



P.U.M.

**Piano Urbano
della Mobilità**



ALLEGATO B



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

Adozione

Controdeduzione

Approvazione



Sommario

PARERE CIRCOSCRIZIONE N°1	2
PARERE CIRCOSCRIZIONE N°2	12
PARERE CIRCOSCRIZIONE N°3	12
PARERE CIRCOSCRIZIONE N°4	16
PARERE CIRCOSCRIZIONE N°5	28
PARERE CIRCOSCRIZIONE N°6	31
PARERE CIRCOSCRIZIONE N°7	34



PARERE CIRCOSCRIZIONE N°1

Presentata da

Circoscrizione n°1

Trasmessa

Estratto del verbale di seduta



Comune di Rovereto

SEGRETERIA GENERALE

Segreteria generale - Decentramento

COMUNE DI ROVERETO



Prot.N.0050037 07/12/2012

F. 2012 01.02/000001

Tit. 01.02 Interno

ESTRATTO DEL VERBALE DELLA SEDUTA N. 14 dd. 03 DICEMBRE 2012 Circoscrizione 1^A - Rovereto Centro

Presenti: 14.
Assenti: 1. (D'Angelo Jennifer Zaira).
Presiede: Zenato Giuseppe.
Verbalizza: il consigliere Massimiliano Guidi.

4. Piano Urbano delle Mobilità – discussione e parere.

Si genera la discussione:

- a) Consigliere Robol: l'impianto è positivo; favorevole per l'estensione della ZTL sulla via Tartarotti non appena sono stati completati rispettivamente i parcheggi del Follone, del Palazzo Balista e della ex Bimac; ritiene utile per la fluidità del traffico attorno della rotatoria di Piazzale Orsi la creazione del sovrappasso; voto favorevole;
- b) Consigliere Zenatti: del PUM condivide solo il piano della sosta; con riguardo al piano parcheggi ritiene i 120 stalli creati nell'area del Follone del tutto insufficienti; quelli della ex Bimac troppo lontani dal Centro Storico; condivide l'allargamento della ZTL purché vengano prima realizzati i parcheggi di attestamento; quanto alla viabilità evidenzia la mancata previsione delle tangenziali est ed ovest; voto contrario;
- c) Consigliere Settin: si associa al pensiero del Consigliere Zenatti; favorevole alla chiusura del Centro Storico solo dopo la realizzazione delle infrastrutture con il collegamento dei mezzi pubblici; voto contrario;
- d) Consigliere Dalbosco: ritiene il PUM è una grande scommessa; tuttavia prima che il piano venga attuato ritiene indispensabile la creazione di tavoli di concertazione con tutte le categorie economiche e sociali al fine di tutelare e contemperare gli interessi economici e le relazioni umane; esprime perplessità sull'allargamento della ZTL alle vie Tartarotti e Dante; voto favorevole;
- e) Consigliere Gottardi: favorevole per la chiusura di via Dante e via Tartarotti a prescindere dall'insufficienza dei parcheggi; il progetto è di grande apertura; tuttavia rimane convinto che il piano non verrà attuato; voto favorevole;
- f) Consigliere Pozzer: il PUM è senz'altro positivo; favorevole alla creazione del parcheggio del Follone; contraria invece alla creazione di quello presso l'ex stazione delle corriere poiché la scelta va in contraddizione con il ragionamento della chiusura del centro al traffico; ritiene indispensabile la creazione del sovrappasso all'altezza del piazzale Orsi tenuto conto della previsione di più rotatorie lungo la statale del Brennero; voto favorevole;
- g) Consigliere Galli: esprime dubbi sulla realizzazione delle rotatorie lungo la statale



del Brennero; favorevole all'allargamento della ZTL purché vengano prima realizzati i parcheggi a servizio; voto favorevole;

- h) Consigliere Comper: si congratula con l'Amministrazione perché il PUM è uno strumento utile per la programmazione della sosta, della viabilità e della ciclabilità; evidenzia che l'allargamento della ZTL è diretto a ridurre l'80% del traffico che si sposta in città per portarlo sulla statale del Brennero; condivide la previsione dei parcheggi; condivide l'istituzione della figura del mobility manager; condivide l'idea di creare l'uscita del parcheggio del Follone a nord sulla via Saibanti; suggerisce la creazione di una ZTL sulle vie Pozzo e Segantini fino all'incrocio con via Hallber al fine stoppare il traffico passivo; voto favorevole;
- i) Consiglieri Pellini, Guidi e Petrolli: come da documento allegato;
- j) Consigliere Ragnini: condivide il pensiero del Consigliere Pozzer contrario alla realizzazione di un parcheggio presso l'ex stazione delle corriere; voto contrario;
- k) Consigliere Bertolini: ritiene poco funzionale la realizzazione sulla statale del Brennero delle tre rotatorie perché troppo vicine tra loro; d'accordo per la ZTL allargata, tuttavia solo dopo la creazione dei parcheggi ad anello; evidenzia che con l'istituzione sulla via Dante del limite di velocità dei 30 Km/h, automobili e biciclette possono senz'altro convivere senza creare una apposita pista ciclabile; ritiene più funzionale che il sottopasso previsto all'altezza di via Amato venga arretrato sul piazzale Orsi; voto contrario;
- l) Presidente Zenato: favorevole all'allargamento della ZTL purché prima siano costruiti i parcheggi del Follone, della ex stazione delle corriere e quello intermodale in piazzale Orsi; evidenzia la mancata previsione della tangenziali est a danno delle piazze Podestà e Rosmini sulla quali gravita tutto il traffico proveniente rispettivamente dalle Valli di Terragnolo e del Leno; voto contrario.

La Circoscrizione a maggioranza dei Consiglieri presenti (8 voti contrari, 6 favorevoli) non approva il PUM.



CA — ALLEGATO n° 1 al VERB. 14/2012

Osservazioni generali di critica al PUM:

Il Piano Urbanistico della Mobilità è stato concepito senza tenere in alcun conto il tema della mobilità esterna, cioè quella che attraverso le tangenziali EST ed OVEST consentirebbe di allontanare il traffico veicolare evitando che la nazionale del Brennero attraversi la città soffocandola.

La mancata progettazione delle tangenziali rappresenta pertanto la carenza di fondo del PUM rendendo obbligato il rifiuto ad accettare ogni passaggio proprio perché, senza quelle indispensabili valvole di sfogo, ogni proposta risulta velleitaria e con scarse o nulle possibilità di essere utile ausilio al traffico cittadino. Tale traffico è destinato ad avviarsi verso la paralisi soprattutto in caso di interruzione della A22 e quando sono in corso importanti lavori stradali anche perché progetti tampone come la bretella della Mira o la variante di S. Ilario nella sua ultima formulazione sono del tutto marginali ed influenti.

Il PUP affida alle piste ciclabili una risposta importante ai quesiti posti dalla mobilità cittadina ma anche in questo caso, pur essendo tutt'altro che contrari ai percorsi ciclabili e pedonali, dobbiamo osservare che senza poter disporre di una adeguata viabilità sovracomunale pedoni e ciclisti saranno sempre più esposti al pericolo di investimenti ed a quelli altrettanto gravi dell'inquinamento di un traffico congestionato. Il progetto di concentrare su alcune direttrici stradali la maggior parte del traffico veicolare di Rovereto (Corso Rosmini, Via Benacense, via Cavour e via Abetone) evidenzia una clamorosa contraddizione fra le dichiarazioni solenni di voler privilegiare la vivibilità ed una realtà fatta di incolonnamenti di veicoli di ogni tipo con inquinamento atmosferico esponenzialmente in aumento.

L'esemplificazione delle omissioni e dell'inadeguatezza delle proposte del PUM sarebbe infinita ma va lasciata agli interventi dei naturali rappresentanti delle realtà locali, le Circoscrizioni. Ci limitiamo qui ad indicare un caso emblematico di disordine programmatico quello relativo al parcheggio del Follone che vedrebbe il deflusso di circa 600 autoveicoli attraverso via Flaim su Via Cavour già oggi congestionata ed in assenza di un contemporaneo progetto di una rotatoria all'incrocio della stessa con via Halbherr e via Saibanti. Risulta facile prevedere che la mancata realizzazione di quella rotatoria per non ben precisati motivi di natura tecnica assieme all'uscita delle autovetture da via Flaim comporteranno il disastroso risultato di una vera e propria paralisi del traffico e conseguente progressiva invivibilità di tutta la zona.

Osservazioni di critica per la competenza territoriale della Circoscrizione Centro

- 1) l'Amministrazione ha sottovalutato il traffico parassitario proveniente dalle Valli di Terragnolo e Leno che gravita sulla piazza Podesù per poi confluire sulla via Setaioli e via Cavour a danno dei flussi veicolari;
- 2) l'Amministrazione ha sottovalutato il ragionamento diretto ad abbandonare la realizzazione di una rotatoria all'incrocio di via Cavour via Halber (lasciando però questa ultima via a doppio senso di marcia) a danno dei flussi veicolari;



- 3) l'Amministrazione ha sottovalutato il contesto viario della via Flamin che non è assolutamente adatta a sopportare il traffico in uscita del futuro parcheggio del Follone in quanto lo sbocco su via Cavour costituirebbe il collo di bottiglia del flusso veicolare (fra l'altro detta via è adiacente alla scuola elementare Regina Elena, scuola più popolosa della città). Come uscita dal parcheggio del Follone è opportuno realizzare una strada posta a nord e che corre dietro il palazzo del Follone per poi uscire in via Saibanti all'altezza della RSA della Sacra Famiglia;
- 4) l'Amministrazione ha sottovalutato l'introduzione di una ZTL in via Segantini dall'incrocio (il più incidentato) di via Halbherr fino al Poli e in via Pozzo. Con la realizzazione della rotatoria sulla S.S. 12 – Via Craffonara aumenterà il traffico passivo per queste vie che però per la loro struttura non reggeranno il colpo. Queste vie utilizzate per "saltare" il semaforo di via Cavour con via Halbherr sono anche utilizzate impropriamente come accesso laterale del Poli;
- 5) l'Amministrazione ha sottovalutato il contesto viario della via del Teatro, dove si è creata una criticità riguardo all'accesso di veicoli: la strada è breve e a fondo chiuso, vi si trova l'Istituto Fontana con l'imponente flusso in entrata ed uscita di studenti, professori e frequentatori vari e deve sostenere il transito del parcheggio dell'università, dei residenti preesistenti e di quelli del nuovo complesso Giardini, (una sessantina di appartamenti, poi uffici e ambulatori). Si creano disagi non indifferenti sia per i parcheggi caotici e invadenti anche le proprietà private, sia per il rischio di possibili incidenti. Deve quindi essere previsto il divieto di transito ai non residenti ed un divieto di sosta;
- 6) ci si oppone fermamente all'ipotesi di una ZTL su Via Dante, unico asse viario cittadino trasversale che unisce la parte nord alla sud.

Per un tanto il voto sul PUM dei Consiglieri della Circoscrizione Centro del gruppo PDL è totalmente contrario.

CONTRODEDUZIONI

P1.A

Mancata previsione delle tangenziali EST e OVEST

Al contrario di quanto affermato nell'osservazione, il PUM dà assoluto rilievo al tema del traffico veicolare in ingresso a Rovereto dall'esterno, sia nella fase diagnostica di analisi e studio dei flussi veicolari, sia nella fase progettuale che ha portato alla formulazione della proposta finale.

L'analisi e lo studio approfondito della tematica hanno portato ad evidenziare nel PUM alcuni dati rilevanti che riguardano in primo luogo la reale entità del traffico di attraversamento (1000 ve/h escludendo l'autostrada nell'ora di punta del mattino), decisamente inferiore a quello specifico proveniente dall'esterno e diretto verso Rovereto (4400 ve/h) e rispetto a quello interno generato da Rovereto stessa (9900 ve/h).

In secondo luogo tali dati sono stati scientificamente utilizzati dal modello di simulazione del traffico; gli scenari appositamente studiati per le tangenziali mostrano, dal mero punto di vista trasportistico, un



effetto positivo ma non eclatante per la Tangenziale Ovest (riduzioni del 5-15% del traffico sulla S.S.12) e assai poco significativo per la Tangenziale Est valutata nel solo tratto tra la ex Cartiera e viale Schio, dettato dal fatto che i flussi provenienti da monte hanno come destinazione principale la città di Rovereto e non trovano quindi “interessante” l’uso della ipotizzata tangenziale.

Da ultimo, sulla base dei risultati delle simulazioni trasportistiche ma anche di valutazioni di massima sui costi (rilevanti per gli aspetti economici e ambientali) e benefici (ridotti rispetto agli effetti attesi e legati, almeno per la tangenziale est, ad una volontà precisa di riqualificazione di un ambito ristretto del centro storico), le tangenziali non sono state stralciate dalla proposta pianificatoria del PUM ma inserite tra le ipotesi dello scenario di lungo termine, al quale si addicono due opere di questo calibro.

Infine, coerentemente con l’impianto dato all’intero PUM, si sono studiati e proposti soluzioni ed interventi caratterizzati da una fattibilità e da una efficacia registrabili in un periodo più breve a fronte di costi nettamente inferiori.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

Relazione Generale – Capitolo 8.2.2 – Scenario 14

Allegato B - Risultati del modello di simulazione

P1.B

Scarsa sicurezza per i ciclisti esposti al pericolo dei flussi veicolari non deviati su infrastrutture alternative

Il concetto di sicurezza per i ciclisti legato alla separazione della componente ciclabile da quella del traffico motorizzato a cui allude l’osservazione va circoscritto ad alcune particolari categorie di strada, interessate da flussi rilevanti e da traffico pesante.

Le migliori esperienze europee a cui si rifà la strategia del PUM per la ciclabilità dimostrano come sia non solo possibile, ma anche auspicabile in certi casi, la convivenza tra biciclette e veicoli motorizzati all’interno di aree urbane dove sulle strade sia applicata e fatta rispettare la moderazione del traffico.

Inoltre la costruzione della rete ciclabile inserita nel PUM e la cura nell’affrontare la progettazione / riorganizzazione dei nodi, delle intersezioni e degli attraversamenti completano una strategia che non soffre di alcuna contraddizione.

In modo analogo si ritiene che il tema della riduzione dell’inquinamento sia affrontato in modo del tutto mistificatorio se associato ad un mero “spostamento” di flussi da altra parte. Il Rapporto Ambientale della VAS dimostra come una politica di conversione modale che riorienta gli spostamenti verso i modi di trasporto più sostenibili (incluso la bicicletta) sia molto più efficace della politica di spostamento di flussi veicolari all’esterno della città tanto più se legata alla costruzione di nuove infrastrutture rispetto all’obiettivo di ridurre l’inquinamento atmosferico originato dai trasporti.

L’idea di “concentrare il traffico” su alcune direttrici stradali si basa sul concetto di “gerarchizzazione” della rete viaria, ottenuto grazie alla classificazione funzionale redatta ai fini di legge, il cui obiettivo è quello di salvaguardare i quartieri dal traffico che li attraversa impropriamente alla ricerca di un percorso più breve. Per questo da un lato si propone la realizzazione estesa di Isole Ambientali ma dall’altro si interviene per fluidificare il traffico sulle direttrici di gerarchia superiore (eliminazione semafori corso Rosmini tra piazzale Orsi e via Tacchi, progetto di completa fluidificazione della S.S.12, rifasatura semafori



via Cavour, ecc.).

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

P1.C

Previsione di una rotatoria all'intersezione tra via Cavour e via Halbherr mantenendo il doppio senso di marcia su via Halbherr.

All'idea di realizzare una rotatoria all'intersezione tra via Cavour e via Halbherr si è lavorato con attenzione ed assoluta competenza in materia.

Realizzare una rotatoria delle dimensioni minime necessarie per consentire il transito dei mezzi del trasporto pubblico locale (30 m di diametro eccezionalmente portati a 25 m previa opportune verifiche) mantenendo il doppio senso di marcia su tutti e quattro i rami afferenti, data la configurazione dell'incrocio, risulta del tutto impossibile, a meno di un pesante intervento di esproprio che comporterebbe la demolizione dell'edificio sull'angolo sudovest tra via Halbherr e via Cavour.

Per questo nel PUM si è inserita l'ipotesi di una rotatoria di diametro adeguato, ma spostata sul sedime oggi occupato dal distributore AGIP alla quale inevitabilmente andrebbe associata l'introduzione di un senso unico in via Halbherr.

In modo completamente trasparente, nella consapevolezza dei limiti di una tale soluzione, il PUM si orienta su una soluzione comunque efficace di riorganizzazione dell'incrocio che consenta la rifasatura del ciclo semaforico e quindi l'aumento della capacità del nodo di smaltire i flussi, da associare al progetto di riqualificazione del tratto di via Cavour fino a via Craffonara e perfettamente compatibile con le nuove necessità di accessibilità al parcheggio del Follone.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

Relazione Generale – Cap. 9.2.4

Relazione Generale – Figura 9.9

P1.D

Mancata previsione della tangenziale EST

Come per la Tangenziale Ovest, anche per la Tangenziale Est il PUM propone un approccio analitico supportato dai dati raccolti attraverso le attività di indagine. Non risponde al vero quindi che il PUM “non preveda la Tangenziale Est”, quanto piuttosto che, come dettagliato nel seguito, lo studio della questione ha portato a scegliere di inserire la Tangenziale Est come ipotesi per il lungo termine per il tratto che collegherebbe la S.S.46 (ex Cartiera) alla S.P.89 (viale Schio).

Del resto si ricorda che nell'ambito del proprio PUP, la Provincia di Trento ha sempre espresso una forte



contrarietà alla realizzazione della Tangenziale Est e che, ciononostante, il Comune ha voluto affidare di recente all'ing. Smaniotto uno studio di fattibilità specifico, nel quale l'opzione "do nothing" riceve un giudizio complessivo equivalente a quello di una infrastruttura che dovrebbe collegarsi con la S.S.12 passando da viale Schio e dal Monumento Ai Caduti.

Entrando nel merito delle analisi svolte dal PUM, il traffico veicolare in ingresso a Rovereto dalle Valli di Terragnolo e Leno (S.S.46 via Vicenza e S.P.89 viale Schio) non è un traffico parassitario ma un traffico specifico diretto per la grande maggioranza (70%) a Rovereto. Esso consta complessivamente di circa 3600 veicoli/giorno, di cui circa 600 ve/h nell'ora di punta del mattino.

Si consideri che le indagini Origine Destinazione hanno consentito di stimare in un 70% la percentuale di veicoli diretti a Rovereto, percentuale rilevante che difficilmente potrebbe essere intercettata dalla Tangenziale Est.

D'altro canto è pienamente condivisibile l'obiettivo di ridurre la pressione su piazza Podestà da un lato e su S.Maria dall'altro.

Per questo nel PUM, quale accettabile compromesso tra costi e benefici, si è ritenuto di inserire solo un nuovo collegamento tra la S.S.46 e viale Schio all'altezza della ex Cartiera, che consentirebbe perlomeno di eliminare il traffico da piazza Podestà e dalla parte di S.Maria più vicina al Leno.

Ai fini di ridurre il traffico veicolare che insiste sul centro storico da est, il PUM ipotizza anche di "governare la domanda": si approfondisca lo studio degli spostamenti generati da Terragnolo e dai territori delle Valli del Leno per riorientarlo verso il trasporto pubblico, con l'idea di strutturare un servizio "a domanda" che risponda in modo più puntuale ed efficace alle esigenze dei residenti delle zone a monte della città, e per attestarlo almeno nella quota parte diretta al centro nei parcheggi di monte (parcheggio di via dei Colli, esistente, e nuovo parcheggio da creare lungo la S.S.46 ad esempio alla ex Cartiera, da servire con un servizio navetta apposito). È già prevista inoltre la collocazione di una delle stazioni del bike sharing elettrico.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

P1.E

Rischio che l'istituzione della ZTL comporti un consistente aumento dei flussi sulla S.S.12 e su via Cavour.

Il PUM ritiene l'estensione della ZTL come uno degli interventi strategici nel quadro d'insieme degli interventi per ridurre la pressione del traffico sul centro storico.

L'estensione della ZTL è pensata in due step.

Il primo è attuabile già nel breve termine, una volta che sarà resa operativa la nuova offerta di sosta collocata nei parcheggi di cintura attorno al centro storico, e non riguarda via Dante.

Il secondo, che interessa via Dante, fa parte di una strategia di medio termine nella quale saranno realizzati anche gli interventi infrastrutturali per la fluidificazione della S.S.12 (interramento piazzale Orsi e nuovo collegamento Stadio – San Giorgio), il nodo intermodale di piazzale Orsi, la completa trasformazione del Follone con la realizzazione di un parcheggio di grande capacità (500-600 posti complessivi).

Saranno questi interventi nel loro insieme, che aumenteranno la capacità della S.S.12 di assorbire gli



spostamenti nord-sud all'interno della città e che renderanno il Follone la porta d'accesso principale al centro storico accessibile da via Craffonara e via Cavour, a rendere sostenibile l'ampliamento della ZTL a via Dante. Come scritto nel PUM, tale scenario dovrà comunque essere sottoposto a verifica una volta attuati tutti gli interventi del breve termine nell'ambito del monitoraggio dell'attuazione del Piano mirato a valutarne l'efficacia.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

P1.F

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

P1.G

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

P1.H

Criticità del contesto di via del Teatro

La problematica è nota, ma va inserita in un livello di analisi di dettaglio al quale il PUM non si è spinto, pur dando delle importanti indicazioni sui criteri di accessibilità al centro storico ed agli elementi sensibili in esso inseriti.

Potrà comunque essere verificata da parte dell'Amministrazione la fattibilità di interventi specifici.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI



Comune di
Rovereto

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



PARERE CIRCOSCRIZIONE N°2

Presentata da

Circoscrizione n°2

Trasmessa

Estratto del verbale di seduta



Comune di Rovereto

SEGRETERIA GENERALE

Segreteria generale - Decentramento

COMUNE DI ROVERETO



Prot.N.0050571 11/12/2012
F. 2012 01.02/000002
Tit. 01.02 Interno

ESTRATTO DEL VERBALE DELLA SEDUTA N. 10 DD. 26 NOVEMBRE 2012 Circoscrizione 2^a - Rovereto Nord

Presenti: 11.
Assenti: 2. Buraglio Mauro (giust.) e Chizzola Gianni (giust.)
Presiede: Enzo Da Costa.
Verbalizza: Cristiano Vecli.

Segue articolato dibattito e si torna al...

2. Piano Urbano della Mobilità P.U.M. - espressione parere.

-il consiglio Circoscrizionale, all'unanimità dei presenti,
fornisce parere **NEGATIVO** al Piano Urbano della Mobilità, dopo averne discusso svariati
aspetti e difetti.

CONTRODEDUZIONI

P2.A

Parere negativo all'unanimità per il P.U.M.

Alla formulazione del parere negativo non è associata alcuna osservazione specifica a cui rispondere.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

PARERE CIRCOSCRIZIONE N°3

Presentata da

Circoscrizione n°3



Trasmessa

Estratto del verbale di seduta



Comune di Rovereto

SEGRETERIA GENERALE

Segreteria generale - Decentramento

COMUNE DI ROVERETO



Prot.N.0051342 17/12/2012

F. 2012 01.02/000003

Tit. 01.02 Interno

ESTRATTO DEL VERBALE DELLA SEDUTA N. 10 dd. 07 dicembre 2012
Circoscrizione 3^A - Sacco-San Giorgio

Presenti: 14.
Assenti: Corradini Fabrizio//.

Presiede: Francesconi Biancalbina.
Verbalizza: Manica Emilio.

4. Illustrazione del P.U.M. con presenza dell'Assessore Giulia Robol e tecnici comunali.

Entrano nel frattempo l'Assessore comunale Giulia Robol coadiuvata dal funzionario comunale ing. Larcher. L'Ass. Robol dà una ampia spiegazione del P.U.M. spiegando in particolare le differenze temporali tra le varie ipotesi e priorità esistenti, la necessità del rispetto di normative nazionali ed europee, la viabilità a 360 gradi, ed i 5 sistemi principali di mobilità locale: auto, bicicletta, autobus, treno e pedonale. Ricorda i 2 grossi investimenti pubblici che sono in corso d'opera nella nostra circoscrizione: il progetto Manifattura Domani e il Polo Meccatronica, entrambi fortemente impattanti per la mobilità locale. Particolare attenzione, viene posta sul previsto collegamento a Nord di San Giorgio e sulla prevista Zona a Traffico Limitato nel centro storico di Sacco.

Nella successiva ampia discussione intervengono i consiglieri Potrich, Galli, Erba, Francesconi Giorgio, Luscia, Manica e Polli: diverse perplessità ma anche contributi positivi e concreti/fattibili vengono messi all'attenzione dell'Assessore.

Ad ore 22.55 l'Ass. Robol ed il tecnico ing. Larcher, lasciano il Consiglio.

5. Osservazioni ed espressione parere sul PUM e relativa VAS.

Diversi consiglieri intervengono con contributi piuttosto ampi e corposi, o anche con semplici segnalazioni: Volani, Bernardis, Galli, Erba e altri.

Dopo ampia discussione interviene infine la votazione finale sul P.U.M., in termini generali, che dà il seguente risultato:

- voti favorevoli: 7.
- voti contrari: 4.
- voti astenuti: 3.

Quindi il punto non è approvato.



Comune di Rovereto

SEGRETERIA GENERALE

Segreteria generale - Decentramento

COMUNE DI ROVERETO



Prot.N.0051352 17/12/2012

F. 2012 01.02/000003

Tit. 01.02 Interno

ESTRATTO DEL VERBALE DELLA SEDUTA N. 09 dd. 27 novembre 2012
Circoscrizione 3^ - Sacco-San Giorgio

Presenti: 14.
Assenti: Consolati Christian//.

Presiede: Francesconi Biancalbina.
Verbalizza: Polli Armando.

6. Osservazioni ed espressione parere sul PUM e relativa VAS.

La presidente richiama i due incontri pubblici svoltisi all'Urban Center dove tecnici e membri della giunta comunale hanno con dovizia ed esaurientemente presentato alla cittadinanza le linee guida del Piano Urbano Mobilità. Qualche sera fa inoltre con alcuni di noi in maniera amichevole ci si è confrontati sulla materia; completo materiale e relativa informazione, come comunicato dalla stessa via mail, è ottenibile in modo digitale dal sito internet ufficiale del comune di Rovereto.

Il dieci dicembre è il termine utile per dare un'espressione parere.

Il consigliere Corradini ritiene occorra che qualche esperto si confronti con tutti noi e chiarisca tematiche di viabilità: il contesto urbano, le possibili soluzioni. Si chiede quale sia il senso di una ZTL nel centro storico di Sacco?! Afferma che dare un parere generico è superfluo.

Il consigliere Galli afferma di non disporre di strumenti idonei e che necessita ulteriore tempo per una valutazione efficace.

Il consigliere Erba manifesta scetticismo sul prolungamento di via Cavalcabò a causa di un inevitabile aumento di traffico nel rione.

Anche per il consigliere Manica, per interpretare correttamente la volontà dei cittadini di Sacco-San Giorgio, è necessario vi sia un confronto con autorità competente.

Pure il consigliere Polli si esprime d'accordo per un confronto con una figura competente designata dalla giunta comunale. Ci sono tanti nodi da sciogliere. Fra gli altri la ciclabile sul marciapiede di via Unione, un percorso protetto su via al Porto con sbocco su terreno Manica verso via Zigherane, il collegamento via Unione con via Zeni, il completamento di via Cavalcabò e/o l'individuazione di un'altra via verso rotonda stadio Quercia onde evitare traffico pesante e di attraversamento all'interno di San Giorgio, una riqualificazione per via Balista.

Il consigliere Luscia plaude alle scelte coraggiose che soprattutto nella figura del Sindaco questa giunta sta operando per favorire una mobilità lieve e sostenibile per la persona. Chiede che le osservazioni su PUM siano strettamente collegate (inserite) con il Piano Regolatore della città. Oggettivamente il quartiere per viabilità è forzatamente chiuso da ferrovia e dal fiume quindi prospettive difficili per segmenti stradali adatti verso città. Chiede di insistere su ciclabili e di porre attenzione e cura per San Giorgio che assume con queste nuove massicce costruzioni carattere di quartiere dormitorio, vissuto in modo provvisorio dagli abitanti. Auspica la realizzazione di un vero e grande parco in punto strategico della zona.

La consigliera Bernardis pur maturando sempre più contrarietà a nuove strade, prende atto che il quartiere risulta penalizzato dalla posizione che occupa nel contesto urbano pensa che

Comune di Rovereto

piazza Podestà, 11 - 38068 Rovereto TN
centralino 0464 452111 - nr. verde 800 186595
indirizzo web www.comune.rovereto.tn.it
p. iva e c.f. 00125390229

Decentramento

piazza Podestà, 11 - 38068 Rovereto TN
tel. 0464 452137 - 0464 452366
fax 0464 452366
e-mail decentramento@comune.rovereto.tn.it



pertanto è necessario terminare via Cavalcabò. Con Meccatronica e Manifattura Domani che si spera porteranno nuovo lavoro e prospettive concrete per i giovani occorre valutare attentamente una viabilità che favorisca le attività ivi svolte. Trova positivo accorgimenti su sede stradale onde favorire spostamenti sicuri per persone: bump, limitazione velocità, isole pedonali. Concorda per confronto con esperti del Comune sul PUM.

Il consigliere Corradini ribadisce come le lottizzazioni di via Unione siano compiute senza pensare ad un'adeguata percorribilità dei mezzi sulle vie interne al quartiere e cita un esempio virtuoso nel creare, partendo dai sottoservizi, un quartiere da emulare a Pineto in Abruzzo.

La consigliera Potrich afferma che nella scorsa consigliatura su temi delicati vi era sempre stato un confronto serrato con Assessori o figure competenti all'uopo.

Si rimane quindi con l'impegno da parte della Presidenza di richiedere un ulteriore momento di confronto con l'amministrazione comunale per poi arrivare ad esprimere il parere richiesto.

CONTRODEDUZIONI

P3.A

Parere contrario all'introduzione della ZTL nel centro storico di Borgo Sacco.

La proposta di istituire una ZTL nel centro storico di Sacco non fa altro che "istituzionalizzare" la protezione di un contesto che già oggi ne presenta tutte le caratteristiche, a completa salvaguardia dei suoi residenti e senza penalizzazioni per gli abitanti di Rovereto e i flussi veicolari esterni, che manterranno comunque la possibilità di raggiungere facilmente la piazza dalla viabilità principale.

Per la natura intrinseca del tessuto costruito di Sacco, quindi, l'eventuale scelta di non istituire la ZTL non ne pregiudicherà le condizioni di vivibilità di cui oggi gode.

Si ricorda che la proposta, che rimane valida nel suo impianto, nasce come risposta a richieste sottoposte direttamente all'attenzione dell'Amministrazione da parte di alcuni residenti.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

P3.B

Parere contrario alla realizzazione di un collegamento Stadio-S.Giorgio con la riqualificazione di Via Cavalcabò.

Il PUM ha assunto tra i suoi obiettivi specifici per la zona di San Giorgio quello di creare un nuovo collegamento tra il quartiere e lo svincolo dello Stadio Quercia che garantisca un'adeguata accessibilità anche al Polo della Meccatronica impattando il meno possibile sul quartiere.

La valutazione dei possibili tracciati alternativi ha portato ad individuare nel prolungamento di via Cavalcabò verso nord, con la riqualificazione della parte esistente che attraversa la zona artigianale, la soluzione migliore da questo punto di vista. L'alternativa lungo la ferrovia ha ricevuto infatti uno stop dalla Provincia per la necessità di mantenere libera la fascia lungo i binari a servizio di un futuro possibile potenziamento del servizio su ferro. L'alternativa più ad ovest che si innesterebbe direttamente in piazza San Giorgio sarebbe associata al rischio elevato di portare traffico di attraversamento nel cuore residenziale del quartiere e di creare con via Unione un asse di transito nord-sud per gli spostamenti dallo



Stadio a Rovereto Sud con ripercussioni notevoli anche su Borgo Sacco. L'alternativa scelta consente invece, operando una riqualificazione di piazza San Giorgio associata ad interventi di moderazione del traffico da un lato, e una riqualificazione di via Balista per orientare i flussi verso via Zeni e la Meccatronica dall'altro, di limitare gli impatti sul quartiere assicurando una miglior accessibilità a tutta l'area.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

P3.C

Proposte di integrazione o ridefinizione di alcuni dei collegamenti pedonali proposti.

Il marciapiede di via Unione non ha dimensioni sufficienti ad ospitare né una pista ciclabile né un percorso ciclopeditone a norma. Inoltre un suo allargamento funzionale alla creazione del percorso non è compatibile con la sezione di un lungo tratto di strada (larghezza di 7 m complessivi) per cui il PUM, nella consapevolezza dell'importanza di garantire un collegamento ciclabile tra Sacco e San Giorgio nel quadro della rete ciclabile comunale, abbraccia l'idea di realizzare un percorso ex novo all'interno del Polo della Meccatronica.

Mantenendo questa visione pianificatoria sullo sfondo, si ritiene che una possibile riposta nel breve termine vada cercata in una soluzione "leggera" e a basso costo: in questo senso si ritiene possibile un intervento che, facendo un uso intelligente della segnaletica orizzontale e di loghi e frecce dedicati, tracci sui bordi delle due corsie di marcia, in carreggiata stradale, delle fasce in cui favorire il transito delle bici e renderne più evidente la presenza ai veicoli motorizzati. Qualora si persegua questa soluzione sarà auspicabile associare misure di limitazione della velocità su tutta via Unione.

Su via Al Porto il PUM ha già inserito la previsione di un percorso ciclabile, aggiustata nel suo sviluppo alle previsioni dell'ambito di concessione convenzionata A.04 del PRG. Il collegamento via Unione – via Zeni sarà realizzato ed è già contenuto nella proposta di Masterplan per il Polo della Meccatronica.

Per via Cavalcabò, via Balista e il collegamento Stadio – San Giorgio, si veda il punto precedente.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

Allegato C – Tavola C4 Carta della ciclabilità

PARERE CIRCOSCRIZIONE N°4

Presentata da

Circoscrizione n°4

Trasmessa

Estratto del verbale di seduta



Comune di Rovereto

SEGRETERIA GENERALE

Segreteria generale - Decentramento

COMUNE DI ROVERETO
Prot.N.0003011 24/01/2013
F. 2013 01.02/000004
Tit. 01.02 Interno

ESTRATTO DEL VERBALE DELLA SEDUTA N. 10 dd. 14 novembre 2012
Circoscrizione 4^a - Rovereto Sud

Presenti: 13.
Assenti: 02. Benedetti Rudy (giust.), Pozzer Marina (giust.).
Presiede: Galli Filippo.
Verbalizza: il consigliere Simoncelli Leonardo.

1. Osservazioni al PUM ed eventuale espressione parere.

Viene consegnato ai consiglieri il dischetto contenente la progettualità del PUM.
Il presidente prosegue leggendo la scheda del PUM inerente gli interventi previsti sulla Circoscrizione Sud (Allegato D).
Barbacovi: se si fa la ZTL in S Maria, questa morirà come è avvenuto per via della Terra perché i Roveretani non si spostano se non in macchina.
Si discute sulla viabilità a doppio senso della Via Fiume con rimozione dei posti di sosta.
Vettori però evidenzia altre possibilità di congestione, anche se la posizione di una rotatoria su via Benacense per via Circonvallazione potrà aiutare.
Vettori asserisce che è importante pensare bene alle proposte che vengono formulate su Viale Verona - Via Trieste per gli abitanti e per la necessità di raggiungere l'ospedale.
Il problema delle isole ambientali viene riportato più volte e Barbacovi interviene per affermare la pericolosità dei dossi per l'influenza dei osteoporosi.
Il presidente afferma che in sede circoscrizionale sono stati affrontati in più fasi i problemi legati al PUM e quindi sono documentati e reperibili: già la Commissione Viabilità ha operato una raccolta delle istanze e delle osservazioni formulate dalla Circoscrizione. Si può partire da questa documentazione per presentare le osservazioni puntuali al PUM.
Barbacovi: Sul ponte di Via Dante è impossibile conciliare la contemporaneità di automobili pedoni e biciclette, pertanto sarebbe indispensabile una passerella, magari posizionata a nord del ponte e realizzata nello stesso stile di quella già presente. Anche il presidente sottolinea la necessità di non far percorrere alle bici il ponte di Via Dante. Tutti concordano
Barbacovi si dichiara contraria al restringimento di via Benacense, ritenendo necessari: golfi per autobus, nonché aumento dei parcheggi.
Chiede informazioni per quanto attiene la doppia carreggiata su vicolo Tintori in prossimità del terreno della parrocchia.
Rimane aperto il problema dei raccordi con la tangenziale est.
Il presidente evidenzia che la reale mancanza di fondi inciderà su tutta la progettualità del PUM.
Il presidente propone di non deliberare e dar così modo a tutti di verificare di persona il PUM sul CD consegnato. Il Consiglio Concorde.



Comune di Rovereto

SEGRETERIA GENERALE
Segreteria generale - Decentramento

COMUNE DI ROVERETO



Prot.N.0003015 24/01/2013
F. 2013 01.02/000004
Tit. 01.02 Interno

ESTRATTO DEL VERBALE DELLA SEDUTA N. 11 dd. 28 novembre 2012
Circoscrizione 4^ - Rovereto Sud

Presenti: 13.
Assenti: 02. Cassiti Fausta (giust.), Luna Daniela (giust.).
Presiede: Galli Filippo.
Verbalizza: il consigliere Simoncelli Leonardo.

Punto 1 OdG: Conferma osservazioni al PUM ed espressione parere

Si riporta la lettura delle osservazioni espresse durante la precedente assemblea da parte del presidente Galli.

- 1) ZTL su S.Maria in prossimità di viale schio da attivare solo dopo l'apertura del parcheggio in ex Mensa Bimac;
- 2) Nuovo parcheggio zona ospedale: verificare zona ingresso a P. Possibile ingolfamento? Auto in entrata v benacense, v trieste, via fiume e corso verona. Obbligo svolta a destra su via benacense ad uscire.
- 3) incrocio viale prima armata e via lungo leno sinistro per accesso a P complesso Bimac ed ex Bimac (entrata e soprattutto uscita) Segnalazione disponibilità posti auto ancora su via dante.
- 4) richiedere nuovamente 30Km/H su tutto corso Verona
- 5) modificare da 40 a 30Km/h i cartelli su via benacense II
- 6) chiedere i 30Km/h su via Trieste, troppe auto corrono,
- 7) al fine di proteggere il ciclista, in attesa del completamento dei lavori della bretella, si propone una soluzione transitoria per favorire la ciclabilità su via benacense, LATO EST a salire. Taglio alberi su tutta la via, via le auto, spianata/asfaltata/ e creazione di ciclabile a 2 vie. La misura c'è circa 1,8-2,00 metri.
- 7.1) propedeuticità: sdoppiare tratto ciclabile a scendere su lato dx di via circonvallazione come da proposta già elaborata
- 8) progettualità collegamento SS12 - Salita S. Antonio (progetto di massima dal costo di 2,4ML di euro) - NON PRIORITARIO
- 9) via benacense II incrocio SS240 - progetto rotatoria LIDL. PRIORITARIO, per due motivi, a) sicurezza attraversamento pedonale, b) lottizzazione FIR
- 10) Cantiere Bretella zona v abetone caserma VVFF si segnala che di notte non si vede nulla, e segnaletica orizzontale quasi assente.
- 11) Via Ronchi: sosta vietata a TIR CAMPER e BUS di linea.
- 12) valutare ciclabile su Lungo leno dx
- 13) Sistemazione marciapiede su SS12

Entra alle ore 20:47 il consigliere Vettori Bruno



- a. Tenere il marciapiede il più largo possibile: è zona di scuola primaria e bisogna pensare che gli utenti sono bambini che spesso sono accompagnati dai genitori/nonni. Bisogna dare loro agio!
 - b. Porre la massima attenzione agli attraversamenti: si deve garantire la massima visibilità ad automobili, motocicli e biciclette per evitare incidenti.
 - c. Rivedere la posizione della fermata dell'autobus lato farmacia per evitare che sia proprio nella chicane.
 - d. Posizionare dei separatori fisici tra ciclabile e sede stradale nel primo tratto SS12 – via Filatoi per garantire la sicurezza dei ciclisti.
 - e. Rivalutare il tratto da incrocio via XXIV maggio a via Filatoi in quanto l'idea di avere un tratto promiscuo non è delle migliori. Pur mantenendo l'impostazione del progetto, almeno fino a che non sarà completata la "bretella ai fiori" favorire con appositi segnali verticali ed orizzontali un percorso alternativo per le biciclette: da SS12 a via Jacopino, poi via Trieste, poi via Filatoi e quindi via Benacense.
- 16) Progettazione Via Benacense nella sua complessità. Si chiede che relativamente alle soluzioni di calmieramento del traffico (rotatoria, divieto di svolta a sx da via Fiume...), prima di mettere in essere delle soluzioni definitive, venga al più presto effettuata una sperimentazione (visto che non comporta spese trascendentali) con monitoraggio dei dati di traffico e che solamente dopo la verifica dei dati si decida di introdurre delle soluzioni definitive.
- a. Progettazione e realizzazione rotatoria incrocio via Benacense, via Fiume, via Circonvallazione.
- 17) Realizzazione marciapiede per via 24 maggio.
- 18) Progettazione e realizzazione di piste ciclabili di servizio e raccordate con la dorsale di via Benacense che possano servire i quartieri ad alta densità commerciale e di destinazione ad uso pubblico (ad esempio, piazza S. Antonio, le Maioliche, via Circonvallazione, etc).
- 19) Progettazione sottopasso carrabile via Lungo Leno sinistro – zona Baldresca.
- 20) Progettare e realizzare collegamento SS12 - Salita S. Antonio
- 21) Rotatoria SS12 immissione su via Benacense, procedendo da sud a nord: ripetere i cartelli del limite dei 50Km/h.
- 22) Rivisitazione di tutti i passaggi pedonali cittadini potenziando l'illuminazione e trovando una soluzione cromatica che faccia risaltare le strisce pedonali
- 23) Potenziare la segnaletica orizzontale e verticale (rendendola visibile) e studiare delle soluzioni (ad esempio righe rumorose) per far sì che gli automobilisti non incorrano nell'errore con possibili gravi conseguenze per gli utenti della strada più deboli (ciclisti e pedoni), soprattutto nei nuovi attraversamenti ciclopedonali.
- 24) Limitare l'uso dei dissuasori al minimo indispensabile e adottare soluzioni alternative di calmieramento del traffico.

Il Consiglio prosegue con l'espressione del parere sul PUM.

Dichiarazioni dei Consiglieri

Vettori: non risolve i problemi dell'attraversamento della città da nord a sud (Baroni si associa)
Barberi: Non è male l'idea generale (puntando sulla migliore vivibilità) non vedo molta concretezza. Puntano più sulla gestione di alcuni punti critici della città. Revisionare l'accesso al polo tecnologico.

Servono cose importanti come la realizzazione delle tangenziali.

Barbacovi: evitare di realizzare la tangenziale ovest. La proposta dell'interramento non è il caso. Sarebbe meglio puntare sulla tangenziale est la quale non mangia spazi destinabili ad altri usi liberando nel contempo la viabilità delle valli.

Defrancesco: condivido il fatto che il piano della mobilità non risolverà il problema del traffico di Rovereto. C'è anche da dire che non li risolverà e non avrebbe potuto in ogni caso. La Bretella coinvolge l'interesse di altri comuni. Questa potrebbe essere la possibilità di valutare la creazione di una sola tangenziale est in quanto il territorio è quello che è ed è oltremodo saturo di varie costruzioni. C'è comunque la necessità di coinvolgere anche i comuni limitrofi in quanto ogni possibile progetto coinvolgerebbe quest'ultimi.

Il piano urbano PUM è della città di Rovereto ed ha perciò analizzato gli spostamenti all'interno della città, i problemi dei parcheggi ecc. Ciò è positivo. Per quello che si proponeva di fare il



mio giudizio è favorevole. Non risolverà i problemi che toccano, come già detto, anche i comuni limitrofi.

Armici: Mi associo alle osservazioni generali espresse da tutti. Trovo sia una grande perdita l'aver stralciato il progetto del sottopasso della Baldresca da via Lungo Leno sx.

Simoncelli: Rovereto è succube di scelte edilizie fatte da trent'anni a questa parte. Il PUM si esprime riguardo a scelte di mobilità interna alla città di Rovereto cercando di risolvere svariati problemi. Ritengo sia molto positivo il cercare soluzioni di vivibilità per Rovereto come è positivo lo sviluppo di una mobilità alternativa come la viabilità ciclistica.

Galli: il lavoro fatto non è da cassare. Vi sono proposte interessanti che però si scontrano con delle problematiche di sviluppo (non vi sono più soldi). Mi aspettavo che il PUM osasse un po' di più con soluzioni anche più coraggiose in particolar modo su due nodi nevralgici:

a) l'incrocio di via I Armata con Lungo Leno sinistro: vedere il quadratino rosso (che rappresenta il simbolo di necessaria progettazione) mi lascia perplesso, non ci sono indirizzi?

b) L'incrocio SS 12 e via Benacense che rimanda la progettualità specifica all'apertura della bretella ai Fiori senza dare indicazioni al riguardo.

In termini di metodo a parte la tripartizione molto generale degli interventi a breve, medio e lungo termine, rilevo negativamente che non sono state definite le sequenze dei vari interventi: si parla di interventi, ma non della sequenza né della priorità degli stessi lasciando quindi dei vuoti che potrebbero provocare delle situazioni grottesche come ciò che è avvenuto con la realizzazione della nuova ciclabile di via Dante, senza la contemporanea/preventiva apertura dei parcheggi al Follone.

Benedetti: chiedere che via Benacense II rientri in un piano di riqualificazione come per via Benacense

Delibera nr. 44/2012: Il Consiglio delibera a maggioranza parere contrario rispetto al PUM

Favorevoli: 4 (Defrancesco, Merighi, Simoncelli, Spagnolli)

Contrari: 7 (Armici, Baroni, Benedetti, Calvetti, Galli, Pozzer, Vettori)

Astenuti: 2 (Barbacovi, Barberi)

CONTRODEDUZIONI

P4.A

Incrocio viale Prima Armata – via Lungo Leno sinistro

L'incrocio indicato e tutto l'ambito dal Leno all'ospedale è stato studiato con apposite analisi e simulazioni. All'interno del PUM è stata già avanzata una proposta di riorganizzazione dell'intersezione, descritta nel Paragrafo 9.2.4 (Interventi di riorganizzazione dei nodi). In prima battuta si ipotizza l'istituzione dell'obbligo di utilizzare la rotatoria di S.Maria per accedere all'area per i flussi provenienti da via Lungo Leno sx e da via Dante, valutando eventualmente anche il divieto di svolta a sinistra per i flussi in uscita dall'area, che in alternativa andranno serviti con una corsia di immissione centrale.

Il Comune sta valutando anche altre soluzioni alternative più sostanziali mediante la predisposizione di apposite progettazioni.

- Il comportamento di tutti i veicoli, inclusi autobus e biciclette, è vincolato al rispetto delle norme del Codice della Strada. Le biciclette godono quindi degli stessi diritti di qualsiasi altro veicolo nel momento in cui transitano lecitamente sulla carreggiata stradale.
- L'evento occasionale dell'incrocio di due autobus in via Prima Armata può essere gestito anche evitando che il transito ravvicinato dei mezzi avvenga esattamente sul ponte, grazie all'ottima visibilità lungo la strada.



- L'introduzione di nuovi posti auto su via Dante e nei pressi della rotatoria di S.Maria sarebbe in contrasto con la strategia del PUM per la sosta, che punta a potenziare la dotazione di parcheggi fuori strada (v. ex Bimac e Follone) proprio per disincentivare l'uso della sosta su strada, che occupa spazio e crea conflittualità con altri usi.
- Il segnale a cui si fa riferimento è già presente all'imbocco del ponte proveniente da nord.
- La realizzazione di qualsiasi percorso ciclabile nasce da una programmazione di interventi orientata alla creazione di una rete ciclabile comunale, programmazione che dà priorità alla manutenzione/riqualificazione dell'esistente e alla realizzazione delle dorsali strategiche; la dorsale strategica in quest'area interessa via Dante, via Prima Armata e via Benacense, per cui i percorsi suggeriti non rientrano tra le priorità.
- Oltre a quanto detto sopra, nello specifico dell'ipotesi di nuova passerella sul Leno, si ricorda anche il parere negativo della Sovrintendenza a causa dell'impatto visivo sul ponte carrabile esistente.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

P4.B

Viabilità zona Ai Fiori e via Benacense II con incrocio S.S.240

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.

Per quel che riguarda gli altri punti dell'osservazioni:



- la Tavola C.4 (Carta della ciclabilità) mostra come si sia già pensato alle modalità di collegamento alla rete ciclabile cittadina per l'area in questione
- la questione dell'allargamento di via Zigherano non è pertinente con l'oggetto del PUM.

*Giudizio complessivo
sull'Osservazione*

RESPINTA

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

P4.C

ZTL S.Maria e cambio di regolamentazione dei parcheggi a S.Maria

Il PUM precisa già che l'eventuale ZTL a S.Maria sarà attivata solo dopo l'apertura dei parcheggi ex Bimac.

La conversione di parte dei parcheggi oggi a pagamento di S.Maria in parcheggi a disco orario potrà essere valutata nell'ambito dell'aggiornamento del Piano della Sosta del Comune.

*Giudizio complessivo
sull'Osservazione*

RESPINTA

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

P4.D

Corso Verona a 30 km/h

Corso Verona è inserito dal PUM nell'Isola Ambientale "Benacense" e pertanto da assoggettare al limite dei 30 km/h, come previsto per tutta la viabilità locale all'interno delle isole ambientali individuate dal PUM. Interventi di dettaglio possono essere valutati in sede di iter progettuale.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI



P4.E

Moderazione del traffico in via Benacense II

Per quel che riguarda l'incrocio via Benacense II – S.S.240 si rimanda alla risposta data all'Osservazione P4.B sopra.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

P4.F

Nuovo parcheggio zona ospedale

L'ospedale rappresenta una funzione tanto importante quanto ingombrante per il quartiere. Sarà importante organizzare l'accessibilità e la mobilità delle persone in modo che risultino il meno gravosi possibile gli impatti sul contesto, in termini soprattutto di traffico parassitario ingenerato dalla ricerca del parcheggio e di occupazione del suolo pubblico. Per questo si prevede di

- potenziare l'offerta di sosta nelle immediate vicinanze dell'ospedale, senza dimenticare l'importanza del parcheggio del cimitero;
- migliorare l'accessibilità alle aree di sosta di progetto dell'ospedale introducendo una rotatoria all'intersezione con via Circonvallazione, il doppio senso di marcia su via Fiume e il senso unico invertito nel primo tratto di via Trieste in modo da proteggere il quartiere dai veicoli in allontanamento;
- riqualificare corso Verona sul fronte dell'ospedale riequilibrando gli spazi a favore di trasporto pubblico, mobilità lenta e convertendo la sosta a pagamento in spazi per fermata e per disabili.

La proposta per la riorganizzazione dell'accessibilità all'ospedale è così declinata nel Capitolo 10.4 relativo alla Circoscrizione IV e nell'annessa Figura 10.4.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

P4.G

Ciclabile via Benacense e progettazione complessiva

Il progetto di riqualificazione di via Benacense, che prevede anche la realizzazione della pista ciclabile, sarà affrontato nel 2013-2014. Si ritiene pertanto non opportuno intervenire con soluzioni provvisorie che peraltro, nella proposta formulata nell'osservazione, comportano esborsi non irrilevanti.

Tutti i dettagli relativi alla realizzazione della pista ciclabile ed alla riqualificazione della strada non sono di pertinenza del PUM ma dell'iter progettuale al quale si demanda.

Sicuramente saranno comunque presi in esame tutti gli elementi pianificatori e di valutazione ex-ante



utilizzati dal PUM per formulare gli indirizzi, le strategie e le misure di intervento per via Benacense.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

P4.H

Ciclabile Lungo Leno dx e S.S.12

La realizzazione di qualsiasi percorso ciclabile nasce da una programmazione di interventi orientata alla creazione di una rete ciclabile comunale, programmazione che dà priorità alla manutenzione/riqualificazione dell'esistente e alla realizzazione delle dorsali strategiche; la dorsale strategica in quest'area interessa via Dante, via Prima Armata e via Benacense, per cui i percorsi suggeriti non rientrano tra le priorità.

La Carta della Ciclabilità del PUM (Allegato C Tav. C.4) include comunque la proposta di ciclabile lungo via Circonvallazione e via Halbherr, mentre piazza S. Antonio e via Maioliche, per citare le due segnalate nell'osservazione, rientrano negli ambiti delle rispettive Isole Ambientali, all'interno delle quali la ciclabilità usufruisce di spazi stradali resi sicuri dal regime di moderazione del traffico (30 km/h) e che quindi non rendono necessaria la soluzione di "separazione" della pista ciclabile bensì sufficiente quella di "integrazione" tra le varie componenti veicolari che usufruiscono della strada.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

P4.I

Regolamentare la sosta su via Ronchi e via Rovigo

Da studiare nell'ambito dell'aggiornamento del Piano della Sosta.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

P4.L

Marciapiede Orvea

La proposta, già all'attenzione del Comune, potrà essere riconsiderata a valle dell'apertura della Bretella "Ai Fiori", che determinerà una riduzione dei flussi veicolari consistente su via del Garda.



ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

P4.M

Sentiero S.Antonio - Ossario

Non sono di pertinenza del PUM le misure ascrivibili alla progettazione e realizzazione di opere puntuali che non abbiano rilevanza nello schema direttore generale della mobilità e del traffico.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

P4.N

Segnaletica visibile rotatoria via Circonvallazione e via Maioliche

Rientra nella normale manutenzione della segnaletica svolta dal Comune.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

P4.O

Progettazione sottopasso Lungo Leno sinistro – Baldresca

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'interramento 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 risulterà 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'interramento 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

P4.P

Sicurezza attraversamenti pedonali

La sicurezza e la qualità degli attraversamenti pedonali sono requisiti fondamentali per lo sviluppo di una mobilità lenta più matura a Rovereto, per cui tutte le indicazioni fornite (dall'illuminazione all'introduzione delle bande sonore) si ritengono in generale misure potenzialmente valide da applicare caso per caso sulla rete viaria.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

P4.Q

Dissuasori di traffico

Le tecniche di moderazione del traffico sono conosciute ed applicate da anni in tutta Europa. Tra gli elementi tipici utilizzati in interventi di moderazione del traffico si annoverano non solo i dossi dissuasori e le "speed tables" (pedane rialzate), ma anche i disassamenti di carreggiata, le "porte d'accesso", l'uso dell'arredo urbano in carreggiata, i restringimenti, i cambi di pavimentazione, ecc.



Non è possibile aprioristicamente definire una scala di valori tra questi elementi, dal momento che sta all'esperienza e alla sensibilità del progettista e del committente stabilire quali siano per ciascun caso di applicazione le tecniche migliori da utilizzare.

Un esempio di pianificazione di un'isola ambientale attraverso l'introduzione di tecniche diverse di moderazione del traffico è presente all'interno del PUM ed ha come oggetto l'ambito a sud di via Benacense .

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI



PARERE CIRCOSCRIZIONE N°5

Presentata da

Circoscrizione n°5

Trasmessa

Estratto del verbale di seduta



Comune di Rovereto

SEGRETERIA GENERALE
Segreteria generale - Decentramento

COMUNE DI ROVERETO



Prot.N.0049112 30/11/2012
F. 2012 01.02/000005
Tit. 01.02 Interno

ESTRATTO DEL VERBALE DELLA SEDUTA N. 08 dd. 15 NOVEMBRE 2012 Circoscrizione 5^a - Lizzana Mori Ferrovia

Presenti: 10.
Assenti: 5. Baroni Bruno (giust.), Barozzi Davide (giust.), Dallabernardina Marco (giust.),
Simoncelli Nerio (giust.), Spagnoli Patrizia (giust.).
Presiede: Migliarini Maurizio.
Verbalizza: il consigliere Ferrari Giampaolo.

5. - PRIMA DISCUSSIONE SUL P.U.M.

Il Presidente, consegna a tutti i richiedenti copia del CD messo a disposizione dall'Amministrazione ed effettua una breve illustrazione del P.U.M. ai Consiglieri che non hanno potuto partecipare alla convocazione indetta dall'Amministrazione Comunale presso l'Urban Center.

A seguire, interviene il Consigliere DALLABERNARDINA Marco, che riferisce di approvare la filosofia generale dello studio ma nel contempo di denunciare la sua totale disapprovazione nei confronti dello studio/progetto per mancanza assoluta di viabilità e flussi stradali che possano attraversare la città da Nord a Sud.

A parere del Consigliere, il progetto in essere è pura utopia.

Non concorda e disapprova completamente, anche la viabilità relativa al progetto ciclabili in esso contenute.

Il Consigliere BOTTESI Gianluca segnala la mancanza all'interno del P.U.M. di un vero e specifico progetto sui trasporti pubblici, ritenendo lo stesso allo stato attuale al collasso.

Il Consigliere FERRARI Giampaolo propone di eliminare la rotonda alla MIRA che porterebbe inevitabilmente traffico parassitario nell'abitato di Lizzana, e di utilizzare l'attuale rotatoria già esistente all'uscita di Marco per l'innesto vicino in zona industriale.

Il Consigliere FRISINGHELLI Egidio esprimendo parere favorevole al progetto ritiene che il CAIRE abbia svolto e fatto bene il lavoro affidatogli.

Il Consigliere FRANCESCHINI Franco segnala e puntualizza che la situazione attuale relativa all'utilizzo del servizio pubblico è decisamente deficitaria.

In particolare segnala la totale mancanza di coordinamento nelle coincidenze fra arrivi e partenze fra autobus e treni.

Il Presidente MIGLIARINI al termine della discussione preliminare sul P.U.M., sentiti i consiglieri propone di richiedere all'Assessore ROBOL di poter illustrare alla Comunità di Lizzana, con apposita riunione, il piano stesso, relativamente alle modifiche specifiche, che verranno apportate e di interesse della frazione.

Il previsto parere, sullo studio in essere, verrà formulato dal Consiglio in successivo e specifico incontro.

Approvato all'unanimità.



Comune di Rovereto

SEGRETERIA GENERALE
Segreteria generale - Decentramento

COMUNE DI ROVERETO



Prot.N 0003224 25/01/2013

F. 2013 01.02/000005

Tit. 01.02 Interno

ESTRATTO DEL VERBALE DELLA SEDUTA N. 09 dd. 05 DICEMBRE 2012
Circoscrizione 5^ - Lizzana Mori Ferrovia

Presenti: 13.
Assenti: 2. Braus Renzo, Frisinghelli Egidio.
Presiede: Migliarini Maurizio.
Verbalizza: Migliarini Maurizio.

4. - INCONTRO CON L'ASS. GIULIA ROBOL RELATIVO AL PUM.

Il Presidente vista la presenza dell'assessore Giulia Robol e l'Ing. Andrea Larcher anticipa il punto 4, ringrazia l'Assessore per la disponibilità ad incontrare il Consiglio per illustrare nel dettaglio il PUM, sottolinea che la richiesta si è resa necessaria per dare la possibilità ai consiglieri non presenti alla presentazione che è stata fatta all'Urban Center.

Il Presidente prima di dare la parola all'Assessore esprime alcune osservazioni rispetto al PUM, sottolinea anzitutto l'aspetto legato al problema del trasporto pubblico, settore dove dal 2013 subirà una riduzione di risorse, e a suo avviso questo va in netto contrasto con la filosofia del PUM, pur ritenendo l'obiettivo del piano urbano di mobilità positivo ritiene ci siano dei punti deboli a cui bisognerebbe mettere rimedio.

L'Assessore prende la parola e illustra nel dettaglio il PUM e quali obiettivi Amministrazione vuole raggiungere, sottolinea inoltre che in piano dovrà essere testato ogni 2-3- anni considerando che il completamento lo si avrà tra una decina di anni.

Prende la parola l'Ing. Larcher illustrando in modo particolare i costi del servizio pubblico a cui l'amministrazione deve fare fronte e tuttavia a suo parere il servizio sul su Rovereto e da ritenersi soddisfacente.

Interviene il consigliere Bottesi, evidenzia che il PUM non può trascurare di viabilità che non possono essere comunque intaccate, (industrie, commercio, consegna porta porta) inoltre auspica una particolare attenzione al servizio pubblico e alla popolazione anziana la quale fa un uso sempre più frequente del trasporto pubblico.

Il Consigliere Dallabernardina interviene sottolineando alcuni aspetti carenti del PUM e un tempo eccessivamente lungo per la realizzazione.

Il consigliere Ferrari condivide la filosofia del Piano ma a suo avviso è indispensabile un progetto di nuova viabilità di attraversamento della città da nord a sud altrimenti il PUM creerà ulteriore problema per i cittadini.

L'Assessore Giulia Robol sottolinea che la realizzazione del PUM è strettamente legata agli interventi infrastrutturali in mancanza dei quali non si realizzerà il piano di mobilità urbano.



Terminata la discussione l'Assessore e l'Ing. Larcher lasciano il Consiglio.

Il consiglio prosegue la discussione con alcuni interventi di consiglieri, terminata la discussione il Presidente mette in votazione il parere sul PUM, il Consiglio si esprime a favore con 8 voti a favore 4 astenuti e 1 contrario.

CONTRODEDUZIONI

P5.A

Segnalata la mancanza all'interno del P.U.M. di un vero e specifico progetto sui trasporti pubblici.

Il Comune di Rovereto dispone già di un Piano del Trasporto Pubblico di bacino, aggiornato di recente e recepito in toto dal PUM. Compete al dettaglio di un Piano di Settore come quello di cui si è dotato il Comune l'analisi puntuale di orari e coincidenze volta a migliorare affidabilità ed efficienza del servizio.

Nel quadro generale delle strategie il PUM insiste nel ritenere fondamentale il potenziamento del trasporto pubblico, attraverso una serie di interventi diretti ed indiretti che riguardano l'intermodalità con gli altri modi di trasporto, la sistemazione delle fermate del trasporto pubblico e dei loro ambiti, l'adeguamento delle linee e del servizio alle future esigenze dettate dalle trasformazioni urbanistiche in atto, l'implementazione di servizi "a domanda debole" per un risparmio da utilizzare per il potenziamento delle linee che collegano i principali poli attrattori della città ai nodi di interscambio e parcheggio. Oltre a quanto detto sopra, nello specifico dell'ipotesi di nuova passerella sul Leno, si ricorda anche il parere negativo della Soprintendenza a causa dell'impatto visivo sul ponte carrabile esistente.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

P5.B

Ipotesi di un infrastruttura alternativa alla "bretella alla Mira".

Le simulazioni operate con il modello del traffico mostrano che la Bretella "Alla Mira" può contribuire in modo importante a ridurre il traffico all'interno di Lizzana, se associata alla riqualificazione funzionale di viale Caproni e alla Bretella "Ai Fiori" da un lato, ed alla creazione di un asse urbano attrezzato a traffico moderato sull'attuale S.S.12 dall'altro.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI



PARERE CIRCOSCRIZIONE N°6

Presentata da

Circoscrizione n°6

Trasmessa

Estratto del verbale di seduta



Comune di Rovereto

SEGRETERIA GENERALE

Segreteria generale - Decentramento

COMUNE DI ROVERETO



Prot.N.0000687 08/01/2013

F. 2012 01.02/000006

Tit. 01.02 Interno

ESTRATTO DEL VERBALE DELLA SEDUTA N. 8 dd. 10.12.2012

Circoscrizione 6^a - Marco

Presenti: 08.
Assenti: 02. (Parisi Tito e Veronesi Fabrizio)

Presiede: Plotegher Carlo.
Verbalizza: il consigliere Faioni Marco.

2. Parere P.U.M.

Il Presidente, vista la presenza dell'Assessore Robol e dell'ing. Larcher, ringrazia entrambi della presenza nonché disponibilità e porge la parola all'Assessore.

L'Assessore Robol prende la parola presentando in linea generale il piano complessivo spiegando che lo stesso viene realizzato sulla base del P.R.G. appena approvato.

A Marco il traffico parassitario verrà spostato a nord del paese utilizzando la "costruenda variante alla Mira" che collegherà alla zona industriale ed all'uscita di Rovereto Sud dell'A22.

L'abitato di Marco verrà rivalutato ad "Isola Ambientale" promovendolo a "Quartiere da Preservare"

Rimanendo aperto il problema del traffico parassitario e per coercizzare l'automobilista, che deve recarsi alla zona industriale e/o all'A22, all'utilizzo della nuova Variante alla Mira si dovrà ricercare un sistema per disincentivare.

Il consigliere Vaccari fa presente che la ciclabile prevista da Marco a Lizzana è stata inserita nei Lavori di Medio Termine anziché attuarla in tempi brevi come promesso.

L'Assessore Robol risponde che tale operazione ha avuto una lievitazione dei costi in quanto una buona parte è soggetta ad esproprio e così vista la situazione di crisi si prospettano tali lavori in tempi migliori.

Il consigliere Modena esprime perplessità sui tempi di realizzo delle varie ciclabili di interesse al paese; chiede l'immediato blocco del traffico di passaggio nel paese. Lo stesso va riproponendo l'anello centrale del paese che andrebbe sicuramente a rallentare e così scoraggiare il traffico parassitario.

L'Assessore Robol risponde che farà delle verifiche, ma l'ing. Larcher presenta qualche perplessità in ordine alla sicurezza viabilistica.

Il Presidente propone di spostare-scambiare l'attuale parcheggi moto di fronte alla palestra col posto auto adiacente l'incrocio di via Vecchio Alveo; sistemare l'attuale uscita da scuola sul nuovo attraversamento pedonale protetto in quanto il parcheggio risulta troppo vicino al passaggio pedonale rendendo difficoltosa la vista del traffico stradale.

Ore 23.00 si sospende il Consiglio.

Ore 23.10 si riprende il Consiglio.

Il Presidente ringrazia l'Assessore Robol e l'ing. Larcher per la disponibilità e l'ottima presentazione e spiegazione del P.U.M.



Espressione Parere.

- a) Il Presidente propone parere negativo per la soluzione della ZTL che andrebbe solo a limitare il movimento ai soli marcolini portando ad un aumento dell'inquinamento dato dal prolungamento del tragitto per arrivare a Marco. Ancora la soluzione prospettata della Variante alla Mira che non troverà mai consenso in quanto è a poche centinaia di metri dall'attuale ingresso alla Zona Industriale collegata già con l'A22 vedendo questa soluzione come una nuova "ferita" al bosco dei Lavini. Lo stesso Presidente propone una probabile soluzione da porsi più a sud creando anche un nuovo collegamento con l'A22 in modo tale da ridurre il tratto stradale di percorrenza e così di tempi e di inquinamento.
- b) Il consigliere Modena fa presente che la nuova rotonda servirà, non solo per la nuova variante, anche il previsto CRM ed anche il canile ora privo di accesso adeguato.
- c) Il consigliere Airoidi esprime piacere nella complessità del PUM in quanto lo stesso piano cerca di far cambiare la mentalità del mezzo di spostamento alla popolazione di Rovereto nonché porta all'ottimizzazione dei costi individuando tempi diversi di realizzo; esprime però contrarietà al realizzo dello ZTL di via San Romedio.
- d) Il consigliere Vaccari esprime parere negativo in quanto contrario per il ZTL di via San Romedio, per aver posticipato il realizzo delle ciclabili del paese e per aver fatto sparire dal programma dei lavori il collegamento ciclabile con Mori Ferrovia, perché sulle mappe è indicato, ma non si sa tra quali opere è compreso: a breve, medio o a mai ????
- e) Il consigliere Capobianco esprime parere negativo in quanto contrario per il ZTL di via San Romedio, per le soluzioni previste per il traffico nel paese troppo vaghe, per il realizzo e soluzione nella Variante alla Mira e vedendo nelle soluzioni prospettate solo penalizzazioni verso il Paese.
- f) Il consigliere Amadori esprime parere negativo in quanto contrario per il ZTL di via San Romedio, per la prospettiva di trovare la soluzione nella Variante alla Mira del traffico parassitario in Marco, avendo già in passato proposto un collegamento a sud dell'abitato di Marco come unica soluzione del problema.
- g) Il consigliere Modena esprime parere favorevole richiedendo all'Amministrazione la massima attenzione alla ZTL che la stessa dovrà essere valutata anche dalla comunità di Marco
- h) La consigliera Setti si astiene dall'espressione di parere in quanto non ha avuto il tempo per valutare.
- i) Il consigliere Faioni esprime parere negativo in quanto contrario per il ZTL di via San Romedio concordando in toto sia sulla negatività inerente l'utilizzo della Variante alla Mira così come delucidato dal Presidente che vedendo in una soluzione ottimale un nuovo collegamento più a sud con l'A22 e la SS12

Il Presidente propone di mettere ai voti l'espressione di parere:

negativo per il realizzo della ZTL che limita il movimento ai marcolini, per considerare valida l'alternativa al passaggio parassitario col nuovo realizzo della Variante alla Mira, per le ciclabili previste e che non verranno realizzate, per la mancata individuazione di alternative atte alla risoluzione del traffico parassitario.

Parere Favorevole: Airoidi e Modena.

Parere Negativo: Presidente Plotegher, Vaccari, Amadori, Capobianco e Faioni.

Astenuti: Setti.

Risultato **PARERE NEGATIVO.**

//



P6.A

Parere negativo sull'introduzione della Z.T.L. in via S. Romedio

Tutte le questioni inerenti gli interventi da mettere in atto a Marco per raggiungere gli obiettivi prefissati dal PUM coerentemente con le istanze espresse dai cittadini e dalla Circoscrizione sono state di recente approfondite in un apposito Studio Particolareggiato.

Rispetto alle questioni poste nel parere, si rimanda pertanto alla sua lettura per quel che riguarda l'ipotesi di ZTL (Paragrafo 3.1), le ipotesi di realizzare un nuovo collegamento viario tra la S.S.12 e il casello di Rovereto Sud (Paragrafo 2.2), gli interventi puntuali da attuare nel centro abitato di Marco (Capitolo 3).

Si vuol qui solo sottolineare che l'introduzione di una ZTL in via S.Romedio, osteggiata nella formulazione del parere da diversi consiglieri ma in realtà formulata come ipotesi dalla Circoscrizione stessa consultata durante il PUM, ha nel PUM titolo di pura ipotesi che presenta dei pro e dei contro per i residenti di Marco. Molto dipende da come viene messa in atto, ma in ogni caso gli approfondimenti in sede di Piano Particolareggiato hanno portato a non considerare prioritaria la sua previsione rispetto a tutta una serie di misure orientate invece in modo più specifico alla moderazione del traffico, intesa sia come limitazione della velocità, sia come messa in sicurezza delle intersezioni per i veicoli e dei percorsi e degli attraversamenti per la mobilità lenta.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI



PARERE CIRCOSCRIZIONE N°7

Presentata da

Circoscrizione n°7

Trasmessa

Estratto del verbale di seduta



Comune di Rovereto

SEGRETERIA GENERALE

Segreteria generale - Decentramento

COMUNE DI ROVERETO



Prot.N.0052528 27/12/2012

F. 2012 01.02/000007

Tit. 01.02 Interno

ESTRATTO DEL VERBALE DELLA SEDUTA N. 12 dd. 29 NOVEMBRE 2012 Circoscrizione 7^ - Noriglio

Presenti: 09.
Assenti: 01. Baroni Graziano//

Presiede: Folgarait Sandro.
Verbalizza: il consigliere Trentini Andrea.

2. Illustrazione del P.U.M. Con la presenza degli assessori Giulia Robol, Bertolini Giuseppe e con tecnici comunali.

Il Presidente introduce l'argomento, sottolineando la scarsità delle azioni previste dal PUM per l'abitato di Noriglio e ribadendo, come espresso più volte dalla Circoscrizione, che la volontà di abituare i bambini delle scuole ad "andare a piedi" è in parte vanificata dalla mancanza di attraversamenti pedonali sicuri lungo la Strada Provinciale nell'ambito dell'abitato di Noriglio.

L'Assessore Robol informa il Consiglio che, per il 2013, sono stati stanziati 300 mila euro per l'attraversamento pedonale, con annessa fermata dell'autobus, a Campolongo (il progetto prevede la ricostruzione del muro di sostegno della SP2 in corrispondenza della fermata dell'autobus). L'Assessore prosegue dicendo che, essendo il centro di Noriglio un'Isola Ambientale (come definisce il PUM), è possibile accedere ad un fondo specifico per la realizzazione di piccoli interventi (vedi attraversamenti pedonali). Non nega, però, che se gli attraversamenti pedonali coinvolgono la Strada Provinciale, i tempi di realizzazione degli interventi, sono destinati ad allungarsi.

Entrando nel merito del Piano Urbano della Mobilità, l'assessore Robol fa un excursus generale sulla filosofia di questo strumento.

Il Presidente chiede un chiarimento sulla prevista ZTL del rione S. Maria.

L'assessore Robol risponde che le ipotesi sulla viabilità di S. Maria partono dal presupposto che sono in fase di realizzazione 180 posti auto presso il polo ITEA nell'area ex Bimac, più altri 90 posti all'ex mensa Bimac; potrebbero essere eliminati i parcheggi di superficie lungo via S.Maria (in questa ipotesi va valutato anche l'impatto sulle attività commerciali della zona). La chiusura totale al traffico è un'ipotesi la cui realizzazione non appare probabile nel breve-medio periodo. Il PUM prevede anche la possibilità di invertire il verso del senso unico lungo via S. Maria però, non con accesso diretto da via Vicenza, ma dall'asse via Setaioli, via Calcinari.

Interviene il consigliere Spagnoli per esprimere il suo stupore circa l'esiguità degli interventi previsti dal PUM per il territorio della Circoscrizione di Noriglio; inoltre vuole sottolineare l'importanza dei percorsi pedonali, in particolar modo, quelli dedicati ai bambini e l'importanza di via Acquedotto per il collegamento pedonale con Rovereto; prosegue ponendo il problema della viabilità Noriglio-Volano che presenta evidenti carenze strutturali (la carreggiata di via dei Cimbri è soggetta a cedimenti del muro di sostegno verso valle, in più punti); per quanto riguarda la piazza di Noriglio (antistante la Chiesa) ribadisce l'importanza dello sviluppo



dell'area, che deve passare anche attraverso l'insediamento di esercizi commerciali.

L'assessore Robol dice che il progetto dell'arch. Lubian (presentato, a suo tempo, alla Circoscrizione e alla comunità) non è più coerente con le disponibilità finanziarie pubbliche previste per i prossimi anni. A proposito dell'argomento, comunica che il prossimo lunedì avrà un incontro con Schelfi, per capire se il consorzio delle Cooperative Trentine intende investire economicamente sul progetto per la nuova sede della Famiglia Cooperativa di Noriglio, da posizionare, appunto, nella piazza. In base alle intenzioni della Famiglia Cooperativa, potrà essere eventualmente rivisto il progetto dell'arch. Lubian.

Riguardo al tema della postazione per il bike sharing, l'assessore Robol dice che verrà chiesto alla Circoscrizione di indicare una possibile localizzazione della "stazioncina".

Il consigliere Spagnolli lascia la seduta alle 22:15.

Interviene il consigliere Trentini per effettuare alcune considerazioni: anche lui, vuole sottolineare l'importanza di pianificare interventi per la riqualificazione di via Acquedotto, importante collegamento pedonale con la città; a tal proposito propone di utilizzare, per la pavimentazione di tale percorso, ove necessario, anziché il porfido, i cui costi elevati renderebbero irrealizzabile l'opera, un conglomerato di ghiaia e cemento come utilizzato, ad esempio, lungo il percorso che dal centro storico di Arco, conduce al castello omonimo. Segnala infine alcune anomalie sulla viabilità: lungo v.le dei Colli è stato istituito un limite di 20 Km/ora in corrispondenza del cantiere della scuola alberghiera, ma non c'è il cartello di fine del divieto, inoltre, in c.so Rosmini il doppio semaforo presso l'ex stazione delle autocorriere funziona in maniera anomala, in quanto si attiva con il "rosso" anche quando nessun veicolo deve uscire dall'area della stazione, mentre il semaforo successivo è ancora verde (si crea un inutile blocco del traffico).

L'Assessore Robol, congedandosi dall'assemblea, si rende disponibile ad implementare il PUM con le richieste deliberate dal Consiglio.

L'assessore Robol e l'ing. Larcher lasciano la seduta.

3. Parere P.U.M.

Il Consiglio, dopo breve discussione, e dopo aver ribadito il concetto che, nella stesura del PUM, il territorio della Circoscrizione di Noriglio è stato analizzato in maniera insufficiente, decide di esprimere parere favorevole al Piano, vincolandone però l'approvazione all'inserimento nel documento dei seguenti punti:

- 3) realizzazione di un marciapiede lungo la Strada Provinciale nei tratti Costa, Beccachè – Chiesa di Noriglio e v.le dei Colli, dall'inizio del centro abitato all'incrocio con via Valteri; negli stessi tratti, messa in sicurezza delle fermate dell'autobus;
- 4) completamento del marciapiede lungo v. Dei Cimbri: questa strada, in determinate fasce orarie, sostiene un traffico non indifferente, costituendo l'asse di collegamento Terragnolo – Trento;
- 5) azioni atte al rallentamento del traffico nelle frazioni Zaffoni – Saltaria – Toldi;
- 6) azioni di riqualificazione di v. Acquedotto, importante collegamento pedonale fra Rovereto e la collina.

CONTRODEDUZIONI

P7.A

Messa in sicurezza dei percorsi pedonali lungo la provinciale nei tratti: Costa , Beccachè, Chiesa di Noriglio, e v.le dei Colli. Negli stessi tratti messa in sicurezza delle fermate bus. Marciapiede via dei Cimbri.

Gli obiettivi di moderazione del traffico e messa in sicurezza sono del tutto condivisibili e rientrano a pieno titolo tra quelli già esplicitati all'interno del PUM.

Tuttavia, nel merito dell'osservazione, si sottolinea come la funzione strategica del Piano non rende il



PUM lo strumento idoneo a valutare nello specifico singoli interventi così puntuali, che potranno essere sottoposti all'attenzione degli Uffici Tecnici.

In generale comunque messa in sicurezza delle fermate autobus e dei percorsi per raggiungerle, nonché in generale dei marciapiedi, saranno considerati interventi sempre opportuni, la cui realizzazione va valutata in ordine a priorità di intervento ed a condizioni geometriche adeguate.

Si ricorda che, in via generale, il PUM prevede già la messa in sicurezza o la realizzazione ex novo di attraversamenti pedonali sicuri sulla Strada Provinciale, come descritto nel Capitolo dedicato alla Circoscrizione n°7.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

P7.B

Azioni di moderazione del traffico nelle frazioni Zaffoni, Saltaria, Toldi.

Il restringimento della sezione stradale in ingresso alle frazioni citate è da considerarsi a tutti gli effetti un elemento moderatore, che riduce la velocità dei veicoli in transito. Dal 2006 ad oggi, secondo i dati in nostro possesso, non si sono verificati incidenti lungo le direttrici di queste frazioni.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI

P7.C

Riqualificazione via Acquedotto, come percorso di collegamento alla città di Rovereto.

La proposta risulta già nota e all'attenzione del Comune.

ELABORATI DEL PUM MODIFICATI