

Comune di Trento
Servizio Urbanistica e pianificazione della mobilità
Ufficio Piani urbanistici

PROGETTO: PIANO ATTUATIVO A FINI SPECIALI PER INSEDIAMENTI
PRODUTTIVI
ZONA D2A A RAVINA - VIA STELLA

PER CONCESSIONE DEL PROGETTO ESECUTIVO, REDATTO DA:
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO - SERVIZIO INDUSTRIA E ARTIGIANATO - UFFICIO AREE INDUSTRIALI

RELAZIONE ILLUSTRATIVA
ASSETTO DELLA PROPRIETA'
E RIPRESE FOTOGRAFICHE

10

1a adozione:
D.C.C. n. 88
del 04.06.2013
NOVEMBRE 2013

Il Dirigente arch. Giuliano Stelzer

Il Capoufficio



SOMMARIO

- 1. Premessa**

- 2. La necessità di un nuovo piano**

- 3. Il contesto**

- 4. Il progetto**
 - 4.1. Il sistema dell'accessibilità
 - 4.2. I criteri generali del piano
 - 4.3. I comparti e le modalità insediative
 - 4.4. Il progetto del verde

- 5. Sintesi delle principali modifiche**

1. PREMESSA

La Variante '89 al P.R.G. del Comune di Trento ha previsto in via Stella a Ravina un'area classificata D3 – “zona produttiva del settore secondario di riserva” individuata sulla tavola degli insediamenti produttivi del Piano Urbanistico Provinciale IP 5.5, il cui utilizzo può avvenire previa autorizzazione da parte della Giunta Provinciale, ai sensi dell'art. 16, comma 5, delle norme di attuazione del Piano Urbanistico Provinciale;

La Giunta Provinciale, con deliberazione 27 luglio 1995, n. 8423, ha autorizzato l'utilizzo della predetta area produttiva che, ai sensi del richiamato articolo del P.U.P. allora vigente, è subordinato alla predisposizione ed approvazione, da parte del Comune di Trento, “di appositi piani guida che determinano la distribuzione delle infrastrutture e degli impianti relativi, gli accessi e la viabilità interna, l'ubicazione dei servizi e delle attrezzature generali ed i caratteri fondamentali delle maglie dei lotti funzionali”;

La Variante 2001 al P.R.G., adottata con deliberazione del Consiglio comunale 14 marzo 2002, n. 57, in adeguamento alla sopra citata deliberazione della Giunta Provinciale, ha classificato la predetta area come zona D2a - “zona produttiva del settore secondario di nuovo impianto di livello provinciale”;

Il Consiglio Comunale, con deliberazione n. 81 del 21 maggio 2002, ha adottato il piano attuativo a fine speciali per insediamenti produttivi (P.I.P.) relativo alla zona produttiva a Ravina, disponendo contestualmente il suo deposito alla libera visione del pubblico presso gli uffici comunali; con deliberazione del Consiglio Comunale dell'8 ottobre 2002, n. 132, il piano attuativo è stato approvato e la deliberazione divenuta esecutiva il 22 ottobre 2002 è stata pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione T.A.A. n. 43 il 25 ottobre 2002;

Il piano è quindi entrato in vigore il giorno 26 ottobre 2002 e quindi, ai sensi dell'art. 52 comma 3 della L.p. 1 del 4 marzo 2008, che stabilisce in 10 anni la durata dei piani attuativi, è scaduto il 25 ottobre 2012.

Quale esclusiva modalità attuativa il piano prevede l'intervento dell'Ente pubblico tramite l'esproprio delle aree e i loro apprestamento.

A seguito di detta approvazione, il Servizio Reti del Comune, in data 25 ottobre 2005 ha redatto il progetto definitivo delle infrastrutture dei comparti C1 e

C2 (l'area a nord della bretellina di collegamento fra la S.P. 90 e il nuovo casello autostradale a sud di Trento) al fine di predisporre le opere di urbanizzazione primaria a servizio dell'area sopra specificata, quali la movimentazione di terra per l'apprestamento dei singoli comparti o sub-comparti, la realizzazione di strade interne di collegamento, la posa delle reti tecnologiche, la costruzione di parcheggi a servizio dell'intera area e la formazione di zone di arredo a verde, nonché la sistemazione della fossa di Romagnano nel tratto compreso tra la suddetta area e il depuratore di Romagnano;

Il Dipartimento Industria Artigianato e Miniere della Provincia Autonoma di Trento con determinazione del proprio dirigente 26 aprile 2007, n. 42, ha approvato il progetto definitivo per l'infrastrutturazione dei comparti C1 e C2 dell'area per insediamenti produttivi sita nel Comune di Trento in località Marine di Ravina, prevedendo l'acquisizione delle aree mediante ricorso alla procedura espropriativa prevista dall'art. 6 della L.P. n. 6/1993 e ss.mm.;

Con determinazione del dirigente del Servizio Espropriazioni e Gestioni patrimoniali di data 30 settembre 2010, n. 852, si è provveduto alla espropriazione definitiva delle aree interessate ai lavori di infrastrutturazione dei comparti C1 e C2 di Ravina nel Comune di Trento, quantificando contestualmente le relative indennità spettanti ai proprietari.

2. LA NECESSITA' DI UN NUOVO PIANO

Con nota di data 6 agosto 2012 prot. n. 448396, assunta a protocollo in data 6 agosto 2012 al n. 92104, la Provincia Autonoma di Trento ha chiesto la riapprovazione del Piano per insediamenti produttivi già approvato con deliberazione consiliare 8 ottobre 2002, n. 132, in quanto alla scadenza del decimo anno di validità del suddetto piano, non sarebbe stato possibile individuare l'impresa esecutrice dei lavori di infrastrutturazione delle aree, né tanto meno avviare la loro esecuzione, nonostante il progetto esecutivo sia già stato depositato presso l'Agenzia degli Appalti e Contratti della Provincia;

Il 28 settembre 2012 la Provincia Autonoma di Trento -Agenzia per gli appalti e contratti- ha indetto la procedura aperta, secondo le prescrizioni della

L.P. 10.09.1993, n. 26 e s.m., per l'appalto dei "Lavori di infrastrutturazione dei comparti C1 E C2 dell'area per insediamenti produttivi nel Comune di Trento in loc. Marina di Ravina e risezionamento della fossa di Romagnano con formazione di annessa strada di servizio", per l'importo a base di gara di € 4.063.000,00.-

Il piano, una volta scaduto ai sensi della normativa vigente, diventa inefficace per la parte non ancora eseguita relativa alle opere di urbanizzazione. In tal caso, entro novanta giorni dalla cessazione di efficacia deve essere predisposto un nuovo piano per il necessario assetto della parte rimasta inattuata."

A distanza di anni, i dati, gli elementi, nonché le esigenze pubbliche da soddisfare sulla base dei quali è stato approvato il piano sono rimasti immutati nel tempo per quanto riguarda in particolare l'area individuata nel P.R.G. a nord della bretella di collegamento fra la S.P. 90 e il nuovo casello autostradale a sud di Trento.

Nel corso del 2012 i responsabili del Servizio Urbanistica e pianificazione della mobilità e dell'Ufficio piani urbanistici si sono a più riprese incontrati con i Dirigenti, i Direttori e i Funzionari della P.A.T. del Servizio Industria e Artigianato e del Servizio Urbanistica e Tutela del paesaggio, presenti il Vicesindaco Assessore alla Pianificazione urbana e politiche abitative del Comune di Trento e l'Assessore provinciale all'Urbanistica, enti locali e personale e quello all'Industria, artigianato e commercio. Insieme sono state esaminate diverse ipotesi di riproposizione del piano attuativo.

In una di dette riunioni e in altre organizzate presso gli uffici comunali, sono stati sentiti anche alcuni proprietari delle aree interessate dalla pianificazione attuativa ma non dal progetto di infrastrutturazione elaborato dalla P.A.T. Le esigenze manifestate presuppongono modalità insediative e procedure attuative diverse da quelle fin'ora previste.

Infatti la parte a sud della bretellina non è mai stata oggetto di progettazione né tantomeno di procedura espropriativa, anche a seguito del parere della Circoscrizione che richiamava l'attenzione sull'esigenza di avviare da subito l'apprestamento dei comparti a nord e di salvaguardare quanto più possibile il territorio ipotizzando addirittura lo stralcio dei due comparti a sud, tradotto nell'Ordine del giorno votato con deliberazione del Consiglio comunale n. 81 del 21 maggio 2002 il quale impegnava la Giunta comunale a prevedere, fra le modalità

attuative, l'apprestamento immediato dei primi due comparti e l'utilizzazione dei restanti comparti solo dopo la completa edificazione dei primi due.

Tutto ciò considerato, con concluso n. 656 del 15.10.2012 la Giunta comunale ha ritenuto necessario e utile approvare un nuovo piano per permettere l'effettuazione dei lavori già impostati relativi agli ambiti C1 e C2 a nord della bretellina di collegamento fra la S.P. 90 e il nuovo casello autostradale Trento sud, contestualmente far scadere invece il piano attuativo per la rimanente parte per la quale non è stato ancora effettuato l'esproprio, considerato anche il disinteresse manifestato dall'Amministrazione provinciale a intervenire anche sui due ambiti a sud della bretella, nonostante la riconferma dell'intera area di interesse provinciale nel PUP.

Il Piano approvato presupponeva peraltro per la zona a sud lo spostamento di elettrodotti che vincolano significativamente l'area e che a detta dei competenti uffici provinciali renderebbe l'impresa economicamente non sostenibile per l'Amministrazione pubblica. Le esigenze dei privati dovranno quindi necessariamente essere tradotte con uno strumento totalmente ripensato secondo la loro ottica.

Viceversa un'eventuale riapprovazione anche della parte non espropriata costituirebbe una reiterazione del vincolo espropriativo e darebbe così diritto ai proprietari delle aree di richiedere adeguato indennizzo.

L'esito di questa operazione consentirà alla P.A.T. di proseguire con la realizzazione delle opere sulle aree già di proprietà pubblica e ai proprietari delle aree della parte a sud della bretellina di proporre un nuovo piano attuativo corrispondente alle loro esigenze.

Di conseguenza il presente Piano attuativo, diversamente da quanto accade normalmente, è redatto successivamente alla progettazione esecutiva e ne riprende pertanto gli elaborati di carattere generale.

Il progetto esecutivo comporta delle modifiche anche rispetto al Piano Regolatore Generale non inserite nella recente Variante per Opere pubbliche approvata dalla Giunta provinciale con deliberazione n. 858 del 4 maggio 2012.

Per coerenza l'approvazione del presente Piano attuativo si accompagna a una conseguente Variante al P.R.G., come previsto dall'art. 38 comma 5 della L.P. 4 marzo 2008 n. 1.

3. IL CONTESTO

La zona produttiva del settore secondario di nuovo impianto in via Stella (detta anche in località "Marine") a Ravina interessa un'area di poco più di 8 ettari ed è collocata immediatamente a Sud della zona produttiva esistente. Si tratta di un'area prevalentemente agricola, caratterizzata dalla presenza di alcune case sparse, che occupa il lembo Nord-Ovest, di un comprensorio agricolo compreso tra il fiume Adige e la strada provinciale destra Adige, che senza soluzione di continuità si estende da Ravina fino al limite Nord del comune di Nomi.

La morfologia del terreno presenta tratti distinti; infatti, mentre l'orientamento degli assi principali dell'area coincide con le direzioni Nord-Sud ed Est-Ovest, l'andamento delle curve di livello risulta essere trasversale rispetto a detti assi; ad un andamento pianeggiante nella parte più a Sud fa riscontro una zona in pendenza media che si identifica con la parte terminale del conoide di deiezione del Rio Gola.

4. IL PROGETTO

4.1. Il sistema dell'accessibilità

Alla Strada Provinciale Destra Adige, un tempo l'unico accesso all'esistente zona industriale, il PRG prevede di affiancare un nuovo collegamento con la tangenziale oltre l'Adige e lo svincolo dal casello autostradale a Trento Sud.

I nuovi collegamenti previsti scaricheranno così buona parte del traffico dei mezzi pesanti provenienti da Trento attraverso il ponte di Ravina.

4.2. I criteri generali del piano

Il dibattito in corso sugli esiti e sulle degenerazioni della progettazione urbanistica e architettonica nelle "periferie" e un rinnovato interesse per i problemi della salvaguardia ambientale portano a riflettere sui modi del fare "progettazione urbanistica" anche nei luoghi deputati alla "produzione".

Il progetto tende al superamento di una concezione puramente funzionalistica attribuita alle aree industriali, affrontando alcuni temi legati al trattamento degli spazi interstiziali e di margine con l'intento di restituire un minimo di qualità ambientale agli insediamenti futuri.

La mancata esigenza di individuare spazi specifici per attrezzature di uso pubblico, fatte salve alcune aree per la sosta, ha reso disponibile quella quota di suolo destinato dalla normativa di PRG a spazi di uso pubblico (S.s.), utilizzata in progetto per la formazione di fasce "cuscinetto" a lato della strada provinciale esistente e della nuova strada di circonvallazione, da attrezzare come barriere verdi di mascheramento e di arredo. Lo stesso trattamento a verde è previsto per tutto il sistema delle rampe di raccordo dei piazzali costituenti i lotti privati.

L'elemento morfologico forte, che ordina l'andamento della viabilità interna sulla parte terminale del conoide è la strada provinciale posta in direzione Nord-Sud. Tale andamento si pone figurativamente in continuità con la zona industriale esistente.

Nella parte piana dell'area si è scelto invece il limite fisico della fossa di Romagnano.

La configurazione dei piazzali a vari livelli altimetrici è legata all'andamento delle strade di servizio interne da un lato e all'attenzione posta al contenimento entro limiti accettabili degli impatti derivanti dalle operazioni di scavo e riporto del terreno.

4.3. I comparti e le modalità insediative

Il progetto scompone l'area in 2 comparti d'intervento, in modo da permettere la programmazione nel tempo degli interventi in base alle richieste ed ai fabbisogni di suolo dei futuri utenti, come da progetto esecutivo redatto dalla P.A.T.

Il progetto esecutivo per l'apprestamento dei singoli comparti o sub-comparti riguarda le strade interne di collegamento, le reti tecnologiche, i parcheggi pubblici previsti dal piano, la formazione dei piazzali alle quote diverse altimetriche e la sagomatura delle rampe.

I vincoli progettuali all'interno dei sub-comparti sono limitati agli allineamenti principali ritenuti indispensabili ed ai singoli parametri numerali di piano. Si è ritenuto di non prefigurare e vincolare entro schemi tipologici rigidi l'organizzazione dei sub-comparti in quanto la genericità della domanda emersa non rivela molto sulle esigenze di organizzazione degli spazi costruiti.

Si intende inoltre favorire la sperimentazione di nuovi modelli organizzativi delle funzioni legate alla produzione e la ricerca di nuovi esiti formali che superino il tradizionale stereotipo della forma-capannone.

Si sono comunque allegate alle norme di attuazione le tipologie di capannone consigliate.

4.4. Il progetto del verde

Il progetto del verde viene assunto come elemento di supporto non marginale all'interno del progetto ricoprendo un duplice ruolo di elemento di contenimento degli impatti visivi delle masse dei capannoni da un lato e di vero elemento di qualificazione urbana dell'insediamento nelle relazioni con il contesto.

L'onere delle realizzazioni e relativa manutenzione del sistema del verde per la parte di proprietà pubblica così come individuato dalle tavole 4 e 5 rimane a carico dell'Amministrazione pubblica, mentre per le aree di proprietà privata la realizzazione e la gestione sarà a carico dei privati (ciò dovrà essere richiamato negli atti convenzionali).

5. SINTESI DELLE PRINCIPALI MODIFICHE

Il progetto esecutivo approvato, che costituisce la base della presente pianificazione, si differenzia dal Piano attuativo approvato nel 2002 per diversi aspetti di cui è opportuno prendere atto.

La rotatoria sulla strada provinciale Destra Adige ha subito una traslazione verso nord e verso est, allontanandosi dagli edifici esistenti e assumendo una posizione completamente disassata dalla provinciale stessa. In conseguenza di ciò anche l'adiacente parcheggio pubblico ha una diversa conformazione.

Anche la bretella di collegamento fra il nuovo casello autostradale e la provinciale ha subito delle leggere modifiche di cui tener conto.

Il sistema della viabilità interna è diverso da quanto inizialmente pianificato: la strada con andamento nord sud collocata nella porzione est dell'area, anziché interrompersi in una piazzola per l'inversione dei veicoli prosegue a sud oltre una nuova rotatoria e poi si piega in una nuova strada con andamento est-ovest che si innesta sulla viabilità inizialmente progettata. Da questa nuova strada si diparte una viabilità minore che permette l'accesso a dei parcheggi pubblici e a due edifici già presenti sull'area.

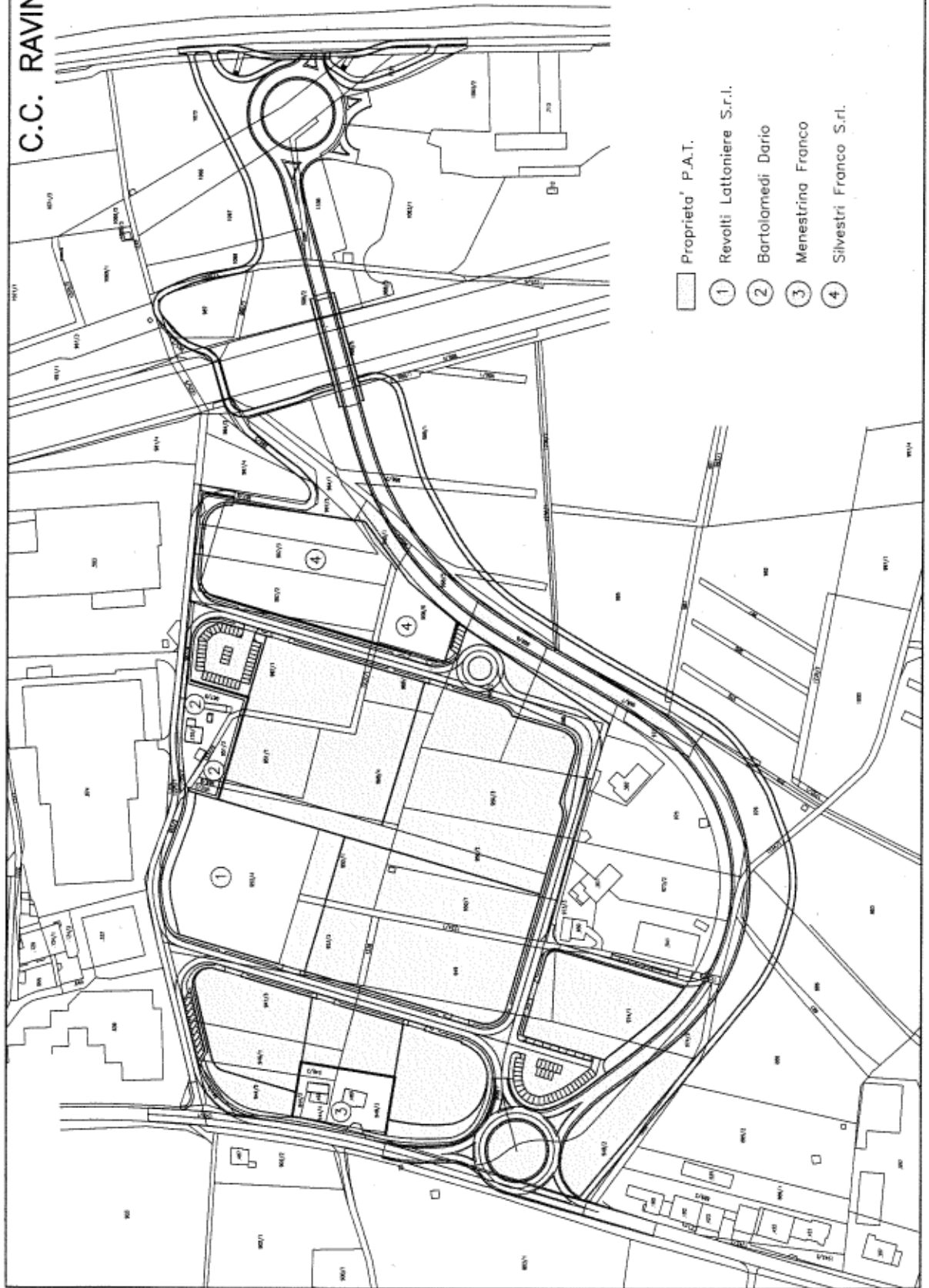
Il progetto della P.A.T. ha articolato e dimensionato diversamente i sub compartimenti, dei quali il C.1.F ora non è più in adiacenza agli altri a causa della nuova viabilità prevista.

Diverso è pure l'andamento di un marciapiede nella zona nord dell'area, in corrispondenza di un edificio privato.

La nuova forma e la nuova ubicazione della rotatoria sulla strada provinciale Destra Adige e la diversa conformazione della bretella di collegamento fra il nuovo casello autostradale e la provinciale comportano la necessità di variare non solo la pianificazione attuativa ma anche quella generale.

Il parziale accoglimento di un'osservazione ha inoltre esteso alla ristrutturazione edilizia gli interventi ammessi sugli edifici esistenti.

C.C. RAVINA



- Proprieta' P.A.T.
- 1 Revolti Lattiniere S.r.l.
- 2 Bartolamedi Dario
- 3 Menestrina Franco
- 4 Silvestri Franco S.r.l.



COMUNE DI TRENTO

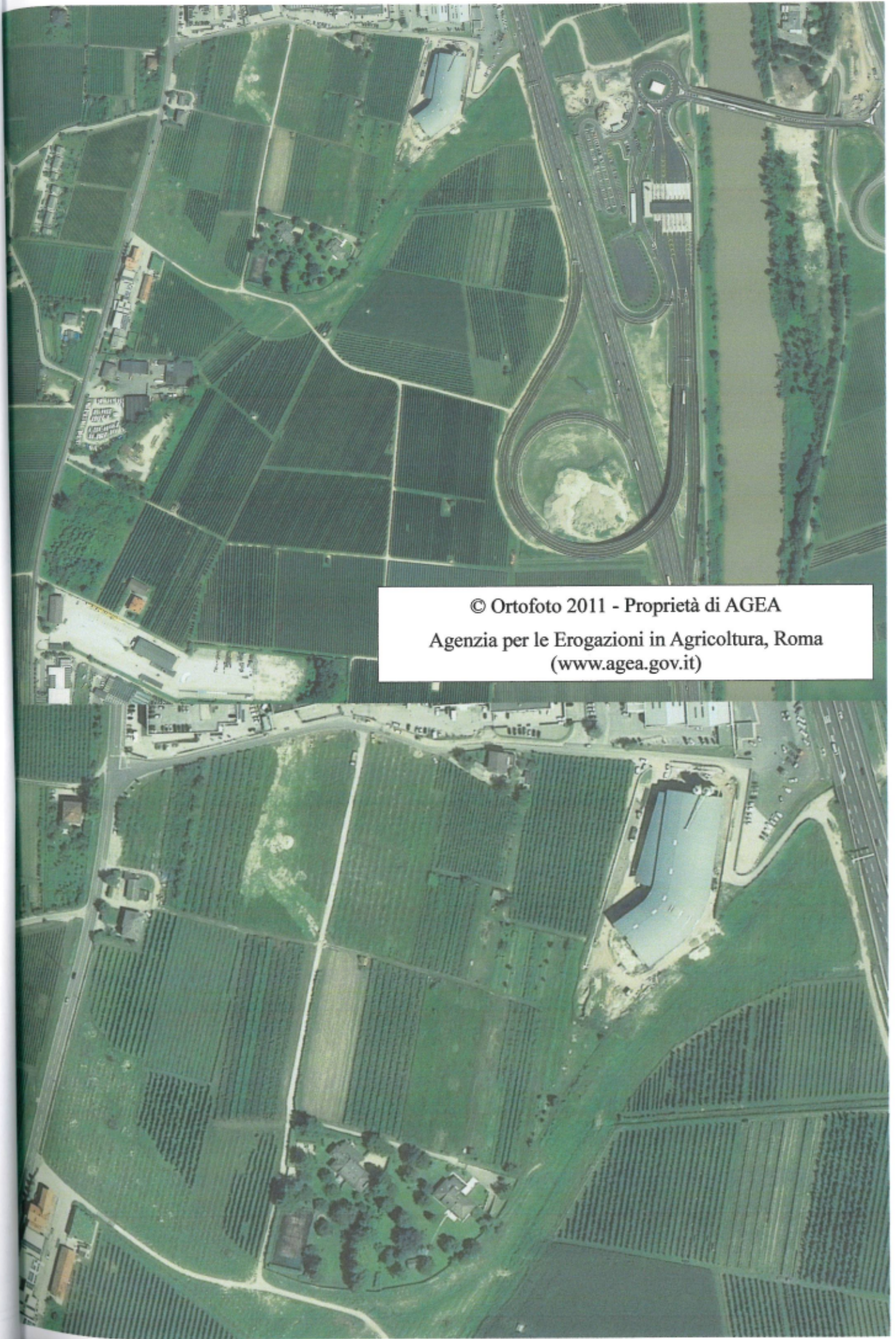
Sistema Informativo Territoriale

PRG vigente



Scala 1:5000





© Ortofoto 2011 - Proprietà di AGEA
Agenzia per le Erogazioni in Agricoltura, Roma
(www.agea.gov.it)



Ripresa fotografica da ovest



Ripresa fotografica da sud



Ripresa fotografica da est



Ripresa fotografica da nord