

IL SERVIZIO
URBANISTICA E AMBIENTE



LA
Luise



Comune di Trento - S053



Prot: 0016395

Data: 22/01/2020 Fasc: 6.2.1/2019/1

ORDINE ARCHITETTI
DELLA TRENTO
dott. ar MARZARI
ISC 445

PATRIMONIO DEL TRENTO S.P.A.
VA DEL BRENNERO, 165 - 38121 TRENTO
T. +39 0461 830453 - F. +39 0461 830459
info@patrimoniotn.it - www.patrimoniotn.it



CON: ING. MATTIA BAFFETTI

COMUNE	DI	TRENTO	GIOVANNI	MARZARI	RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA DELL'AREA	GENNAIO	20
				ARCHITETTO	DESTRA ADIGE - PIEDICASTELLO A TRENTO		
			38068 ROVERETO (TN)-VA CASTEL DANTE, 2		PIANO GUIDA	I B.R.	210.01
			TEL. FAX. 0464/311706				
PROVINCIA	DI	TRENTO	E-MAIL. studio@studiomarzari.it		RELAZIONE TECNICO-NORMATIVA	I ALLEGATO	B.1

RELAZIONE TECNICO-NORMATIVA

INDICE

- 1.0 PREMESSA
- 2.0 ZONA C5 “DESTRA ADIGE – PIEDICASTELLO”
- 3.0 RILIEVO DELLO STATO DI FATTO
- 4.0 IL PIANO GUIDA
- 5.0 COMPARTI E QUANTITÀ EDIFICATORIE
- 6.0 ELEMENTI INVARIANTI
- 7.0 TIPOLOGIE EDILIZIE
- 8.0 QUOTE DI EDIFICAZIONE
- 9.0 ALTEZZE E MISURAZIONI
- 10.0 SEZIONI STRADALI DI RIFERIMENTO
- 11.0 STUDIO DI COMPATIBILITÀ
- 12.0 RELAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE
- 13.0 ANALISI DEL TRAFFICO ATTUALE E STIMA DEGLI EFFETTI INDOTTI
- 14.0 SEQUENZA CONCETTUALE DELLE LINEE GUIDA
- 15.0 NORME PER LA PREDISPOSIZIONE DEI SUCCESSIVI PIANI ATTUATIVI

APPENDICE: ESTRATTI P.R.G. VIGENTE E P.R.G. ADOTTATO – SCALA 1:5000

1.0 PREMESSA

Il contenuto prescrittivo del Piano Guida deriva direttamente dall'insieme dei materiali descrittivo-illustrativi allegati al piano stesso.

In particolare è condensata nelle disposizioni del piano la sintesi delle indicazioni derivate da un lungo percorso di elaborazione, condotto per un periodo di oltre diciotto mesi, effettuato attraverso gli incontri con gli stakeholders e con i soggetti tecnici e sociali dei vari livelli amministrativi.

Tali indicazioni trattano, oltre agli aspetti strettamente normativi, anche i caratteri strutturanti il Piano Guida dal punto di vista delle relazioni con il paesaggio circostante e con il disegno urbano, filtrate per mezzo di una lettura specificatamente morfologica.

Da un punto di vista normativo-prescrittivo il Piano Guida agisce esclusivamente sulla nuova Zona C5 (cfr. Variante al Piano Regolatore Generale). Essa si inserisce tuttavia in una più ampia "Area Studio", intesa come ambito territoriale significativo individuato ai fini dello studio di una complessiva riqualificazione urbana della parte di città denominata "Destra Adige - Piedicastello". Per tutto ciò che concerne i rapporti (paesaggistici, urbani, architettonici, morfologici, funzionali) e gli aspetti programmatici tra la parte (la Zona C5) e l'insieme (la Destra Adige, la Città e il territorio circostante), si rimanda alla lettura del Fascicolo A *Materiali descrittivo-illustrativi*.

2.0 ZONA C5 "DESTRA ADIGE - PIEDICASTELLO"

Il complessivo studio di riqualificazione urbanistica condotto, esposto nel Fascicolo A *Materiali descrittivo-illustrativi*, conduce sotto un punto di vista tecnico-operativo ad una Variante del Piano Regolatore Generale vigente. In essa si prevede l'estensione massima delle "Zone soggette ad interventi di riqualificazione urbana - C5" con assetto proprietario, caratteristiche fisiche e di relazione omogenee. Tale zona, denominata "Destra Adige - Piedicastello", comprende anche la viabilità funzionale al nuovo insediamento ossia: la costruzione della nuova strada che riprende l'antica ansa dell'Adige e connette l'Uscita 5 della tangenziale con la rotatoria presso il ponte di S. Lorenzo; il proseguimento e completamento di via Verruca in direzione ovest.

Restano esplicitamente escluse dalla Zona C5 (e dal relativo potenziale edificatorio) le aree presso la parete rocciosa soggette a penalità P4 ai sensi della Carta di Sintesi della Pericolosità vigente, nonché le particelle demaniali (ramo acque) legate al fiume Adige. Sono invece ricomprese le particelle demaniali relative alla Fossa di Piedicastello, o Rio Scala, che taglia tutta l'area, in quanto lo sviluppo edificatorio di questa parte di città non può prescindere da un progetto di adeguamento-rifacimento del succitato sistema idraulico. Ai fini del dimensionamento del carico urbanistico nella Zona C5 si è tuttavia tenuto conto che le singole particelle relative alla Fossa non possano produrre in sé capacità edificatoria (S.U.N.).

In fase di sviluppo dei singoli piani attuativi dei comparti e degli ambiti intercompartimentali, come definiti nel Piano Guida, sono ammesse lievi variazioni ed adeguamenti del perimetro generale della Zona C5 e dei perimetri dei singoli comparti, al fine di rispettare i confini catastali o per regolarizzare aree, di ridotte dimensioni e di collocazione periferica, che, per la loro conformazione, non sono suscettibili di razionale utilizzazione ai fini edificatori, se i proprietari delle aree escluse dai piani attuativi in ragione della ripermimetrazione dichiarano espressamente di non avere interesse ad aderire al piano attuativo, nei limiti previsti dall'art. 49 comma 3 L.P. 4 agosto 2015 n.15.

La Zona C5, di consistenza complessiva pari a 85.786 mq, risulta quindi composta come di seguito riportato:

PARTICELLA CATASTALE	INTERA	PARTE	SUP. [mq] CATASTALE	SUP. [mq] INTERNA AL PIANO	PROPRIETA'
p.ed. 7016		X	46 535	43 946	PATRIMONIO DEL TRENINO SPA
p.ed. 3479	X		700	700	PATRIMONIO DEL TRENINO SPA
p.ed. 4969	X		268	268	PATRIMONIO DEL TRENINO SPA
p.f. 1814/10	X		327	327	PATRIMONIO DEL TRENINO SPA
p.f. 1814/8	X		435	435	PATRIMONIO DEL TRENINO SPA
p.f. 1814/7	X		370	370	PATRIMONIO DEL TRENINO SPA
p.f. 1814/20	X		91	91	PATRIMONIO DEL TRENINO SPA
p.ed. 1519/2	X		238	238	PATRIMONIO DEL TRENINO SPA
p.ed. 6915	X		247	247	PATRIMONIO DEL TRENINO SPA
p.f. 2459/3	X		90	90	PATRIMONIO DEL TRENINO SPA
p.ed. 4968	X		1 090	1 090	PATRIMONIO DEL TRENINO SPA
p.ed. 2744	X		640	640	PATRIMONIO DEL TRENINO SPA
p.ed. 6618	X		968	408	PATRIMONIO DEL TRENINO SPA
p.f. 1814/16	X		1 348	1 348	PATRIMONIO DEL TRENINO SPA
p.ed. 2100/1	X		3 005	3 005	COMUNE DI TRENTO
p.ed. 2100/2	X		720	720	COMUNE DI TRENTO
p.f. 2460/8	X		127	127	COMUNE DI TRENTO
p.f. 2460/9	X		235	235	COMUNE DI TRENTO
p.f. 1815/1		X	4 843	2 153	COMUNE DI TRENTO - PATRIMONIO INDISPONIBILE
p.f. 2457/1		X	2 505	34	COMUNE DI TRENTO - BENI DEMANIALI
p.f. 2457/4	X		1 323	1 323	BENE PUBBLICO - DEMANIO COMUNALE
p.f. 2910		X	2 323	470	BENE PUBBLICO - DEMANIO COMUNALE
p.f. 1814/13	X		952	952	PAT - BENI DEMANIALI
p.f. 1814/17	X		850	850	PAT - BENI DEMANIALI
p.f. 2460/4		X	4 045	3 749	PAT - BENI DEMANIALI
p.f. 2460/7		X	2 630	574	PAT - BENI DEMANIALI
p.ed. 6464		X	14 054	13 603	PAT - PATRIMONIO INDISPONIBILE
p.f. 1816/3		X	1 560	1 098	PAT - BENI DEMANIALI
p.f. 2460/2		X	4 680	617	PAT - BENI DEMANIALI
p.f. 1815/15	X		212	212	PAT - PATRIMONIO INDISPONIBILE
p.f. 1815/9	X		560	560	PAT - BENI DEMANIALI - RAMO ACQUE
p.f. 2457/10	X		274	274	PAT - BENI DEMANIALI - RAMO STRADE
p.f. 1814/2		X	3 876	694	PAT - BENI DEMANIALI - RAMO ACQUE
p.f. 1865/6	X		125	125	PAT - BENI DEMANIALI - RAMO STRADE
p.f. 2457/8	X		380	380	PAT - BENI DEMANIALI - RAMO STRADE
p.f. 1816/4	X		1 451	1 451	PAT - PATRIMONIO INDISPONIBILE
p.f. 1815/13	X		96	96	PAT - PATRIMONIO INDISPONIBILE
p.f. 2460/6		X	2 800	360	PAT - BENI DEMANIALI
p.f. 1815/12		X	2 865	1 164	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO - RAMO STRADE
p.f. 1815/4		X	1 360	417	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO
p.f. 1865/3		X	1 315	345	MASO MIRABEL SRL

85 786

TOTALE SUPERFICIE CATASTALE AREA-STUDIO [mq]

3.0 RILIEVO DELLO STATO DI FATTO

Il rilievo dello stato di fatto è rappresentato in planimetria nella tavola B.T.210.02 e in sezione nelle tavole B.T.210.03-04. Esso corrisponde al rilievo topografico completo dell'area commissionato da Patrimonio del Trentino S.p.A. nel 2016 (cfr. Studio prodromico ad un piano attuativo sull'area strettamente di proprietà), cui è stato sovrapposto il rilievo topografico finale della bonifica ultimata nel corso del 2018 sul compendio ex Italcementi (rilievo fornito da Patrimonio del Trentino S.p.A.). Per quanto concerne le opere di riordino urbano recentemente eseguite dal Comune di Trento,

relative alla piazza storica di Piedicastello ed al raccordo viabilistico tra via Brescia, il Lungadige ed il Ponte di S. Lorenzo, negli elaborati è inserita la rappresentazione grafica del Progetto Esecutivo “Recupero urbanistico – ambientale dell’area di Piedicastello: arredo e riqualificazione” di data dicembre 2012 fornito dal Comune di Trento, Servizio Opere di Urbanizzazione Primaria, Ufficio opere Stradali. Per l’esatta identificazione della rotatoria e delle sue pertinenze si rimanda agli elaborati di Piano Regolatore Generale.

L’area è delimitata: a sud dallo svincolo dell’Uscita 5 della tangenziale; a est dal fiume Adige; a nord in parte dall’edificato esistente consolidato e in parte da via Brescia; a ovest dalla parete rocciosa e dalla tangenziale. I profili A-A, B-B, C-C, D-D, E-E, F-F mostrano l’andamento del terreno anche a seguito dei lavori di bonifica eseguiti nel corso del 2018 all’interno dell’area ex Italcementi (oggi proprietà della Patrimonio del Trentino SpA). Nel settore a sud dell’asse di via Verruca l’andamento del terreno è abbastanza regolare e per ampi tratti pressoché pianeggiante (quota di riferimento del rilievo + 192,30 spigolo edificio via Papiria); si rileva ancora una leggera depressione nel tratto tra via Vason e la Motorizzazione Civile. Nel settore a nord invece, il piano campagna risulta in pendenza, per andare a raccordarsi con le quote in salita di via Brescia.

In definitiva il rilievo utilizzato nel presente studio del Piano Guida corrisponde allo stato di fatto al termine dei lavori della bonifica (2018). Eventuali trasformazioni successive, con particolare riferimento alle opere di riordino urbano limitrofe all’area (piazza storica di Piedicastello; raccordo viabilistico e ciclopedonale tra via Brescia, il Lungadige ed il Ponte di S. Lorenzo; sistemazioni presso via Papiria), realizzate ed ultimate contemporaneamente all’elaborazione e stesura del presente Piano Guida, saranno da verificare in sede di pianificazione attuativa.

Nella rappresentazione del rilievo dello stato di fatto è portato in evidenza il perimetro della nuova Zona C5.

4.0 IL PIANO GUIDA

Il Piano Guida disciplina normativamente le iniziative di attuazione all’interno della Zona C5 “Destra Adige – Piedicastello”. Esso individua all’interno della Zona C5 e nel rispetto di previsioni che riguardano l’intera area “Destra Adige – Piedicastello”:

- i singoli ambiti (comparti o ambiti intercompartimentali) per i quali possono essere adottati piani attuativi parziali e distinti;
- i parametri edificatori e le destinazioni funzionali dei singoli ambiti;
- la programmazione delle opere di urbanizzazione primaria e delle superfici per servizi Ss;
- gli elementi invarianti per la pianificazione attuativa;
- le indicazioni per la coerente sistemazione urbanistica dell’area e per il suo inserimento nel territorio circostante;
- le tipologie edilizie ammesse per ciascun ambito;
- le quote di riferimento, le altezze degli edifici;
- le sezioni stradali-tipo;
- il rimando a precise disposizioni derivanti da studi specialistici (Studio di Compatibilità; Valutazione di Incidenza; Relazione sui flussi di traffico).

Data la complessità dell’area, in coerenza con le disposizioni del P.R.G. comunale e del presente Piano Guida, è in ogni caso demandato alla pianificazione attuativa lo sviluppo dei temi progettuali affrontati. Il Piano si compone dei seguenti elaborati:

FASCICOLO A – MATERIALI DESCRITTIVO-ILLUSTRATIVI

- | | |
|------------|---|
| A.R.210.01 | Allegato A.1 – RELAZIONE DESCRITTIVO-ILLUSTRATIVA |
| A.R.210.02 | Allegato A.2 – AGENDA PROGRAMMATICA |

A.R.210.03	Allegato A.3 – DOCUMENTAZIONE STORICA
A.R.210.04	Allegato A.4 – DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA
A.R.210.05	Allegato A.5 – ELABORATI GRAFICI ILLUSTRATIVI
A.R.210.06	Allegato A.6 – ASSETTI MORFOLOGICI

FASCICOLO B – DOCUMENTI PRESCRITTIVI DEL PIANO GUIDA

B.T.210.01	Tavola B.1 – ZONA C5 E PROPRIETÀ INTERESSATE	1:2.000
B.T.210.02	Tavola B.2 – STATO DI FATTO - PLANIMETRIA DI RILIEVO	1:1.000
B.T.210.03	Tavola B.3 – STATO DI FATTO - SEZIONI AA, BB, CC	1:1.000
B.T.210.04	Tavola B.4 – STATO DI FATTO - SEZIONI DD, EE, FF	1:1.000
B.T.210.05	Tavola B.5 – ZONA C5 - COMPARTI E QUANTITÀ EDIFICATORIE	1:2.000
B.T.210.06	Tavola B.6 – ZONA C5 - ELEMENTI INVARIANTI	1:2.000
B.T.210.07	Tavola B.7 – SEQUENZA CONCETTUALE DELLE LINEE GUIDA	1:2.000
B.T.210.08	Tavola B.8 – PROFILI ALTIMETRICI DI RIFERIMENTO	1:1.000
B.R.210.01	Allegato B.1 – RELAZIONE TECNICO-NORMATIVA	

ALLEGATI SPECIALISTICI AL PIANO GUIDA

STUDIO DI COMPATIBILITÀ – dott. geol. Icilio Vigna

RELAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE – dott. for. Gilberto Segalina

ANALISI DEL TRAFFICO ATTUALE E STIMA DEGLI EFFETTI INDOTTI – ing. Massimo Negrioli

5.0 COMPARTI E QUANTITÀ EDIFICATORIE

All'interno della nuova zona C5 il Piano Guida procede ad un'articolazione in Comparti e Ambiti intercompartimentali, al fine di favorire realisticamente l'attuazione dei singoli interventi in seno ad un'area così vasta e complessa. Non è infatti da trascurare la necessità di consentire tempistiche di azione differenziate per i singoli settori, nel rispetto di una coerente sistemazione urbanistica complessiva.

Si individuano quindi, come rappresentato graficamente nella Tavola B.T.210.05, singoli comparti per i quali possono essere adottati piani attuativi parziali e distinti:

▪ 5.1 COMPARTO A

Di superficie fondiaria complessiva $S_f = 35.125$ mq, esso è destinato funzionalmente ad accogliere: centri espositivi e polifunzionali; terziario; attrezzature culturali e sociali; attrezzature dell'amministrazione, dei servizi pubblici e di uso collettivo; attrezzature dei servizi alle imprese di interesse pubblico; attrezzature per il trasporto pubblico; verde pubblico o di uso collettivo a scala urbana; attrezzature sportive e ricreative; parcheggi pubblici o di uso pubblico interrati. Almeno il 50% della superficie dovrà essere trattata a verde e concorrere alla costruzione di un parco urbano con fascia ciclo-pedonale lungo il fiume Adige. Di essa, 9.400 mq dovranno essere ceduti come superfici per servizi Ss. La massima superficie utile netta prevista è $SUN = 11.400$ mq; l'altezza massima espressa in numero di piani è $H_p = 4$, con altezza massima del fronte $H_f = 15,00$ m.

▪ 5.2 COMPARTO B

Di superficie fondiaria complessiva $S_f = 19.720$ mq, esso è destinato funzionalmente ad accogliere: residenza; servizi alla residenza; funzioni urbane connesse alla residenza; terziario; servizi e residenze universitarie; attrezzature pubbliche o di uso pubblico per l'istruzione; attrezzature culturali e sociali; attrezzature assistenziali e convitti; attrezzature dell'amministrazione, dei servizi pubblici e di uso collettivo; attrezzature dei servizi alle imprese. La massima superficie utile netta prevista è $SUN = 18.200$ mq, di cui un minimo

del 30% dovrà essere destinato alla residenza. L'altezza massima di riferimento espressa in numero di piani è $H_p = 4$, con altezza massima del fronte $H_f = 13,50$ m; è tuttavia ammesso, in un settore ben preciso stabilito negli Elementi invariati, l'insediamento di cosiddetti "Volumi emergenti" con altezza massima espressa in numero di piani $H_p = 6$ e altezza massima del fronte $H_f = 19,50$ m. Sul totale della superficie coperta S_c interna al comparto, quella dei Volumi emergenti non potrà eccedere il 15%.

▪ 5.3 COMPARTO C

Di superficie fondiaria complessiva $S_f = 7.671$ mq, esso è destinato funzionalmente ad accogliere: residenza; servizi alla residenza; funzioni urbane connesse alla residenza; terziario; servizi e residenze universitarie. La massima superficie utile netta prevista è $SUN = 6.000$ mq. L'altezza massima di riferimento espressa in numero di piani è $H_p = 5$, con altezza massima del fronte $H_f = 16,50$ m.

Si individuano poi, come rappresentato graficamente nella Tavola B.T.210.05, due ambiti per i quali possono essere adottati piani parziali e distinti oppure che possono essere attuati congiuntamente ad uno o più dei precedenti comparti (intercompartimentalità):

▪ 5.4 AMBITO INTERCOMPARTIMENTALE 1

Di superficie fondiaria complessiva $S_f = 10.350$ mq, esso è destinato funzionalmente ad accogliere: parcheggi pubblici o di uso pubblico a raso, interrati o autosilos; attrezzature per il trasporto pubblico. La massima superficie utile netta prevista è $SUN = 10.350$ mq. L'altezza massima di riferimento espressa in numero di piani è $H_p = 4$, con altezza massima del fronte $H_f = 13,50$ m.

▪ 5.5 AMBITO INTERCOMPARTIMENTALE 2

Di superficie fondiaria complessiva $S_f = 3.670$ mq, esso è destinato funzionalmente ad accogliere: verde pubblico o di uso collettivo alla scala di quartiere; parcheggi privati o pubblici o di uso pubblico interrati; parcheggi pubblici o di uso pubblico a raso. La massima superficie utile netta prevista è $SUN = 150$ mq. L'altezza massima di riferimento espressa in numero di piani è $H_p = 1$, con altezza massima del fronte $H_f = 4,50$ m. Almeno il 60% della superficie deve essere destinato a verde di quartiere. I posti auto interrati sono da intendersi pertinenziali della nuova edificazione interna alla Zona C5.

Si individuano infine, come rappresentato graficamente nella Tavola B.T.210.05, delle aree destinate all'urbanizzazione primaria, interne alla Zona C5 ma esterne ai singoli comparti, che concorrono alla formazione della dotazione territoriale di superfici per servizi Ss, e la cui attuazione è correlata alla sequenza ed alle tempistiche di attuazione del Piano Guida come meglio specificato al Capitolo 15.0 della presente relazione. Esse sono:

▪ 5.6 VIABILITA' PRINCIPALE

Essa corrisponde alla nuova strada "ad ansa" tra l'Uscita 5 della tangenziale e la rotatoria presso il ponte di S. Lorenzo e concorre al quantitativo di superfici per servizi Ss. Essa comprende le corsie veicolari, la nuova rotatoria interna, gli adiacenti percorsi ciclo-pedonali, i filtri-verde alberati. Le sezioni stradali di riferimento sono riportate al Capitolo 10.0. La realizzazione della viabilità principale è disciplinata nel Capitolo 15.0 "Norme per la predisposizione dei successivi piani attuativi".

▪ 5.7 VIABILITA' SECONDARIA

Essa corrisponde al prolungamento di via Verruca in direzione ovest fino all'intersezione con la futura strada di penetrazione da via Brescia e concorre al quantitativo di superfici per servizi Ss. Essa comprende le corsie veicolari, gli adiacenti percorsi ciclo-pedonali, i parcheggi a raso, i filtri-verde alberati. La sezione stradale di riferimento è riportata al Capitolo 10.0. La realizzazione della viabilità secondaria è disciplinata nel Capitolo 15.0 "Norme per la predisposizione dei successivi piani attuativi".

Sintetizzando i dati all'interno della Zona C5, di superficie territoriale complessiva $St = 85.786$ mq, il Piano Guida prevede una superficie utile netta SUN totale fino a 46.100 mq e superfici per servizi Ss pari ad almeno 18.650 mq, distribuite parte nel Comparto A (9.400 mq) e parte oggetto di opere condivise fra i comparti (9.250 mq). Nel rispetto della quantità minima di superfici per servizi Ss stabilita, in fase di sviluppo dei singoli piani attuativi dei comparti e degli ambiti intercompartimentali e di progettazione della nuova viabilità interna alla Zona C5 sono ammesse lievi variazioni ed adeguamenti dei tracciati rispetto a quanto schematizzato negli elaborati grafici, previo il mantenimento delle esigenze di collegamento e funzionalità, delle direzioni e dei caratteri morfologici generali fissati dal presente Piano Guida.

Le destinazioni funzionali ammesse, le altezze massime, nonché le percentuali minime di specifiche previsioni (sia funzionali che quantitative) sono invece dettagliate e differenziate sui singoli comparti.

6.0 ELEMENTI INVARIANTI

Gli Elementi Invarianti sono quei segni che determinano la struttura dell'impianto. Essi derivano dall'insieme degli studi e delle analisi effettuate sulla città e sull'area specifica. Sono ottenuti attraverso operazioni selettive che permettono di individuare le possibili figure utilizzabili nella composizione del nuovo impianto urbano. L'ambito considerato per l'individuazione degli elementi invarianti è la Zona C5, oggetto della riqualificazione urbana.

Essi costituiscono (e dovranno costituire anche nei successivi approfondimenti) dei punti fermi, delle costanti, in quanto una loro modificazione porterebbe ad uno snaturamento della strutturazione urbana prevista.

6.1 ASSI E ALLINEAMENTI

Il Piano Guida indica tre diverse gerarchie di assi e allineamenti, al fine di contribuire alla definizione del carattere di insieme dell'insediamento (riferimento alla Tavola B.T.210.06):

- Assi del sistema insediativo (che diventano nella presente proposta anche i maggiori assi di attraversamento ciclo pedonale): sono tra i principali Elementi Invarianti e fissano le direttrici e le direzioni (sistema geometrico di riferimento) per lo sviluppo edificatorio. Essi intersecano la nuova strada interna principale (che, riprendendo l'ansa del vecchio alveo del fiume Adige, diviene l'elemento strutturante l'intervento a livello morfologico – paesaggistico) determinando la zonizzazione interna.
- Allineamenti obbligatori dei corpi edilizi: allineamento di edifici o costruzioni vincolato dal Piano Guida con riferimento a fronti strada oppure ad altri spazi pubblici, al fine di ottenere una cortina edilizia coerente con il carattere di urbanità e di insieme. Si specifica che, nel rispetto della lettura unitaria derivante dagli Elementi Invarianti, sono poi ammesse articolazioni dei singoli volumi architettonici lungo le linee di attestamento date dagli allineamenti obbligatori; gli allineamenti non impongono infatti il vincolo di realizzazione di facciate continue. In corrispondenza dei limiti di zona (perimetro esterno) ed in

corrispondenza delle fasce di rispetto legate alla viabilità esterna esistente o di progetto (F2) gli allineamenti obbligatori risultano prevalenti rispetto alle distanze, limitatamente alla viabilità stessa, al fine di un coerente e significativo disegno urbano di insieme. In tali situazioni essi determinano l'allineamento dei fabbricati sia fuori terra che entro terra (interrati). Per quanto concerne invece gli allineamenti obbligatori dei corpi edilizi interni alla Zona C5, ovvero senza relazione diretta con gli elementi di margine, si puntualizza che essi costituiscono vincolo solo per i volumi fuori terra, non per gli interrati.

- Allineamenti di valorizzazione dell'impianto storico: essi esprimono la necessità di valorizzare sia l'impianto storico legato all'edificazione novecentesca sia le ciminiere mediante il mantenimento di un cono visuale libero da via Papiria verso la parete rocciosa. I segni tracciati in planimetria costituiscono i limiti ideali, ossia i margini per tale cono, da destinare preferibilmente a spazio pedonale aperto al pubblico, con eventuale presenza di edifici "a piastra" di altezza ridotta. La declinazione architettonica sarà oggetto di approfondimento in fase di pianificazione attuativa.

6.2 ZONIZZAZIONE INTERNA

L'intersezione degli assi del sistema insediativo e della viabilità determina la nuova zonizzazione interna, attraverso l'individuazione dei differenti settori:

- A.A. Area destinata a viabilità (veicolare, ciclabile e pedonale) dove è inibita l'edificazione. Su tali aree è permessa la sola costruzione di eventuali collegamenti aerei tra edifici, nel rispetto degli allineamenti dei corpi edilizi e delle sezioni per il transito dei veicoli a livello strada - Nota attuativa: nel rispetto della quantità minima di superfici per servizi Ss stabilita, in fase di sviluppo dei singoli piani attuativi e di progettazione della nuova viabilità interna alla Zona C5 sono ammesse lievi variazioni ed adeguamenti dei tracciati viari, previo il mantenimento delle esigenze di collegamento e funzionalità, delle direzioni e dei caratteri morfologici generali fissati dal presente Piano Guida. E' da intendersi come Elemento Invariante la realizzazione di una rotatoria interna lungo la viabilità principale, la quale abbia il ruolo di "spezzare" i flussi tra un primo tratto di penetrazione a più alto carico veicolare, in considerazione degli accessi ai parcheggi di attestamento, ed un secondo tratto di strada urbana, più connotata da una dimensione ciclo-pedonale e dall'affaccio sul parco.
- A.B. Area destinata ai fabbricati ed ai loro spazi pertinenziali. Rispetto agli ingombri di massima rappresentati negli elaborati grafici del Piano Guida, i singoli piani attuativi potranno apportare modifiche al sedime e alle sagome dei singoli volumi costruiti, fermo restando il rispetto dei parametri edilizi stabiliti, degli Elementi Invarianti, delle superfici per servizi Ss, della direzione e quantità minima di superficie dedicata alle strade. Su tutte le aree di tipo A.B. è ammessa la realizzazione di livelli interrati previa la verifica del progetto della bonifica, ove eseguita, e l'adeguamento dello stesso, se necessario.
- A.C. Area destinata a parco urbano pubblico dove è consentita la sola edificazione di piccole strutture di servizio o attrezzature del parco a carattere sportivo-ricreativo. E' ammessa la realizzazione di orti urbani con valenza sociale.
- A.D. Area con penalità (P3), destinata a verde di protezione, dove è inibita l'edificazione. Sono consentiti i soli interventi per la conservazione e valorizzazione dei manufatti esistenti e le opere di difesa attiva o passiva per la messa in sicurezza del versante roccioso. Lo sviluppo dei singoli piani attuativi dovrà recepire i contenuti e le prescrizioni dello Studio di compatibilità allegato al Piano Guida, da approfondire ulteriormente con puntuali studi in relazione alle caratteristiche esatte dell'edificazione e della sistemazione degli spazi aperti

previsti. A seguito della realizzazione del tomo-duna di protezione, come indicato nello Studio di compatibilità, si dovrà ritenere inibito il pubblico accesso alla fascia di territorio compresa tra il tomo-duna stesso e la parete rocciosa. Si dovrà comunque garantire un punto di accesso carrabile all'area A.D. per le operazioni di verifica e manutenzione, le cui modalità saranno definite dalla pianificazione attuativa coinvolgendo anche le proprietà esterne limitrofe eventualmente interessate.

- A.E. Area destinata a parcheggio pertinenziale interrato a servizio dei nuovi fabbricati ed a parco di quartiere in superficie, con posti auto pubblici a raso. E' consentita la sola edificazione di piccole strutture di servizio o attrezzature del parco nel rispetto dei parametri edilizi stabiliti dal Piano Guida.

- A.F. Fascia lungofiume della larghezza complessiva di 15,00 m a partire dal muro arginale esistente (opera di protezione) destinata alla formazione di un percorso ciclopedonale continuo, con spazi a verde ed elementi di arredo urbano. Per una larghezza complessiva di 4,00 m a partire dal muro arginale esistente dovrà essere garantita, senza soluzioni di continuità, la possibilità di transito con mezzi meccanici per operazioni di verifica e manutenzione degli argini o in casi di emergenza; non potranno quindi essere né realizzati salti di quota del piano campagna né posizionati elementi di intralcio (es. alberature, arredi, etc.); tale settore è inoltre destinato ad accogliere il nuovo tracciato interrato della Fossa di Piedicastello, rispetto alla quale si determinerà la fascia di rispetto per l'edificazione. All'interno dell'area A.F. è ammessa la realizzazione del nuovo ponte ciclo-pedonale sul fiume Adige.

Nella planimetria degli Elementi Invarianti Tavola B.T.210.06 sono individuate le aree con le destinazioni funzionali e la loro strutturazione coerente con le disposizioni geometriche sopra descritte.

6.3 PONTE CICLOPEDONALE

Quantunque posto a scavalco dei confini di Zona C5 e per gran parte esterno all'area, si richiama negli Elementi Invarianti anche il posizionamento indicativo del nuovo ponte ciclo-pedonale sul fiume Adige, in quanto potentissimo segno alla scala urbana, con cui la successiva pianificazione attuativa dovrà necessariamente confrontarsi.

6.4 ELEMENTI PROGETTUALI

L'individuazione degli Elementi Invarianti non condiziona la soluzione architettonica finale. Nel presente piano tutte le allusioni architettoniche hanno solo valore strumentale per dimensionare e prefigurare le condizioni del disegno urbano. Si tratta dei risultati cui si è giunti con l'esercizio del progetto rispetto ai principi caratteristici della trasformazione. Ogni ulteriore approfondimento è pertanto demandato alla fase attuativa.

7.0 TIPOLOGIE EDILIZIE

I differenti ambiti ricevono dal Piano Guida le disposizioni funzionali e d'uso, come indicato al Capitolo 5.0 "Comparti edificatori e indici", nonché le regole che determinano la struttura generale dell'impianto, come esplicitato al Capitolo 6.0 "Elementi invarianti". Il presente capitolo differenzia invece le Tipologie edilizie ammesse.

Nei comparti e negli ambiti intercompartimentali l'impianto delle costruzioni dovrà prediligere soluzioni derivanti dall'analisi e dallo studio dei principi insediativi specifici dei luoghi, come indicato nel Fascicolo A *Materiali descrittivo-illustrativi* all'Allegato A.R.210.06 Assetti morfologici.

Il piano indica, ambito per ambito e comparto per comparto, un uso diversificato e plurale delle tipologie canoniche, sintetizzate nelle seguenti scelte tipologiche:

- **7.1 COMPARTO A**
Attrezzature collettive: tipologia a padiglione; tipologia a blocco.
Attrezzature per l'amministrazione, per la cultura e per i servizi: tipologia in linea; tipologia a blocco; tipologia a corte.
Tipologia a portico continuo.
- **7.2 COMPARTO B**
Funzioni direttive, edilizia specialistica, istituti di ricerca, attrezzature culturali: tipologia a blocco; tipologia a corte; tipologia in linea.
Residenze di vario tipo: tipologia in linea; tipologia a corte; tipologia a blocco.
Tipologia a portico continuo.
- **7.3 COMPARTO C**
Attrezzature pubbliche e di uso pubblico come servizi universitari: tipologia in linea.
Tipologia a portico continuo.
- **7.4 AMBITI INTERCOMPARTIMENTALI 1 e 2**
Tipologia in linea; tipologia a blocco.

8.0 QUOTE DI EDIFICAZIONE

Nella Tavola B.T.210.06, oltre agli Elementi Invarianti, il Piano Guida indica per macro-settori, corrispondenti alle aree A.B. ed A.E., le "quote di riferimento". Esse permettono di individuare la linea di spiccato per la determinazione delle altezze degli edifici, nonché la quota degli accessi al pianterreno, compresi gli accessi ai livelli interrati; tali quote si relazionano sia all'andamento del piano campagna rilevato allo stato di fatto, sia agli adeguamenti ritenuti opportuni ai fini insediativi previsti, sia alle considerazioni di natura idro-geologica derivanti dallo Studio di compatibilità allegato, cui si rimanda. In particolare le quote sono state puntualizzate sulla base del modello teorico con scenario di pericolosità residua relativa ad una rotta arginale a monte di Piedicastello in località Vela. La quota di riferimento viene posizionata, in linea generale, al di sopra della quota assoluta raggiunta dal pelo libero per il tempo di ritorno di 200 anni.

La quota +193.30 viene assunta come quota di riferimento per l'edificazione nei comparti A e B, per la nuova strada ad ansa interna alla zona C5 (salvo raccordi a salire verso S. Lorenzo a nord e Uscita 5 della tangenziale a sud), per l'ambito intercompartimentale 1 e per tutti gli accessi agli interrati in essi compresi. Per il comparto C la quota di riferimento per l'edificazione sarà invece +195.50. Nell'ambito intercompartimentale 2 sarà necessariamente +192.00 per la contiguità di piano con via Papiria.

Nota attuativa: i singoli piani attuativi potranno prevedere lievi adeguamenti della quota di riferimento o differenziazioni della quota di riferimento per singoli settori in relazione a motivate esigenze tecnico-progettuali (ad esempio il raccordo a quote esistenti sui bordi, etc.) o sulla base di

indagini di approfondimento della pericolosità residua, calibrando il grado di dettaglio in funzione dello specifico scopo dell'analisi. Tali adeguamenti avranno effetto anche sulla determinazione della linea di spiccatto per la verifica delle altezze degli edifici, fermo restando quanto già indicato in precedenza con riferimento alla realizzazione di livelli interrati in relazione al progetto di bonifica.

9.0 ALTEZZE E MISURAZIONI

All'interno del Piano Guida le altezze sono espresse sia in numero di piani (H_p), sia come altezza del fronte degli edifici (H_f), con riferimento alle definizioni stabilite nel Regolamento urbanistico-edilizio provinciale. La differenziazione di alzata dei fabbricati avviene sia da comparto a comparto, sia in seno al medesimo comparto, in base a considerazioni morfologiche di lettura dei luoghi in relazione alle quote ed altimetrie esistenti, in una visione tridimensionale e non esclusivamente bidimensionale della città.

Tale differenziazione trova definizione grafica nella Tavola B.T.210.06, in stretta relazione all'individuazione delle Quote di riferimento, come disciplinate al capitolo precedente. Le altezze si misurano dal piano campagna sistemato di progetto, non dal piano campagna allo stato di fatto.

Si possono distinguere cinque altezze:

- Altezza del fronte $H_f = 4,50$ m con numero di piani $H_p = 1$.
- Altezza del fronte $H_f = 13,50$ m con numero di piani $H_p = 4$.
- Altezza del fronte $H_f = 15,00$ m con numero di piani $H_p = 4$.
- Altezza del fronte $H_f = 16,50$ m con numero di piani $H_p = 5$.
- Altezza del fronte $H_f = 19,50$ m con numero di piani $H_p = 6$
per i cosiddetti "Volumi emergenti" all'interno del Comparto B.

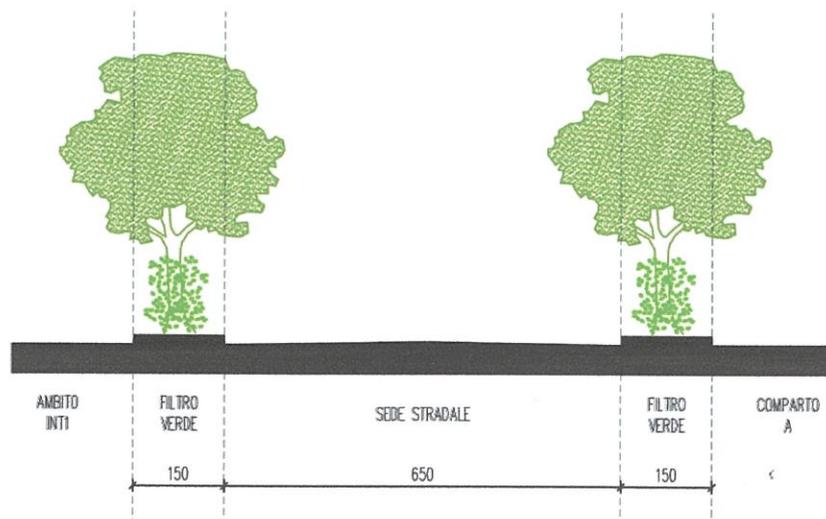
Nota attuativa: i singoli piani attuativi potranno prevedere lievi adeguamenti della quota di riferimento o differenziazioni della quota di riferimento per singoli settori in relazione a motivate esigenze tecnico-progettuali (ad esempio il raccordo a quote esistenti sui bordi, etc.) o sulla base di indagini di approfondimento della pericolosità residua, calibrando il grado di dettaglio in funzione dello specifico scopo dell'analisi. Tali adeguamenti avranno effetto anche sulla determinazione della linea di spiccatto per la verifica delle altezze degli edifici, fermo restando quanto già indicato in precedenza con riferimento alla realizzazione di livelli interrati in relazione al progetto di bonifica.

10.0 SEZIONI STRADALI DI RIFERIMENTO

Il Piano Guida stabilisce n. 3 sezioni stradali di riferimento per il tracciamento della viabilità principale e secondaria interna alla Zona C5, come individuata al Capitolo 5.0. Da esse, unitamente alla morfologia ed alle direzioni delle nuove strade rappresentate negli elaborati grafici, deriva il dimensionamento delle superfici per servizi Ss legate alla viabilità.

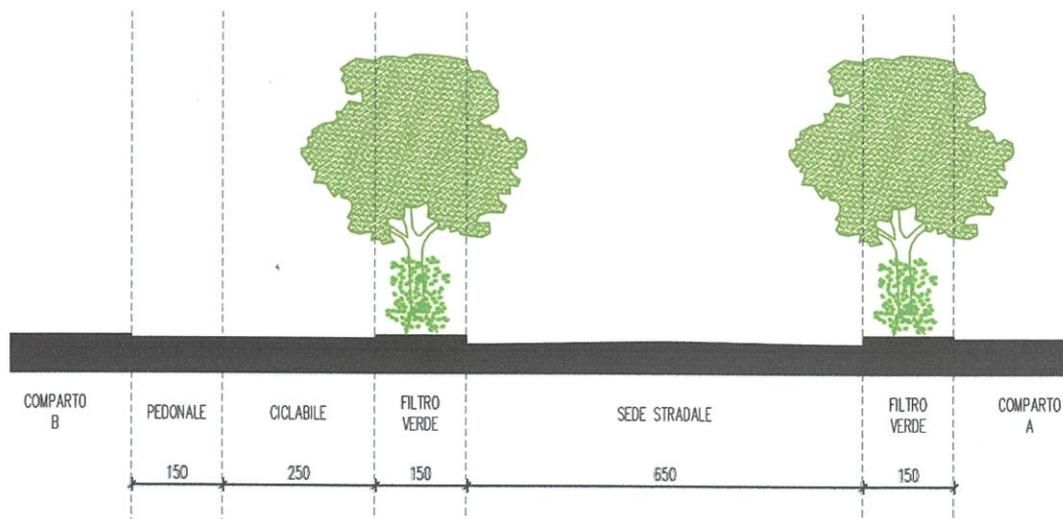
La prima sezione di riferimento riguarda il tratto di viabilità principale che connette l'Uscita 5 della tangenziale alla nuova rotatoria interna. Essa è intesa come una strada principale di penetrazione veicolare per accesso ai parcheggi di attestamento (Cfr. Tavola B.T.210.07 Sequenza concettuale delle linee guida); in questo tratto si dovranno privilegiare percorsi ciclo-pedonali di uso pubblico interni ai singoli ambiti, adeguatamente protetti rispetto alla strada e finalizzati alla valorizzazione dei singoli luoghi aperti (verde accessibile, fascia lungofiume, spazio-piazza, etc.):

SEZIONE-TIPO 01



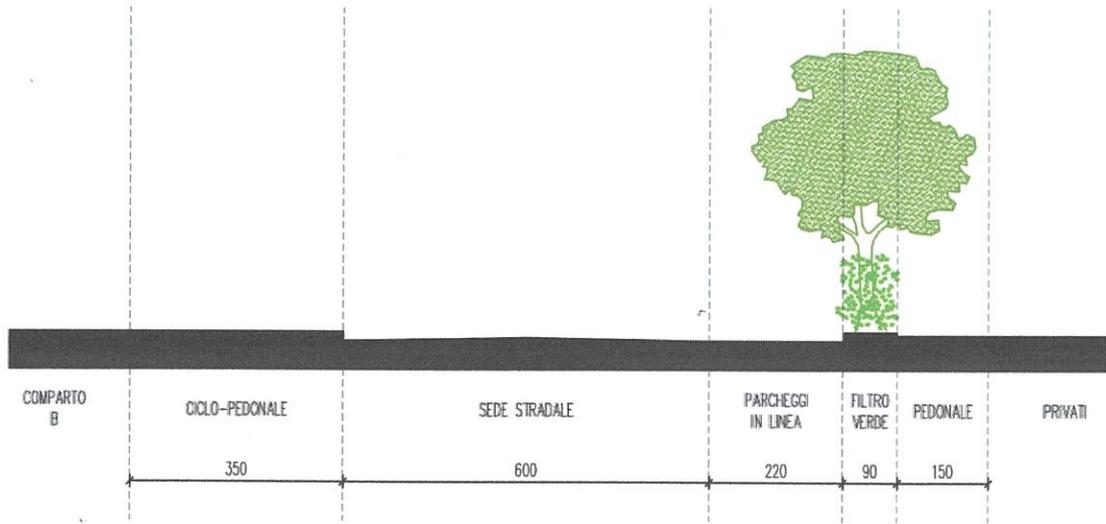
La seconda sezione riguarda il tratto di viabilità principale che connette la nuova rotatoria interna alla rotatoria posta presso il ponte di San Lorenzo. Essa è intesa come una strada urbana (Cfr. Tavola B.T.210.07 Sequenza concettuale delle linee guida). Per questo motivo sul lato settentrionale corrono in parallelo sia il percorso ciclabile, sia il marciapiede pedonale; sul lato meridionale si dovranno privilegiare invece percorsi ciclo-pedonali di uso pubblico interni al parco:

SEZIONE-TIPO 02



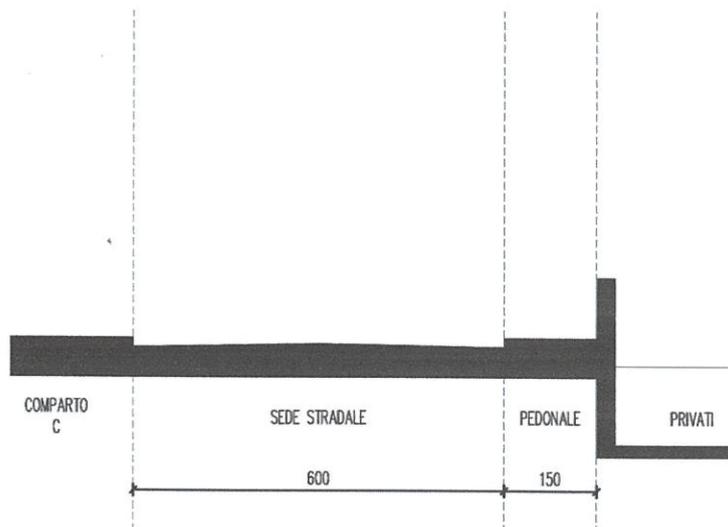
La terza sezione riguarda il prolungamento di via Verruca in direzione ovest, ed è intesa come una strada secondaria di quartiere (Cfr. Tavola B.T.210.07 Sequenza concettuale delle linee guida). Per essa è ammessa la realizzazione di posti auto a raso in linea, purché siano garantiti su entrambi i lati i marciapiedi, anche ad uso misto ciclo-pedonale:

SEZIONE-TIPO 03



Quantunque esterna alla Zona C5, si riporta da ultimo anche la sezione di riferimento per la realizzazione della nuova strada di collegamento tra via Verruca e via Brescia (F2 ai sensi del P.R.G.) in fregio al comparto C, alla attivazione del quale è connessa anche l'esecuzione di tale tratto di viabilità di quartiere:

SEZIONE-TIPO 04



11.0 STUDIO DI COMPATIBILITÀ

Allegato specialistico e parte integrante del presente Piano Guida è lo Studio di compatibilità redatto dal dott. geol. Icilio Vigna; esso si rende necessario in quanto l'area di interesse risulta gravata da varie categorie di pericolosità di natura idro-geologica.

Lo Studio di Compatibilità, cui si rimanda per maggiori approfondimenti, permette in sintesi di definire:

- Le quote di riferimento per l'edificazione in relazione al tirante idrico ed alla quota assoluta raggiunta secondo le simulazioni numeriche sulle dinamiche fluviali del fiume Adige, con specifico riferimento ad un ipotetico evento di rotta arginale nella zona della Vela (Tr = 200 anni) – Cfr. Capitolo 8.0 della presente relazione.
- La necessità di adeguamento-rifacimento del tracciato del canale idrico interrato della Fossa di Piedicastello secondo le prime indicazioni concordate con il Servizio Bacini Montani ed il Consorzio Trentino di Bonifica. Il nuovo tracciato, intercettando l'esistente all'altezza dell'ispezione presente nel piazzale di via Papiria a nord, seguirà l'argine del fiume Adige con andamento rettilineo, in corrispondenza della fascia ciclopedonale lungofiume, per andare poi a raccordarsi a sud all'ispezione presente presso la rotatoria della tangenziale. Il preciso posizionamento determinerà le nuove particelle demaniali e l'esatta fascia di rispetto idraulico ai fini della nuova edificazione. Gli oneri dell'adeguamento e della successiva manutenzione sono a carico dei lottizzanti concessionari. Questo aspetto sarà affrontato in sede di pianificazione attuativa e dovrà costituire oggetto di apposito articolo delle convenzioni di lottizzazione.
- Le opere di messa in sicurezza necessarie in relazione alla presenza della parete rocciosa ad ovest, suddivise tra interventi attivi (prevenzione dei distacchi) e passivi (contenimento degli effetti dei crolli). Si prevedono pertanto: disingaggi in parete; posa in parete di pannelli di rete con maglia a fune e chiodature; realizzazione di un tomo-duna alla base del versante, con rete sommitale paramassi. Gli oneri della messa in sicurezza, della sorveglianza e della manutenzione sono a carico dei lottizzanti che, anche in relazione all'assetto proprietario della parete, dovranno acquisire i titoli necessari all'intervento. Qualora non fosse acclarata la proprietà della parete, questa andrà stabilita o consensualmente o giudizialmente per la definizione di responsabilità ed oneri.
- Le prime indicazioni operative in relazione alla presenza delle ciminiere quali manufatti da preservare, ricadenti in area di pericolosità.
- La necessità di lasciare almeno un accesso carrabile alla zona posta fra la parete ed il rilevato (tomo-duna) per eseguire operazioni di manutenzione e/o di sgombero del materiale franato.
- L'obbligo di predisporre un protocollo che contenga un piano operativo di sorveglianza e di manutenzione.
- Il cronoprogramma delle opere, con il concetto generale che le opere di difesa attiva debbano precedere le opere di difesa passiva e che l'insieme delle due (attiva+passiva) sia da completare obbligatoriamente prima di poter procedere ai lavori di urbanizzazione e costruzione nell'area.
- Le indicazioni operative qualora non venga attuato un intervento unitario di consolidamento e di urbanizzazione esteso a tutta l'area: nel caso di attivazione di singoli comparti saranno comunque necessarie delle azioni di messa in sicurezza che vadano a scavalco dei confini, per impedire che le instabilità nel comparto non attivato possano espandersi verso il comparto attivato (Cfr. Capitolo 15.3). In tal caso gli oneri della messa in sicurezza anche parziale della parete, della sorveglianza e della manutenzione sono a carico dei lottizzanti

del singolo comparto attivato che, anche in relazione all'assetto proprietario della parete, dovranno acquisire i titoli necessari all'intervento.

La redazione dei singoli piani attuativi dovrà quindi attenersi alle indicazioni generali impartite dallo Studio di Compatibilità e dovrà prevedere gli ulteriori approfondimenti necessari in relazione alle effettive modalità di intervento previste. Si ribadisce infatti che i sedimi rappresentati nel Piano Guida sono puramente indicativi dei possibili ingombri di massima degli edifici e non prefigurano alcuna soluzione architettonica vincolante, per la quale si demanda ai successivi piani attuativi.

Ne deriva che, pur nel rispetto delle norme generali stabilite nel Piano Guida e nei suoi allegati specialistici, i Piani Attuativi saranno soggetti all'iter tecnico-amministrativo per conseguire le autorizzazioni/concessioni/nullaosta necessari da parte di ogni Servizio competente. E' quindi da intendersi demandata a questa fase la definizione puntuale degli aspetti progettuali e di dettaglio.

12.0 RELAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

Allegato specialistico e parte integrante del presente Piano Guida è la Relazione di incidenza ambientale redatta dal dott. for. Gilberto Segalina; essa si rende necessaria in quanto l'area di interesse risulta ubicata in prossimità del sito del Doss Trento IT3120052, designato quale Zona Speciale di Conservazione (ZSC) nell'ambito della rete europea Natura 2000.

Documento finalizzato alla Valutazione Ambientale Strategica, essa contiene anche indicazioni di carattere operativo per orientare la redazione dei singoli piani di attuazione.

La Relazione di incidenza ambientale, cui si rimanda per maggiori approfondimenti, permette in sintesi di definire quanto segue:

- La superficie del sito Doss Trento non è interessata dalle previsioni urbanistiche del Piano Guida; si può escludere che la realizzazione dei vari comparti del Piano Guida possa comportare sottrazione ed alterazione diretta di superfici interne all'area, così come impatti diretti e significativi sugli Habitat naturali interni alla ZSC. Analoga valutazione vale anche per alcuni habitat di specie contenuti nel sito, con riferimento a quelli della flora e della fauna strettamente legata agli habitat boschivi.
- La preesistenza dei generatori di disturbo, legati agli insediamenti urbani ed alla viabilità nell'intorno del Doss Trento, proprio nelle stesse aree oggetto di riqualificazione, oltre che la proposta del Piano Guida in riduzione rispetto alle previsioni urbanistiche vigenti, permettono di affermare che anche per gli effetti indiretti e generati a distanza sulle suddette componenti il Piano Guida possa essere ritenuto non significativo.
- Rispetto alle previsioni urbanistiche vigenti, il Piano Guida costituisce una proposta di variante al P.R.G. di Trento che, valutata in base ai parametri introdotti dall'analisi dell'incidenza ambientale del nuovo P.U.P., risulta di per sé migliorativa, a fronte del contenimento degli indici edilizi per i nuovi comparti e della riduzione complessiva di circa il 13% della superficie utile netta (S.U.N.) a favore di maggiori superfici aperte con proposte di sistemazione a verde.
- Una specifica attenzione dovrà essere invece prestata in relazione alla presenza della parete rocciosa che definisce il confine Ovest dell'area del Piano Guida, contenente tasselli dei mosaici di habitat preferiti dall'avifauna migrante e dai chirotteri indicati nel formulario ufficiale del sito, ma anche da altre specie elencate nell'allegato I della Direttiva Uccelli, quale il Gufo reale e il Biancone, e potenzialmente da altre specie di chirotteri, tutte elencate nell'allegato IV della Direttiva Habitat.
- Al fine di compatibilizzare gli indispensabili interventi di messa in sicurezza legati alla pericolosità geologica rispetto alla tutela della biodiversità nell'area del Piano Guida, quindi,

si ritiene necessario eseguire congiuntamente alla richiesta di autorizzazione del primo piano attuativo degli approfondimenti d'indagine per avifauna e chiroteri, integrando la pianificazione e la progettazione con indicazioni progettuali mirate ad assicurare la tutela dei periodi e dei siti di nidificazione, di allevamento della prole e di svernamento, ma anche la tutela dei percorsi preferenziali di spostamento della fauna verso i siti di alimentazione e abbeveraggio.

La relazione elenca le tipologie di azione e di mitigazione che, da questa prima fase di verifica di incidenza ambientale, emergono come necessarie ed idonee nell'area del Piano Guida a rendere compatibili le iniziative attuative e progettuali proposte con il contesto naturalistico dell'area:

- 1) Ai fini della tutela dei potenziali siti riproduttivi del Gufo reale, e secondariamente degli altri rapaci potenzialmente nidificanti, dovranno essere individuate lungo la fascia centrale e nella metà inferiore della parete in roccia alcune cenge pianeggianti idonee come posatoi per l'avifauna. L'individuazione dei posatoi dovrà precedere la progettazione definitiva delle opere di messa in sicurezza. Analoghi approfondimenti saranno richiesti per i chiroteri.
- 2) Le verifiche preliminari potranno essere avviate tramite analisi di modelli fotogrammetrici, sopralluoghi e acquisizioni di ulteriori dati di monitoraggio, da validarsi poi scientificamente.
- 3) La principale forma di mitigazione a livello progettuale sulla parete rocciosa rispetto all'avifauna consiste nell'evitare che le cenge sopra individuate vengano ricoperte o bloccate integralmente da reti, prevedendo fasce di esclusione diffusa, definendo una quota limite di posa delle reti, ovvero di esclusione localizzata dall'installazione delle difese attive.
- 4) La principale forma di mitigazione a livello progettuale sulla parete rocciosa rispetto alla chiroterofauna, analogamente, consiste nell'evitare la chiusura degli accessi ai siti idonei mediante murature piene, cancelli o reti a maglia fitta. Possibile invece la chiusura con cancelli a barre orizzontali, opportunamente dimensionate per chiroteri.
- 5) Una forma aggiuntiva di mitigazione delle opere di messa in sicurezza della parete rocciosa rispetto all'avifauna può consistere nell'adattamento puntuale di alcune nicchie in roccia, da eseguirsi durante l'iniziale attività di disaggio diffuso.
- 6) Altro importante elemento di mitigazione ambientale consiste nella previsione di specifiche funzioni ecologico-naturalistiche per la fascia che viene interdotta all'accesso alla base della parete.
- 7) Per la tutela della fase riproduttiva della fauna, la cantierizzazione dei lavori di messa in sicurezza della parete dovrà rispettare le fasi più critiche.
- 8) Il mantenimento e il miglioramento degli habitat per le specie faunistiche protette richiede il rispetto, già dalla pianificazione, di criteri di continuità spaziale, definendo corridoi preferenziali a ridotto inquinamento luminoso e acustico e privi di ostacoli rischiosi per la sopravvivenza degli individui, prevedendo anche schermature nelle situazioni più pericolose, con riferimento alle vetrate nelle nuove costruzioni, all'illuminazione notturna nelle aree aperte e agli attraversamenti stradali in prossimità di ambienti di pregio.
- 9) La previsione di corridoi ecologici dovrà intendersi in prima istanza in modo geometrico, come previsione di sicure vie di collegamento tra la parete rocciosa e l'area aperta rappresentata dalle sponde e dall'alveo del Fiume Adige. Dovranno essere adeguatamente progettate le caratteristiche geometriche delle superfici a verde, dei filari e delle alberature nel parco e lungo la viabilità principale e secondaria, in quanto costituiscono a tutti gli effetti dei canali di collegamento verso altri habitat funzionali.

Per tali aspetti si rimanda anche alla consultazione dell'elaborato grafico B.T.210.07 relativo alla Sequenza concettuale delle linee guida.

13.0 ANALISI DEL TRAFFICO ATTUALE E STIMA DEGLI EFFETTI INDOTTI

Allegato specialistico del presente Piano Guida è anche la relazione “Analisi del traffico attuale e stima degli effetti indotti dalla programmazione urbanistica per l’area ex Italcementi”, redatta dall’ing. Massimo Negriolli del Servizio opere stradali e ferroviarie – Settore Studio Traffico della P.A.T..

Documento finalizzato alla Valutazione Ambientale Strategica, essa non contiene prescrizioni di carattere operativo per la redazione dei singoli piani di attuazione. Risulta comunque uno strumento utile per focalizzare gli esiti delle scelte strategiche sottese alla redazione del Piano Guida, sintetizzabili in:

- Necessità (legata ad una visione generale dei flussi in ambito urbano, onde evitare il trasferimento di criticità su altri nodi) di mantenere una connessione tra l’Uscita 5 dalla tangenziale ed il ponte di San Lorenzo, senza tuttavia che il tracciato interno all’area risulti “appetibile” per il mero traffico di attraversamento.
- Posizionamento presso l’Uscita 5 del grande parcheggio di attestamento (1.500 posti) per l’intercettazione del flusso veicolare diretto verso il centro, al fine di alleggerire il nodo del ponte di San Lorenzo, oggi caratterizzato da una insufficiente capacità della città di assorbire i flussi nei momenti di picco.
- Inserimento di una nuova rotatoria interna all’area: essa ha una funzione distributiva per il sistema di attestamento, nonché il ruolo di intercettazione/rallentamento dei flussi, con distinzione di un primo tratto di strada di penetrazione ed un secondo tratto di strada urbana.
- Minimizzazione del consumo di suolo per nuova viabilità distributiva interna.
- Innesto sull’area di una chiara rete ciclo-pedonale, con punti di scambio modale auto-bici, che trova nel nuovo ponte sul fiume Adige (esterno alla Zona C5) l’elemento cardine di ancoraggio con la città in sinistra orografica, al fine di incidere sui livelli di traffico aumentando gli spostamenti sostenibili.

Per tali aspetti si rimanda anche alla consultazione dell’elaborato grafico B.T.210.07 relativo alla Sequenza concettuale delle linee guida. Richiamando la succitata relazione si specifica infine che *“un’analisi futura più puntuale sui livelli di funzionalità del nodo nelle diverse fasce orarie non potrà prescindere da valutazioni di tipo modellistico e da una puntuale campagna di monitoraggio che interessi un’area più vasta di quella in esame, quindi con un livello di dettaglio non compatibile con l’attuale quadro conoscitivo a livello di Piano Guida”*.

14.0 SEQUENZA CONCETTUALE DELLE LINEE GUIDA

La sequenza concettuale delle linee guida (cfr. Tavola B.T.210.07), quantunque non disponga norme a carattere cogente, serve ad orientare la redazione dei singoli piani di lottizzazione con riferimento a tre rilevanti tematiche di carattere urbano, connesse all’inserimento della Zona C5 nel territorio circostante:

- La viabilità ed il sistema dei parcheggi.
- Il sistema del verde.
- Il sistema ciclo-pedonale.

Essa sintetizza infatti le indicazioni ai fini di una coerente sistemazione urbanistica dell’area Destra Adige - Piedicastello.

Viabilità: la pianificazione attuativa, le scelte progettuali e di dettaglio dovranno rispettare la chiara gerarchia stradale proposta (tangenziale; strada principale di penetrazione; strade urbane; strade secondarie di quartiere). In tal senso risulta fondamentale la realizzazione della nuova rotonda interna quale elemento di cerniera.

Parcheggi: si ritiene importante che, anche all'interno dei singoli ambiti, la dotazione di spazi a parcheggio sia collocata prevalentemente in strutture coperte, preferibilmente in interrato. Ciò libererà infatti lo spazio in superficie, per poter realizzare piazze, luoghi di incontro, spazi verdi, percorsi ciclo-pedonali, assi visuali. In particolare di dovranno conseguire 1.500 posti auto di attestamento presso l'Uscita 5 della tangenziale.

Sistema del verde: gli studi progettuali hanno definito la necessità di configurare un assetto urbano ricco di spazi pubblici, parte dei quali concorrono a definire la dotazione territoriale di superfici per servizi Ss, da cedere all'amministrazione (per essi il Piano Guida fornisce le quantità e gli schemi di ubicazione). A tal fine fondamentali risultano le aree trattate a verde: il parco urbano pubblico lungo il fiume; il verde di quartiere in adiacenza al borgo storico; il verde di pertinenza degli edifici, anche ad uso pubblico; il verde di protezione presso la parete rocciosa.

Sistema ciclo-pedonale: si dovranno privilegiare gli spazi pedonalizzati o ad accesso veicolare limitato; ogni comparto dovrà essere innervato da un'adeguata rete ciclabile e pedonale, collegata al territorio circostante. Particolare importanza, per la connessione con la città in sinistra orografica, risultano avere i punti di collegamento di San Lorenzo e del nuovo ponte ciclo-pedonale. Presso il parcheggio di attestamento si dovranno prevedere anche un punto di scambio modale automobile-bici ed un punto di bike sharing urbano.

15.0 NORME PER LA PREDISPOSIZIONE DEI SUCCESSIVI PIANI ATTUATIVI

Le iniziative di attuazione di tutti i Comparti edificatori o Ambiti intercompartimentali sono soggette all'approvazione dei relativi piani di lottizzazione, anche distinti.

Al fine di garantire una coerente esecuzione delle opere di urbanizzazione primaria nel rispetto del disegno urbano complessivo sono previste le seguenti norme.

15.1 NORME GENERALI

- 1) Nella redazione dei singoli piani di lottizzazione si dovrà fare riferimento ai Piani e Regolamenti vigenti, alla normativa urbanistica ed edilizia tempo per tempo vigente, al Piano Guida, allo Studio di Compatibilità, alla Relazione di incidenza ambientale ed a quanto riportato nella presente relazione tecnico-normativa. A tal proposito la prima lottizzazione dovrà farsi carico di sviluppare gli approfondimenti di cui al precedente Capitolo 12.0.
- 2) I singoli piani di lottizzazione dovranno attenersi alla suddivisione in comparti, alle quantità edificatorie, nonché alle destinazioni funzionali espresse nel Piano Guida (cfr. tavola B.T.210.05).
- 3) In fase di sviluppo dei singoli piani attuativi dei comparti e degli ambiti intercompartimentali, come definiti nel presente Piano Guida, sono ammesse lievi variazioni ed adeguamenti del perimetro generale della Zona e dei perimetri dei singoli comparti, al fine di rispettare i confini catastali o per regolarizzare aree, di ridotte dimensioni e di collocazione periferica, che, per la loro conformazione, non sono suscettibili di razionale utilizzazione ai fini edificatori, se i proprietari delle aree escluse dai piani attuativi in ragione della

riperimetrazione dichiarano espressamente di non avere interesse ad aderire al piano attuativo nei limiti previsti dall'art. 49 comma 3 L.P. 4 agosto 2015 n.15.

- 4) La superficie utile netta (S.U.N.) è espressa in valore assoluto e risulta invariabile rispetto ad eventuali lievi adeguamenti di perimetrazione derivanti dal punto precedente.
- 5) I sedimi degli edifici rappresentati nel Piano Guida sono puramente indicativi dei possibili ingombri di massima degli edifici e non prefigurano alcuna soluzione architettonica vincolante, per la quale si demanda ai successivi piani attuativi.
- 6) La superficie per servizi Ss, per un valore minimo pari a 18.650 mq, è costituita oltre che dalle superfici cedute direttamente dal Comparto A per la realizzazione del parco urbano e del percorso ciclo-pedonale lungo il fiume Adige, anche dalle superfici relative alla viabilità primaria e secondaria interne alla Zona C5 ma esterne ai singoli comparti. In merito alla cessione di queste ultime in relazione alla sequenza ed alle tempistiche di attuazione delle previsioni del Piano Guida si rimanda alla lettura dei paragrafi successivi.
- 7) Nel rispetto della quantità minima di superfici per servizi Ss stabilita, in fase di sviluppo dei singoli piani attuativi dei comparti e degli ambiti intercompartimentali e di progettazione della nuova viabilità interna alla Zona C5 sono ammesse lievi variazioni ed adeguamenti dei tracciati viari, previo il mantenimento delle esigenze di collegamento e funzionalità, delle direzioni e dei caratteri morfologici generali fissati dal presente Piano Guida.
- 8) I singoli piani di lottizzazione dovranno attenersi agli Elementi Invarianti, come individuati dal Piano Guida e rappresentati graficamente nella tavola B.T.210.06.
- 9) E' in edificabile l'area "A.D." degli Elementi invarianti, soggetta a penalità P3 e destinata a verde di protezione. Sono consentiti i soli interventi per la conservazione e valorizzazione dei manufatti esistenti e le opere di difesa attiva o passiva per la messa in sicurezza del versante roccioso. Lo sviluppo dei singoli piani attuativi dovrà recepire i contenuti e le prescrizioni dello Studio di compatibilità e della Relazione di incidenza ambientale allegati al Piano Guida, da approfondire ulteriormente con puntuali studi in relazione alle caratteristiche esatte dell'edificazione e della sistemazione degli spazi aperti previsti. A seguito della realizzazione del tomo-duna di protezione, come indicato nello Studio di compatibilità, si dovrà ritenere inibito il pubblico accesso alla fascia di territorio compresa tra il tomo-duna stesso e la parete rocciosa. Si dovrà comunque garantire un punto di accesso carrabile all'area A.D. per le operazioni di verifica e manutenzione a carico dei lottizzanti e successivi aventi titolo secondo quanto precisato dalle convenzioni di lottizzazione.
- 10) L'area "A.F." degli Elementi invarianti, fascia lungofiume della larghezza complessiva di 15,00 m a partire dal muro arginale esistente (opera di protezione), è destinata esclusivamente alla formazione di un percorso ciclopedonale continuo, con spazi a verde ed elementi di arredo urbano. Per una larghezza complessiva di 4,00 m a partire dal muro arginale esistente dovrà essere garantita, senza soluzioni di continuità, la possibilità di transito con mezzi meccanici per operazioni di verifica e manutenzione degli argini o in casi di emergenza; non potranno quindi essere né realizzati salti di quota del piano campagna né posizionati elementi di intralcio (es. alberature, arredi, etc.); tale settore è inoltre destinato ad accogliere il nuovo tracciato interrato della Fossa di Piedicastello, rispetto alla quale si determinerà la fascia di rispetto per l'edificazione. All'interno dell'area A.F. è ammessa la realizzazione del nuovo ponte ciclo-pedonale sul fiume Adige.
- 11) In tutte le aree "A.B." degli Elementi invarianti, destinate ai fabbricati, è ammessa la realizzazione di livelli interrati previa la verifica del progetto della bonifica, ove eseguita, e il suo adeguamento, se necessario.
- 12) La "quota di riferimento" riportata negli elaborati grafici del Piano Guida definisce la linea di spiccatto per la determinazione delle altezze degli edifici, nonché la quota degli accessi al pianterreno, compresi gli accessi ai livelli interrati; essa si relaziona sia all'andamento del piano campagna rilevato allo stato di fatto, sia agli adeguamenti ritenuti opportuni ai fini insediativi previsti, sia alle considerazioni di natura idro-geologica derivanti dallo Studio di

compatibilità allegato. In particolare le quote sono state puntualizzate sulla base del modello teorico con scenario di pericolosità residua relativa ad una rotta arginale a monte di Piedicastello in località Vela. Ove possibile la quota di riferimento viene posizionata sopra alla quota assoluta raggiunta dal pelo libero per il tempo di ritorno di 200 anni. I singoli piani attuativi potranno prevedere lievi adeguamenti della quota di riferimento o differenziazioni della quota di riferimento per singoli settori in relazione a motivate esigenze tecnico-progettuali o sulla base di indagini di approfondimento della pericolosità residua, calibrando il grado di dettaglio in funzione dello specifico scopo dell'analisi. Tali adeguamenti avranno effetto anche sulla determinazione della linea di spiccato per la verifica delle altezze degli edifici, fermo restando quanto già indicato in precedenza con riferimento alla realizzazione di livelli interrati in relazione al progetto di bonifica.

- 13) Per i Comparti A e B è ammesso soddisfare lo standard parcheggi dando attuazione agli Ambiti intercompartimentali "1" e "2", purché non sia erosa la quota convenuta con l'Amministrazione comunale di 1.500 posti auto di attestamento e purché il piano attuativo preveda anche la realizzazione della necessaria viabilità di collegamento fra comparto attivato e struttura di parcheggio. Per il Comparto C è ammesso soddisfare lo standard parcheggi dando attuazione all'Ambito intercompartimentale "2". La determinazione dello standard parcheggi e le modalità di soddisfacimento dello stesso è da definirsi secondo normativa tempo per tempo vigente.

15.2 NORME SPECIFICHE PER IL COMPARTO A

- 1) L'attuazione del Comparto "A" è subordinata alla realizzazione dell'intera viabilità primaria (ovvero della strada di collegamento dall'Uscita 5 della tangenziale alla rotatoria esistente tra via Brescia e il ponte di S. Lorenzo, compresa la nuova rotatoria interna all'area, compresi i filtri-verde alberati, il tratto di pista ciclabile e di percorso pedonale paralleli alla carreggiata) e relativi sottoservizi. Le sezioni-tipo sono illustrate nella presente relazione.
- 2) L'attuazione del Comparto "A" è subordinata all'adeguamento del tracciato della Fossa di Piedicastello dallo slargo a est di via Papiria/Verruca fino al limite meridionale della Zona C5. Gli oneri dell'adeguamento e della successiva manutenzione sono a carico dei lottizzanti concessionari.
- 3) L'attuazione del Comparto "A" è subordinata allo studio di innesto in destra fluviale del nuovo ponte ciclo-pedonale sul fiume Adige, per la connessione con via San Severino e via Verdi. La nuova edificazione dovrà relazionarsi all'infrastruttura, la cui realizzazione non è tuttavia a carico del lottizzanti.
- 4) L'attuazione del Comparto "A" dovrà prevedere la cessione delle superfici per servizi Ss interne, finalizzate alla formazione della fascia ciclo-pedonale fluviale e del nuovo parco urbano. Sono a carico dei lottizzanti gli oneri per il completamento della fascia ciclopedonale lungo il fiume Adige fino al raccordo con il ponte di San Lorenzo a nord e fino al limite di zona a sud.
- 5) L'attuazione del Comparto "A" dovrà prevedere la realizzazione di un contingente di superfici a parcheggio tali da garantire, unitamente all'attuazione dell'Ambito intercompartimentale "1", 1.500 posti auto di attestamento, oltre al soddisfacimento degli standard urbanistici.

15.3 NORME SPECIFICHE PER IL COMPARTO B

- 1) L'attuazione del Comparto "B" è subordinata alla realizzazione della viabilità secondaria (ovvero il prolungamento di via Verruca in direzione ovest, costituito da corsie veicolari, percorsi ciclo-pedonali e posti auto a raso) e del tratto di viabilità primaria tra la rotatoria del ponte di S. Lorenzo e la nuova rotatoria interna alla Zona C5 (compresa la nuova rotatoria interna, compresi i filtri-verde alberati, il tratto di pista ciclabile e di percorso pedonale

paralleli alla carreggiata nel tratto da realizzare), con relativi sottoservizi, qualora non già attivati da altri comparti. Le sezioni-tipo sono illustrate nella presente relazione.

- 2) L'attuazione del Comparto "B", qualora non risulti già attivato il Comparto "A", è subordinata alla predisposizione di un bypass per il nuovo tracciato della Fossa di Piedicastello (tra lo slargo a est di via Papiria/Verruca fino all'ingresso nel Comparto A). Gli oneri dell'adeguamento parziale sono a carico dei lottizzanti.
- 3) Coerentemente con le indicazioni del P.R.G. vigente, il presente Piano Guida considera le ciminiere esistenti all'interno del Comparto "B" quali manufatti da valorizzare. E' altresì noto come le ciminiere necessitino di rilevanti interventi di consolidamento strutturale, pena l'inutilizzabilità a scopo edificatorio di un settore circolare, circostante a ciascuna canna, avente raggio pari all'altezza della stessa (circa 60 m). Il piano attuativo del Comparto "B" dovrà pertanto specificare le effettive modalità di intervento di lottizzazione in relazione ai manufatti esistenti.
- 4) L'attuazione del Comparto "B" è subordinata inoltre: alla realizzazione di tutte le opere di messa in sicurezza (attive e passive) dai rischi legati alla presenza della parete rocciosa; alla necessità di lasciare almeno un accesso carrabile alla fascia inedificabile di protezione a ridosso della parete per eseguire operazioni di manutenzione e/o di sgombero del materiale franato; all'obbligo di rispettare il protocollo stabilito in sede di pianificazione attuativa che contenga un piano operativo di sorveglianza e di manutenzione. Gli oneri della messa in sicurezza, della sorveglianza e della manutenzione sono a carico dei lottizzanti che, anche in relazione all'assetto proprietario della parete, dovranno acquisire i titoli necessari all'intervento.

15.4 NORME SPECIFICHE PER IL COMPARTO C

- 1) L'attuazione del Comparto "C" è subordinata alla realizzazione della viabilità secondaria (ovvero il prolungamento di via Verruca in direzione ovest), qualora non già attivata dal Comparto "B". La sezione-tipo è illustrata nella presente relazione.
- 2) L'attuazione del Comparto "C" è subordinata alla realizzazione della viabilità ricadente in zona F2, per il collegamento tra il prolungamento di via Verruca a sud e via Brescia a nord, nonché alla creazione di un percorso ciclo-pedonale di uso pubblico interno al comparto per il collegamento delle differenti quote tra via Brescia e via Verruca. La sezione-tipo è illustrata nella presente relazione.
- 3) L'attuazione del Comparto "C" è subordinata inoltre: alla realizzazione parziale delle opere di messa in sicurezza (attive e passive) dai rischi legati alla presenza della parete rocciosa, secondo quanto stabilito nello Studio di Compatibilità in relazione al singolo comparto attivato; alla necessità di lasciare almeno un accesso carrabile alla fascia inedificabile (anche parziale) di protezione a ridosso della parete per eseguire operazioni di manutenzione e/o di sgombero del materiale franato; all'obbligo di rispettare il protocollo stabilito in sede di pianificazione attuativa che contenga un piano operativo di sorveglianza e di manutenzione. Gli oneri della messa in sicurezza (esecuzione anche parziale delle opere lungo la parete), della sorveglianza e della manutenzione sono a carico dei lottizzanti che, anche in relazione all'assetto proprietario della parete, dovranno acquisire i titoli necessari all'intervento.

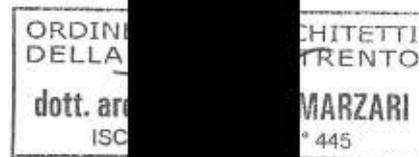
15.5 NORME SPECIFICHE PER GLI AMBITI INTERCOMPARTIMENTALI

- 1) Per loro stessa definizione gli ambiti intercompartimentali trovano attuazione preferibilmente in modo congiunto a uno o più comparti, in quanto funzionali al soddisfacimento di specifici standard (parcheggi, verde, attestamento). Essi conservano tuttavia una propria autonomia fisica e funzionale, che ne consente anche l'attuazione indipendente.

- 2) L'attuazione dell'Ambito intercompartimentale "1" è subordinata alla realizzazione dell'intera viabilità primaria (ovvero della strada di collegamento dall'Uscita 5 della tangenziale alla rotonda esistente tra via Brescia e il ponte di S. Lorenzo, compresa la nuova rotonda interna all'area, compresi i filtri-verde alberati, il tratto di pista ciclabile e di percorso pedonale paralleli alla carreggiata) e relativi sottoservizi. Le sezioni-tipo sono illustrate nella presente relazione.
- 3) L'attuazione dell'Ambito intercompartimentale "1" è subordinata inoltre: alla verifica ed eventuale integrazione, anche parziale, delle opere di messa in sicurezza esistenti (parete rocciosa) nel tratto meridionale dell'area, secondo quanto stabilito nello Studio di Compatibilità.
- 4) L'attuazione dell'Ambito intercompartimentale "1" dovrà prevedere la realizzazione di un contingente di superfici a parcheggio tali da garantire, unitamente all'attuazione del Comparto "A", 1.500 posti auto di attestamento, oltre al soddisfacimento degli standard urbanistici.
- 5) L'attuazione dell'Ambito intercompartimentale "2" è subordinata alla realizzazione del tratto di viabilità primaria tra la rotonda del ponte di S. Lorenzo e la nuova rotonda interna alla Zona C5 (compresa la nuova rotonda interna, compresi i filtri-verde alberati, il tratto di pista ciclabile e di percorso pedonale paralleli alla carreggiata nel tratto da realizzare), con relativi sottoservizi. La sezione-tipo è illustrata nella presente relazione.
- 6) L'attuazione dell'Ambito intercompartimentale "2" è subordinata alla predisposizione di un bypass per il nuovo tracciato della Fossa di Piedicastello (tra lo slargo a est di via Papiria/Verruca fino all'ingresso nel Comparto A). Gli oneri dell'adeguamento parziale sono a carico dei lottizzanti.

Trento, gennaio 2020

Il progettista



APPENDICE: ESTRATTI P.R.G. VIGENTE E P.R.G. ADOTTATO – SCALA 1:5000

zonizzazione

 C3, C3a - Zone di espansione di nuovo impianto. C4 - Zone miste per la formazione di luoghi centrali. C5 - Zone soggette ad interventi di riqualificazione urbana. C6 - Zona soggetta alla riqualificazione urbana di Trento nord

 F3 - Zone destinate al sistema ferroviario

 F4 - Zone destinate al verde di protezione e di arredo

 G - Zone destinate ai servizi di quartiere

 B2, B3, B4 - Zone edificate di integrazione e completamento. B5, B6 - Zone residenziali estensive

 Fasce di rispetto

 Perimetri citt` consolidata

 B1 - Zone edificate sature

 E6 - Zone improduttive

 E1 - Zone agricole di interesse primario

 H1 - Zone destinate ai servizi privati. H2 - Zone destinate a verde privato

 F - Zone per attrezzature pubbliche e di uso pubblico di interesse urbano rispettivamente in zona Ais o in zona Acc

 Aie - edifici e complessi isolati di interesse storico, artistico e documentario

 F2 - Zone destinate alla viabilit`;

 F - Zone per attrezzature pubbliche e di uso pubblico di interesse urbano

 E2 - Zone agricole di interesse secondario

 Ro - Centri di rottamazione

 ARA - Aree di recupero ambientale

 Aie - Edifici e complessi isolati di interesse storico, artistico e documentario in zona prevalentemente residenziale

 Manufatti di interesse storico

 Linee funiviarie

 Laghi, fiumi e corsi d'acqua

 Acc - Citt` consolidata

 SIC - Siti di importanza comunitaria

 Perimetri insediamenti storici

 G - Zone destinate ai servizi di quartiere

 IA - Aree di interesse archeologico

 G - Zone destinate ai servizi di quartiere rispettivamente in zona Ais o in zona Acc

 Area per infrastrutture soggetta a progetto unitario

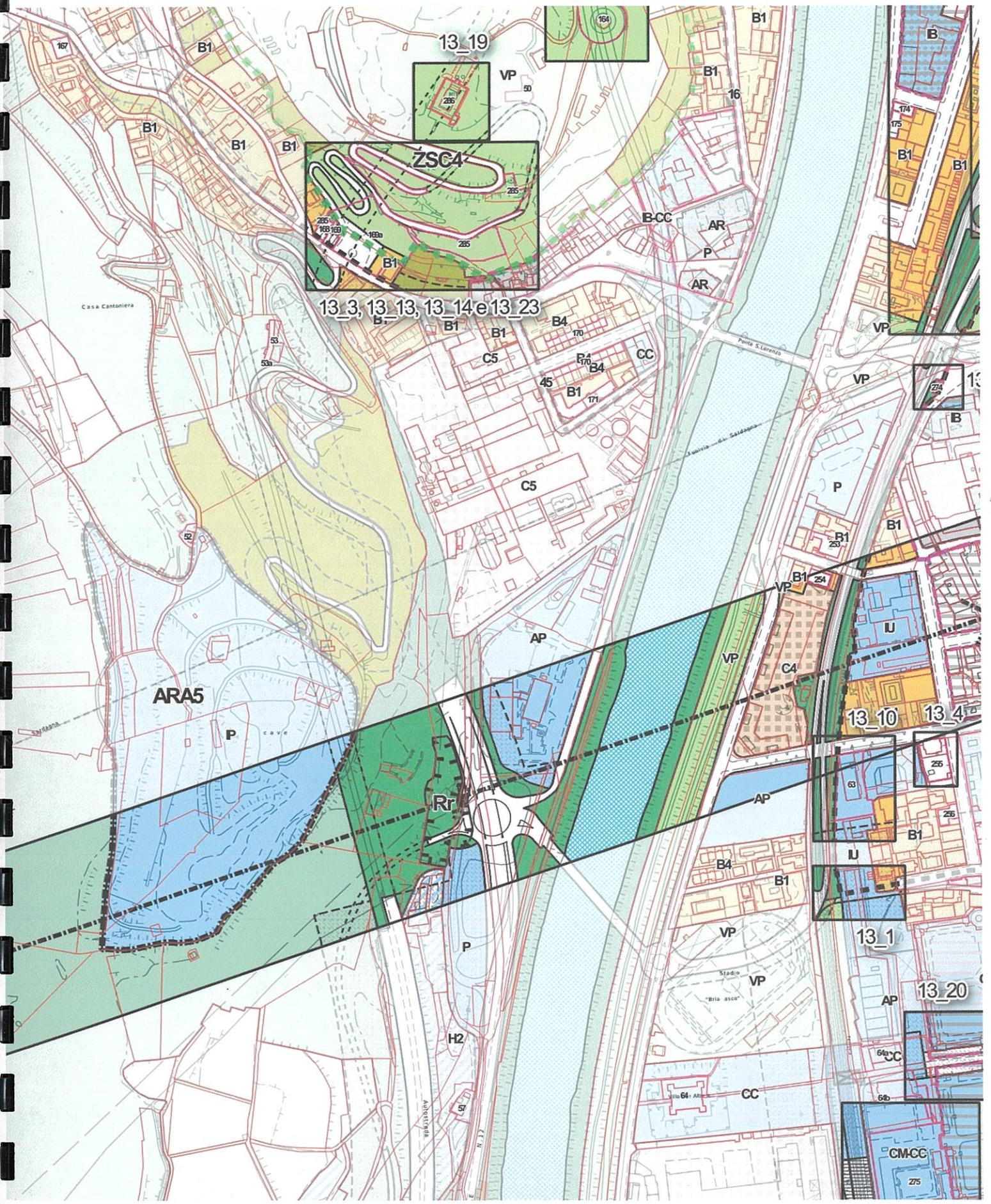
 Ais - Insediamenti storici

 F - Zone per attrezzature pubbliche e di uso pubblico di interesse urbano

 E4 - Zone a bosco

Catasto adattato

 catasto 05ed lontano



13_3, 13_13, 13_14 e 13_23



Casa Cantoliera

Ponte S. Lorenzo

Canale - Ca. Saldagna

ARA5

Rr

P

H2

Arco della
N. 12

Stadio
"Bria asce"

Via 64 - AR

13_1

13_20

13_10 13_4

13_19

16

13

13_4

13_20

CMCC

275

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255

255