzazione della rotonda all'incrocio di Via della Croce garantisce una miglior fluidificazione del traffico rispetto alla situazione attuale con i relativi benefici che ne conseguono.

Infine, la richiesta di subordinare l'accordo urbanistico agli esiti di uno studio generale sulla mobilità del sobborgo di Ravina ed in particolare sul sistema degli accessi allo stesso, appare del tutto impropria in ragione dei contenuti dell'accordo in questione, posto che l'intervento infrastrutturale che potrà avere eventuali ricadute sulla mobilità risulta essere la realizzazione della nuova rotonda che come detto sopra *risulta coerente con le previsioni del Piano Urbano della Mobilità*.

E – Sui campi elettromagnetici.

Si premette che l'area in questione non è destinata a "verde pubblico", ma la sua corretta destinazione è "F4 - verde di protezione e arredo" di cui all'art. 68 delle NTA del PRG. Queste aree hanno una prioritaria funzione di protezione degli abitati legata alla presenza di una viabilità, e comunque permettono la realizzazione di opere ed attrezzature per il loro arredo.

Si fa altresì presente che la previsione della cessione di quest'area da parte di Cantine Ferrari tiene conto di quanto emerso nel corso della riunione della Commissione Ambiente Territorio, che si è svolta a Ravina il giorno 3 ottobre 2019.

Vista la presenza dell'elettrodotto, e quindi la necessità di rispetto della normativa sull'inquinamento elettromagnetico, in fase di progettazione del nuovo spazio verde attrezzato, dovrà essere acquisita dal gestore la fascia di rispetto tridimensionale di cui al DPCM 8 luglio 2003, per stabilirne l'estensione e soprattutto la quota rispetto al terreno, al fine di valutare l'esatta localizzazione delle attrezzature compatibili con la permanenza di persone non inferiore alle quattro ore giornaliere, come previsto dalla normativa vigente. Va peraltro ribadita l'opportunità, ai sensi del principio di precauzione, di valutare la progettazione delle opere ed attrezzature di arredo, tenendo conto dell'evoluzione della ricerca scientifica in materia, al fine di minimizzare il più possibile l'eventuale esposizione ai campi elettromagnetici.

Dal punto di vista poi della presenza fisica dell'elettrodotto a lato della viabilità e delle possibili criticità in termini di sicurezza, si specifica che la progettazione della viabilità dovrà necessariamente seguire la specifica normativa tecnica di settore.

F – Richieste di chiarimento.

Per quanto riguarda l'osservazione contenuta nel «documento A» lettera p), che chiede *come rientra la zona destinata a parcheggi nella nuova area APP.3*, si fa presente che come precisato nella scheda-norma di cui all'Allegato 4.3 delle norme di attuazione del PRG, la sottozona A2 entro la quale è previsto il suddetto parcheggio, costituisce un unico lotto edificatorio con la sottozona A1 e quindi presenta le medesime possibilità di uso e di destinazione urbanistica compresa la realizzazione di spazi per il parcheggio, fatto salvo il divieto di *ogni edificazione in elevazione, con la sola eccezione delle superfici per i volumi tecnici e accessi a servizio del manufatto interrato strettamente necessari a garantire la funzionalità del nuovo manufatto*.

L'osservazione contenuta nel «documento A» lettera t), chiede conto dell'affermazione riportata nel testo dell'Accordo sottoscritto dalle parti, dove all'articolo 5, comma 2 è detto che *"infatti la sistemazione dell'area produttiva è idonea ad apportare una valorizzazione complessiva del territorio, sia dal punto di vista dell'urbanizzazione che paesaggistica."* in particolare afferma che non è chiaro come *lo spostamento dell'attuale sedime oggi lineare con andamento nord-sud e il futuro disegno della SP90, con presenza di una linea curva ad ampio raggio, possa valorizzare dal punto di vista urbanistico la morfologia dell'attuale aggregato di Ravina*. A tal proposito va tenuto presente che l'Accordo urbanistico in questione è finalizzata a una complessiva riqualificazione funzionale e architettonica del compendio industriale "Cantine Ferrari" sito a Ravina e a tale scopo prevede la realizzazione di un nuovo spazio espositivo e multifunzionale, la realizzazione di una cantina interrata e la creazione di un'unica area produttiva, senza soluzione di continuità, tanto da comportare il coinvolgimento di aree corrispondenti ad un tratto della strada provinciale n. 90 che, secondo quanto proposto, viene ripristinato su nuovo e diverso tracciato. Questo intervento, fin dalle prime verifiche da parte degli enti interessati, è stato considerato positivamente nel suo complesso per la capacità di porsi come occasione di valorizzazione di una porzione di territorio. Valutazione questa confermata anche dalla Provincia autonoma di Trento con il parere espresso dal Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio già richiamato nella presente scheda.

Per quanto riguarda l'osservazione contenuta nel «documento A» lettera u), sempre con riferimento ad un passaggio presente nel testo dell'Accordo sottoscritto dalle parti, precisamente all'articolo 7, comma 4, questo impegna il Comune a *ridefinire la delimitazione del centro abitato di Ravina, ai sensi del d.lgs. 285/92 (Codice della strada), collocando il segnale stradale di inizio centro abitato (oggi collocato all'inizio della salita di via al Ponte, sulla S.P. 90) immediatamente dopo la proiezione del sottopasso autostradale (lato Ravina)*, operazione questa che nulla ha a che fare con aspetti di tipo "morfologico" come supposti nell'osservazione.

Per le ragioni esposte l'osservazione è respinta.

Piano Regolatore Generale
Variante al PRG conseguente all'accordo urbanistico
«zona APP.3 in Via del Ponte a Ravina»

OSSERVAZIONE N°

2

protocollo n. 43580 del 19 febbraio 2020

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione si articola in quattro distinti punti numerati da 1 a 4, tutti relativi al tema della ciclabilità e all'incentivo dell'uso della bicicletta.

1 – Al lavoro in bicicletta. L'osservazione evidenzia l'importanza di favorire l'accesso al lavoro in bicicletta con conseguente spostamento di quote di mobilità dall'auto alla bicicletta. Si segnala, per il lavoratore/ciclista che provenga da Trento, la mancanza del collegamento ciclabile con le attività produttive site su Via Stella in quanto il nuovo percorso ciclopedonale si interrompe dopo la rotatoria.

2 – Apertura della Cantina Ferrari al cicloturismo. L'osservazione, evidenziando la positività e la sostenibilità del cicloturismo, rileva che il progetto non chiarisce le modalità di accesso alla cantina Ferrari da parte delle persone in bicicletta lavoratori compresi (ricollegandosi al punto 1), evidenziando che sarebbe utile favorire l'accesso dalla ciclabile lungo l'Adige con una ciclabile lato zona produttiva.

3 – Sicurezza. Si evidenzia che il progetto prevede una pista ciclopedonale promiscua e si propone, al fine di preservare i pedoni, un cordolo di delimitazione tra parte ciclabile e parte pedonale. Sempre al fine di garantire la sicurezza si propone un attraversamento rialzato in corrispondenza di Via della Croce con lo scopo di rallentare il traffico veicolare e favorire la sicurezza di biciclette e pedoni.

4 – Visione ad ampio raggio. Pur prendendo atto che si tratta di un intervento concentrato in una specifica zona, l'osservazione rileva la mancanza di visione ad ampio raggio della mobilità ciclabile, con mancanza di collegamenti ciclabili con le zone limitrofe, in particolare con Ravina e Romagnano.

CONTRODEDUZIONI

1 – Al lavoro in bicicletta. Riguardo al fatto che il percorso ciclabile si interrompe dopo la nuova rotatoria all'altezza di Via della Croce, va considerato che lo stesso è funzionale a gran parte del sobborgo residenziale di Ravina, posto ad ovest della SP 90. Infatti, coloro che in bicicletta scendono da Via della Croce, possono poi raggiungere, in corrispondenza del nuovo percorso ciclabile, la città di Trento in sicurezza lungo la SP 90.

E' evidente che l'intervento non fornisce risposta a tutte le esigenze della mobilità ciclabile del sobborgo. Infatti il progetto di una pista ciclabile di collegamento fra i sobborghi di Romagnano e Ravina e la città di Trento, redatto dall'Ufficio tecnico comunale nel 2014 e mai finanziato, prevede la prosecuzione della pista ciclabile da Via della Croce verso Via delle Masere, lungo la SP 90, con esproprio di terreni privati, al fine di poter servire anche le residenze di Via delle Masere e Via Filari Longhi oltre che le attività produttive di Via Stella.

L'intervento inserito nell'accordo urbanistico è comunque un tassello importante della rete ciclabile di collegamento del sobborgo di Ravina alla città.

2 – Apertura della Cantina Ferrari al cicloturismo. E' del tutto evidente che l'accesso ciclabile, come peraltro quello pedonale alle Cantine Ferrari, avverrà con un attraversamento ciclopedonale in corrispondenza dell'accesso alle cantine medesime. Tale attraversamento ciclopedonale è inoltre funzionale anche al trasporto pubblico, vista la previsione di due fermate, lungo la SP 90, ad ovest del sottopasso autostradale.

3 – Sicurezza. La pista ciclabile prevista nell'accordo urbanistico non è promiscua: infatti il progetto prevede una pista ciclabile di larghezza 2,50 ml. e un percorso pedonale di larghezza 1,50, ben distinti e separati da idonea segnaletica orizzontale. Per quanto riguarda invece la proposta di realizzare un attraversamento ciclopedonale rialzato in Via della Croce, potrà essere valutata e approfondita nelle successive fasi progettuali.

4 – Visione ad ampio raggio. Come già riportato al precedente punto 1, nel 2014 l'Amministrazione comunale, nell'ambito delle opere soggette a finanziamento provinciale denominato FUT (Fondo Unico Territoriale), aveva predisposto, fra le altre, anche il progetto di una pista ciclabile quale collegamento fra i sobborghi di Romagnano e Ravina con la città di Trento. Il progetto poi non ha ricevuto il finanziamento provinciale e pertanto non è stato realizzato. Il tratto di pista ciclabile inserito nell'accordo urbanistico è una parte integrante del progetto complessivo, progetto che prevedeva, nella zona oggetto dell'accordo urbanistico, la pista ciclabile lungo la SP 90 attuale sul lato ovest della carreggiata.

Per le ragioni esposte l'osservazione è parzialmente accolta con riferimento all'approfondimento in fase progettuale descritto al punto 3, precisando che tale accoglimento parziale, ai fini dell'adozione definitiva della variante al PRG, non comporta alcuna modifica agli elaborati adottati con deliberazione del Consiglio comunale 14 gennaio 2020 n. 3.