

## **CAPITOLO N. 23**

### ***VERIFICA DELLE NUOVE PRINCIPALI PREVISIONI URBANISTICHE CON IL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' (P.U.M.).***

#### **Premessa**

Il Piano urbano della mobilità (P.U.M.) del Comune di Rovereto è stato approvato con deliberazione del Consiglio comunale 29 aprile 2013 n. 9 ed entrato in vigore il 17 maggio 2013.

La redazione del Piano Urbano della Mobilità (P.U.M.) nacque dalla necessità espressa dalla Giunta comunale di predisporre un progetto unitario che contempri tutti i tipi di mobilità all'interno dell'area comunale, con un'ottica di favorire gli utenti della strada, migliorare la qualità ambientale riducendo sia l'inquinamento atmosferico che acustico, ridurre i consumi energetici ed aumentare la percentuale di cittadini trasportati dal mezzo pubblico.

La necessità di affrontare i temi della mobilità con un appropriato strumento di pianificazione si è resa indispensabile anche dall'allora contestuale pianificazione urbanistica approfondita nell'ambito della Variante al P.R.G. "Giugno 2009: Territorio – Ambiente – Paesaggio", con le conseguenti trasformazioni programmate sia nel sistema insediativo (interventi di riqualificazione urbanistica), sia in quello della mobilità (interventi sulla viabilità primaria).

La mobilità delle persone e quella delle merci, infatti, rappresentano oggi una delle emergenze più impellenti e più sentite dalla comunità, sia a livello locale che nazionale, per le implicazioni dirette che investono ciascuna persona (tempi e costi di spostamento per raggiungere i luoghi di studio e lavoro e, più in generale, per muoversi) ed anche per le implicazioni indirette dovute ai mezzi impiegati per spostamenti (inquinamenti acustici, atmosferici e fisici indotti dai veicoli). La nuova coscienza sociale che va maturando sui temi dell'ambiente e della salute da un lato e la consapevolezza sempre più evidente che la probabilità di successo delle politiche pianificatorie dipendono anche dalla qualità del coinvolgimento della cittadinanza hanno spinto l'Amministrazione e i professionisti incaricati (società C.A.I.R.E. di Reggio Emilia) a promuovere un percorso di partecipazione e ascolto. L'arricchimento portato dalla partecipazione, che ha coinvolto a diversi livelli gli stakeholders (enti competenti, associazioni locali, culturali, ambientaliste, ecc.) e la cittadinanza in generale, è risultato inoltre fondamentale nel processo di riconoscimento dei problemi sentiti come prioritari, e quindi da porre in cima alla lista degli ambiti di analisi, lavoro e proposta.

Il P.U.M. del Comune di Rovereto si configura quindi come il prodotto di un processo dinamico molto articolato che lo rende un contenitore riempito non solo delle analisi e delle proposte dei

professionisti che l'hanno redatto, ma anche dei contributi e delle soluzioni emersi da altri piani, studi e progettualità generali e specifici che hanno rilevanza per la mobilità e le opere pubbliche.

Oltre ai contenuti prettamente strategici previsti dal P.U.M., proiettati su un orizzonte temporale di 10 anni, sono stati sviluppati una serie di politiche e di interventi di miglioramento della mobilità urbana collocati nel breve periodo, su un orizzonte temporale biennale, integrati e coerenti con un disegno complessivo della organizzazione della mobilità futura nel Comune di Rovereto. Le misure per il breve termine sono state calate sulla scala urbana, e sono state basate in particolare sui criteri definiti dall'art. 36 del D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 (Nuovo Codice della Strada) e dalle Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico (Direttive Ministero LL.PP. n. 77/1995), affrontando specificamente i seguenti aspetti: la circolazione dei veicoli nel Comune di Rovereto; la sua regolamentazione ed ottimizzazione; le interrelazioni della mobilità con le previsioni urbanistiche; l'efficacia delle nuove previsioni infrastrutturali degli strumenti sovraordinati; la definizione di nuove opzioni progettuali che si rendessero necessarie.

Il P.U.M. svolge quindi in qualche modo una duplice funzione di Piano della Mobilità Urbana (attraverso l'individuazione degli interventi infrastrutturali di scala vasta, in parte definiti dagli strumenti sovraordinati e recepiti nello Schema Direttore della mobilità) e di aggiornamento del Piano generale del traffico urbano (di cui l'ultimo aggiornamento risale al 1997) attraverso l'individuazione degli interventi a scala locale. A tal fine è apparso evidente la necessità di sovrapporre e coordinare in termini sinergici i vari strumenti e le varie banche dati a disposizione dell'amministrazione comunale e/o provinciale, confrontando i piani ed i progetti adottati o a disposizione dell'Amministrazione, ritenendo necessario evolvere, oltre che aggiornare, il Piano Urbano del Traffico (P.U.T.) in vigore elaborando un Piano Urbano della Mobilità, così come previsto all'art. 22 della Legge 24 novembre 2000 n. 340.

La bivalenza di Piano urbano della mobilità e di aggiornamento del Piano urbano del traffico è inoltre testimoniata, fin dalla concezione dell'idea di procedere con l'iter di formazione del P.U.M., nei documenti di seguito riportati. Nel conchiuso di Giunta comunale di data 30 agosto 2010, il primo atto di indirizzo politico, al punto 7 "*Studio di predisposizione di rapporto per predisposizione del piano urbano della mobilità (P.U.M.)*" si cita testualmente: "*Al fine di procedere alla predisposizione di un progetto unitario di mobilità che contempli tutti i tipi di mobilità all'interno dell'area comunale, con un ottica di favorire gli utenti più deboli, soddisfare i bisogni di mobilità della popolazione, migliorare la sicurezza di tutti gli utenti della strada, migliorare la qualità dell'ambiente riducendo sia l'inquinamento atmosferico che acustico, ridurre i consumi energetici, aumentare la percentuale dei cittadini trasportati dal mezzo pubblico. In quest'ottica risulta necessario sovrapporre e coordinare in termini sinergici i vari strumenti e le varie banche dati a disposizione dell'amministrazione comunale e/o provinciale, confrontando i piani ed i progetti adottati o a disposizione dell'amministrazione, ritenendo necessario evolvere, oltre che aggiornare, il Piano urbano del Traffico (P.U.T.) in vigore dando vita ad un nuovo Piano della Mobilità (P.U.M.), così come previsto all'art. 22 della L. 24.11.2000 n. 340.*" Tale premessa è riportata anche nella

determinazione del dirigente del servizio Territorio di data 10 dicembre 2010 n. 299 avente ad oggetto *“gara per l'affidamento del servizio inerente la redazione del piano urbano della mobilità (P.U.M.) - affidamento incarico”*. E' necessario chiarire come a rigore della normativa vigente in merito ai P.U.T., in particolar modo della direttiva del Ministero dei lavori pubblici 12 aprile 1995 *“Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico”* di specifica dell'art. 36 al D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 *“Nuovo codice della strada”*, al capitolo 5 *“modalità procedurali”* paragrafo 5.1 *“obbligo di adozione”* sia esplicitato che *“L'obbligo di adozione del PUT fa riferimento alla redazione ad all'approvazione del Piano generale del traffico urbano (PGTU), secondo la sua definizione fornita al capitolo precedente.”* Infatti, al capitolo 4 *“articolazione e contenuti progettuali”* il PUT è suddiviso in 3 livelli di progettazione:

- primo livello: Piano generale del traffico urbano (PGTU) i cui contenuti sono descritti nel paragrafo 4.1 *“piano generale”*;
- secondo livello: Piani particolareggiati del traffico urbano i cui loro contenuti sono riportati nel paragrafo 4.2 *“piani particolareggiati”*;
- terzo livello: Piani esecutivi del traffico urbano i cui loro contenuti sono citati nel paragrafo 4.3 *“piani esecutivi”*.

Inoltre al capitolo 5 *“modalità procedurali”* paragrafo 5.2 *“ambito territoriale”* si riporta inoltre che *“Ambiti territoriali più ristretti di quello dell'intero centro abitato, quali le circoscrizioni, i settori urbani, i quartieri o le singole zone urbane, non possono essere oggetto esclusivo del PGTU, bensì di specifici progetti di dettaglio, successivi all'approvazione del PGTU ed in accordo con esso.”*

Nel cap. 1 *“definizioni”* delle direttive ministeriali, inoltre è riportato *“La corretta progettazione dell'organizzazione della circolazione stradale deve prevedere interventi su tutti i suoi settori, ivi inclusa, oltre la gestione ottimale degli spazi stradali esistenti, pubblici o aperti all'uso pubblico (individuazione degli interventi di organizzazione delle sedi viarie, finalizzata al miglior uso possibile delle medesime per la circolazione stradale), anche - ove necessario - la gestione ottimale del sistema di trasporto pubblico collettivo stradale (individuazione di nuovi percorsi e nuove frequenze delle linee, finalizzata al migliore uso possibile del relativo parco dei mezzi esistenti). In tale evenienza il PUT può più propriamente essere denominato Piano della mobilità, mentre nell'altra evenienza rimane al PUT il significato - più limitato - di gestione ottimale degli spazi stradali esistenti.”* Come riportato nella precedente tabella, il P.U.M. di Rovereto affida un intero capitolo alla tematica del trasporto pubblico locale (cap. 9.7 *“Interventi a favore del trasporto pubblico”*) recependo il *“Piano d'Area del Trasporto Pubblico Urbano di Rovereto e Comuni limitrofi”* le cui ultime modifiche risalgono all'anno 2011 e approvate con deliberazione del Consiglio comunale di data 14 luglio 2011 n. 34 avente ad oggetto *“Convenzione tra i Comuni di Rovereto, Volano, Nomi, Pomarolo, Villa Lagarina, Nogaredo, Isera, Mori, Trambileno, Calliano e Besenello per la gestione del servizio di trasporto pubblico di persone - approvazione”*.

Nel cap. 2 *“Obiettivi ed indicatori fondamentali”* delle direttive ministeriali sono riportate le seguenti

finalità. *“Il PUT va elaborato attraverso indagini, studi e progetti finalizzati ad ottenere: il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta), il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali), la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, il risparmio energetico, nonché in accordo con gli strumenti urbanistici ed i Piani dei trasporti vigenti e nel rispetto dei valori ambientali.”* Il P.U.M. persegue gli stessi obiettivi di: *“ridurre la pressione del traffico veicolare e la presenza dei veicoli nelle aree centrali; fluidificare il traffico lungo gli itinerari principali e sui nodi maggiormente critici; migliorare le condizioni di vivibilità nei quartieri e di accessibilità per la mobilità dolce; ridurre progressivamente il numero di incidenti stradali; favorire una crescente diversione modale verso sistemi di trasporto a maggiore sostenibilità come quelli offerti dal sistema di trasporto pubblico locale su gomma e su ferro e come la mobilità ciclo-pedonale.”*

Inoltre sono stati realizzati due documenti ad hoc (risultati delle indagini sul traffico - allegato A, risultati del modello di simulazione - allegato B) nei quali sono elencate le analisi e le simulazioni che hanno sostenuto le ipotesi, le tesi e le proposte progettuali riportate nel Piano stesso.

Infine nel cap. 5.8 *“Incombenze comunali”* delle direttive ministeriali è riportato il procedimento di adozione del PGTU, che ricalca quanto eseguito dal Comune di Rovereto nell'iter del P.U.M.: *“Redatto il PGTU, esso viene adottato dalla giunta comunale, e viene – poi - depositato per trenta giorni in visione del pubblico, con relativa contestuale comunicazione di possibile presentazione di osservazioni (nel medesimo termine), anche da parte di singoli cittadini. Successivamente, il consiglio comunale delibera sulle proposte di Piano e sulle eventuali osservazioni presentate (con possibilità di rinviare il PGTU in sede tecnica per le modifiche necessarie) e procede, infine, alla sua adozione definitiva.”*

Costituiscono interventi che ricadono nell'ambito di indagine e studio di un Piano Urbano della Mobilità: le infrastrutture di trasporto pubblico relative a qualunque modalità, le infrastrutture stradali, di competenza locale, con particolare attenzione alla viabilità a servizio dell'interscambio modale, i parcheggi, con particolare riguardo a quelli di interscambio, le tecnologie, le iniziative dirette a incrementare e/o migliorare il parco veicoli, il governo della domanda di trasporto e della mobilità, anche attraverso la struttura del mobility manager, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, i sistemi d'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città, nei comuni e nelle aree densamente urbanizzate.

Merita evidenziare che gli obiettivi specifici sono del tutto coerenti con gli obiettivi generici definiti dalla normativa per il Piano della Mobilità e si rifanno ad un modello sostenibile di mobilità che riduca le esternalità negative sulla collettività in termini di impatti ambientali, sociali, della sicurezza rispetto all'attuale modello troppo incentrato sull'utilizzo del mezzo motorizzato privato. **Nel dettaglio gli obiettivi specifici che il P.U.M. intende perseguire sono di seguito indicati:**

- **ridurre la pressione del traffico veicolare e la presenza dei veicoli nelle aree centrali;**
- **fluidificare il traffico lungo gli itinerari principali e sui nodi maggiormente critici;**

- **migliorare le condizioni di vivibilità nei quartieri e di accessibilità per la mobilità dolce;**
- **ridurre progressivamente il numero di incidenti stradali;**
- **favorire una crescente diversione modale verso sistemi di trasporto a maggiore sostenibilità come quelli offerti dal sistema di trasporto pubblico locale su gomma e su ferro e come la mobilità ciclo-pedonale.**

Il raggiungimento degli obiettivi sopra indicati è attuabile mediante l'individuazione di opportune strategie. L'obiettivo di una mobilità più sostenibile per Rovereto e nel contempo rispondente alle esigenze dei suoi abitanti è perseguibile attraverso l'attuazione delle strategie proposte attuabili con una serie di azioni e misure. In tal senso, pur gli interventi avendo livelli di importanza e priorità diversi, sarà importante attuare il Piano in modo armonico in tutte le sue dimensioni di proposta, per evitare diseconomie, incongruenze ed inefficienze di sistema.

Temi riconosciuti importanti nella fase di elaborazione del Piano Urbano della Mobilità hanno riguardato gli aspetti legati alla partecipazione ed alla sostenibilità. In tal senso l'Amministrazione comunale ha ritenuto importante e prioritario attivare un percorso partecipativo e di ascolto degli stakeholders e, più in generale, della cittadinanza per consentire all'Amministrazione il riconoscimento di problemi sentiti come prioritari, ed il coinvolgimento della cittadinanza sulle scelte strategiche. Nello specifico si sono svolti, nei mesi di maggio e giugno 2011, alcuni incontri destinati alla specifiche problematiche viabilistiche, estesi all'intera cittadinanza e distinti per ambiti circoscrizionali. Questo percorso, che ha visto protagonisti Rovereto e i suoi cittadini, nelle sue diverse articolazioni (economica, sociale e culturale, civile, religiosa, ecc.), ha messo in relazione aspettative, bisogni, problemi, criticità e priorità contestualizzate secondo ambiti territoriali e con riferimento ai luoghi del vivere quotidiano.

Parallelamente è stato attivato il percorso della Valutazione ambientale strategica (V.A.S.) del Piano che si configura come processo di autovalutazione orientato a condurre una verifica sia preventiva che a posteriori della sostenibilità del P.U.M. La normativa di riferimento concernente la Valutazione ambientale strategica è costituita dalla legge provinciale 15 dicembre 2004 n. 10 "Disposizioni in materia di urbanistica, tutela dell'ambiente, acque pubbliche, trasporti, servizio antincendi, lavori pubblici e caccia" e dal Decreto del Presidente della provincia 14 settembre 2006, n.15-68/Leg "Disposizioni regolamentari di applicazione della direttiva 2001/42/CE, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, ai sensi dell'articolo 11 della legge provinciale 15 dicembre 2004, n.10".

Merita evidenziare che, relativamente agli aspetti concernenti la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente di cui al D.P.P. 14 settembre 2006, n. 15-68/Leg., la Valutazione ambientale strategica del Piano Urbano della Mobilità è atto dovuto ai sensi dell'art. 3 comma 1 lettera a) e lettera b) dello stesso dispositivo normativo.

Il principio alla base del processo di valutazione strategica del Piano della Mobilità è la considerazione che tale strumento può essere ritenuto efficace e spendibile solo quando i suoi

contributi aiutano a soddisfare, tanto nel breve che nel lungo termine, tutti i seguenti aspetti:

- la sostenibilità tecnica, cioè la valutazione concreta delle risorse infrastrutturali e tecnologiche dell'offerta, la stima approfondita delle caratteristiche della domanda di mobilità e la definizione dell'equilibrio ottimale fra le due, con l'uso appropriato degli strumenti di trasporto; la sostenibilità economica, cioè la massimizzazione del vantaggio dei cittadini in termini di tempi, costi e comfort degli spostamenti;
- la sostenibilità finanziaria, cioè la capacità delle amministrazioni e aziende di trasporto di ottenere ricavi adeguati alle proprie spese correnti e quindi garantirsi anche la capacità di rinnovo del patrimonio;
- la sostenibilità sociale, cioè l'accettabilità da parte dei cittadini dei costi finanziari (tariffe) e dei costi economici (inquinamento, rumore, sicurezza) e le eventuali misure di compensazione per le categorie deboli;
- la sostenibilità amministrativa, cioè la necessità di disegnare un sistema di attuazione e controllo del Piano di Mobilità facilmente gestibile e orientabile secondo eventuali sopravvenute esigenze;
- la sostenibilità ambientale, cioè il contenimento e miglioramento dei parametri di inquinamento, rumore e sicurezza dei cittadini.

Queste considerazioni hanno orientato una scelta metodologica valutativa specifica che ha come cuore la determinazione di un set di indicatori che, da un lato, rappresentano lo strumento auto – correttivo del Piano permettendo il confronto discreto delle possibili alternative, da un altro lato, costituiscono la struttura portante del piano di monitoraggio del P.U.M. che dovrà essere popolato nelle sue fasi attuative.

La Giunta comunale, con deliberazione di data 6 novembre 2012 n. 202, ha preso atto della bozza definitiva del Piano Urbano della Mobilità e, nella logica di consentire e garantire la massima partecipazione attiva dei portatori di interesse e per attivare il percorso strutturato di consultazione e nel rispetto di quanto disposto dall'art. 5 "Pubblicità e consultazioni" del Decreto del Presidente della provincia 14 settembre 2006, n.15-68/Leg, ha disposto il deposito del provvedimento medesimo, degli elaborati del Piano e della V.A.S. presso gli uffici comunali e la pubblicazione sul sito istituzionale del Comune, per il periodo di 30 giorni, previo avviso da pubblicarsi sul B.U.R., sul sito istituzionale del Comune, all'Albo comunale e su un quotidiano locale, informando chiunque ne abbia interesse, circa la possibilità di prenderne visione e di presentare, entro il periodo di deposito, osservazioni nel pubblico interesse. Tutto il procedimento, risulta doveroso sottolineare, nonostante la normativa di settore relativa al Piano Urbano della Mobilità non preveda un'indicazione dell'iter da seguire per l'approvazione del Piano stesso o particolari forme di pubblicità. Le osservazioni presentate hanno quindi costituito spunto per l'Amministrazione per integrare quanto già predisposto con deliberazione della Giunta comunale di data 6 novembre 2012 n. 202, in una logica di concreta partecipazione e contestualizzazione. In tal senso è utile sottolineare come siano state prese in considerazione sia le osservazioni pervenute nel periodo di

deposito sia quelli consegnate successivamente. Analogo processo di valutazione è stato riservato per le richieste pervenute attraverso i verbali di discussione ed elaborazione del parere sul P.U.M. da parte delle Circoscrizioni comunali.

### **Attuazione del Piano urbano della mobilità**

Già nel corso dell'anno 2013 sono stati eseguiti lavori lungo le arterie cittadine rispondenti alle logiche ed alle finalità del Piano urbano della mobilità sopra descritto. Solamente a titolo esemplificativo e non esaustivo si possono citare i seguenti interventi suddivisi per obiettivi perseguiti dal P.U.M. stesso:

- obiettivo: **fluidificare il traffico lungo gli itinerari principali e sui nodi maggiormente critici** in particolare lungo la strada statale n. 12 dell'Abetone e del Brennero:
  - sistemazione dell'incrocio tra via Abetone e via Craffonara con la rimozione dell'impianto semaforico e la realizzazione di una rotatoria (progetto esecutivo approvato con delibera della Giunta comunale 23 aprile 2013 n. 83 – lavori già conclusi nel corso dell'anno 2013);
  - regolamentazione dei transiti veicolari nell'ambito di viale Trento, via Lagarina e via XIII settembre con miglioramento delle manovre mediante l'inserimento di una nuova rotatoria (progetto esecutivo approvato con delibera della Giunta comunale 6 agosto 2013 n. 154 - lavori già conclusi nel corso dell'anno 2013);
  - apertura della rotatoria su via Abetone all'altezza della caserma VV.FF., realizzata nell'ambito dei lavori di costruzione del collegamento con via del Garda (bretella "Ai Fiori"), e contestuale disattivazione del semaforo sito all'incrocio tra via Abetone e via Maioliche con riconfigurazione degli obblighi di svolta;
  - realizzazione di una rotatoria all'incrocio tra via Parteli e via Azzolini (lavori già conclusi nel corso dell'anno 2013).
- obiettivo: **ridurre la pressione del traffico veicolare e la presenza dei veicoli nelle aree centrali** creando una cerchia di parcheggi di attestamento attorno al centro storico cittadino:
  - lavori per ampliamento area a sosta - area Follone - Il lotto (pp.ed. 174 e 1282) - 1^ fase demolizione p.ed. 1282 C.C. Rovereto (progetto esecutivo approvato con delibera della Giunta comunale 30 aprile 2013 n. 86) e la successiva variante progettuale n. 2 che prevede la demolizione della parte ovest p.ed. 1282 e demolizione dell'immobile contraddistinto dalla p.ed. 178 C.C. Rovereto (variante approvata con delibera della Giunta comunale 17 settembre 2013 n. 186). Le demolizioni sono state concluse nell'autunno 2013. Il progetto di sistemazione a parcheggio è stato approvato con deliberazione della Giunta comunale

- 12 novembre 2013 n. 235. I lavori si concluderanno durante l'inverno 2013;
- lavori per la realizzazione di un parcheggio interrato all'ex mensa Bimac (progetto esecutivo approvato con delibera della Giunta comunale 13 settembre 2010 n. 169 – conclusione lavori nel 2014);
  - lavori per la realizzazione di un parcheggio interrato all'interno degli interventi edificatori all'"ex area Bimac" attualmente in essere.
- obiettivi: **migliorare le condizioni di vivibilità nei quartieri e di accessibilità per la mobilità dolce e ridurre progressivamente il numero di incidenti stradali:**
- lavori di realizzazione di un percorso ciclabile tra la rotatoria di via Benacense e il centro commerciale Rovercenter con la contestuale riconfigurazione della sede stradale, l'allargamento dei marciapiedi, l'inserimento di una pista ciclabile, la riduzione della carreggiata stradale, la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali sul tratto di corso Verona a Lizzana al fine di ottenere la ricucitura tra la parte alta e quella bassa del quartiere (progetto esecutivo approvato con delibera della Giunta comunale 25 settembre 2012 n. 179);
  - lavori di sistemazione e riqualificazione di via Benacense tratto fronte parco d'Istria con la rimodellazione dell'asse stradale, delle fermate bus e dei marciapiedi (progetto esecutivo approvato con delibera della Giunta comunale 18 giugno 2013 n. 117 – conclusione lavori nel 2014);
  - realizzazione di percorsi ciclabili, ciclo-pedonali e promiscui all'interno della rete viaria cittadina attraverso l'utilizzo di segnaletica orizzontale e verticale.

### **Valutazione delle principali nuove previsioni**

Ciò premesso nei due paragrafi precedenti, risulta evidente come il profondo e fruttuoso rapporto instauratosi, grazie all'Amministrazione comunale, tra la redazione del P.U.M. e la sua attuazione, con la concretizzazione di cantieri ed opere lungo la rete stradale cittadina, non potrà nel prossimo futuro evolversi senza una pianificazione urbanistica a monte capace di creare ulteriore sinergia. Per garantire questa continuità e un coordinamento tra le iniziative urbanistiche e quelle inerenti la materia viabilistica e trasportistica, appare quindi necessario valutare come la presente variante incida sulle scelte del Piano urbano della mobilità stesso.

Di seguito vengono riportate le modifiche urbanistiche rilevanti:

- **introduzione della nuova norma speciale n. 117.17 "area polo Sant'Ilario" e soluzione viabilistica:** la norma speciale non prevede la realizzazione di reti viarie carrabili nell'ambito A e prevede un parcheggio di attestamento nell'ambito B servito da una idonea strada di accesso. In merito a soluzioni viabilistiche per il quartiere di Sant'Ilario, la Provincia Autonoma di Trento sta elaborando una soluzione di collegamento tra la strada

statale 12 (a nord di via Stroperi) e via Lagarina (in corrispondenza del viadotto per la rotatoria fronte stadio Quercia). Lo schema di tracciato è già presente nella "tav. C2 – progetto di **medio termine**" del P.U.M. all'interno del quale è stato elaborato uno scenario specifico ad hoc, il numero 3, di seguito descritto. *“Obiettivi della realizzazione della Variante alla S.S.12 di S.Ilario e della connessa riqualificazione della strada conosciuta come il “Serpentone” sono: dirottare il traffico di attraversamento della frazione di S.Ilario sulla nuova strada; migliorare l’accessibilità del casello autostradale di Rovereto Nord con la sinistra Adige; creare un’asse alternativo alla S.S.12 nel tratto da Volano allo Stadio Quercia.”* Tale opera consentirà il declassamento dell'attuale tratto di strada statale n. 12 a Sant'Ilario a semplice strada di quartiere, con notevoli benefici per la vivibilità del contesto. Il cap. “9.2.1 La nuova viabilità” del P.U.M. riporta in modo chiaro e lineare i ragionamenti fondamentali. *“Nel medio termine (4-6 anni) l’ambito interessato dalle opere proposte è la viabilità per l’accesso a Rovereto da nord. Anche in questo caso l’intento è quello di alleggerire la S.S. 12 nei tratti di attraversamento dei contesti urbani più sensibili (nella fattispecie S.Ilario) e di rendere più permeabile la doppia barriera infrastrutturale costituita dalla statale stessa e dalla linea ferroviaria nelle relazioni est ovest. Il terzo elemento che rende fondamentale la ricerca di una soluzione viabilistica che porti i flussi ad ovest della ferrovia è la realizzazione del Polo della Meccatronica più a sud. Gli interventi significativi inseriti si allacciano tra loro nel disegnare un nuovo e più funzionale schema viabilistico che renda più funzionale e fluida la S.S.12 nel modo qui descritto. La prima opera è nota come la versione “corta” della Variante alla S.S. 12 di S.Ilario e fa parte di quell’insieme di opere la cui utilità e fattibilità risulta consolidata nei rapporti ed interessi del Comune di Rovereto, Comunità di Valle e Provincia. L’intervento prevede di realizzare una nuova strada tra la S.S. 12 immediatamente a nord di S.Ilario e il ponte sulla ferrovia a ridosso di quello sull’Adige che conduce al casello di Rovereto Nord, e di innestarsi da lì sul “Serpentone” di cui si prevede un adeguamento finalizzato ad aumentarne la scorrevolezza ed a ridurre la tortuosità e la pericolosità. Si creerà in questo modo un collegamento diretto tra la S.S. 12 a nord di S.Ilario, il casello di Rovereto Nord e quindi anche la porta principale di accesso a Rovereto dalla Destra Adige, e lo svincolo dello stadio più a sud.”*



Illustrazione 1: Visione **di lungo periodo** - estratto del Metaprogetto per S. Ilario

Il Documento preliminare “Stralcio in materia di mobilità” del Piano territoriale della Comunità della Vallagarina, nel cap. “*Definizione dei criteri di valutazione e sintesi*” definisce il bypass Sant’Ilario come intervento di tipologia 1 ponendola nelle “*Opere sistemiche di rilevanza sovra comunale/provinciale finalizzate al potenziamento o all’integrazione organica della rete infrastrutturale in contesti urbani/periurbani ad elevata congestione veicolare di penetrazione e attraversamento (nuovi tracciati, rettifiche, allargamenti di strade provinciali)*”. Tale infrastruttura non è però riportata nell’attuale Piano

regolatore generale. Come spiegato all'inizio del capitolo, il P.U.M. ha però il doppio valore di Piano urbano della mobilità e di aggiornamento del Piano urbano del traffico (PUT). A mente nella normativa che regola questa ultima tipologia di piani, nello specifico il cap. 2.5 "Accordo con gli strumenti urbanistici ed i piani dei trasporti vigenti" della direttiva del Ministero dei lavori pubblici 12 aprile 1995 "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico" di specifica dell'art. 36 al D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 "Nuovo codice della strada" "L'armonizzazione tra PUT e strumenti urbanistici si realizza attraverso [...] la verifica che le eventuali opere infrastrutturali previste dal PUT siano contenute negli strumenti urbanistici vigenti. In caso contrario si avviano le procedure di variazione degli strumenti urbanistici, nei modi e nelle forme previste dalla legislazione vigente;

- **norma speciale n. 117.18 "areale del Follone"**: la scheda norma, che recepisce il Masterplan dell'areale del Follone redatto dall'arch. Barozzi, è già stata predisposta contattando l'ufficio Traffico e trasporti e in base alle indicazioni del P.U.M. riportate al cap. 9.4 "La riqualificazione del centro storico": "Per garantire una fluida e comoda accessibilità al Follone dalla S.S. 12 occorre attuare una serie di interventi viabilistici [...]: la separazione del punto di accesso e di uscita al nuovo parcheggio con il mantenimento dell'attuale sistema di circolazione di via Follone e via Flaim in modo da garantire la maggior fluidità possibile ai flussi degli utenti del parcheggio e nel contempo la maggior sicurezza possibile; una soluzione possibile è quella proposta nello schema di cui alla Figura che prevede l'apertura di un varco diretto su via Saibanti dal piazzale Leoni (da utilizzare in uscita) e l'utilizzo di via Follone per l'accesso in entrata; tale soluzione minimizza la conflittualità tra i flussi in entrata e uscita al nuovo comparto.";

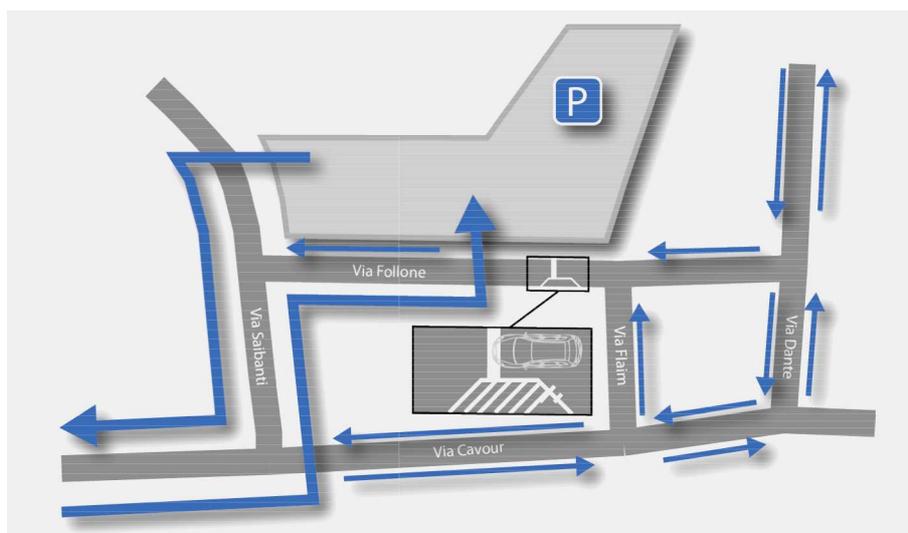


Illustrazione 2: Schema di accessibilità di progetto al Follone così come inserito nella relazione del PUM – cap. 9.4 "La riqualificazione del centro storico".

- **piano per insediamenti produttivi in località “Ai Fiori”**: tale variazione urbanistica non incide sulla viabilità esistente e sulle previsioni del P.U.M. e non interferisce con la “bretella Ai Fiori” attualmente in fase di realizzazione;
- **polo della meccatronica e areale ferroviario**: il P.U.M. è stato redatto prendendo in considerazione anche *“le opere per il collegamento tra il Polo della Meccatronica e piazzale Orsi, secondo quanto previsto dal Masterplan dell’arch. Barozzi”* come riportato nel cap. 6.2 del P.U.M. stesso *“Le previsioni del P.R.G. Vigente”*. Nello specifico la variante urbanistica prevede:
  - la norma speciale n. 117.14 “area via Zeni – via Unione”: le nuove previsioni urbanistiche sono allineate con le disposizioni del P.U.M.;
  - una nuova norma speciale n. 117.15 “areale piazzale Orsi”: la variante conferma e recepisce le esigenze del P.U.M. in merito alla fluidificazione della strada statale n.12 e dei possibili collegamenti della zona della Meccatronica con la strada statale medesima riportate nel cap. 9.2.2. “Fluidificazione della S.S. 12”. *“Per piazzale Orsi, appurato che la principale problematica è legata all’interruzione del flusso veicolare nei punti di attraversamento pedonale semaforizzati ed alle condizioni di fruibilità e sicurezza degli stessi, che comportano tempi di attesa molti lunghi, il P.U.M. propone tre livelli di intervento:*
    - il primo livello con il semplice rifasamento dell’impianto semaforico;
    - *il secondo interessa il delivellamento (in sovrappasso) degli attraversamenti pedonali rispetto al piano di transito dei veicoli e necessita dei dovuti approfondimenti tecnici mirati alla ricerca di soluzioni che comportino la minor penalizzazione possibile per la mobilità lenta;*
    - *il terzo riguarda l’interramento dell’asse della S.S. 12 nel tratto che va dal sottopasso di via Manzoni a nord fino al cavalcavia di via Cavour a sud; l’opera presenta un certo grado di complessità per il contesto in cui si sviluppa, per la cantierizzazione, e per la necessità di dover mantenere comunque delle corsie a raso afferenti a piazzale Orsi per lo scambio con i flussi di viale Rosmini, ma porterebbe indubbi benefici alla fluidità dell’asta soprattutto in direzione sud-nord.*

*Il secondo e terzo livello di intervento ipotizzati necessitano dei dovuti approfondimenti mirati ad armonizzare le opere nello scenario evolutivo che porterà alla creazione del polo intermodale della stazione e del Polo della Meccatronica sull’altro lato della ferrovia secondo quanto previsto dal suo Masterplan. Tra le varie ipotesi possibili, si ritiene che nel medio-lungo termine il giusto compromesso possa essere trovato nell’interramento della S.S. 12 e nel mantenimento a raso dei collegamenti ciclopedonali tra le varie funzioni del nodo di interscambio (stazione*

*dei treni e ciclo stazione da un lato, autostazione e parcheggio di interscambio dall'altro) che a quel punto comporterà interferenze accettabili con i flussi veicolari a raso, limitati a quelli delle connessioni con corso Rosmini.”;*

Al cap. 10.3 “Circoscrizione III” è riportato, inoltre, come sia *“altrettanto importate una nuova strada di connessione con la S.S.12, con un tracciato individuato dalla Provincia che prevede la realizzazione di un sottopasso ferroviario e di una rotatoria sotterranea sotto il sedime della S.S.12”*. Lo schema viabilistico viene anche riportato nella tavola “C3 – progetto di medio termine”.

- piano di lottizzazione PL 10 “piazzale Orsi – via A Prato Giovanni”: il P.U.M. già nel cap. 9.7 *“Interventi a favore del trasporto pubblico”* auspica tale previsione. *“A favore del trasporto pubblico il Piano propone: l’individuazione dell’ambito della stazione ferroviaria di Rovereto, esteso a tutto l’areale ferroviario e a piazzale Orsi quale un nodo intermodale che favorisca l’intermodalità treno-bus-bici-auto e il potenziamento delle attrezzature quale nodo centrale della mobilità locale (ciclostazione, percorsi ciclabili e pedonali diretti e sicuri, infopoint, servizi integrati, ecc.)”*. Nella tavola C2 *“Progetto di medio termine”* è infatti localizzata in tale ambito la *“autostazione di progetto”*;
- piano attuativo a fini generali PAG n. 01 *“via Zeni – stazione autocorriere”*: nella tavola C2 *“Progetto di medio termine”* via Zeni, che in tale piano viene proposto quale futuro viale urbano, è indicata come *“ambiti di moderazione del traffico”*, comprendendo anche via Pedroni. In questo modo la previsione di spostamento di tale via verso ovest con un disallineamento rispetto a via Zeni non può che confermare l’obiettivo del P.U.M. di rendere più sicura e più urbana tale arteria cittadina.
- **area ex Manifattura Tabacchi**: tale variazione urbanistica non incide sulla viabilità esistente e sulle indicazioni del P.U.M. Infatti l’accesso a tale area, nelle previsioni urbanistiche già in vigore, avverrà attraverso il raccordo tra la *“bretella Ai Fiori”* e via Navicello, attualmente in fase di realizzazione;
- **norma speciale 117.15 “area ex Bimac”**: tale variazione urbanistica non incide sulla viabilità esistente e sulle indicazioni del P.U.M. Il P.U.M. approfondisce la tematica dell’intersezione tra via Lungo Leno sinistro e via Prima Armata al fine di garantire una migliore fluidità nell’accesso e il recesso dal nuovo comparto con la viabilità cittadina. Nel P.U.M. al cap. 9.4.2 *“Interventi di riorganizzazione dei nodi”* *“incrocio in prossimità del ponte sul Leno tra via Lungo Leno sx e via Prima Armata, con una riorganizzazione mirata a gestire l’aumento di traffico indotto dalle trasformazioni nell’area ex Bimac, con particolare riguardo alla presenza dei poliambulatori e dei nuovi parcheggi della capacità complessiva di oltre 500 posti; in vista di approfondimenti progettuali, 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 potenziamento di via Bencense:** la variazione urbanistica è ampiamente condivisa dal P.U.M. come viene riportato nella tavola C1 “*progetto di breve termine*” che pone la via sia come “*asse stradale da riqualificare*” sia come “*ambito di moderazione del traffico*” con la finalità inoltre di garantire relazioni tra le future isole ambientali limitrofe;
- **area di interesse collettivo Master Tools:** la variante non interferisce con le previsioni del P.U.M. e della viabilità esistente;
- **rete ciclabile Sacco:** la variazione urbanistica è ampiamente condivisa dal P.U.M. come viene riportato nella tavola C4 “*carta della ciclabilità*” che pone il percorso come “*percorsi ciclabili proposti dal PUM*”.

Alla luce di quanto sopra esposto, si può confermare che tutte le previsioni di variazione urbanistica apportate con la presente variante per opere pubbliche sono conformi ed in linea con i ragionamenti riportati nel Piano urbano della mobilità approvato con delibera del Consiglio comunale di data 29 aprile 2013 n. 9 ed entrato in vigore il 17 maggio 2013.