



P.U.M.

**Piano Urbano
della Mobilità**



ALLEGATO A

Controdeduzioni alle osservazioni
Dichiarazione di sintesi della V.A.S. del P.U.M.

Adozione

Controdeduzione

Approvazione



Sommario

OSSERVAZIONE N°1	2
OSSERVAZIONE N°2	4
OSSERVAZIONE N°3	6
OSSERVAZIONE N°4	8
OSSERVAZIONE N°5	11
OSSERVAZIONE N°6	15



OSSERVAZIONE N°1

Presentata da **Ciro D'Antuono**

Trasmessa **via email in data 23 novembre 2012**

manca la mia proposta di valutare l'uscita del parcheggio del Follone in via Saibanti (ex Gennaro moto di fronte alla RSA della Sacra Famiglia) passando logicamente dietro l'edificio posto a nord di piazza A. Leoni.

Proposta per garantire la sicurezza all'incrocio via Halbherr- via Segantini riservare la svolta a sinistra provenendo da sud da via Halbherr solo ai residenti. Quell'incrocio è il più pericoloso ed incidentato della città. SI potrebbe considerarle osservazioni al PUM o c'è necessita di formularle a parte?

Ciao e grazie.

Ciro



CONTRODEDUZIONI

1.A

Uscita dal parcheggio del Follone su via Saibanti evitando passaggio in via Flaim

Alternativa valutabile che ha il pregio di limitare l'interferenza del traffico indotto dal parcheggio alla sola via Saibanti, senza interessare via Flaim, ma lo svantaggio di continuare a prevedere una manovra di svolta a sinistra per l'immissione in via Saibanti in uscita dal parcheggio.

Se le condizioni di sicurezza appaiono comunque congrue a fronte dell'eliminazione di qualche posto auto che garantisca adeguata visibilità su via Saibanti, non va escluso il rischio di ingenerare accodamenti in uscita che si manterrebbero interni al parcheggio.

In questa configurazione di accessi e recessi del nuovo parcheggio, sono possibili sia l'attuale configurazione dei sensi unici su via Leoni e via Flaim sia la loro inversione come previsto nello schema originario di progetto del PUM. La scelta definitiva andrà presa coerentemente con le ipotesi progettuali legate all'intera trasformazione del comparto.

Dallo stimolo portato dall'Osservazione presentata, si è inserita nel PUM una nuova soluzione alternativa basata sui seguenti elementi:

- separazione dei punti di ingresso ed uscita all'area, con l'accesso da via Follone e l'uscita su via Saibanti (questa configurazione, rispetto a quella invertita, riduce la conflittualità tra i flussi in ingresso e in uscita dal parcheggio);
- mantenimento degli attuali sensi di marcia su via Follone, con il doppio senso nel tratto che fiancheggia piazzale Leoni e il senso unico da via Dante a scendere fino all'accesso al parcheggio;
- mantenimento dell'attuale senso unico di via Flaim, in modo che il percorso di bypass del semaforo di via Dante continui a interessare via Follone;
- inserimento di un "dare la precedenza" al termine del tratto a senso unico di via Follone in corrispondenza dell'accesso al parcheggio al fine di rallentare i flussi e mettere in sicurezza la



svolta a sinistra per l'accesso al parcheggio stesso.

Aldilà dell'ipotesi qui formulata, si ribadisce che la soluzione definitiva andrà cercata coerentemente con la progettazione del nuovo comparto e dovrà perseguire se possibile la separazione delle componenti in entrata e uscita per una maggior fluidità che darà maggiori garanzie per un'accessibilità efficace al parcheggio.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

Relazione Generale – Cap. 9.4

Relazione Generale – Figura 9.12

Relazione Generale – Figura 10.1

Allegato C – Tav. C2 – Progetto di Medio Termine

Allegato C – Tav. C3 – Progetto di Lungo Termine

1.B

Per migliorare la sicurezza all'incrocio via Halbherr-via Segantini riservare la svolta a sinistra per chi viene da SUD solo ai residenti.

Si prevede come soluzione alternativa, l'introduzione di divieto di svolta a sinistra per i veicoli provenienti da sud lungo via Halbherr, anche mediante l'introduzione di uno spartitraffico centrale che impedisca fisicamente la manovra. I veicoli in uscita da via Segantini su via Halbherr hanno già l'obbligo di svolta destra e pertanto non risentiranno del provvedimento. L'accesso a via Segantini avverrà da nord tramite via del Pozzo.

Parallelamente per scongiurare la possibilità di attraversamento di via Segantini da parte di quei veicoli che utilizzano la via per evitare l'intersezione semaforizzata tra via Cavour e via Halbherr, sarà necessario realizzare interventi di moderazione del traffico che riducano questa possibilità e fluidificare, secondo quanto già previsto dal P.U.M., l'intersezione semaforizzata lungo via Cavour riducendo i tempi di attesa al semaforo

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

Relazione Generale – Cap. 9.2.4

GIUDIZIO COMPLESSIVO SULL'OSSERVAZIONE

PARZIALMENTE ACCOLTA



OSSERVAZIONE N°2

Presentata da **Marina Tedeschi**

Trasmessa **via email**

Ho letto le decisioni del P.U.M. per la via Magazol: cioè la via sarà trasformata in senso unico, e fino qui bene, però è il senso che può lasciare perplessi, visto che le intenzioni sono di farlo nel senso della discesa.

Io che sono residente e la strada la faccio in continuazione, vi posso assicurare che è quasi impossibile tenere i 30 km orari, a metà discesa bisogna frenare. Perciò te li raccomando chi mai con un senso unico frenerà per rispettare il codice. Tanto più che ora che è doppio senso e nessuno rispetta i 30, anche sanno che non c'è nessun controllo da parte dei nostri vigili.

Perciò è meglio prima di prendere delle decisioni che poi non sono più rimediabili valutare bene i rischi della situazione

ringrazio in fede **MARINA TODESCHI**



CONTRODEDUZIONI

2.A

Valutare alternativa di inversione del senso unico di via Magazol, soprattutto per i problemi relativi alla sicurezza derivanti da avere il senso di marcia in direzione della discesa.

L'introduzione del senso unico in via Magazol è più dettata dall'esigenza, manifestata dai residenti stessi, di ridurre il numero di veicoli in transito (che potrebbero dimezzarsi nell'ora di punta del mattino secondo la simulazione modellistica approntata appositamente) che dalla necessità di moderarne la velocità.

Come spiegato nel PUM (Paragrafo 8.2.2, Scenario 10), la scelta del verso del senso unico da viale Trento verso lo stadio è stata presa constatandone l'impatto minore sulla viabilità dell'area rispetto a quella contraria, con particolare riguardo all'impossibilità di svolta a sinistra da viale Trento alla S.S.12 a nord ed al carico aggiuntivo di flussi veicolari su via Piomarta / via Parteli.

L'obiettivo di limitare la velocità a 30 km/h è perseguibile rafforzando il limite già vigente attraverso la realizzazione di interventi di moderazione del traffico e "traffic calming".

Tali interventi, auspicati dallo stesso PUM, sono perfettamente compatibili con la funzione di strada locale interzonale assegnata a via Magazol e potranno peraltro essere realizzati e portare i loro benefici anche senza introdurre il senso unico.



Mentre la moderazione del traffico, come detto, è intervento sicuramente auspicabile, l'introduzione del senso unico non è ritenuto intervento strategico dal PUM, dal momento che, a fronte di una forte riduzione del traffico totale su via Magazol richiesta dai residenti, comporta variazioni sui flussi che rimangono limitate alla viabilità del contesto.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

GIUDIZIO COMPLESSIVO SULL'OSSERVAZIONE

NON ACCOLTA



OSSERVAZIONE N°3

Presentata da Cocco – Gobbi Frattini

Trasmessa a mano

Con riferimento alla Deliberazione della Giunta Comunale N. 202 dello scorso 06.11.2012 con la quale è stata recepita la bozza definitiva del Piano Urbano della Mobilità datato ottobre 2012 ed è stato dato avvio alla relativa pubblicazione, con la presente gli scriventi **arch. Francesco Cocco** con studio in vic. Tintori, 7 a Rovereto e **ing. Bruno Gobbi Frattini** con studio in p.zza 3 Novembre, 7ad Arco, con la presente, consegnano n. 1 copia delle osservazioni al PUM di Rovereto predisposte per l'area di p.le Orsi.

Per qualsiasi chiarimento si prega di far riferimento agli indirizzi in calce.

L'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.



dott. arch. Francesco Cocco
Studio Cocco Associato

dott. ing. Bruno Gobbi Frattini
Gobbi Frattini & Morandini Ingegneri srl

CONTRODEDUZIONI

3.A

Ipotesi progettuale di risistemazione di P.le Orsi con la previsione di una passerella pedonale in quota per l'attraversamento alla S.S.12 e alla stazione, stazione autocorriere con parcheggio interrato, interrimento S.S.12.

I contenuti progettuali presentati con l'osservazione sono portati ad un livello di dettaglio al quale il PUM non è deputato a rispondere (trattandosi di uno strumento strategico), se non per quel che concerne gli obiettivi e le motivazioni strategiche che li sostengono e che sono formulati nella parte b) Proposta.

Tali obiettivi paiono perfettamente in linea con quelli già ampiamente espressi nel PUM, sia a proposito della necessità di fluidificare il traffico veicolare lungo la S.S.12, che rimane la spina dorsale della rete viaria cittadina, interrandola nel tratto di attraversamento di piazzale Orsi, sia a proposito della necessità di collegare in modo funzionale, confortevole e sicuro il centro cittadino con la stazione dei treni (e il futuro polo intermodale in cui troveranno posto anche l'autostazione TPL e la ciclostazione) e con il futuro Polo della Meccatronica per la mobilità lenta.

Da questo punto di vista, la soluzione progettuale abbozzata sembra nel complesso poter fornire una risposta agli obiettivi prefissati per l'area. Resta da approfondire le possibilità di fruizione della passerella da parte delle biciclette, fondamentale nel quadro complessivo della ciclabilità.



ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

GIUDIZIO COMPLESSIVO SULL'OSSERVAZIONE

GIA' COMPRESA NELLE STRATEGIE DEL P.U.M.



OSSERVAZIONE N°4

Presentata da **Alberto Galli**

Trasmessa **via email**

- > alla c.a. Assessore all'Urbanistica arch. Robol Giulia
- > alla c.a. segretario comunale dott. Di Giorgio Giuseppe
- > alla c.a. dirigente ing. Campostrini Luigi
- >
- > facendo seguito alla riunione della commissione urbanistica
- > dd.03/12/2012 sono a produrre le seguenti osservazioni al Piano
- > Urbano della Mobilità:
- > 1. di prevedere una rotatoria all'intersezione di via Benacense II°
- > con ss240 "Via del Garda" (incrocio prossimo ai supermercati Orvea
- > e Lidl), necessaria per razionalizzare e rendere più sicuro il
- > traffico.
- >
- > 2. di mantenere la corsia preferenziale riservata al trasporto
- > pubblico sulla ss46 "via dell'Abetone e del Brennero" nel tratto
- > rotatoria incrocio ss240 con ss46 e con Corso Verona - incrocio ss46
- > con via Benacense (incrocio prossimo al supermercato DPiù). Infatti
- > dal PUM risulta che tale corsia preferenziale venga in futuro
- > sacrificata per essere sostituita da una pista ciclabile. Si chiede
- > di stralciare tale previsione, dato che eliminerebbe una soluzione
- > adottata recentemente su richiesta della circoscrizione e che ha
- > dimostrato la sua funzionalità generale ed in particolare al
- > riguardo della sicurezza.
- >
- > 3. prevedere sull'intera rete stradale, ove possibile, la
- > realizzazione di corsie preferenziali riservate al trasporto
- > pubblico , indispensabili per creare una seria e valida mobilità
- > alternativa che non può prescindere da un servizio pubblico di
- > qualità, efficiente e competitivo.
- >
- >
- > Cordialmente

COMUNE DI ROVERETO

Prot.N.0049577 05/12/2012
F. 2010 06.07/000013
Tit. 06.07 Arrivo

CONTRODEDUZIONI

4.A

Prevedere una rotatoria tra via Benacense II e SS240, necessaria per rendere più sicuro il traffico.

Nonostante l'intersezione tra via Benacense II e via del Garda sia correttamente gestita con divieti di svolta a sinistra e con un attraversamento pedonale attrezzato con portale segnaletico, presenta un certo livello di insicurezza. L'analisi puntuale dell'incidentalità del nodo dimostra che i divieti di svolta a sinistra non sono rispettati, complice anche un'accessibilità all'area di via Benacense II generalmente difficoltosa.

Per questo una riorganizzazione del nodo può essere un'opportunità da valutare ma all'interno di un



quadro organico dentro cui inserire tutti gli elementi legati alle trasformazioni in corso nell'ambito, con particolare riferimento al PLO6a via Abetone Sud, e al progetto di riqualificazione stradale di via Benacense II (moderazione del traffico, eventuale senso unico sud-nord, percorsi ciclabili e pedonali, ecc.).

Si ritiene in ogni caso che qualsiasi valutazione progettuale debba essere avviata a valle dell'apertura della bretella "Ai Fiori", una volta che potranno essere monitorati i flussi e le eventuali criticità/migliorie da apportare al sistema viabilistico nella sua nuova configurazione a regime.

La riorganizzazione del nodo, incluso l'eventuale soluzione di una rotatoria, dovrà tenere conto di diversi fattori, tra cui:

- la breve distanza alla quale si trova la rotatoria all'intersezione tra via del Garda e la S.S.12;
- la necessità di mantenere la continuità della pista ciclabile esistente in via del Garda e l'esigenza segnalata da più parti di creare un percorso pedonale o ciclopedonale nel tratto di via del Garda che fiancheggia il supermercato Orvea;
- la necessità di una geometria che salvaguardi le immissioni in rotatoria delle trasversali sul lato sud, via Benacense II e diramazione senza uscita a servizio delle abitazioni;
- i costi di realizzazione e l'eventuale necessità di espropri.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

Relazione Generale – Cap. 9.2.4

Relazione Generale – Cap. 10.4 – Circoscrizione IV

Relazione Generale – Figura 10.4

Allegato C – Tav. C1– Progetto di Breve Termine

Allegato C – Tav. C2 – Progetto di Medio Termine

Allegato C – Tav. C3 – Progetto di Lungo Termine

4.B

Mantenere corsia preferenziale riservata al T.P.L. sulla S.S. 12 nel tratto tra S.S.240 e Corso Verona.

L'osservazione fa riferimento ad un'opera di cui si è non solo concluso l'iter progettuale ma anche definito di recente l'affidamento per la realizzazione.

A monte della decisione di eliminare la corsia riservata al TPL sta la valutazione sui benefici prodotti dalla Bretella "Ai Fiori" sul tratto di S.S.12 in questione in termini di riduzione dei flussi veicolari, che ridurranno notevolmente il rischio di accodamenti dal quale in passato è dipesa la scelta di inserire la corsia riservata in questione.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI



4.C

Prevedere sull'intera rete stradale un sistema di corsie preferenziali del TPL

Si concorda col principio generale espresso nell'osservazione a proposito della necessità di dare qualità e competitività al trasporto pubblico. Nel caso di Rovereto la sovrapposizione tra la mappa delle linee del TPL urbano e la mappa delle tratte stradali congestionate ha portato a ritenere di una politica basata sull'introduzione di corsie preferenziali:

- difficile se non impossibile là dove le sezioni stradali non dispongono degli spazi sufficienti per farlo (es. corso Rosmini);
- poco utile là dove la realizzazione di nuova viabilità o gli interventi previsti di riorganizzazione di nodi e intersezioni porteranno di loro ad una riduzione consistente dei flussi veicolari o ad una loro fluidificazione, che si ripercuoterà positivamente anche sull'affidabilità e la velocità commerciale del servizio del trasporto pubblico urbano.

Ciò considerato, condividendo a livello teorico l'utilità delle corsie preferenziali, si ritiene che la valutazione ex post della effettiva efficacia degli interventi previsti nel PUM potrà servire a riconsiderare eventualmente l'introduzione in alcuni specifici punti.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

GIUDIZIO COMPLESSIVO SULL'OSSERVAZIONE

PARZIALMENTE ACCOLTA



OSSERVAZIONE N°5

Presentata da

Comitato Stroperi

Trasmessa

a mano

Con la presente, lo scrivente Comitato Stroperi illustra alcune **osservazioni** critiche inerenti l'ipotesi progettuale di costruzione nel medio termine della versione "corta" della Variante alla S.S. 12 di Sant'Ilario prevista a pag. 105 del Pum:

- si tratta di un'opera palesemente **NON RISOLUTIVA** del "problema traffico" dato che si limita solo a spostarlo di alcune centinaia di metri sfregiando i vigneti esistenti per poi riversarlo sul "serpentone": ricordiamo che anche in fondo a Via Lagarina è Sant'Ilario;
- l'opera così come risultante dalle bozze rese note in questi mesi che prevedono la realizzazione di una nuova strada in parte in tunnel e in parte in trincea, è esageratamente impattante sul nostro territorio e piena di incognite tecniche;
- è doveroso tener conto degli enormi costi di realizzazione ma anche di manutenzione derivanti da tale opera: ne vale davvero la pena? Non sarebbe meglio qualificare la spesa pubblica finalizzandola ad un'opera utile?

Lo scrivente Comitato coglie l'occasione dell'iter partecipativo del Pum per delineare le seguenti **proposte**:

- chiediamo che venga valutata l'ipotesi di **interrare** la SS12 dall'inizio della salita dopo lo stadio "Quercia" fino alla rotonda prevista sul confine con il Comune di Volano (lunghezza indicativa 1,3 Km). Si tenga conto che, a titolo esemplificativo, il costo per l'interramento di 500 metri di strada al Comune di Bologna è di 4,8 milioni di euro: ne deriverebbe, quindi, una spesa complessiva sicuramente inferiore rispetto al progetto contenuto nel Pum ma, soprattutto, si otterrebbe la risoluzione del problema del traffico (e non il mero spostamento) senza sottrarre prezioso verde all'abitato. In tal modo sarebbe garantita la fluidità del traffico di attraversamento mantenendo la linearità dell'attuale tracciato della S.S. 12 e consentendo, in superficie, il declassamento a strada urbana della medesima; infine, seppur di primaria importanza, sarebbe conservata l'area verde antistante la chiesetta romanica e, finalmente, potrebbe essere realizzato il **parco** ripetutamente promesso, il cui progetto esecutivo è già stato approvato dalla competente commissione;
- quanto delineato al punto precedente renderebbe superata anche l'idea di realizzare la rotatoria "a fagiolo" all'intersezione con via Lagarina e via XIII Settembre.
- Infine, come Comitato riteniamo importante capire come mai ad oggi sia stato disatteso l'accordo con l'A22 per il pedaggio gratuito tra Rovereto e Trento così come previsto a pag. 6 del protocollo d'intesa sottoscritto tra PAT e Comune di Rovereto.

Le suddette proposte sono state illustrate anche alla riunione del Consiglio della Circoscrizione II (Nord) tenutasi in data 26 novembre 2012 che si è conclusa con un parere all'unanimità negativo sul Pum.

Si ringrazia per l'attenzione e, rimanendo in attesa di un cortese riscontro, si





5.A

Critiche alla realizzazione della variante S.Illario e alla sua scarsa utilità

La variante di S.Illario alla S.S.12 è un'opera sicuramente rilevante che il PUM ha introdotto sulla base di un percorso di condivisione portato avanti dal Comune di Rovereto insieme alla Provincia di Trento e agli altri Comuni aderenti alla Comunità di Valle Vagarina.

La sua utilità, come spiega il PUM, non è legata tanto all'obiettivo della riduzione del traffico veicolare in senso assoluto (nessuna nuova strada rappresenta un intervento efficace in questo senso!), quanto piuttosto a scaricare in modo significativo S.Illario della componente del traffico di attraversamento della frazione. Gli scenari appositamente simulati con il modello del traffico indicano che la riduzione potrà attestarsi intorno al 30% nell'ora di punta del mattino.

La realizzazione dell'opera consentirà inoltre di declassare la funzione di viale Trento da strada interquartiere a strada di quartiere e di mettere in atto di conseguenza strategie e azioni per la moderazione del traffico in grado di regolare il transito sulla strada, di mettere in sicurezza gli attraversamenti per la mobilità ciclopeditone e di ridare qualità e vivibilità a tutto il contesto.

Sarà poi il progetto della nuova strada ad adottare tutti gli accorgimenti per minimizzare i costi economici, ambientali e sulla popolazione derivanti dalla sua realizzazione.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

5.B

Critiche alla realizzazione della rotatoria “a fagiolo” all’intersezione tra la S.S.12 e via XIII Settembre.

L'intersezione di progetto a circolazione rotatoria tra viale Trento, via Lagarina e via XIII Settembre svolge una sua funzione indipendente dal progetto della variante di S.Illario, pensata per gestire nel modo più adeguato e sicuro le manovre di svolta mantenendo una certa fluidità dei flussi di transito lungo la S.S.12, anche in funzione delle trasformazioni previste nelle aree che insistono direttamente sul nodo (v. ex Mangimifico SAV).

La rotatoria darà inoltre la possibilità a tutti i residenti di eseguire manovre di svolta a sinistra oggi vietate, e in particolare ai residenti del quartiere Brione l'opportunità di poter sfruttare viale Trento per immettersi sulla S.S.12 anche in direzione della città, manovra oggi vietata sull'intersezione tra viale Trento e via del Brennero poco più a sud.

Si sottolinea inoltre come l'intervento sia realizzabile nel brevissimo termine e con un costo basso.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

5.C

Proposta di interrimento della statale dalla rotatoria dello stadio al confine comunale



Il PUM ritiene strategica la realizzazione di una nuova strada che:

- fluidifichi il traffico veicolare lungo la S.S.12;
- scarichi la frazione di S. Ilario dal traffico di attraversamento;
- migliori la connessione tra il casello di Rovereto Nord e la destra Adige con la S.S.12 sia verso sud sia verso nord.

Aldilà degli aspetti tecnico-realizzativi, che non competono tanto al PUM quanto piuttosto all'iter progettuale, dal punto di vista della funzione dell'intervento, la soluzione proposta rappresenta sicuramente un'alternativa valutabile che però se risponde adeguatamente ai primi due obiettivi sopra elencati, non risulterebbe abbastanza efficace nel rispondere al terzo, dal momento che non migliorerebbe la situazione attuale che porta i flussi provenienti dalla S.S.12 a nord di S. Ilario e diretti al casello di Rovereto Nord (e viceversa) a dover comunque raggiungere lo svincolo dello stadio. Oggi questo consistente allungamento del percorso "ideale" porta i flussi in ingresso a S. Ilario da nord che devono ad esempio raggiungere Mori o prendere l'autostrada a desistere dall'utilizzare il "serpentone" e a proseguire sulla S.S.12 contribuendo a creare il traffico di attraversamento di tutta la città di Rovereto.

La prevista variante di S. Ilario, se adeguatamente collegata al ponte sull'Adige, rappresenta invece una soluzione efficace per rispondere anche a questa criticità.

Per ciò che concerne il Parco Stroperi, si ritiene che il progetto, basato su un tracciato interrato, potrà trovare le soluzioni per salvaguardarne totalmente o in parte l'integrità.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

5.D

Pedaggio gratuito sull'A22 per la tratta Rovereto -Trento

L'idea di prevedere la gratuità per l'utilizzo dell'autostrada tra i caselli di Rovereto e/o tra Rovereto e Trento si ritiene tuttora valida dal momento che si potrebbe in questo modo capitalizzare ulteriormente la presenza dell'autostrada assegnandole funzione di tangenziale di Rovereto.

La sua applicazione va approfondita sulla base di un apposito studio e degli esiti di un'eventuale sperimentazione.

Del resto la soluzione contenuta nell'accordo citato dall'Osservazione era una soluzione caldeggiata dalla Provincia per snellire il traffico sull'asta della S.S.12 e quindi ancora in capo alla Provincia stessa. Ad oggi non si conoscono ancora studi o risultati che dimostrino la sua utilità; sulla base di questi l'Amministrazione, di per sé favorevole, sarà sicuramente disponibile al confronto.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

GIUDIZIO COMPLESSIVO SULL'OSSERVAZIONE



Comune di
Rovereto

Controdeduzioni alle osservazioni – Allegato A
Dichiarazione di sintesi della V.A.S del P.U.M.

NON ACCOLTA



OSSERVAZIONE N°6

Presentata da **Comunità civica Lagarina**

Trasmessa **a mano**

OGGETTO:

**OSSERVAZIONE ALLA PROPOSTA DI DELIBERA DI ADOZIONE
DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA'**

COMUNE DI ROVERETO



Prot.N.0051060 14/12/2012

F. 2010 06.07/000013

Tit. 06.07 Arrivo

PREMESSO CHE

- il P.U.M. prevede tra gli interventi a medio termine la realizzazione, associata all'interramento della SS 12 nel tratto della stazione ferroviaria, di una nuova strada di collegamento con il Polo della Meccatronica, *"che si svilupperebbe con un sottopasso ferroviario tra una rotatoria delivellata lungo la SS 12 interrata ed una rotatoria in superficie a raso su via Zeni. Si sottolinea come il nuovo sottopasso per la Meccatronica sarebbe così accessibile solo provenendo dallo stadio Quercia o dalla Craffonara a Sud e non da piazzale Orsi e C.so Rosmini, per cui la parte centrale della città continuerebbe ad utilizzare via Cavour o via Manzoni per oltrepassare la ferrovia"*;
- il modello della simulazione dei flussi di traffico riportato nel P.U.M. contempla tale nuova infrastruttura;
- tale infrastruttura influenza in maniera determinante i risultati della citata modellazione;
- riteniamo che tale infrastruttura - proposta dalla P.A.T. come riportato nella relazione del P.U.M. – NON risponda alle esigenze della città di Rovereto in termini di:
 - fruibilità,
 - sicurezza;
 - comfort di percorrenza;
 - realizzabilità in tempi congrui e con disagi limitati;
- l'importo previsto per la realizzazione di tale opera è stimato in qualche decina di MLN€;
- le perplessità su tale opera sono state espresse anche dai consulenti dell'Amministrazione nel corso della presentazione del P.U.M.;
- esiste una previsione alternativa di collegamento fra le due parti di città divise dalla ferrovia, posta poche centinaia di metri a Sud della stazione ferroviaria: il previsto sottopasso di via Lungo Leno Sx ed il nuovo ponte sul Leno che raggiunge la zona Fucine;
- tale nuovo collegamento contribuirebbe in maniera significativa a scaricare i flussi di traffico in entrata ed uscita dal rione di Sacco e dalla zona "Fucine" e garantirebbe un accesso viabilistico al Polo della Meccatronica;



- tale opera (in riferimento alla realizzazione del sottopasso di via Lungo Leno Sx) rientra nel Programma Generale delle Opere Pubbliche sulla base del Programma del Sindaco – come riportato nei documenti di Bilancio del Comune di Rovereto - ;
- tale nuova infrastruttura (sottopasso+ponete) ha un importo stimato in poco più di una decina di MLN€;
- l'Amministrazione Comunale dispone già del progetto esecutivo del sottopasso di via Lungo Leno Sx;
- il cantiere per la realizzazione di tale opera avrà verosimilmente un'incidenza molto limitata sulla viabilità e sul traffico cittadino;
- nel corso della discussione del Bilancio Previsionale 2011 del Comune di Rovereto il sig. Sindaco si è formalmente impegnato di fronte al Consiglio Comunale a trovare il finanziamento per tale opera entro la fine del mandato;
- nel corso della discussione del Bilancio Previsionale 2012 del Comune di Rovereto è stato approvato un Ordine del Giorno che impegna la Giunta in relazione al sottopasso di via Lungo Leno Sx "a destinare € 50.000,00 per l'incarico per il completamento della fase progettuale esecutiva secondo le indicazioni delle FF.SS. e per gli opportuni studi viabilistici, da individuare all'interno dei capitoli delle progettazioni";
- sulla base di quanto sopra esposto ci si sarebbe ragionevolmente aspettato che i modelli di simulazione del traffico del P.U.M. contemplassero tale collegamento, cosa che invece inespugnabilmente non è avvenuta;
- per meglio dire, ci si sarebbe ragionevolmente aspettato che i modelli contemplassero la soluzione di via Lungo Leno Sx e NON quella proposta dalla P.A.T. sotto la stazione ferroviaria;

TUTTO CIO' PREMESSO, SI OSSERVA QUANTO SEGUE

1. introdurre la previsione del sottopasso di via Lungo Leno Sx e del corrispondente ponte sul torrente Leno fra le opere previste nello scenario a ^{medio} ~~breve~~ termine del P.U.M. al posto del descritto by-pass della stazione ferroviaria, ritardando di conseguenza le simulazioni dei flussi di traffico.

Cordiali saluti.

Stefano Boscherini

Andrea Zambelli

Vittorio Pretti

Giovanni Spagnoli

Maurizio Tomazzoni

Giampaolo Stiz

Cristina Azzolini

Ivo Chiesa

CONTRODEDUZIONI

6.A

Introdurre la previsione di sottopasso di via Lungo leno Sinistro e del corrispondente ponte sul Leno fra le opere previste per il medio termine in



alternativa al progetto di interrimento e attraversamento della stazione previsto dal PAT, e valutarne mediante simulazione di traffico gli impatti sulla rete.

Il sottopasso di via Lungo Leno sx ed il nuovo ponte sul Leno avrebbero dal punto di vista viabilistico una funzione del tutto diversa da quella a cui risponde l'interrimento della S.S.12 e il sottopasso di collegamento con la Meccatronica, per cui si ritiene che le due opere non siano assolutamente concorrenziali come asserito nelle premesse dell'osservazione pervenuta.

L'obiettivo strategico di garantire un accesso viabilistico al Polo della Meccatronica deriva dalla necessità di collegare l'area alla viabilità principale in modo diretto e da tutte le direzioni di penetrazione alla città, obiettivo centrato con l'opera inserita nel PUM.

Come dimostra anche la simulazione modellistica richiesta nell'osservazione, l'utilità del nuovo sottopasso di via Lungo Leno sx sarebbe più che altro legata all'aver aperto un nuovo canale a servizio degli spostamenti locali aventi origine o destinazione interne alla città nelle aree da esso collegate, mentre il collegamento con la S.S.12 rimarrebbe poco lineare e appesantirebbe anzi una porzione del quartiere di via delle Maioliche che si tenta di liberare il più possibile dal traffico veicolare.

Volendo comunque proporre un confronto tra le capacità di assorbire traffico tra gli scenari che simulano le opere messe in concorrenza dall'Osservazione proposta, la simulazione del sottopasso di via Lungo Leno sx, con bretella "Ai Fiori" aperta, mostra come il sottopasso stesso porterebbe un flusso bidirezionale di circa 430 ve/h, contro i 560 ve/h dell'ipotetico sottopasso di via Parteli e gli 850 ve/h del sottopasso per la Meccatronica ipotizzato dalla Provincia. I flussi assorbiti dal sottopasso della Baldresca inoltre scaricherebbero un tratto della S.S.12 che risulterebbe già alleggerito di molto dalla bretella "Ai Fiori", mentre le altre soluzioni di attraversamento della ferrovia più a nord portano benefici a quel tratto della S.S.12 per cui è più difficile trovare percorsi alternativi.

Per ciò che concerne l'accessibilità alla Meccatronica, il PUM, che ragiona strategicamente di mobilità e non di viabilità, intende orientare gli spostamenti tra la città e la Meccatronica su modi di trasporto sostenibili (TPL, bicicletta e piedi) viste le distanze del tutto accessibili e il potenziamento del nodo intermodale della stazione. L'accessibilità per le auto sarà comunque ben servita da diversi passaggi, alcuni dei quali esistenti e riqualificati, altri, come il nuovo collegamento Stadio – San Giorgio e come quello citato nell'osservazione, di progetto. Il secondo in particolare, secondo il progetto che sta sviluppando la Provincia, prevede l'interrimento della S.S.12 in piazzale Orsi e la realizzazione di una rotatoria interrata per l'innesto di un collegamento con via Zeni tramite sottopasso della ferrovia.

Qualora l'iter progettuale del sottopasso per il collegamento diretto S.S.12 – Meccatronica dovesse evidenziare difficoltà di ordine tecnico, economico eccessive o insormontabili, il PUM vede nella proposta di sottopasso di via Parteli una soluzione più adeguata per rispondere all'obiettivo prefissato sull'accessibilità alla Meccatronica rispetto alla soluzione del sottopasso di via Lungo Leno sx, per i motivi sopra esposti supportati anche dall'analisi modellistica.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

Relazione Generale – Capitolo 8.2.2 – Scenario 14

Allegato B - Risultati del modello di simulazione

GIUDIZIO COMPLESSIVO SULL'OSSERVAZIONE



Comune di
Rovereto

Controdeduzioni alle osservazioni – Allegato A
Dichiarazione di sintesi della V.A.S del P.U.M.

PARZIALMENTE ACCOLTA