

1^a assemblea pubblica

Che cos'è il PUMS?



Urban Center
giovedì 14.05
ore 18-20



Comune di Rovereto
CITTÀ DELLA PACE

PUMS ROVERETO

NET  MOBILITY

ARGOMENTI DELL'INCONTRO

Cosa sono PUMS, PGTU e Biciplan

La mobilità a Rovereto oggi: primi dati e questioni generali

La mobilità a Rovereto di domani: ispirazioni e riferimenti

La visione dei cittadini

Prossimi passi e appuntamenti

Netmobility è una società di ingegneria di Verona

Pianificazione

- PUMS, Piani Urbani di Mobilità Sostenibile
- PGTU, Piani Generali del Traffico Urbano
- PEBA, Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche
- BiciPlan, Piani di sviluppo della Mobilità Ciclistica

Progettazione | Design :

- Reti ciclabili extraurbane
- Percorsi ciclabili urbani
- Riqualificazioni urbane
- Messa in sicurezza di strade e intersezioni



NETMOBILITY

Progettiamo spazi per le persone

SALUTE E
BENESSERE

QUALITÀ
URBANA



SOSTENIBILITÀ
AMBIENTALE

SICUREZZA
STRADALE

Serve un approccio multimodale!

Tutte le componenti della mobilità
hanno pari diritti e doveri



COSA SONO PUMS, PGTU E BICICLIPLAN

IL PUMS: UN NUOVO MODO DI PIANIFICARE LA MOBILITÀ URBANA

LA VISIONE EUROPEA DEL PUMS: PIANIFICARE PER LE PERSONE

Immaginate la vostra città tra 20 anni

Come vorreste che fosse?

Un posto in cui bambine e bambini possano giocare in tutta sicurezza?

Con l'aria pulita?

Con la possibilità di andare a piedi a fare acquisti?

Con tanto verde?

In cui le imprese prosperano?

Un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la **qualità della vita** nelle città.

Il PUMS si integra con gli altri strumenti di piano esistenti e segue **principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione.**

IL PUMS: UN NUOVO MODO DI PIANIFICARE LA MOBILITÀ URBANA

Se pianifichiamo le città per auto e traffico avremo auto e traffico.

Se le pianifichiamo per le persone avremo persone e luoghi.

Fred Kent
(dalle linee guida europee per la stesura dei PUMS)

**Prima diamo forma alle città.
Poi loro ci plasmeranno.**

Jan Gehl



PIANIFICARE POLITICHE INTEGRATE



IL PROCESSO DEL PUMS



CHI E COME DEVE FARE I PUMS IN ITALIA

Le Linee Guida Italiane, Decreto MIT 4 agosto 2017

Art. 2 «... Per promuovere una visione unitaria e sistematica dei PUMS... **Macro obiettivi minimi obbligatori**... relativi indicatori (Allegato 2)... Monitorati con modalità di cui all'Art.4...»

Art.3 «...i Comuni con più di 100.000 abitanti adottano i PUMS **entro 24 mesi** dall'entrata in vigore del decreto...»

Art.4 «Il PUMS è predisposto su un orizzonte temporale **decennale** ed è aggiornato con cadenza almeno **quinquennale**. L'eventuale aggiornamento del piano è comunque valutato nei dodici mesi antecedenti all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale»

«i soggetti... predispongono altresì un monitoraggio **biennale** volto ad individuare eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi previsti e le relative misure correttive...»

«i dati relativi al monitoraggio sono inviati all'**Osservatorio nazionale** per le politiche del trasporto pubblico locale»

I PUMS IN ITALIA



Città con PUMS dati 2025

Stato del PUMS	Numerosità
Approvato	99
Adottato	50
In redazione	68
Totale	217

www.osservatoriopums.it

INDICAZIONI PER LA REDAZIONE ED APPROVAZIONE DEL PUMS [1]

Una procedura aperta e PARTECIPATA

- a) Definizione del **gruppo interdisciplinare/interistituzionale** di lavoro
- b) Predisposizione del **quadro conoscitivo**
- c) Avvio del **percorso partecipato**
- d) Definizione degli **obiettivi**
- e) Costruzione partecipata dello **scenario di piano**
- f) **Valutazione ambientale strategica (VAS)**
- g) **Adozione del Piano e successiva approvazione**
- h) **Monitoraggio**

INDICAZIONI PER LA REDAZIONE ED APPROVAZIONE DEL PUMS [2]

4 aree di interesse _ 17 macro-obiettivi minimi

A	B	C	D
EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ	SOSTENIBILITÀ ENERGETICA ED AMBIENTALE	SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE	SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA
A1 Miglioramento del TPL	B1 Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	C1 Riduzione dell'incidentalità stradale	D1 Miglioramento della inclusione sociale
A2 Riequilibrio modale della mobilità	B2 Miglioramento della qualità dell'aria	C2 Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	D2 Aumento della soddisfazione della cittadinanza
A3 Riduzione della congestione	B3 Riduzione dell'inquinamento acustico	C3 Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti	D3 Aumento del tasso di occupazione
A4 Miglioramento dell'accessibilità delle persone e delle merci		C4 Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	D4 Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)
A5 Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio			

IL RAPPORTO TRA PUMS, PUT E BICIPLAN

I PUMS sono strumenti sovraordinati rispetto ai PUT e ai BICIPLAN

PUMS

Evoluzione del PUM (Legge 340/2000), che rimaneva uno strumento volontario.

Strumento strategico di **lungo termine**

I problemi si affrontano con investimenti e con politiche intersettoriali.

Lavora sulla **macroarea**.

Definisce politiche e misure per la mobilità sostenibile (tutte le modalità di trasporto) da mettere in atto per rendere armonico e sostenibile lo sviluppo economico e sociale e migliorare la qualità della vita delle **persone**.

Il PUMS può prevedere interventi in variante a strumenti urbanistici esistenti.

PGTU

Art. 36 D.Lgs. 285/1992 (Codice della Strada) e Direttive Ministeriali 77/1995.

Nasce come strumento **obbligatorio** per Comuni indicati in un apposito elenco.

Strumento per ordinare un quadro organico degli interventi sulla circolazione e la mobilità da attuare nel **breve termine**, tenendo conto degli obiettivi strategici del lungo.

Interessa l'**ambito urbano** del centro abitato.

Lavora a risorse infrastrutturali inalterate, organizzando al meglio l'esistente.

IL NUOVO APPROCCIO DEL PUMS

Pianificazione tradizionale dei trasporti		Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
Si mette al centro il traffico	→	Si mettono al centro le persone
Obiettivi principali: capacità di flusso di traffico e velocità	→	Obiettivi principali: accessibilità e qualità della vita, sostenibilità, fattibilità economica, equità sociale, salute
Focus modale	→	Sviluppo delle varie modalità di trasporto, incoraggiando al contempo l'utilizzo di quelle più sostenibili
Focus infrastrutturale	→	Gamma di soluzioni integrate per generare soluzioni efficaci ed economiche
Documento di pianificazione di settore	→	Documento di pianificazione di settore coerente e coordinato con i documenti di piano di aree correlate (urbanistica e utilizzo del suolo, servizi sociali, salute, pianificazione e implementazione delle politiche cittadine, etc.)
Piano di breve-medio termine	→	Piano di breve e medio termine, ma in un'ottica strategica di lungo termine
Relative ad un'area amministrativa	→	Relativo ad un'area funzionale basata sugli spostamenti casa-lavoro
Dominio degli ingegneri trasportisti	→	Gruppi di lavoro interdisciplinari
Pianificazione a cura di esperti	→	Pianificazione che coinvolge i portatori di interesse attraverso un approccio trasparente e partecipativo
Monitoraggio e valutazione dagli impatti limitati	→	Monitoraggio regolare e valutazione degli impatti nell'ambito di un processo strutturato di apprendimento e miglioramento continui

Il cambio di
paradigma

UN NUOVO MODO DI PIANIFICARE LA MOBILITÀ



IL BICIAN: COS'È?

Legge 2 / 2018

Art. 6 I comuni e le città metropolitane predispongono e adottano i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati «biciplan», quali piani di settore dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS).

I Biciplan sono finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.

IL BICIAN: COS'È?

Legge 2 / 2018

Art. 3 Piano Generale della Mobilità Ciclistica... livello statale

Art. 5 Piani regionali della mobilità ciclistica

Art. 6 Biciplan di livello comunale, piani urbani della mobilità ciclistica che definiscono la rete prioritaria a livello comunale, la rete secondaria, quella delle vie verdi ciclabili, i raccordi tra i diversi livelli incluso l'adozione di provvedimenti sulla viabilità, le soluzioni per i punti critici di interferenza con il traffico veicolare, gli obiettivi generali da conseguire in riferimento all'uso della bicicletta e le misure per conseguirli, e di conseguenza il programma finanziario triennale.

Il Biciplan non è (solo) il piano della rete ciclabile.

IL BICIPLAN: COS'È?

Una città amica dei ciclisti dovrebbe rendere sicuro e confortevole il transito alle bici su tutte le strade

A City.



Where cars & pedestrians can go.



Where "they" think cyclists want to go.



Where cyclists actually want to go.



MACROFASI DEL PROCESSO A ROVERETO



Il piano è sottoposto a **VAS, Valutazione Ambientale Strategica**

IL PERCORSO PARTECIPATO

Tutte le attività tecniche sono accompagnate da un **processo partecipato** che coinvolge:

- **il livello istituzionale**
(incontri e focus group)
- **il livello degli stakeholders**
(workshop e focus group)
- **il livello dei cittadini**
(assemblee pubbliche e questionario)



LA MOBILITÀ A ROVERETO OGGI

PRIMI DATI E QUESTIONI GENERALI

QUIZ (1)

Qual è il **tasso di motorizzazione** di Rovereto?
(n° autovetture ogni 1000 abitanti)

A

303

B

510

C

620

D

850

UN MODELLO DI MOBILITÀ INSOSTENIBILE?

Tasso di motorizzazione
(n° autovetture ogni 1000 abitanti)

701

Italia primo paese in Europa
(anno 2024)

570

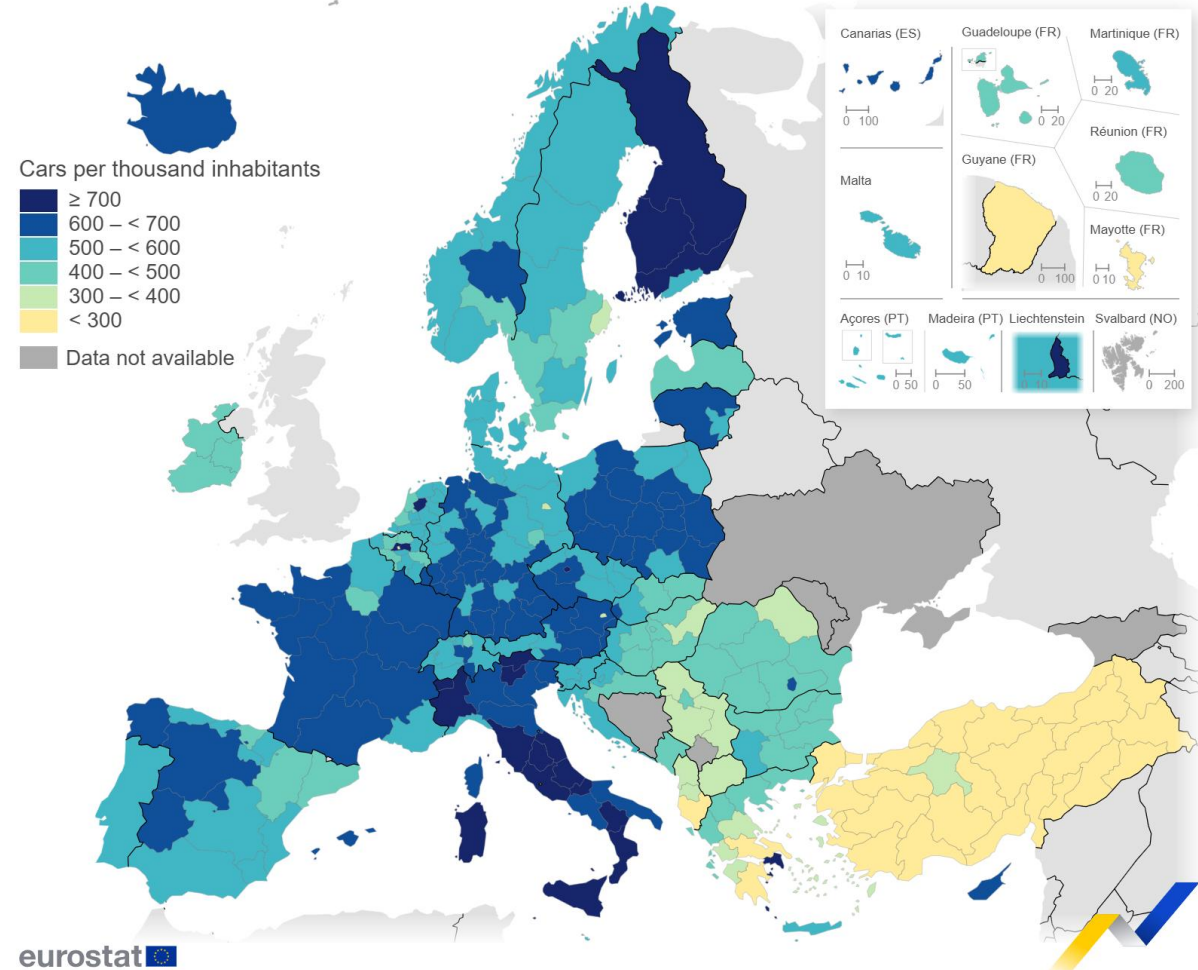
Media UE

620

Rovereto

Motorisation rate, by NUTS 2 regions, 2024

(Passenger cars per thousand inhabitants)



eurostat

Note: Portugal: data at national level (NUTS level 0). Ireland: Provisional data. France: data at NUTS 1 level except overseas territories. Kosovo*: population data not available.
Source: Eurostat (online data code: tran_r_vehst)

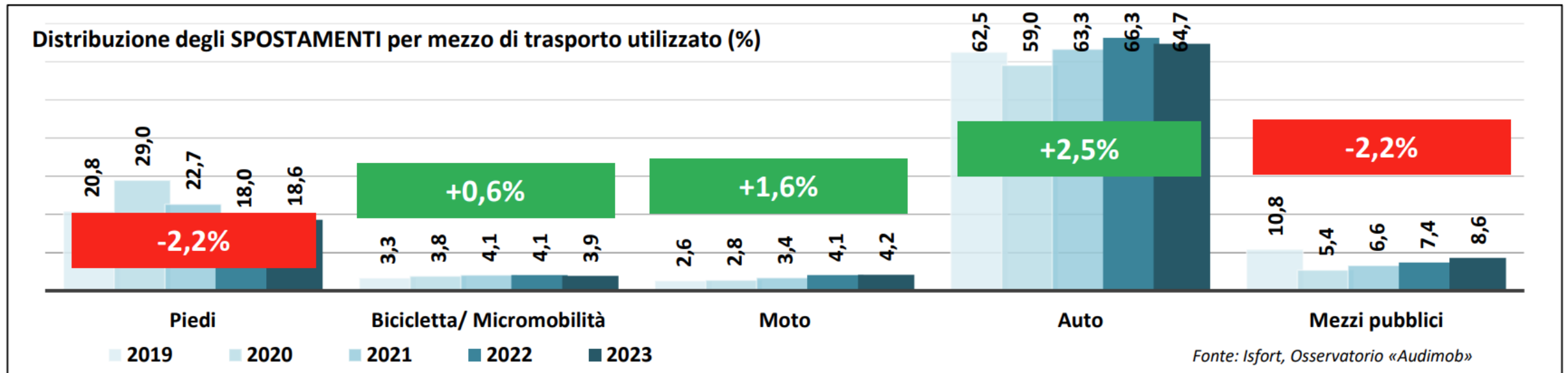
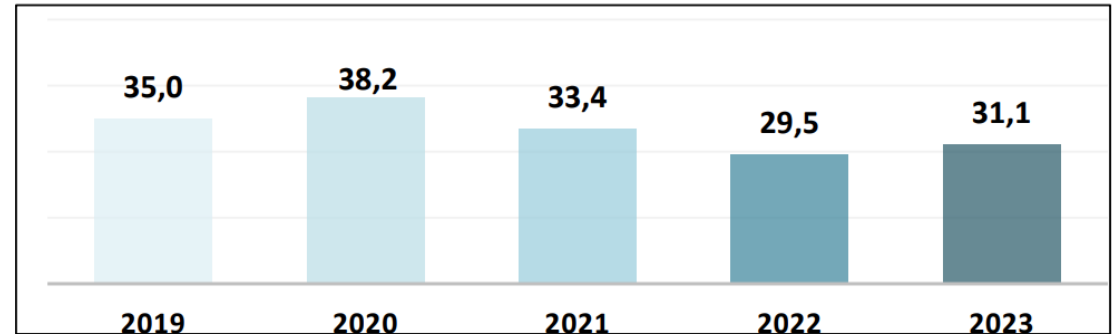
Administrative boundaries: © EuroGeographics © OpenStreetMap
Cartography: Eurostat – IMAGE, 02/2026
Kosovo* - This designation is without prejudice to positions on status, and is in line with UNSCR 1244/1999 and the ICJ Opinion on the Kosovo declaration of independence.

UN MODELLO DI MOBILITÀ INSOSTENIBILE?

L'uso dell'auto in Italia resta dominante

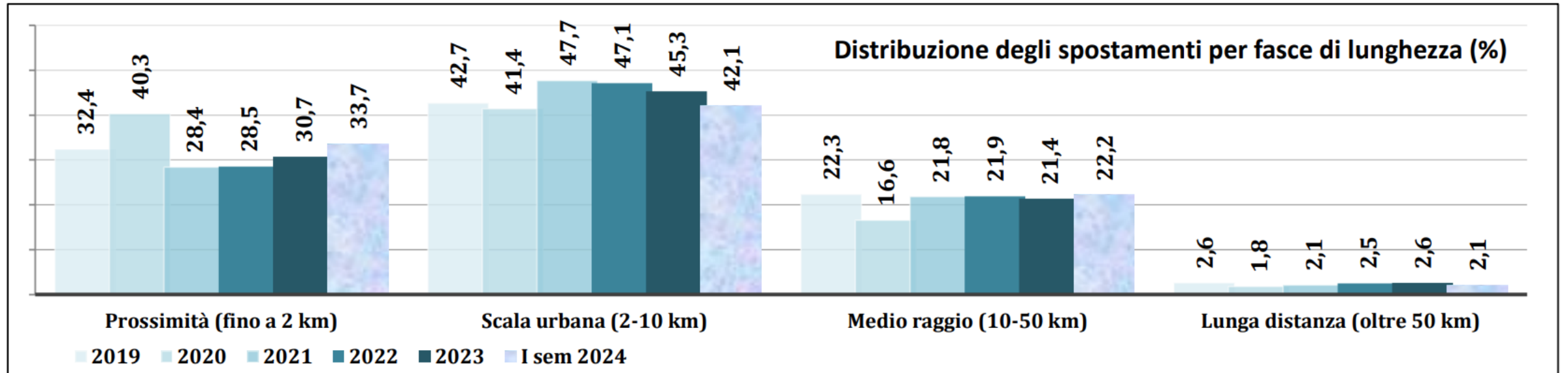
La quota di mobilità sostenibile è intorno al 31%

Dinamica del Tasso di Mobilità Sostenibile misurato sugli spostamenti effettuati (% spostamenti a piedi, bici/micromobilità e mezzi pubblici)



UN MODELLO DI MOBILITÀ INSOSTENIBILE?

Eppure la grande maggioranza degli spostamenti avviene in ambito urbano o peri-urbano

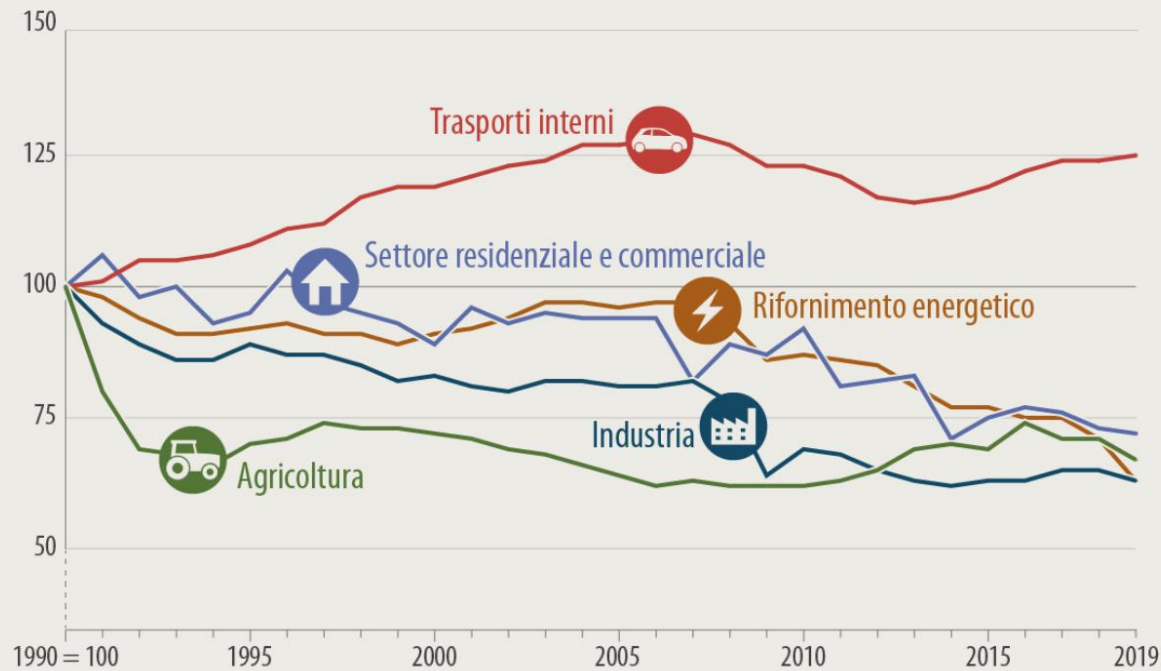


Fonte: Isfort, Osservatorio «Audimob»

UN MODELLO DI MOBILITÀ INSOSTENIBILE?

EMISSIONI NELL'UE*

Variatione dei livelli di emissioni per settore dal 1990
(in CO2 equivalente)



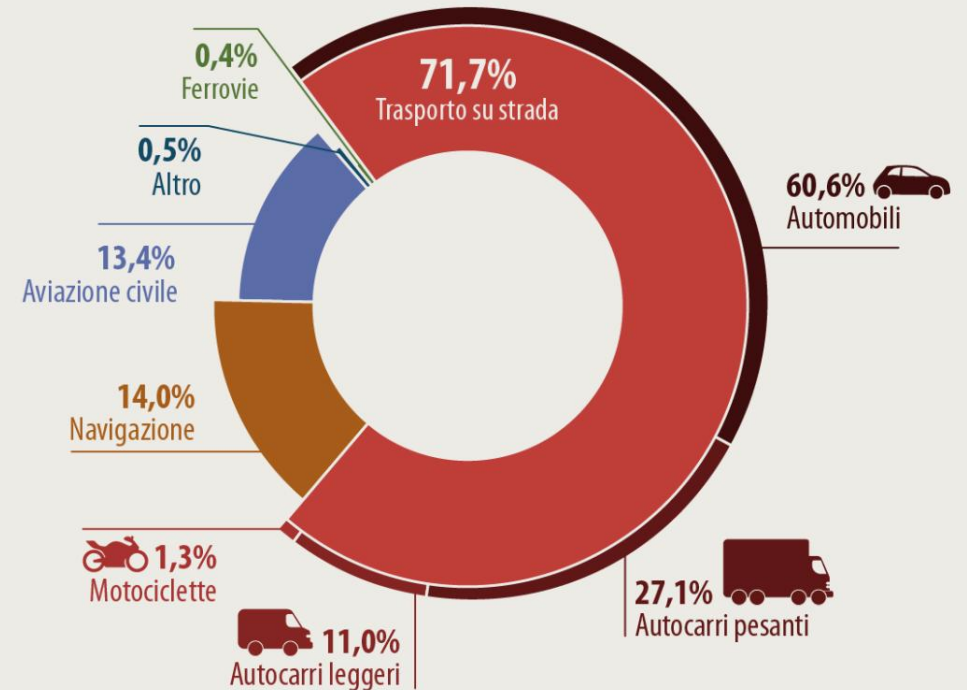
* Escluso il Regno Unito (UE-27)

Fonte: Agenzia europea dell'ambiente, 2022



EMISSIONI PRODOTTE DAI TRASPORTI NELL'UE

Ripartizione delle emissioni di gas serra per modalità di trasporto (2019)



Fonte: Agenzia europea dell'ambiente, 2022

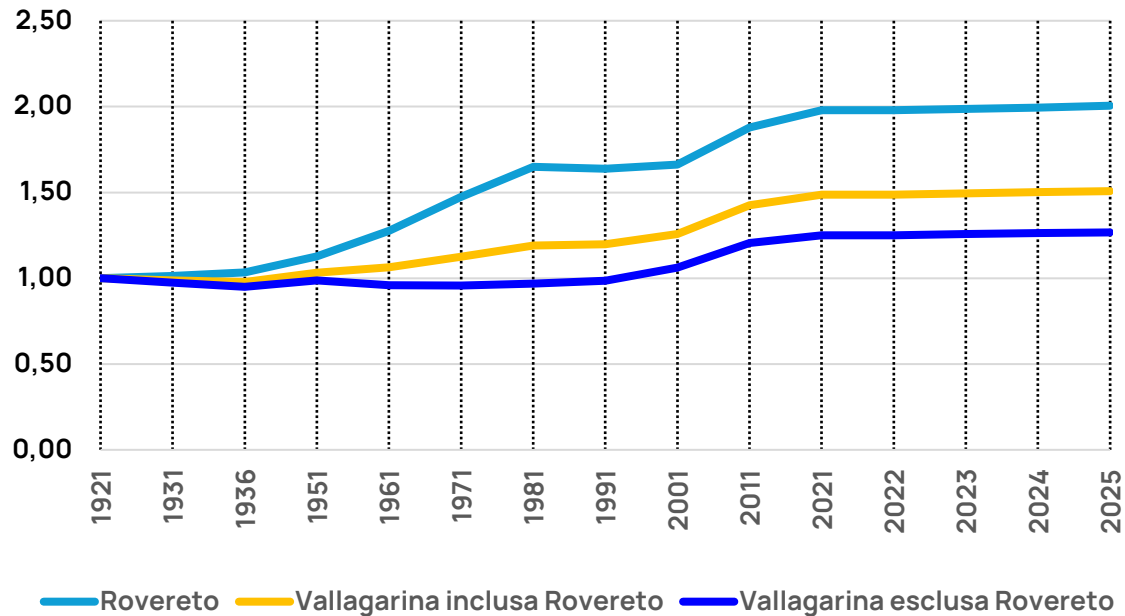


COME CAMBIA LA CITTÀ: ANDAMENTO DEMOGRAFICO

Rovereto in 100 anni ha raddoppiato la sua popolazione.

È cresciuta del 5% tra il 2021 e il 2011.

È cresciuta del 1,3% tra il 2025 e il 2021.



COMUNI	VARIAZIONE 2021-1921	VARIAZIONE 2021-2001	VARIAZIONE 2021-2011	VARIAZIONE 2025-2021
Ala	29%	20%	-1%	1%
Avio	4%	5%	0%	0%
Besenello	56%	57%	10%	2%
Brentonico	-2%	12%	4%	2%
Calliano	111%	84%	25%	2%
Isera	50%	12%	6%	2%
Mori	72%	19%	6%	2%
Nogaredo	72%	24%	7%	1%
Nomi	22%	1%	-7%	4%
Ronzo-Chienis	10%	-2%	-1%	2%
Pomarolo	82%	16%	4%	0%
Rovereto	98%	19%	5%	1%
Terragnolo	-71%	-6%	-7%	0%
Trambileno	-11%	21%	8%	2%
Vallarsa	-60%	-1%	3%	0%
Villa Lagarina	65%	24%	5%	0%
Volano	76%	9%	-2%	3%
Totale Vallagarina	49%	18%	4%	1%
Totale Vallagarina esclusa Rovereto	25%	18%	4%	1%

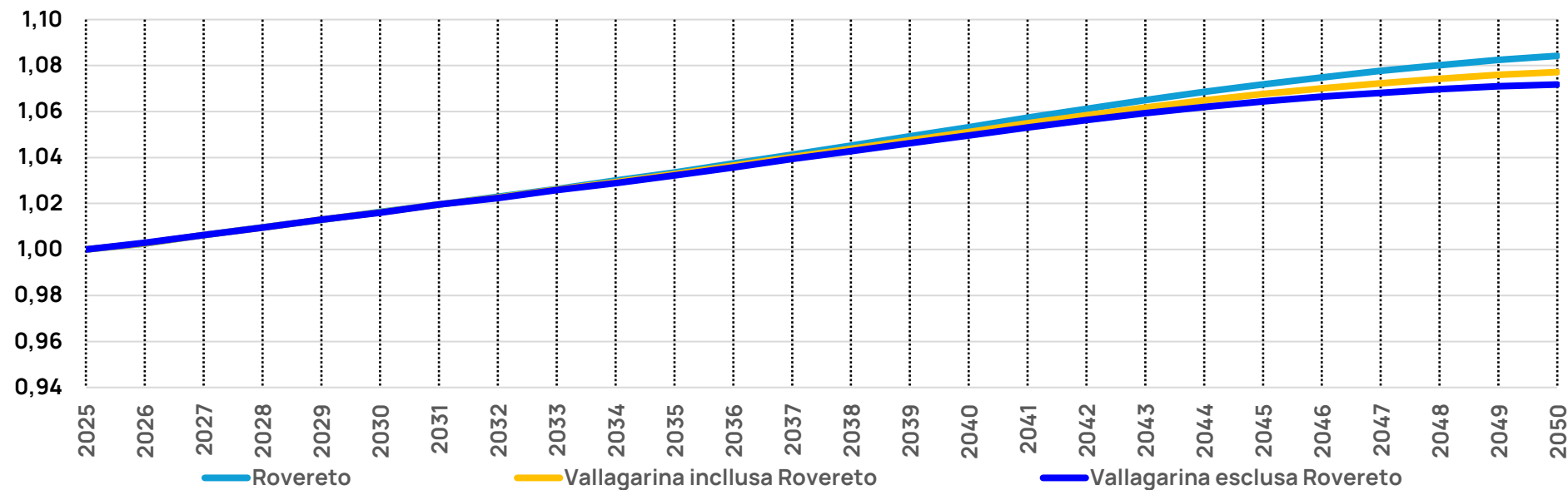
COME CAMBIA LA CITTÀ: ANDAMENTO DEMOGRAFICO

La crescita demografica di Rovereto e della Vallagarina sta rallentando.

Per il futuro ISPAT prevede:

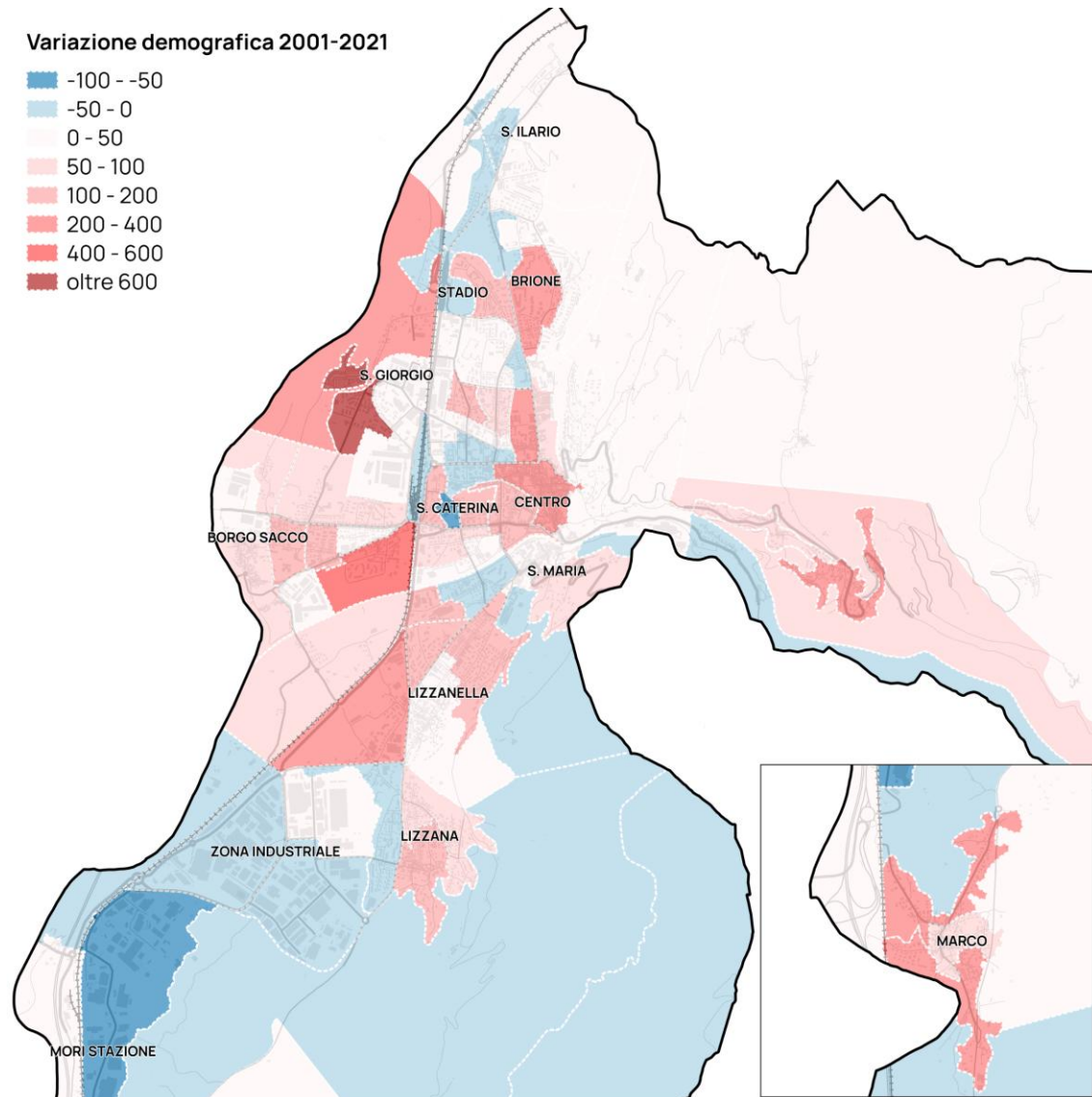
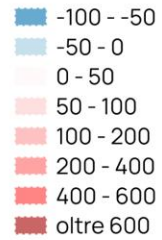
41.648 abitanti nel 2035 (+ 3,4% rispetto al 2025)

43.691 abitanti nel 2050 (+8,4% rispetto al 2025)

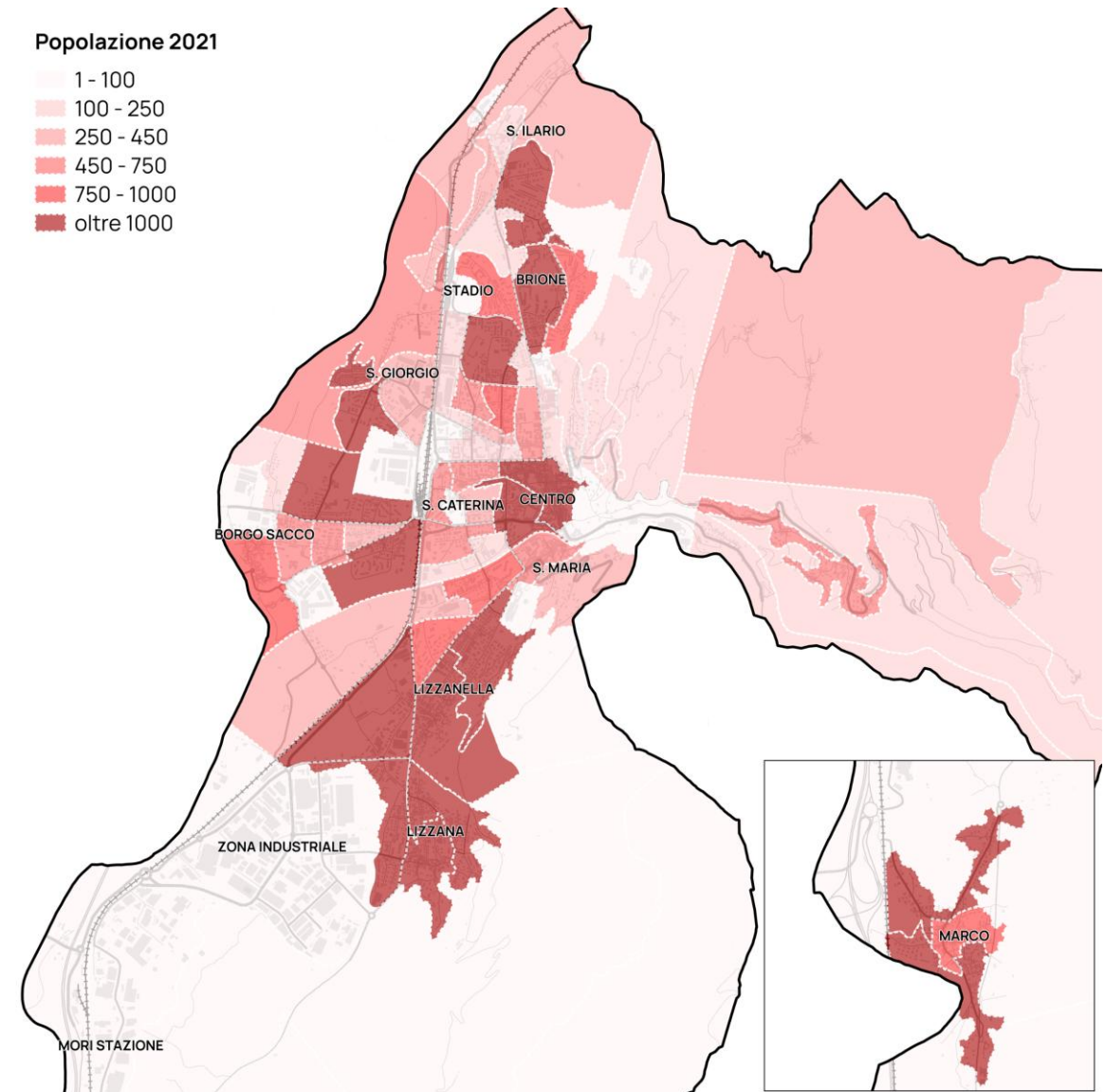


COME CAMBIA LA CITTÀ: DOVE È AUMENTATO IL NUMERO DI RESIDENTI

Variazione demografica 2001-2021



Popolazione 2021



IL TASSO DI MOTORIZZAZIONE

Nel 2024 a Rovereto

25.136 autovetture circolanti

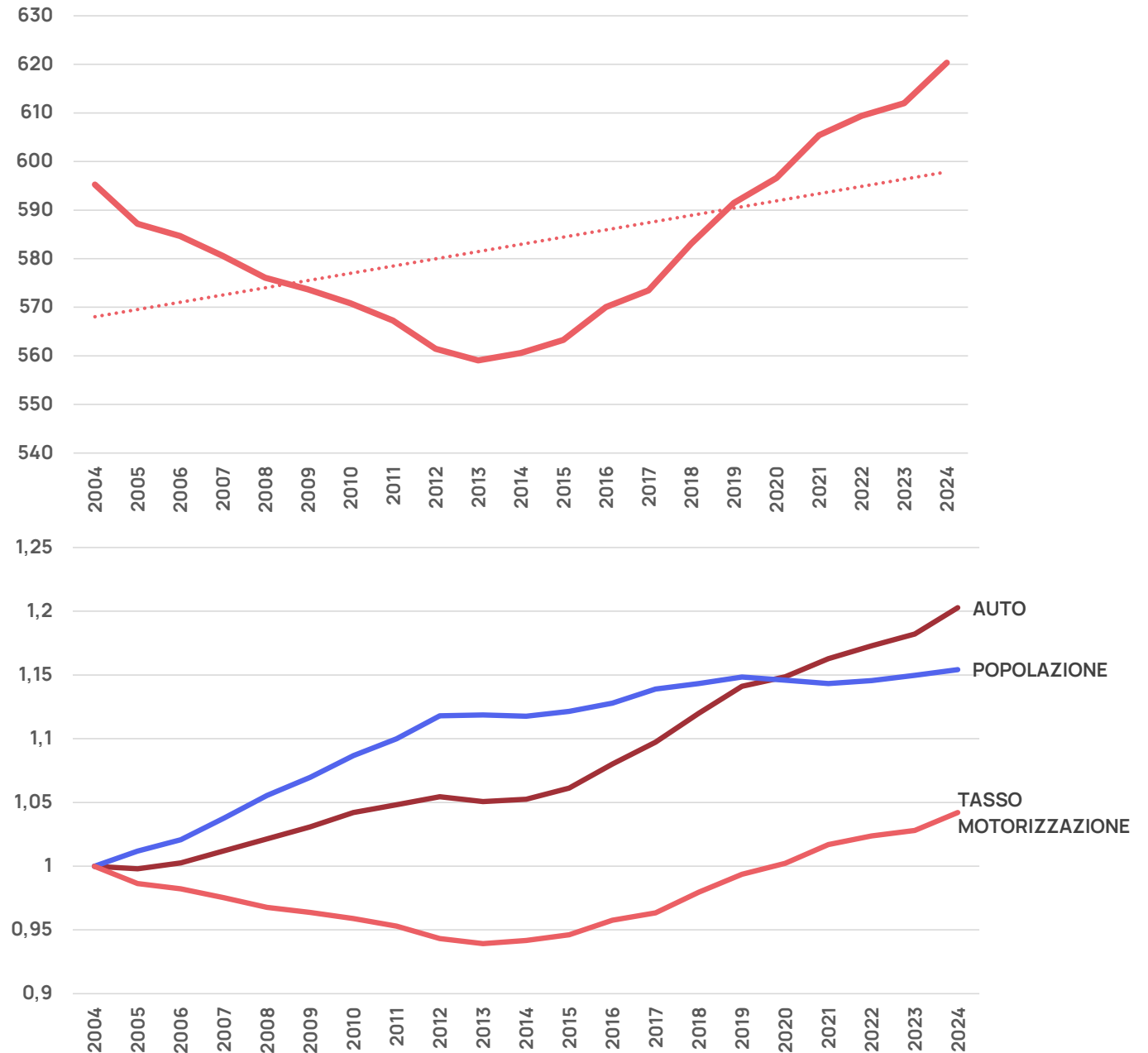
34.205 veicoli totali circolanti

Tasso di motorizzazione

In decrescita dal 2004 al 2014

In aumento dal 2014 al 2024

620 autovetture / 1000 abitanti



L'INCIDENTALITÀ STRADALE

Quinquennio 2020-2024

516	incidenti	103
10	morti	2
643	feriti	129

Costo sociale

oltre 42.000.000 € / 5 anni

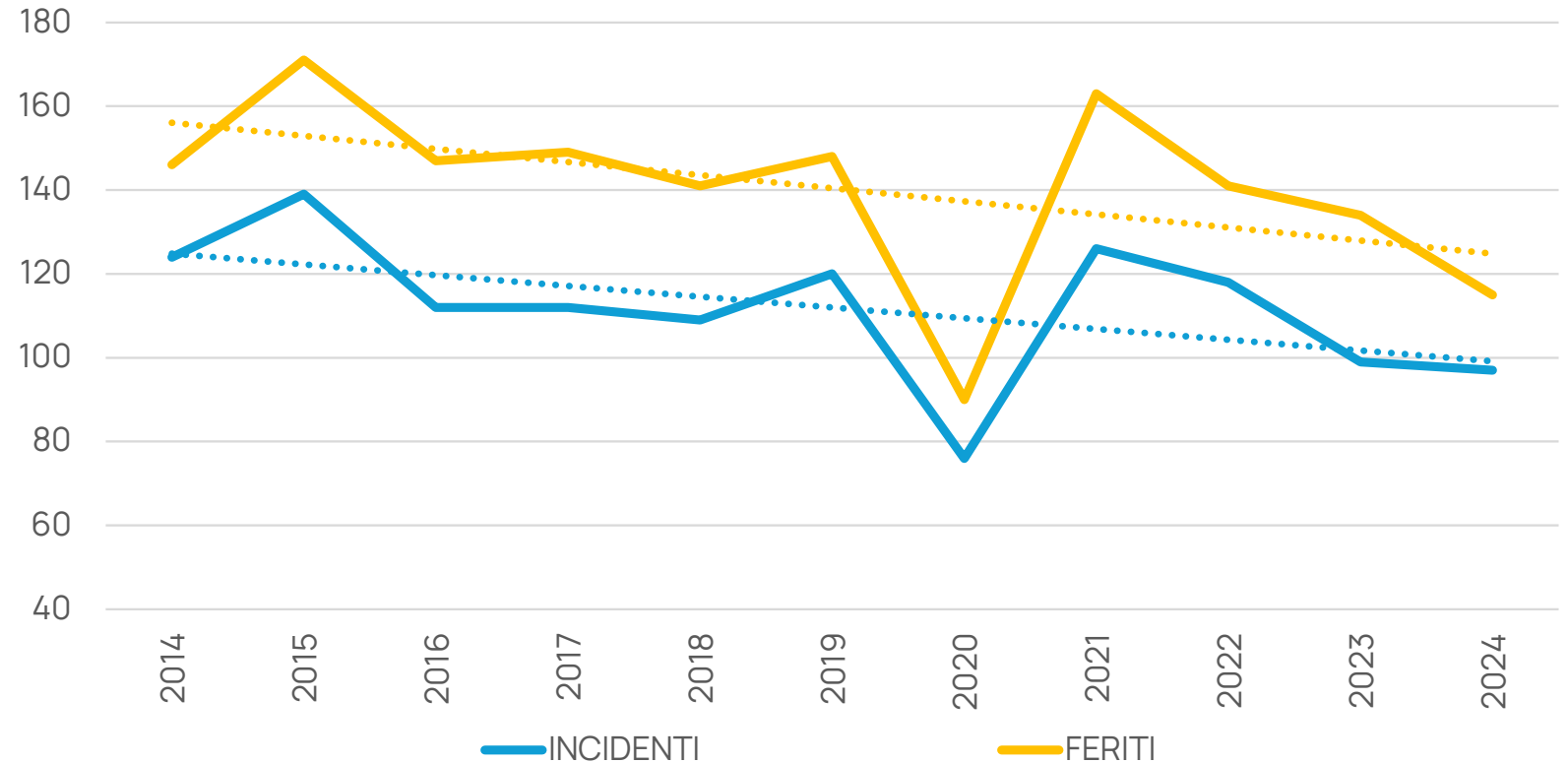
Tasso di incidentalità

(incidenti / abitanti x 1000)

2,4 Rovereto

2,4 Provincia di Trento

2,9 Italia



Fonte: ISTAT

L'INCIDENTALITÀ STRADALE

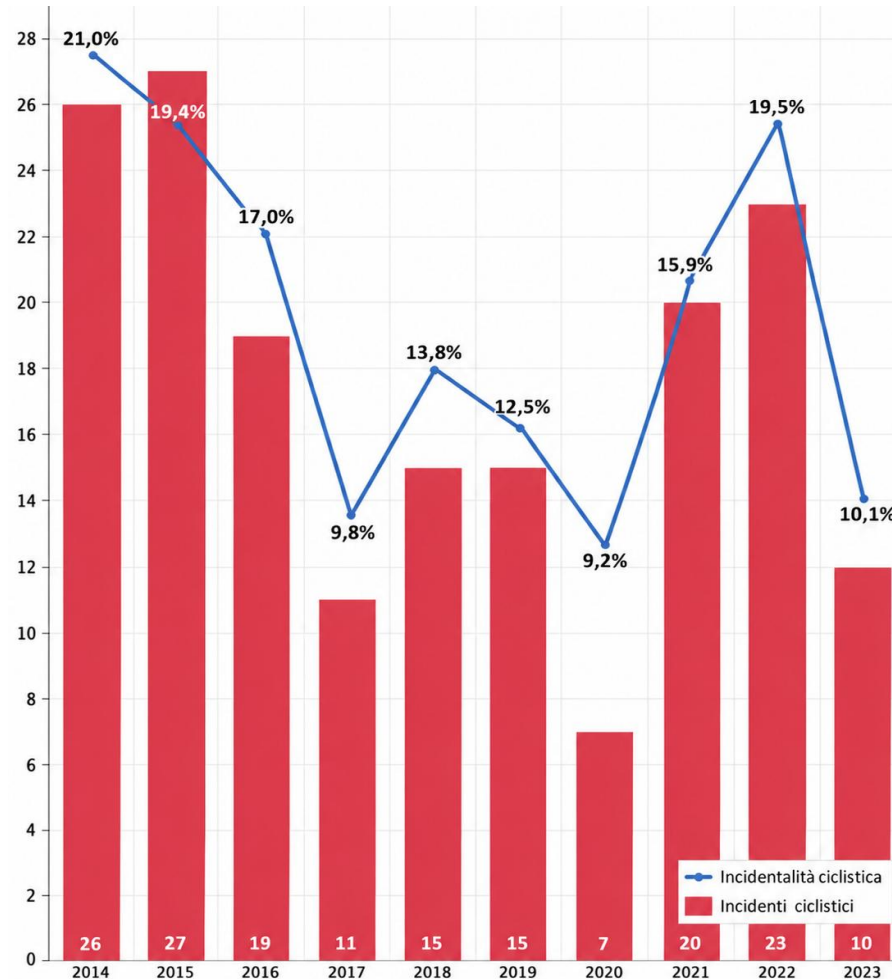
Coinvolgimento «utenze deboli»

13% coinvolge ciclisti
16% coinvolge pedoni
(investimenti)

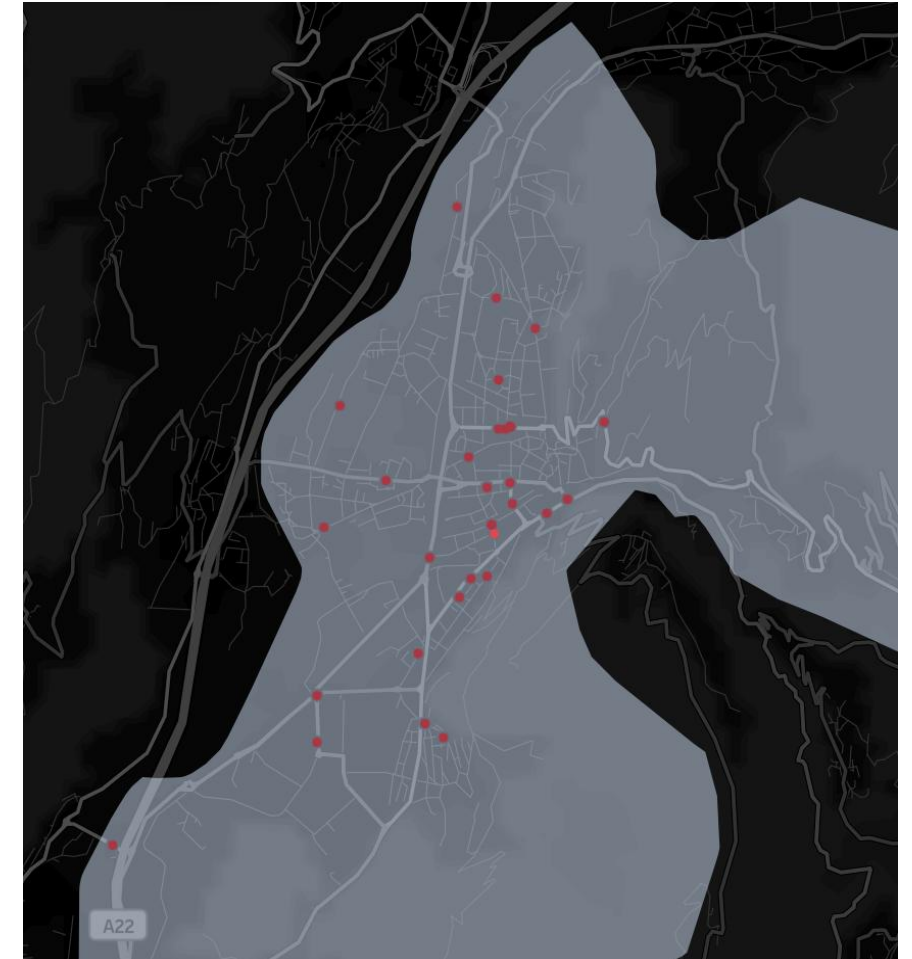
Coinvolgimento «utenze deboli»

13% coinvolge ciclisti
16% coinvolge pedoni
(investimenti)

n° incidenti ciclistici e incidentalità ciclistica per anno



Mappa degli incidenti ciclistici anni 2022 e 2023



Fonte: Atlante degli incidenti ciclistici POLIMI

QUIZ (2)

Quante persone si **spostano in automobile** a Rovereto per motivi di studio e di lavoro?
(% nel modal split)

A

28%

B

39%

C

45%

D

57%

COME SI MUOVE ROVERETO? CASA-STUDIO + CASA-LAVORO


Indagine CATI
2056 risposte

 Profilo utente:


- residenza;
- condizione professionale;
- età (per fascia);
- genere.

 Spostamento per lavoro/studio:

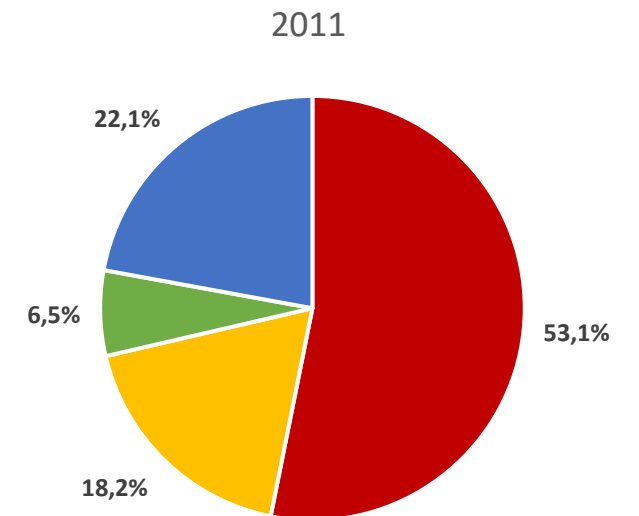
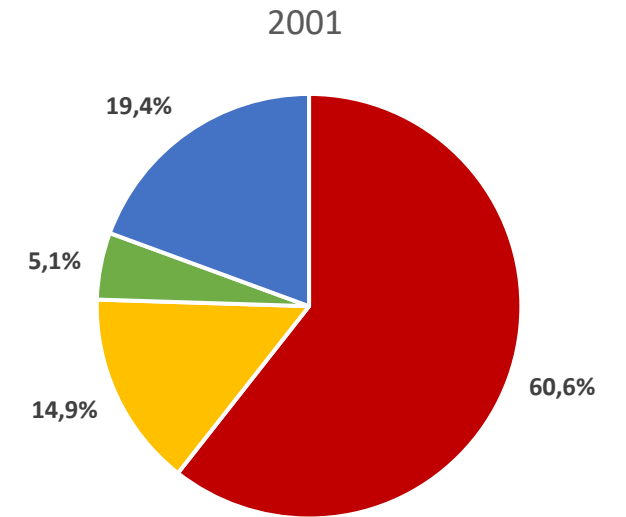
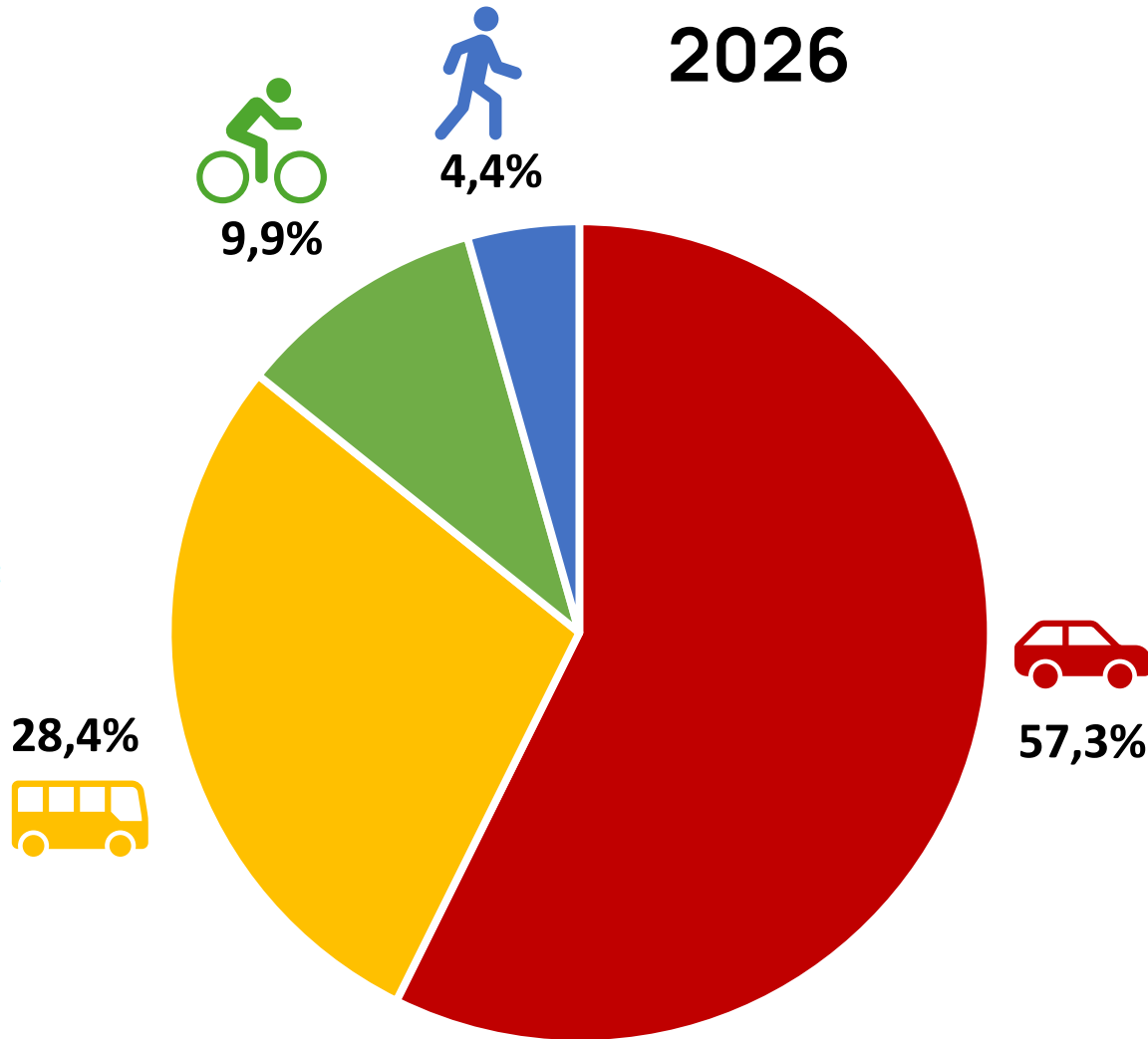
- sede lavorativa/studio;
- mezzo principale;
- eventuali mezzi secondari;
- frequenza settimanale.

 Necessità quotidiane:

- luogo;
- mezzo utilizzato.

 Spostamento nel tempo libero:

- mezzo utilizzato.



COME SI MUOVE ROVERETO? CASA-STUDIO + CASA-LAVORO

Indagine CATI
2056 risposte

 Profilo utente:

- residenza;
- condizione professionale;
- età (per fascia);
- genere.

 Spostamento per lavoro/studio:

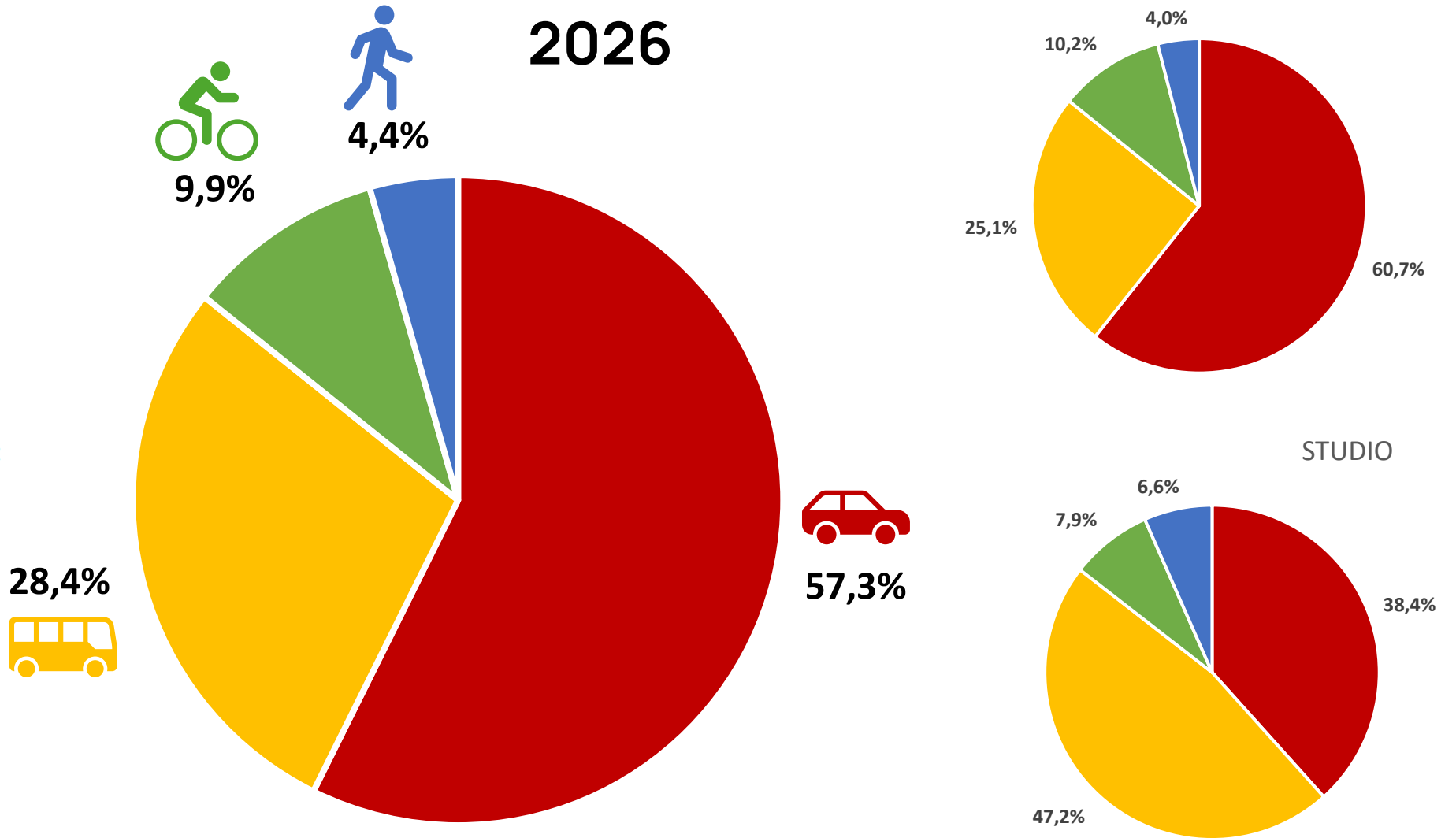
- sede lavorativa/studio;
- mezzo principale;
- eventuali mezzi secondari;
- frequenza settimanale.

 Necessità quotidiane:

- luogo;
- mezzo utilizzato.

 Spostamento nel tempo libero:

- mezzo utilizzato.

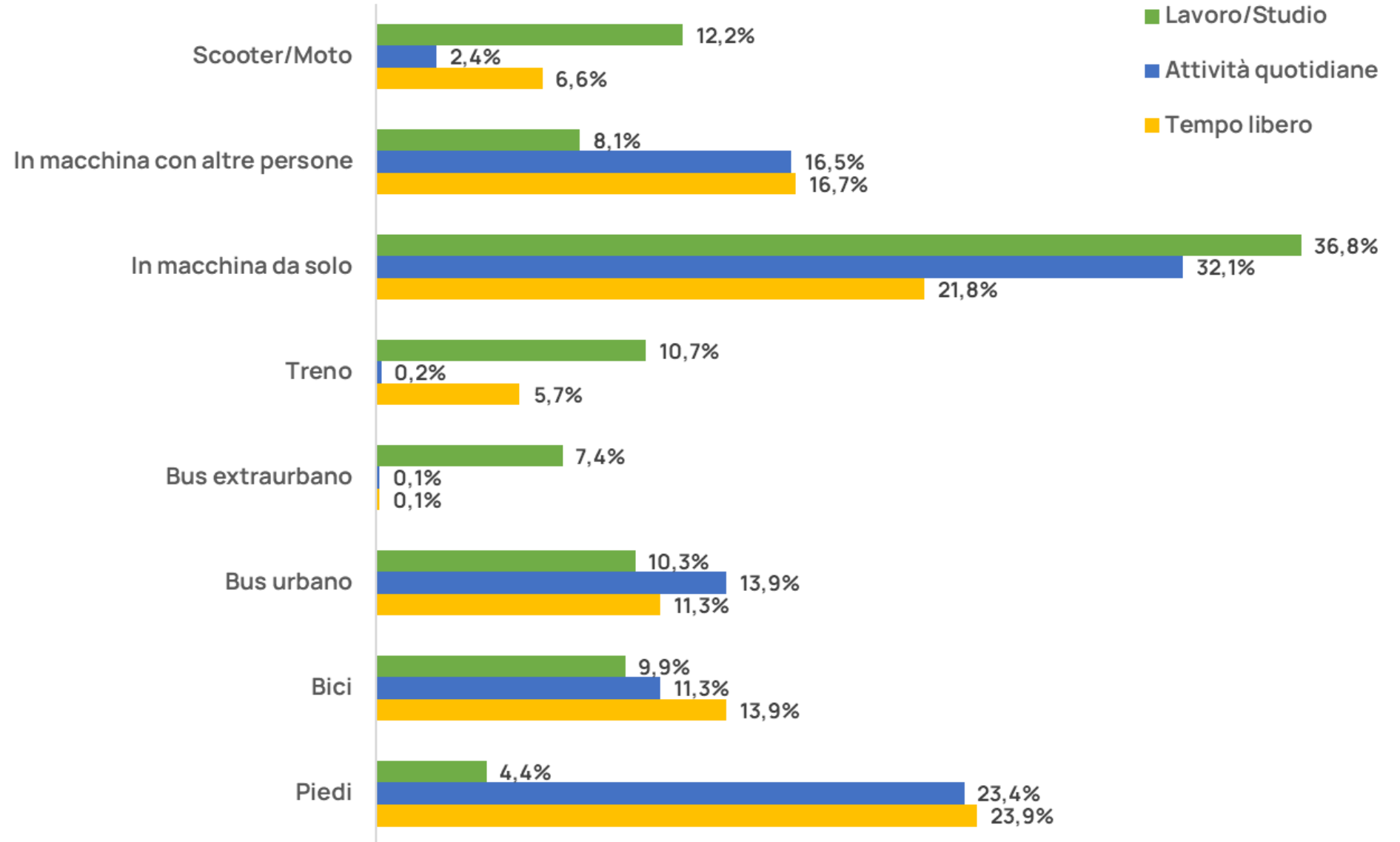


COME SI MUOVE ROVERETO?

L'auto è il mezzo più utilizzato per andare al lavoro.

Il bus urbano e la bicicletta sono utilizzati per tutti i motivi di spostamento.

A piedi ci si muove solo per attività NON sistematiche.



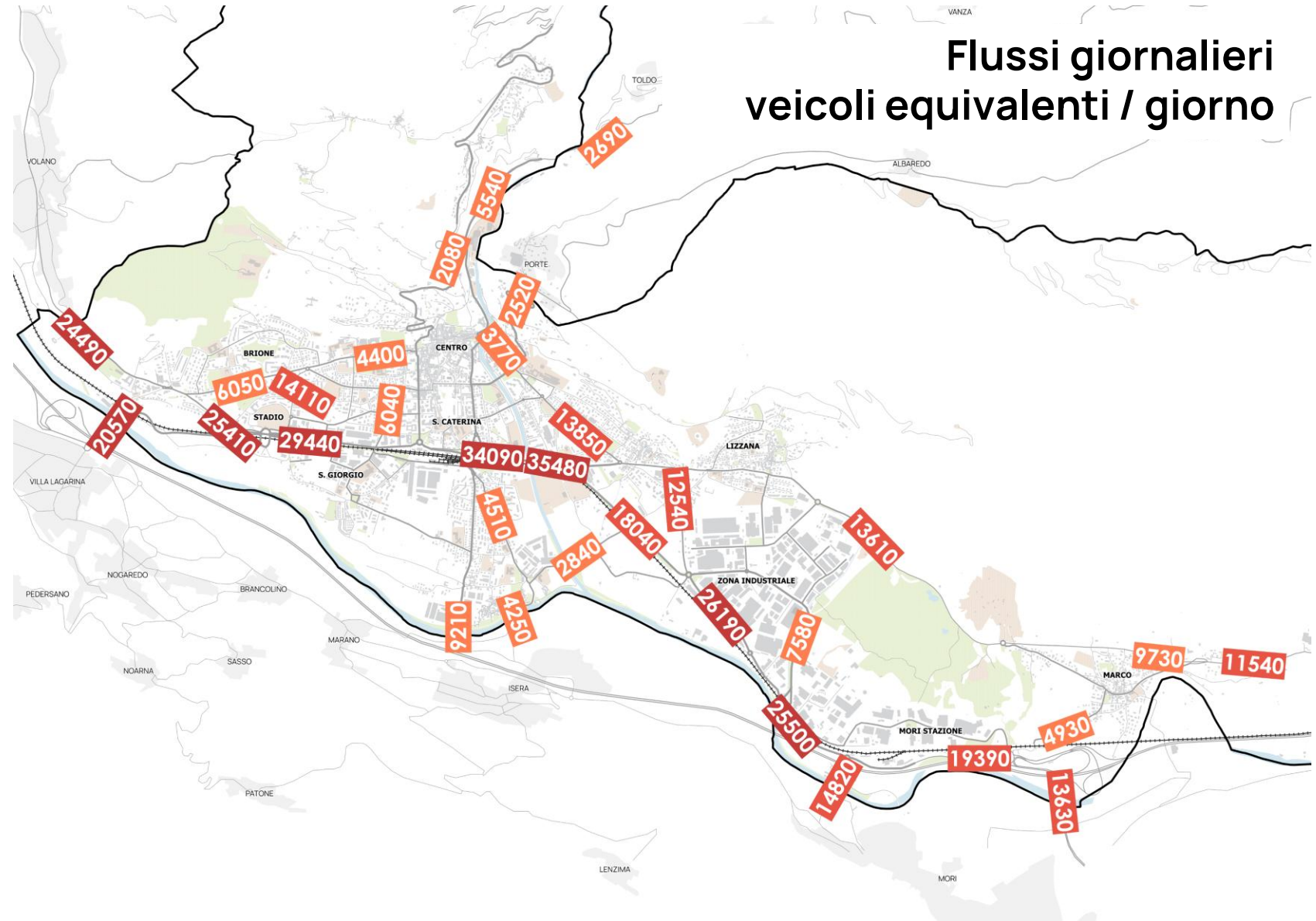
FLUSSI DI TRAFFICO

Rilievi del traffico
fine novembre –
inizio dicembre 2026

37 Sezioni bidirezionali
24/24h per una settimana.

15 Incroci
manovre di svolta nelle ore
di punta di mattina e sera.

30 BlueTooth
per ricostruire i
macro-percorsi dei flussi.



FLUSSI DI TRAFFICO

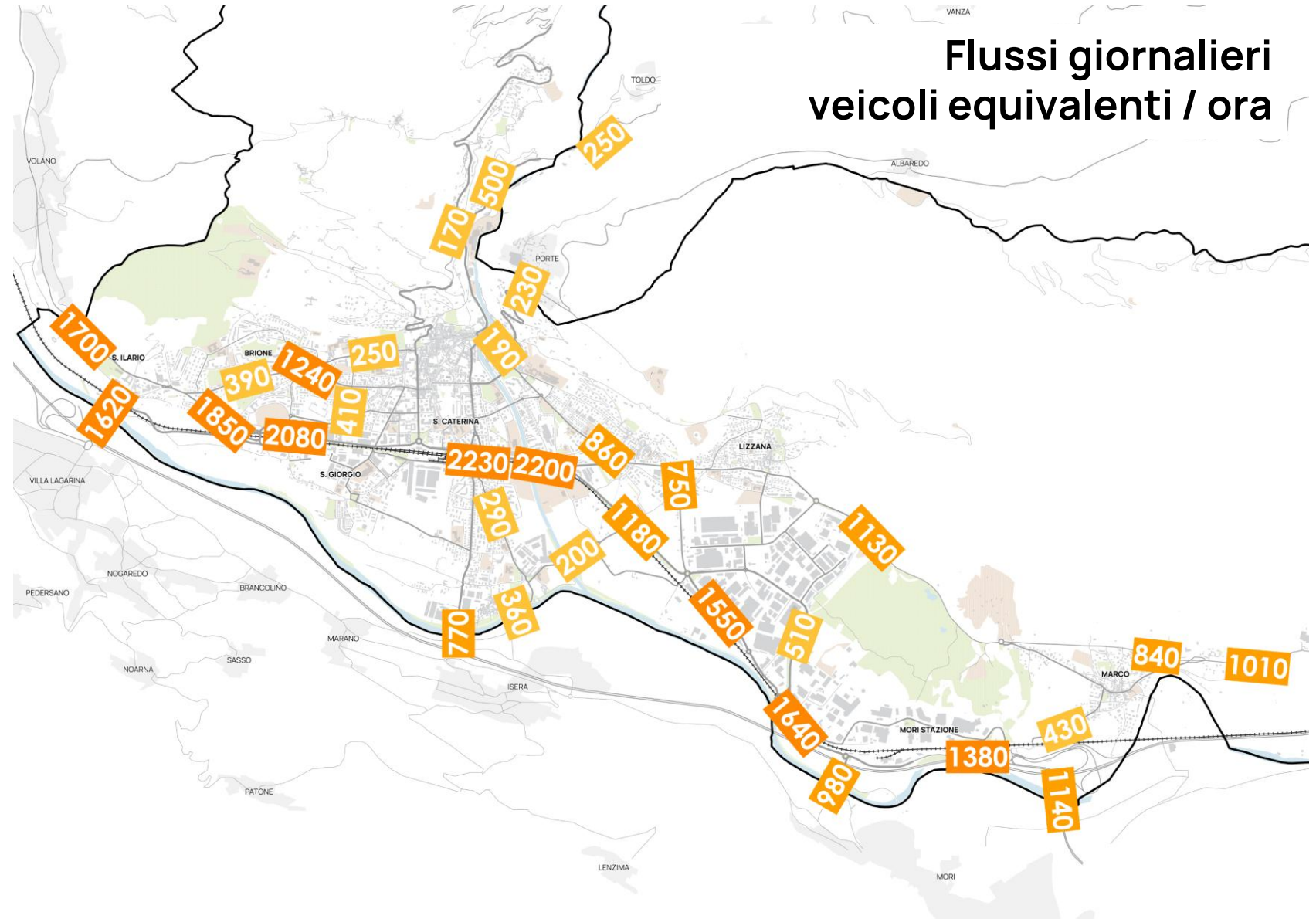
Rilievi del traffico

fine novembre – inizio
dicembre 2026

37 Sezioni bidirezionali
24/24h per una settimana

15 Incroci
manovre di svolta nelle ore
di punta di mattina e sera

30 BlueTooth
per ricostruire i
macro-percorsi dei flussi



QUIZ (3)

C'è stato un **aumento di traffico rispetto 15 anni fa** a Rovereto?
(% di autovetture che entrano in città da fuori in giornate feriali)

A

-5%

B

0

C

+8%

D

+16%

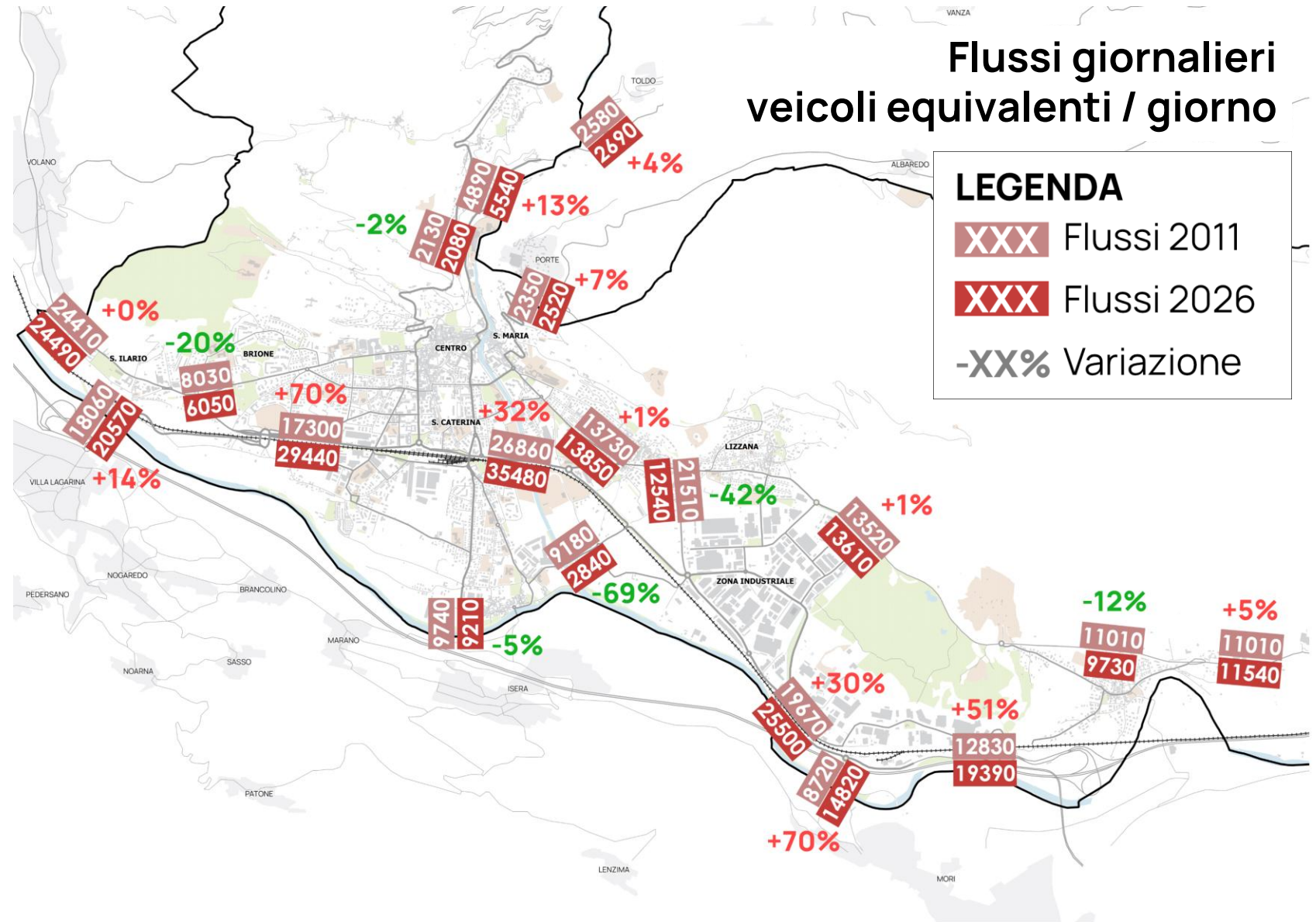
FLUSSI DI TRAFFICO

Rilievi del traffico
fine novembre –
inizio dicembre 2026

Flussi giornalieri
in transito sulle sezioni
esterne di contorno alla città

2011 96.650 ve/g

2026 11.220 ve/g (+16%)



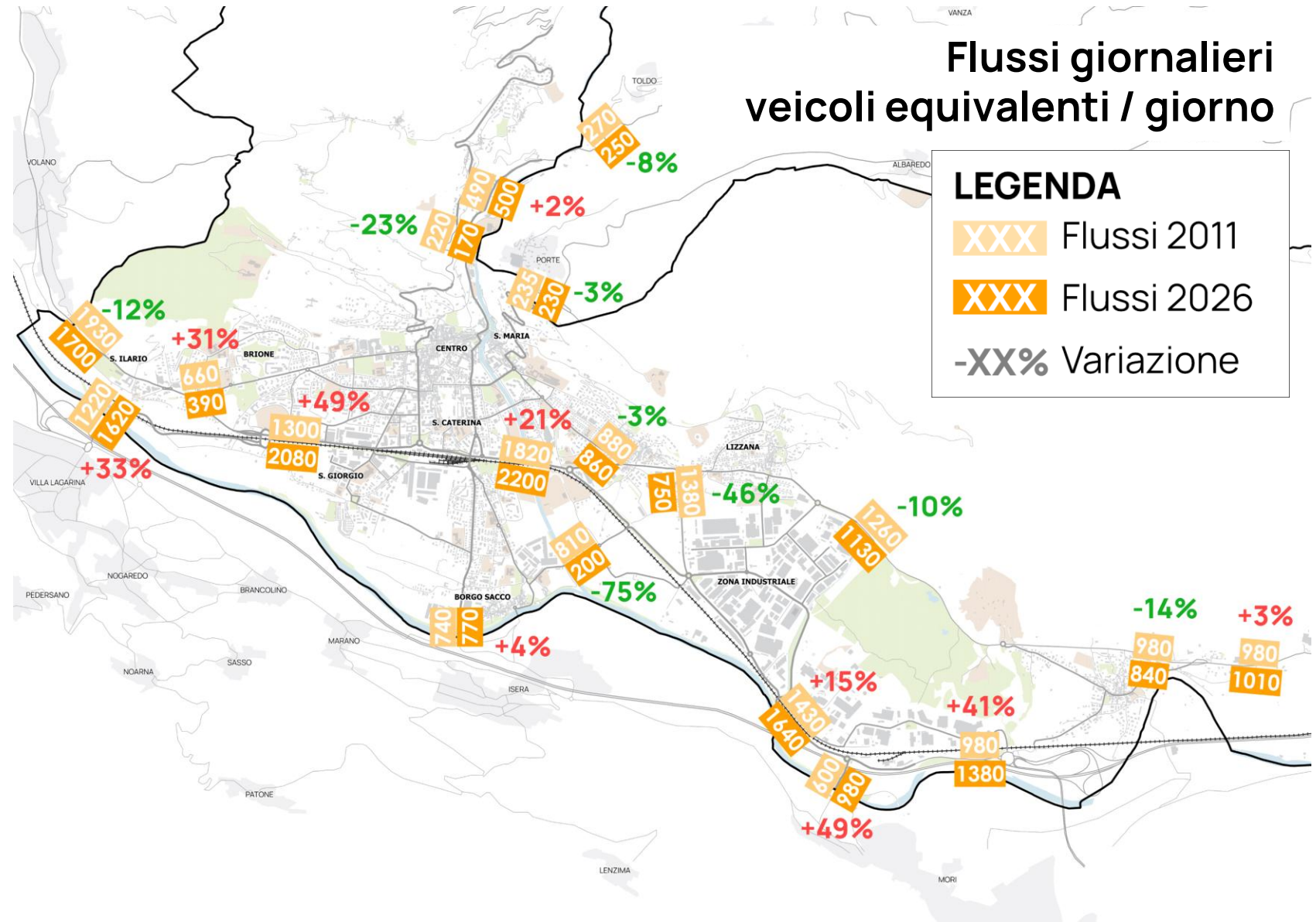
FLUSSI DI TRAFFICO

Rilievi del traffico
fine novembre –
inizio dicembre 2026

Flussi ora di punta del
mattino in transito sulle
sezioni esterne di contorno
alla città

2011 7.760 ve/h

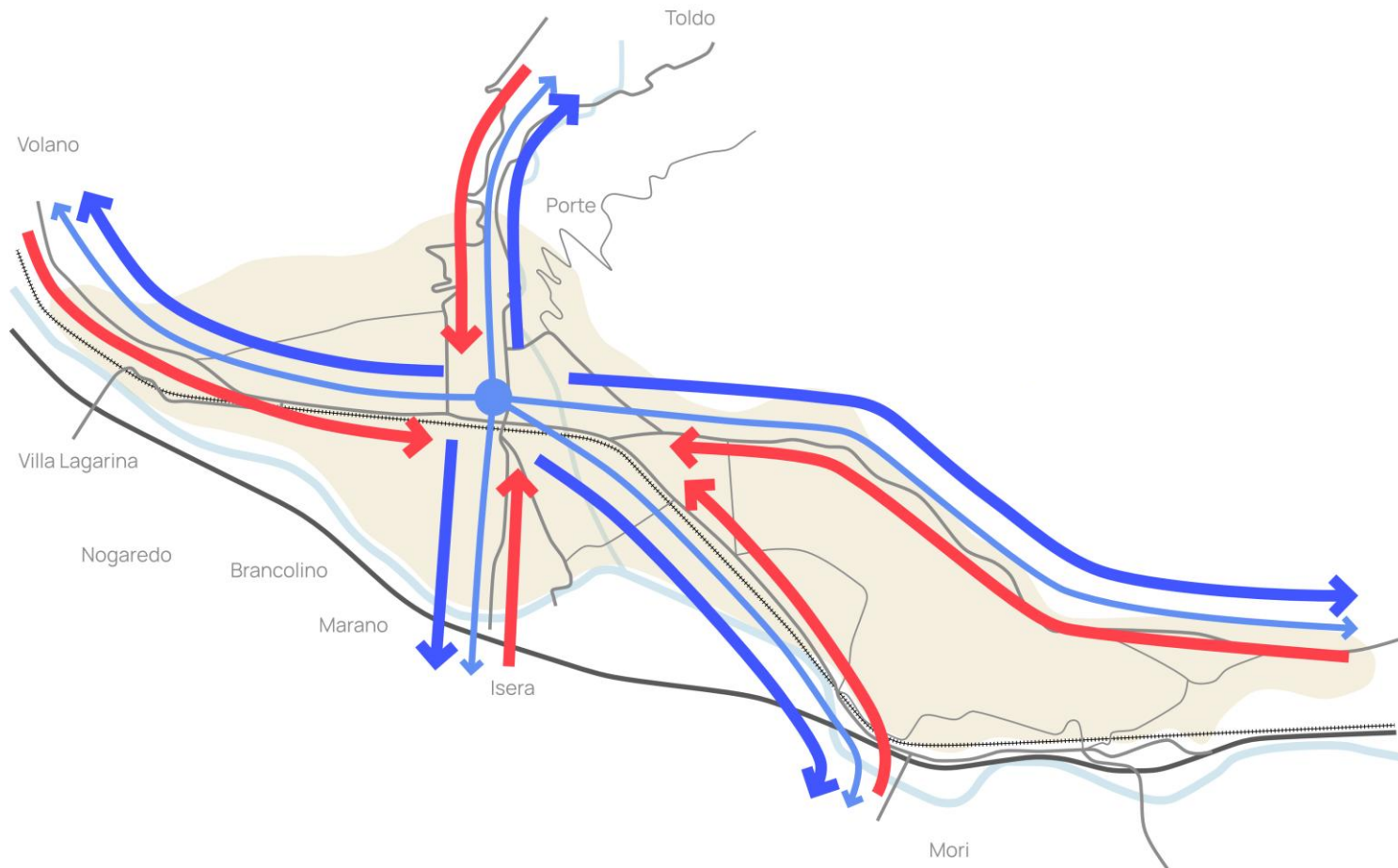
2026 8.470 ve/h (+11%)



FLUSSI DI TRAFFICO DI ATTRAVERSAMENTO E DI SCAMBIO CON LA CITTÀ

Rilievi del traffico

fine novembre –
inizio dicembre 2026



GIORNO FERIALE MEDIO

~~54000~~ **91,5%** Flussi esterno-interno

~~5000~~ **9,5%** Flussi esterno-esterno

~~54000~~ **→** Flussi interno-esterno

ORA DI PUNTA DEL MATTINO

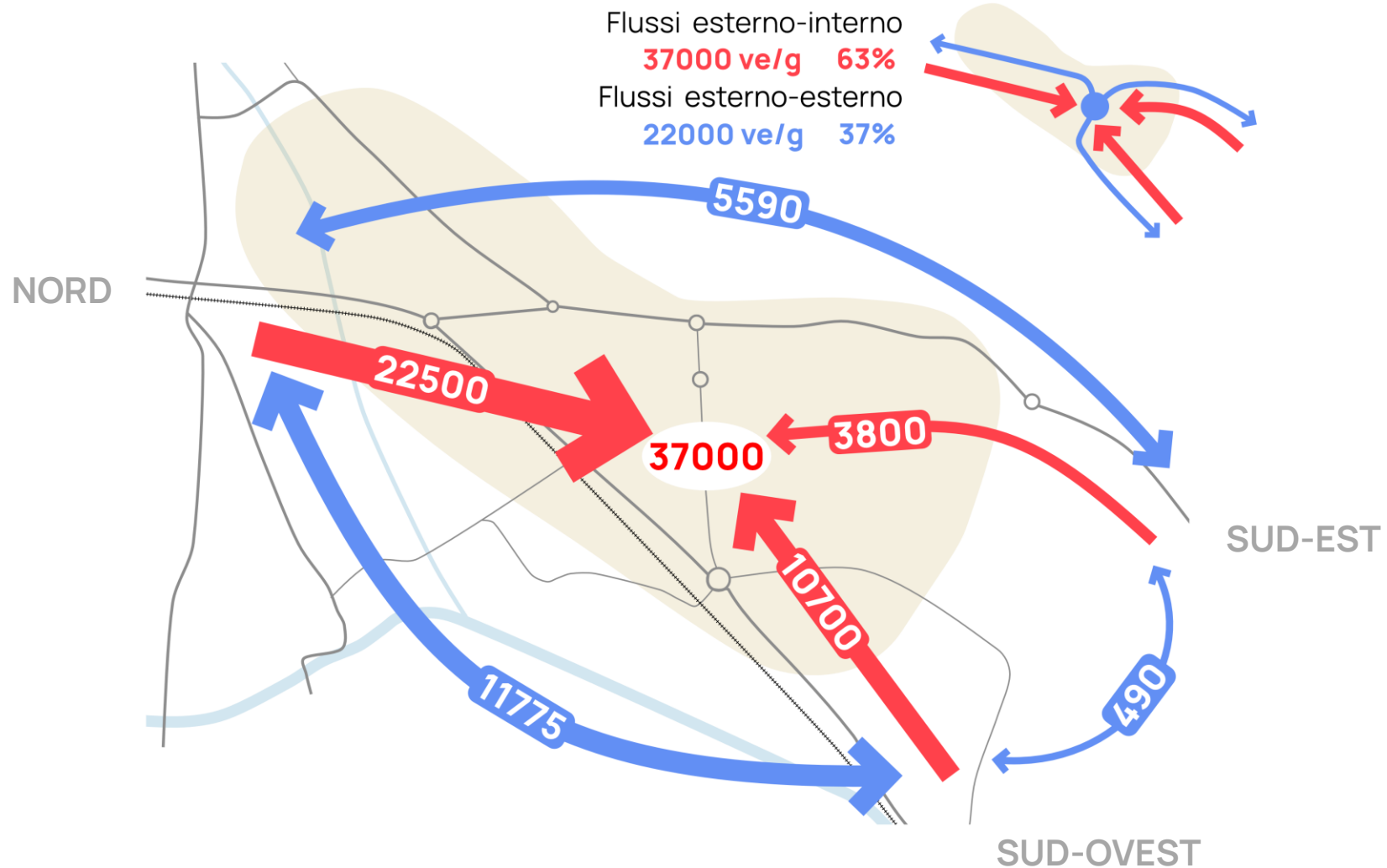
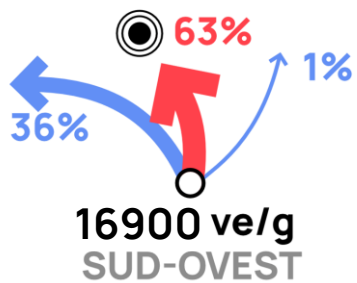
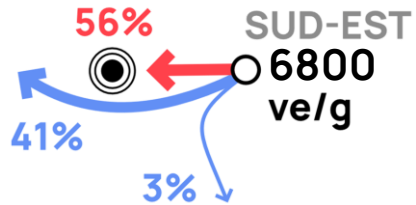
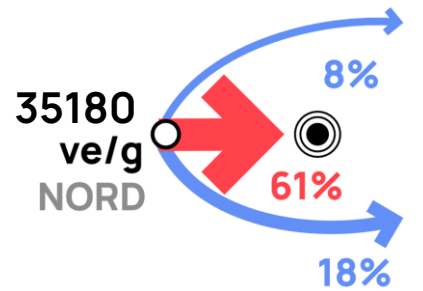
~~5400~~ **93,1%** Flussi esterno-interno

~~400~~ **6,9%** Flussi esterno-esterno

~~2700~~ **→** Flussi interno-esterno

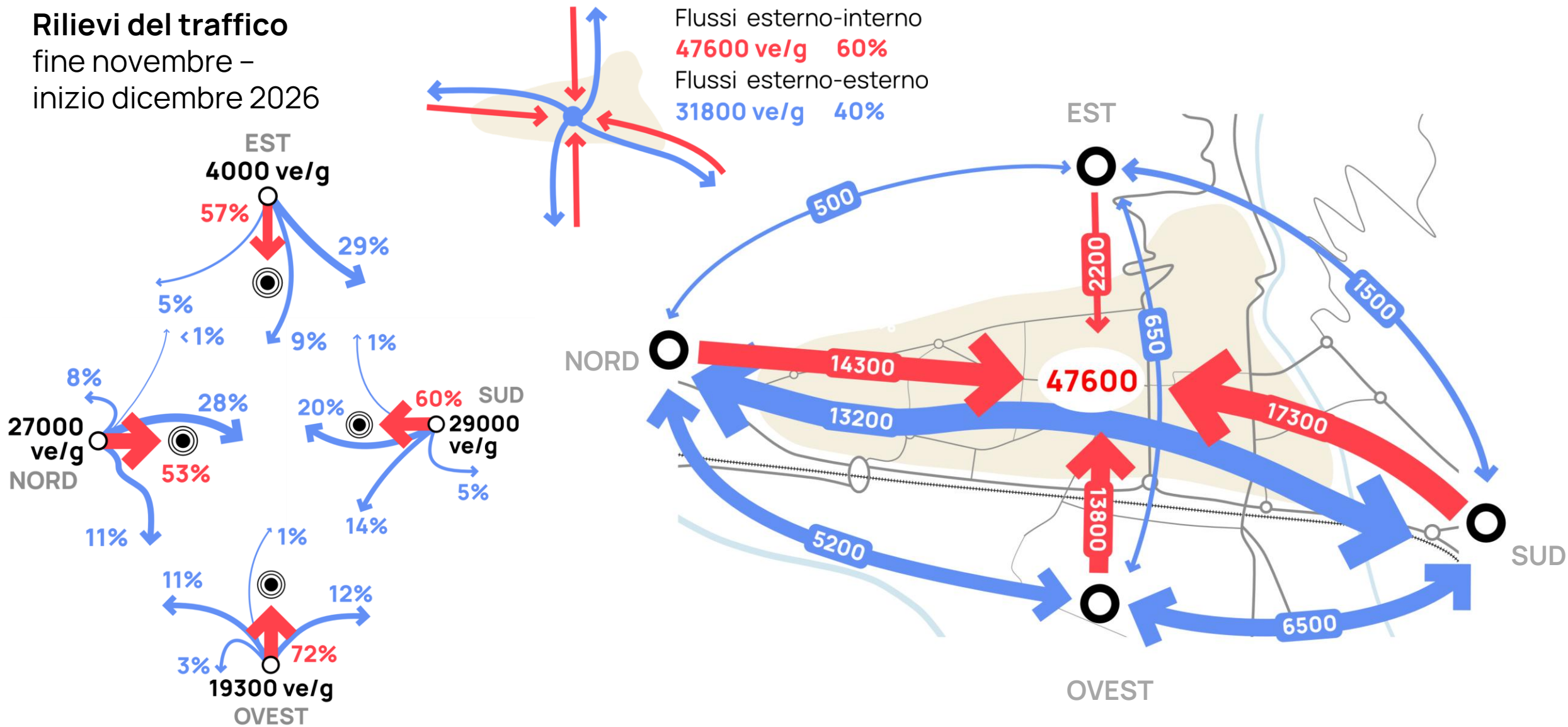
FLUSSI DI TRAFFICO DI ATTRAVERSAMENTO E DI SCAMBIO CON LA CITTÀ

Rilievi del traffico
fine novembre –
inizio dicembre 2026



FLUSSI DI TRAFFICO DI ATTRAVERSAMENTO E DI SCAMBIO CON LA CITTÀ

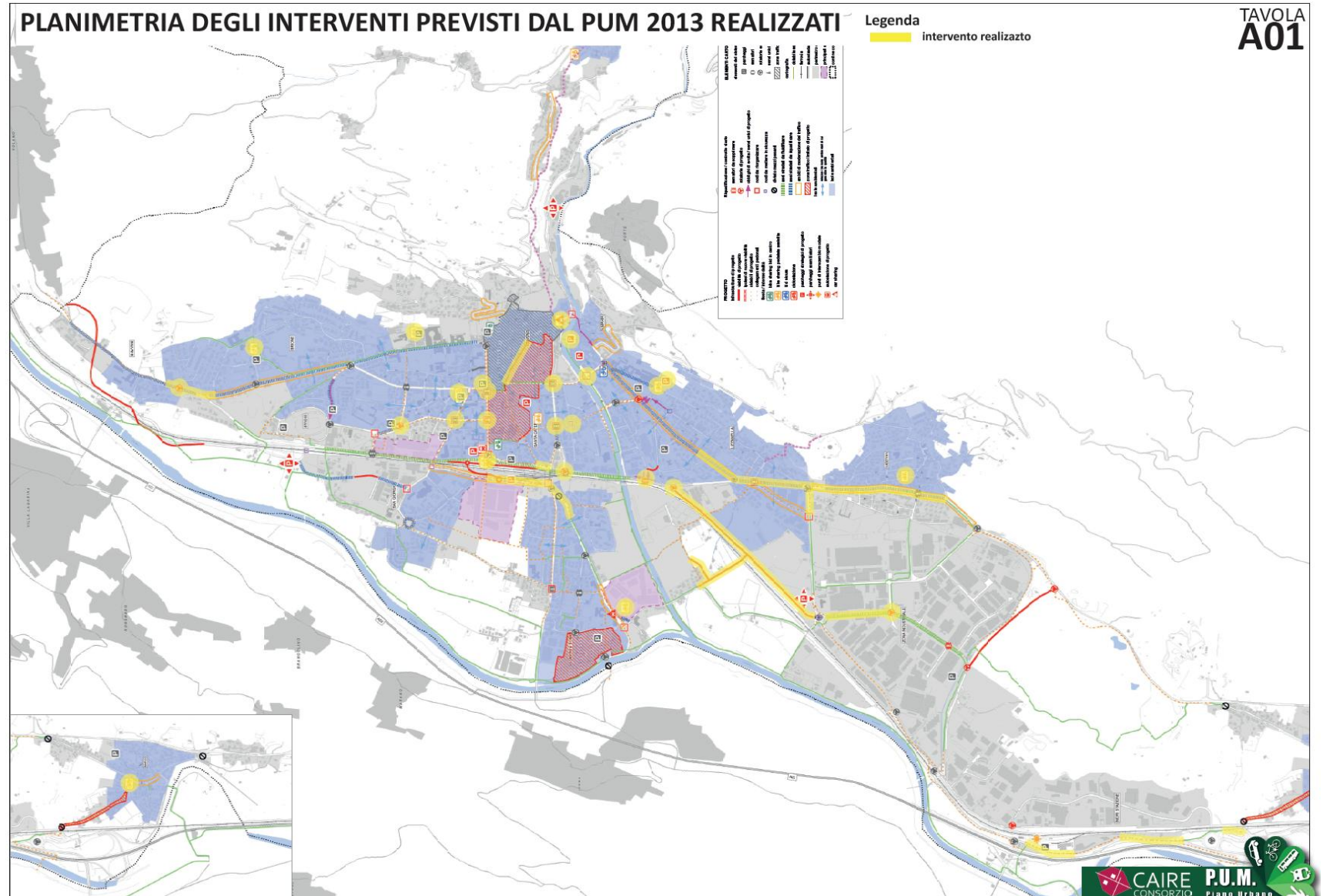
Rilievi del traffico
fine novembre –
inizio dicembre 2026



COS'È CAMBIATO DAL PUM 2013

Sul fronte dell'offerta di mobilità e dei servizi di trasporto a Rovereto sono cambiate molte cose

- Trasporto pubblico
- Bike Sharing
- Interventi viabilistici
- Nuove strade
- Riqualificazioni spazi
- Parcheggi
- Ciclabili



COS'È CAMBIATO DAL PUM 2013

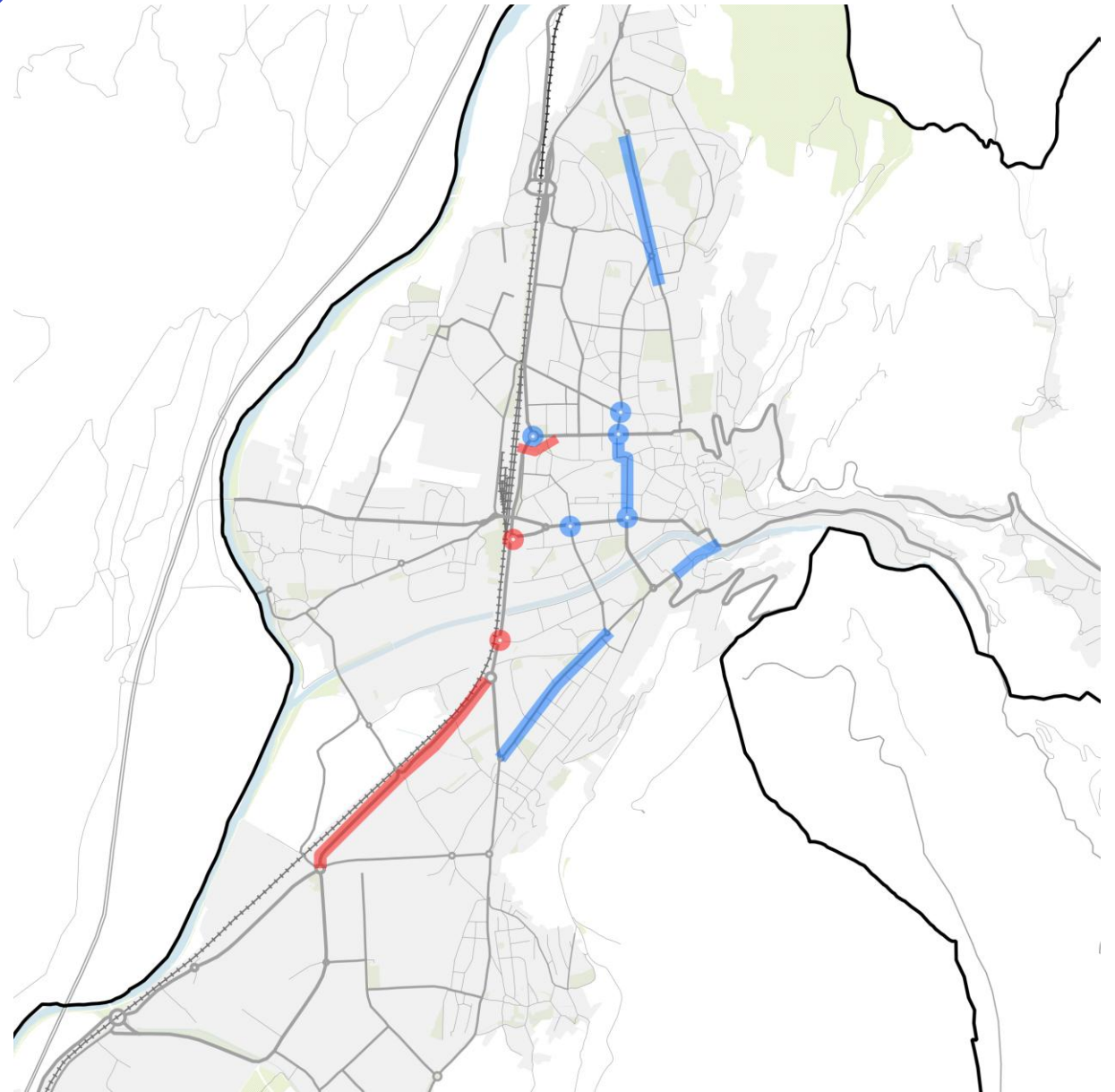
Fluidificare l'asse della S.S.12

- Bretella ai Fiori
- Riorganizzazione incrocio Maioliche
- Rotatoria via Craffonara
- Sottopasso piazzale Orsi

Riqualificare gli assi di penetrazione verso il centro

(moderazione del traffico e spazi per pedoni e biciclette)

- Via Dante – via Fontana
- Via Benacense
- Via Santa Maria
- Viale Trento
- Provvedimenti intersezioni via Paoli e corso Rosmini
- Provvedimenti intersezioni corso Cavour



COS'È CAMBIATO DAL PUM 2013

Promuovere lo sviluppo della ciclabilità

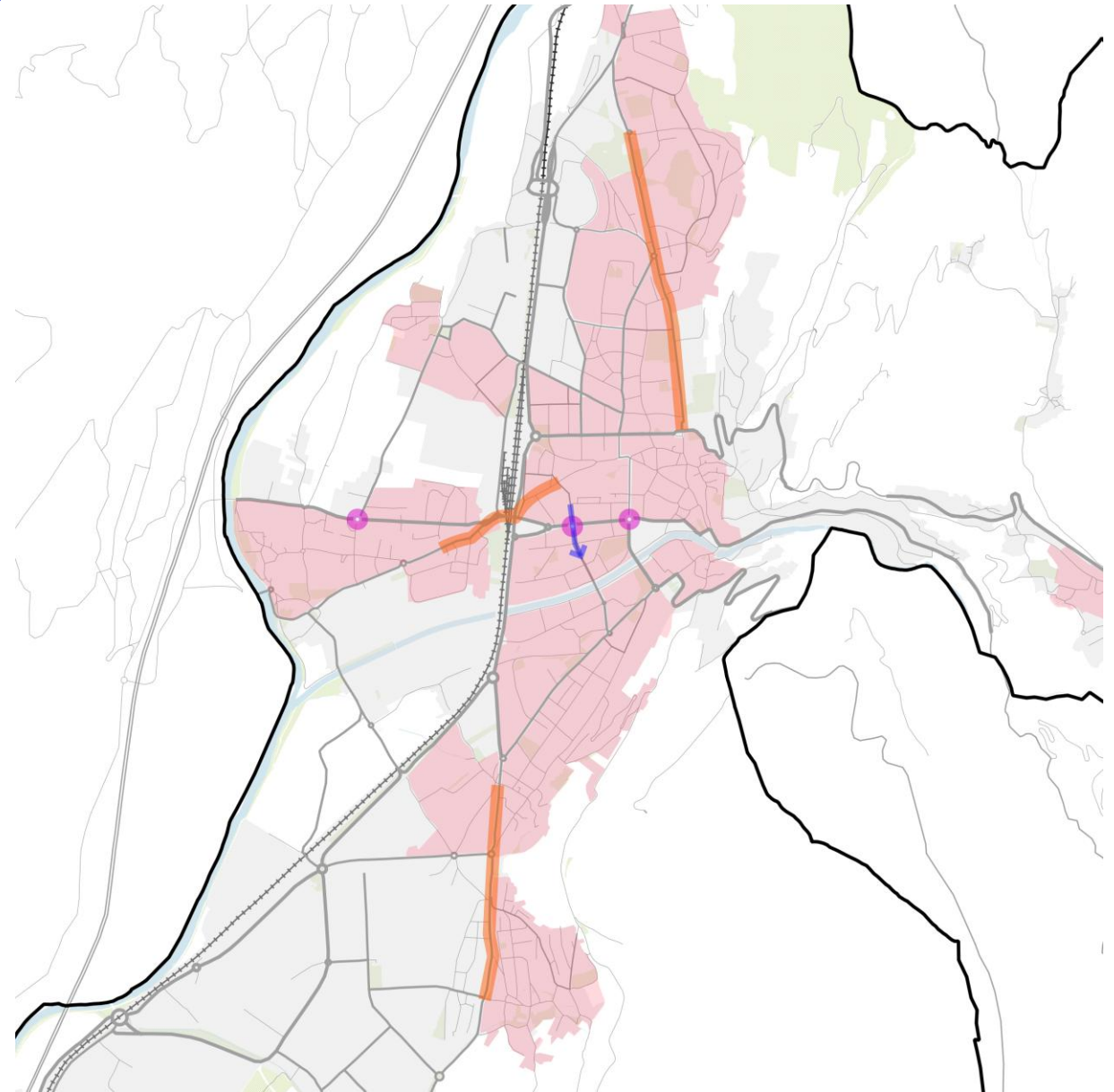
- Segnaletica verticale dedicata
- Nuovi percorsi ciclabili (+ rilevanti):
 - Viale Trento – corso Bettini
 - Lizzanella e Lizzana (S.S.12 e via Benacense)
 - Via Fontana – via Dante (prima ciclabile bidirezionale, poi «spazio condiviso»)
 - Viale della Vittoria – via Campagnole

Gerarchizzare la rete stradale e migliorare la sicurezza

- Istituzione isole ambientali e Zone 30 (Ordinanza n.18 del 4/02/2016)

Altri interventi (non previsti dal PUM):

- Aggiornamento tecnologico impianti semaforici «intelligenti»
- Ripristino direttrice via Saibanti – via Halbherr



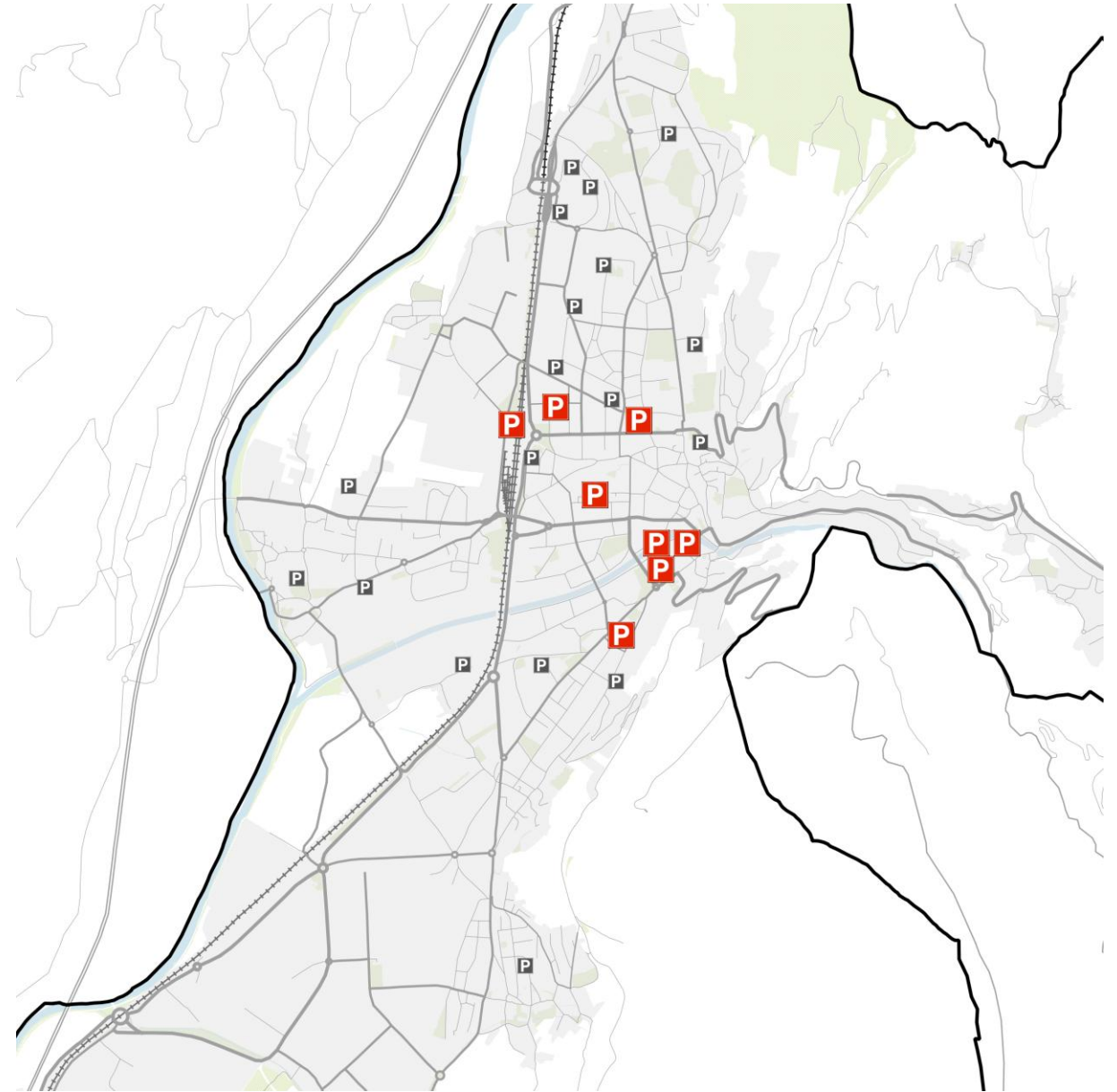
COS'È CAMBIATO DAL PUM 2013

Potenziare il sistema del trasporto pubblico locale

- Attuazione del nuovo Piano d'Area del trasporto pubblico locale di bacino a partire dal 2018 (+200.000 km annui)

Riorganizzare il sistema della sosta

- Nuovi parcheggi
 - Urban City (222 posti)
 - Follone (522 posti)
 - Municipio (78 posti)
 - Santa Maria (340 posti)
 - Bini Santa Maria (47 posti)
 - «ex Candelpergher» (89 posti)
 - ex Carcere (41 posti auto)
 - via Zeni (64 posti auto)
- Nuovo Piano Tariffario della Sosta in vigore dal 2022



L'EVOLUZIONE DELLA SOSTA IN CENTRO

Obiettivo: ridurre pressione del traffico sul centro storico e incentivare uso di parcheggi di attestamento esterni sempre più ampi

Risultati:

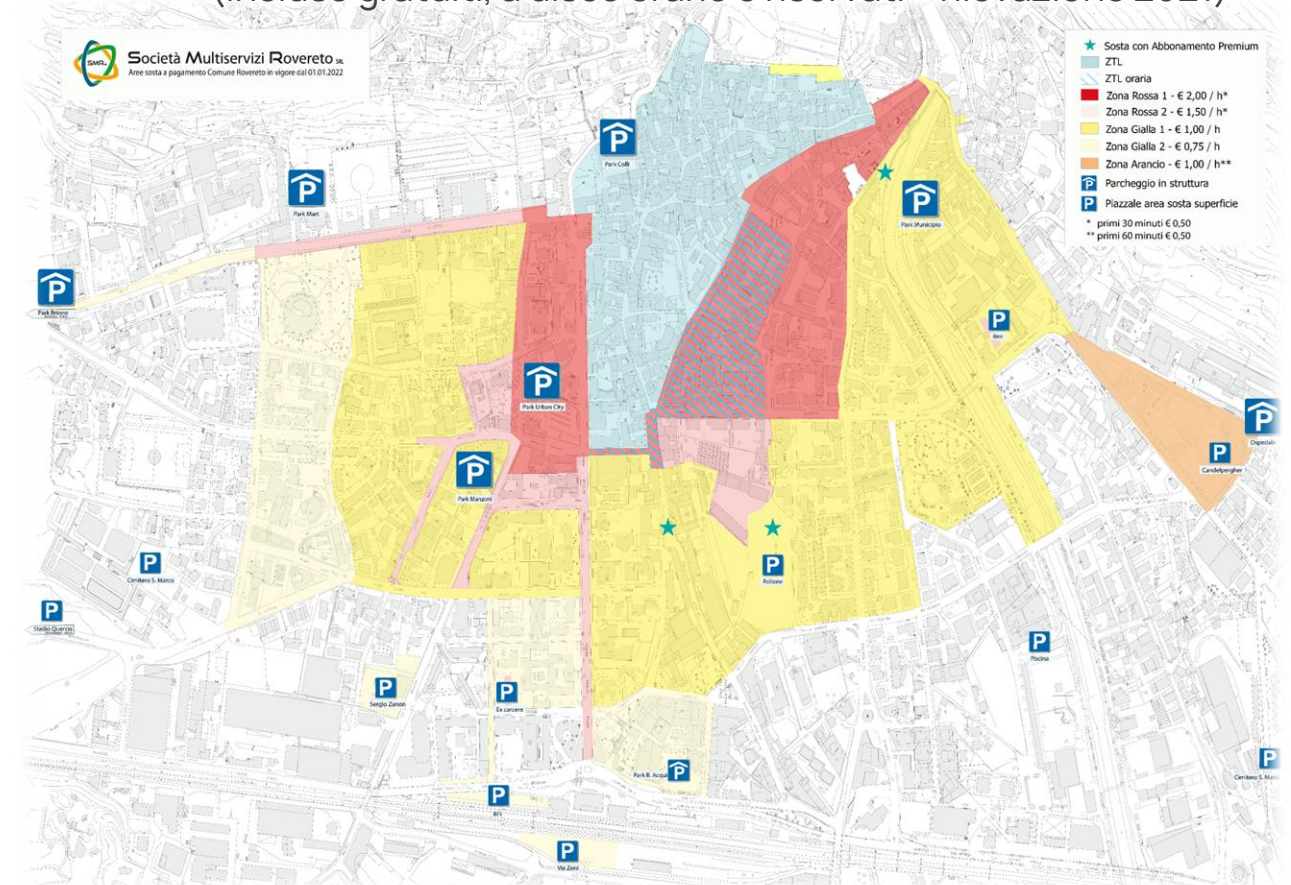
- + 110 posti nelle zone a pagamento (Rossa, Gialla, Arancione) dal 2013
- + 1389 posti nei parcheggi organizzati dal 2013
- + Turnover in Zona Rossa, a beneficio di commercio e servizi, e occupazione media ridotta da 86% del 2021 a 58% in rossa 1 e 50% in rossa 2 del 2025
- Traffico parassitario alla ricerca del posto libero

2.112 Sosta a pagamento (superficie) in area centrale

1.565 Sosta a pagamento (struttura) in area centrale

5.300 Totale sosta in area centrale

(incluso gratuiti, a disco orario e riservati – rilevazione 2021)

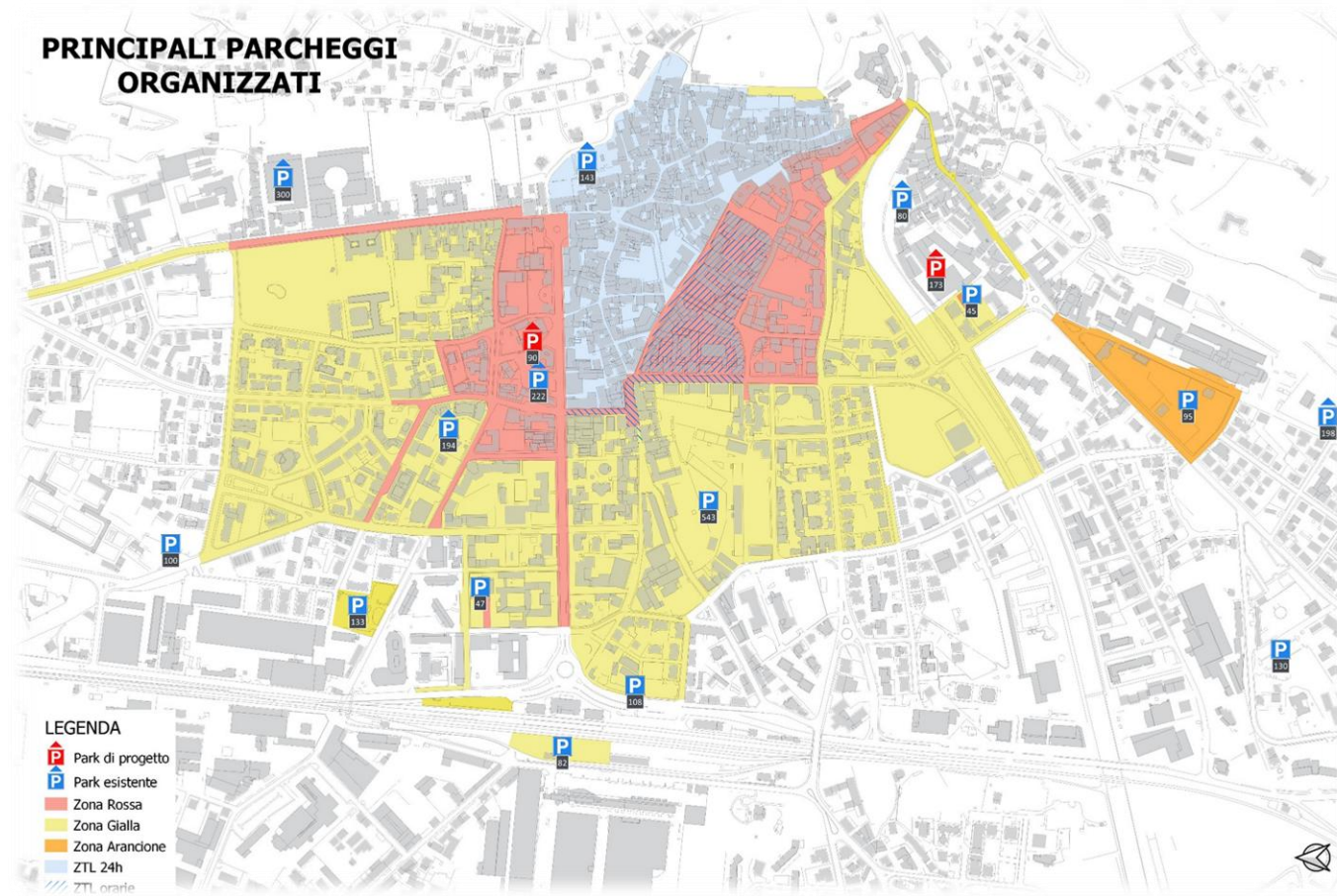


L'EVOLUZIONE DELLA SOSTA IN CENTRO

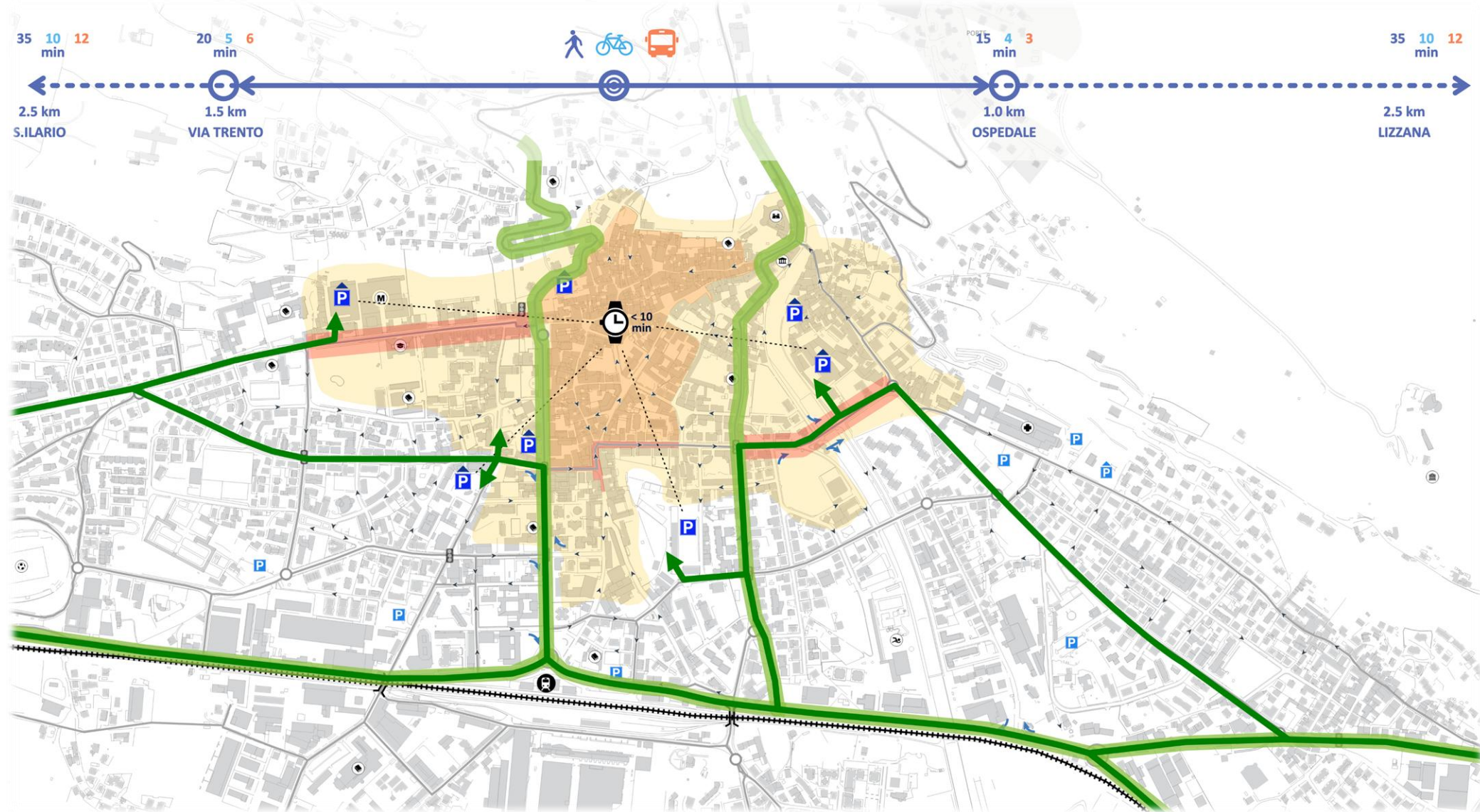
L'offerta di parcheggi organizzati è raddoppiata in circa 10 anni

+ 1389 posti auto rispetto al 2013

PARCHEGGIO	Tipologia	OFFERTA		
		2013	2021	2025
Park "Centro" via Manzoni	in struttura	194	194	194
Park "Centro Storico" viale dei Colli	in struttura	143	143	143
Park "Stazione" via Brigata Acqui	a raso e in struttura	106	106	106
Park "MART"	in struttura	300	300	300
Park "Municipio"	in struttura	-	78	78
Park "Ospedale"	in struttura	-	198	198
Parcheggio "ex Candelpergher"	a raso	-	93	89
Parcheggio "Follone"	a raso	348	543	522
Park "Urban City"	in struttura	-	222	222
Parcheggio "ex Carcere"	a raso	-	47	41
Parcheggio "Bini"	a raso	-	45	45
Parcheggio "Zeni"	a raso	-	82	64
Parcheggio "RFI"	a raso	-	48	48
Park "S. Maria" ("ex Bimac")	in struttura	-	-	340
Park "Palazzo Balista" (Cassa Rurale Alta Vallagarina e Rovereto)	in struttura	-	-	90
Totale posti auto offerti dai principali parcheggi organizzati in città		1091	2099	2480
Variazione rispetto al 2013			92%	127%



L'ACCESSIBILITÀ AL CENTRO



ALCUNI TEMI E DOMANDE PER IL NUOVO PUMS

- Come rendere più permeabili le «barriere» Adige, Leno, ferrovia?
- Come ridurre la congestione lungo l'asse S.S.12 – S.S.240?
- Che effetti produrranno le nuove strade programmate e come andrà aggiornato l'assetto viario del 2035?
- Quale futuro per il piano d'area del trasporto pubblico?
- Come far crescere il numero di persone che usano la bicicletta?
- Che ruolo possono avere la sharing mobility e i servizi di mobilità digitali?

LA MOBILITÀ A ROVERETO OGGI

ISPIRAZIONI E RIFERIMENTI

IN QUALI CITTÀ VOGLIAMO VIVERE?

?

PUMS ROVERETO

LE AUTOMOBILI OCCUPANO MOLTO SPAZIO



MOBILITÀ MULTIMODALE PER UN USO PIÙ EQUILIBRATO DELLA STRADA



ASSI URBANI ATTREZZATI



PUMS ROVERETO

SPAZI DEMOCRATICI



PUMS ROVERETO

SPAZI A TRAFFICO CALMIERATO / SPAZI PER LA SOCIALITÀ



VERDE E QUALITÀ URBANA



CITTÀ VIVA E ATTIVA



SPAZI CAMMINABILI

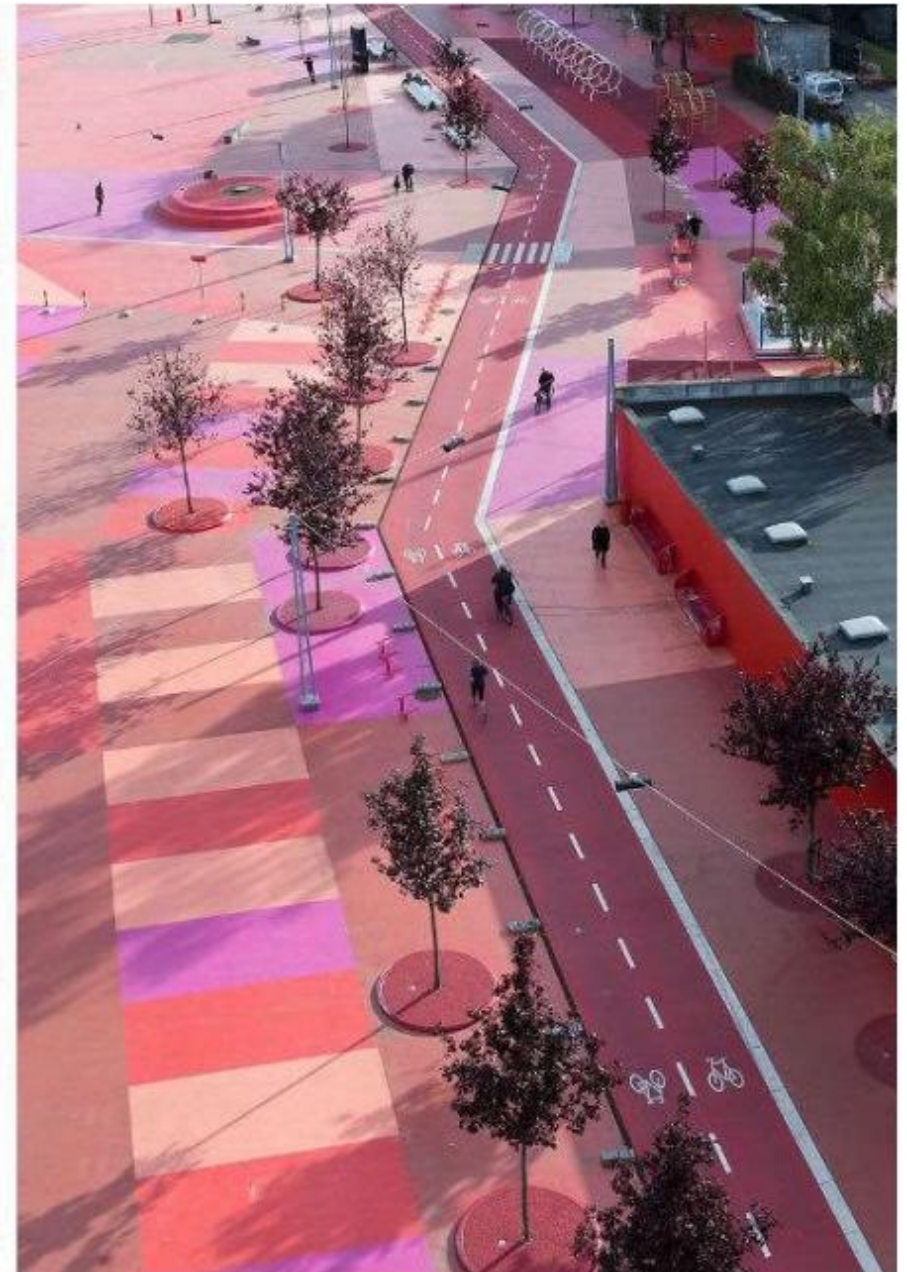


SPAZI INVITANTI



PUMS ROVERETO

SPAZI ATTRATTIVI



SPERIMENTAZIONI URBANE

Milano
Piazze Aperte



ZONE SCOLASTICHE

*Bologna
Zona Scolastica via Procaccini*

«zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine»

*Modifiche al Codice della Strada
del 2020*



Margherita Caprilli

ZONE SCOLASTICHE



stato di partenza



progetto partecipato



realizzazione



risultato

*Venezia Mestre
Progetto «A scuola in classe A»*

MODERAZIONE DEL TRAFFICO



SERVIZI PER L'INTERMODALITÀ

Le fermate bus sono la vetrina del servizio di trasporto pubblico: vanno curate!

Presso le stazioni, le autostazioni, le principali fermate del TPL vanno organizzati cicloposteggi, servizi, info-point, ecc.



QUALE MODELLO PER LA CICLABILITÀ?



ZONE 30 E CICLABILITÀ DIFFUSA NEI QUARTIERI

Bressanone

via San Cassiano



LA VISIONE DEI CITTADINI



PROSSIMI PASSI E APPUNTAMENTI

CONNETTIAMOCI!

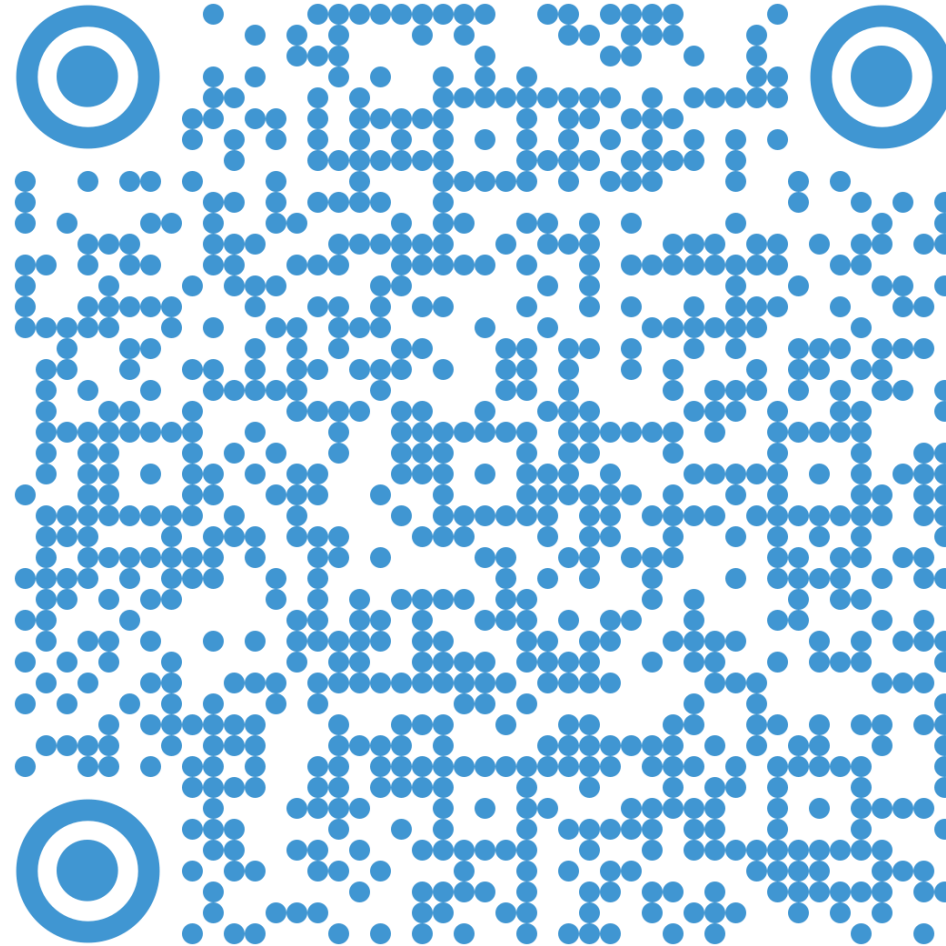
NOME RETE: CROVGUEST2

PASSWORD: BZse43H19Lwp

VALIDO DAL 4/05/2026



QUESTIONARIO PUBBLICO ON-LINE



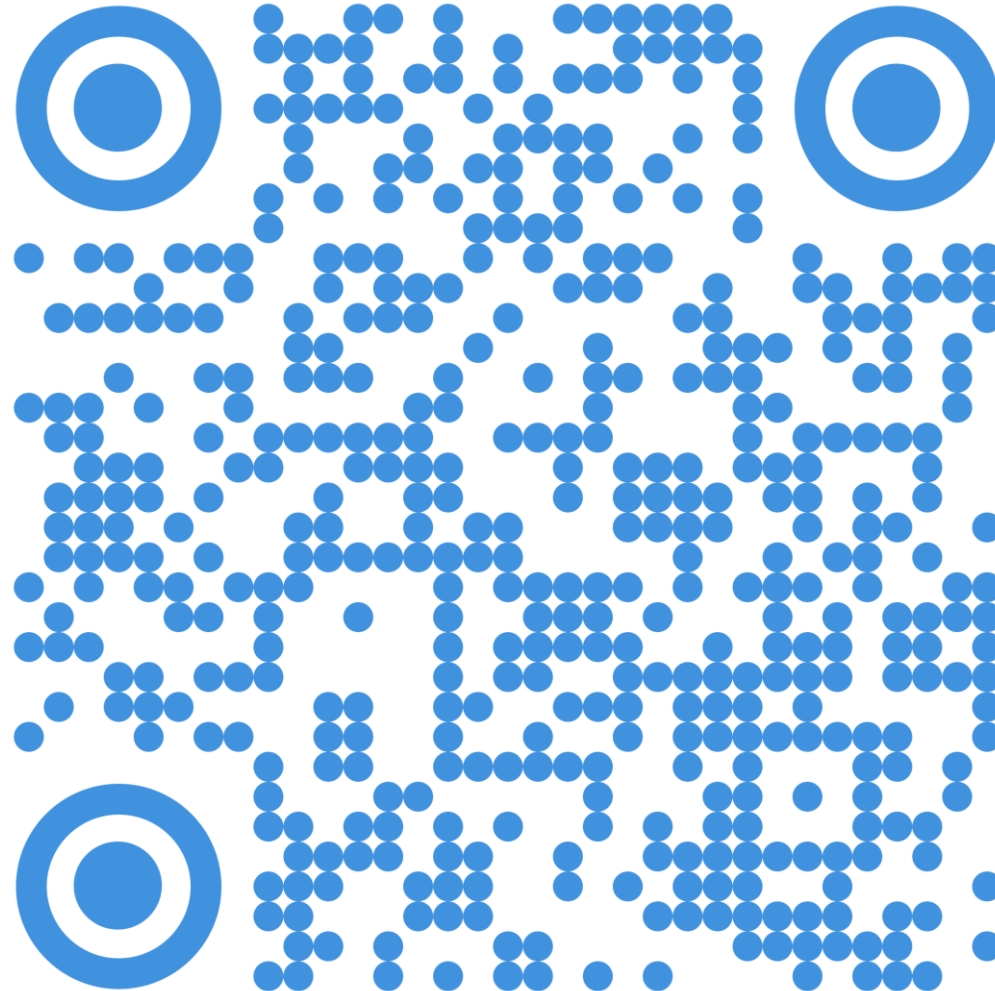
2 INCONTRO PUBBLICO

2 Incontro pubblico

venerdì 22 maggio

dalle 17.00 alle 20.00

Urban Center



<https://www.eventbrite.com/e/assemblea-pubblica-pums-piano-urbano-della-mobilita-sostenibile-tickets-1989476195857>

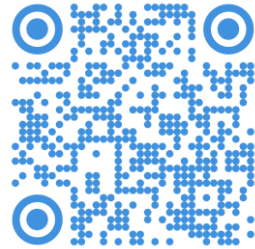
PER TENERSI AGGIORNATI E PARTECIPARE AL PROCESSO

Sito web del Comune

<https://www.comune.rovereto.tn.it/Amministrazione/Documenti-e-dati/Progetti/Piano-Urbano-della-Mobilita-Sostenibile-PUMS>

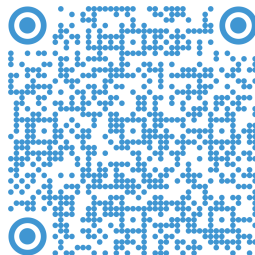
Incontro pubblico

venerdì 22 maggio
dalle 17.00 alle 20.00
Urban Center



<https://www.eventbrite.com/e/assemblea-pubblica-pums-piano-urbano-della-mobilita-sostenibile-tickets-1989476195857>

Questionario on line



https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeXI4IJhcBCrev1wYaX129TB_t1EnzYOum8tHEiXaOR5UXj6w/viewform?usp=dialog

GRAZIE