



Comune di Rovereto
Provincia Autonoma di Trento

PUMS

Piano urbano della Mobilità Sostenibile

Linee di indirizzo

***Assessorato alla Pianificazione per lo sviluppo urbano
sostenibile e senza barriere***

Servizio Tecnico e Sviluppo del Territorio

Aprile 2025

Allegato alla Delibera della Giunta comunale
n. XX di data XX.XX.2025

Indice generale

1) Premessa.....	3
2) Indirizzi generali.....	3
3) Riferimenti normativi.....	4
4) Indicazioni generali per la redazione ed approvazione del P.U.M.S.....	8
4.1) Definizione del gruppo interdisciplinare / interistituzionale di lavoro.....	8
4.2) Predisposizione del quadro conoscitivo.....	9
4.3) Avvio del percorso partecipato.....	10
4.4) Definizione degli obiettivi.....	12
4.5) Costruzione partecipata dello scenario di Piano.....	19
4.6) Valutazione ambientale strategica.....	20
4.7) Adozione del Piano e successiva approvazione.....	20
4.8) Monitoraggio.....	21
5) Tempi.....	21
6) Risorse necessarie.....	22

Linee di indirizzo

1) Premessa

L'Amministrazione comunale di Rovereto, a distanza di 10 anni dall'approvazione del Piano Urbano della Mobilità (PUM), intende avviare una nuova fase di pianificazione strategica per affrontare in modo integrato le sfide e le opportunità di mobilità del futuro. Questo processo nasce dalla consapevolezza dell'importanza di consolidare uno sviluppo urbano sostenibile, che metta al centro la qualità della vita, la riduzione dell'impatto ambientale e l'efficienza dei trasporti.

Il nuovo piano si propone di rispondere alle trasformazioni sociali, economiche e tecnologiche che hanno ridefinito le esigenze di mobilità dei cittadini nel corso dell'ultimo decennio. Si punta, quindi, a promuovere soluzioni innovative e inclusive, capaci di armonizzare le necessità di spostamento con la tutela dell'ambiente e il miglioramento degli spazi urbani.

Attraverso un percorso partecipativo e condiviso, il Comune di Rovereto coinvolgerà la cittadinanza, le associazioni locali, e gli esperti del settore per definire una visione di mobilità che sia resiliente, moderna e sostenibile, tracciando le linee guida per un futuro accessibile a tutti.



2) Indirizzi generali

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è uno strumento di pianificazione a carattere strategico che si colloca all'interno del mosaico dei piani nazionali ed internazionali finalizzati alla riduzione delle emissioni atmosferiche climalteranti e non solo.

L'organizzazione di una nuova mobilità sostenibile nel Comune di Rovereto è una sfida da sostenere su diversi livelli, con differenti azioni e linee di intervento.

Nell'ambito degli indirizzi generali di governo e delle linee programmatiche approvate dal Consiglio comunale con deliberazione n. 21 d.d. 10/09/2024 assume rilievo la mobilità quale *“componente cruciale nella vita del cittadino”*.

La mobilità è correlata alla qualità della vita urbana e pertanto secondo quanto acclarato negli indirizzi generali di governo *“un buon piano di mobilità, ragionato e strategico, influenza direttamente la qualità del vivere urbano, l'ambiente, la salute pubblica e l'economia della comunità”*.

In questo frangente *“l'intervento chiave è la stesura e l'adozione di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile all'interno del quale troveranno posto iniziative e interventi volti a realizzare una serie di*

Linee di indirizzo

Delibera della Giunta Comunale n. XX di data XX.XX.2025

ricadute indispensabili per trasformare gli spazi urbani in spazi di relazione.”.

Il quadro strategico delineato negli indirizzi generali di governo trova una declinazione più ampia all'interno del programma di azione globale adottato all'unanimità dai paesi membri dell'ONU (Agenda 2030) e dalle relative traduzioni nazionali e locali rappresentate rispettivamente dalla Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS) e dalla Strategia Provinciale per lo Sviluppo sostenibile provinciale (SPROSS) approvato nel 2021.



AGENDA 2030

GOAL11. CITTÀ' E COMUNITA' SOSTENIBILI

Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili: Le città, mentre crescono, devono mantenere la qualità di vita della popolazione e migliorare l'ambiente e i servizi offerti, piuttosto che peggiorarli. Questo implica garantire alloggi adeguati, accessibili e sicuri, migliorare il trasporto pubblico per tutti, promuovere urbanizzazione inclusiva, proteggere il patrimonio culturale e naturale, ridurre l'impatto ambientale delle città e fornire spazi verdi accessibili.



STRATEGIA PROVINCIALE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE SproSS

UN TRENTINO PIU' CONNESSO

Attraverso investimenti nella mobilità e nelle reti di trasporto e digitali strategiche. Un Trentino connesso investe nella mobilità sostenibile, nella connettività regionale e nelle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, quali strumenti di inclusione e coesione territoriale e quali infrastrutture strategiche per uno sviluppo territoriale rispettoso dell'ambiente, integrato, connesso a livello internazionale e supportato da ricerca e innovazione. Afferiscono prevalentemente a questa area gli obiettivi provinciali relativi alla Mobilità sostenibili e all'R&S – Innovazione e Agenda Digitale.



3) Riferimenti normativi

La Commissione della Comunità europea con comunicazione 30.09.2009 – COM (2009) 490 - “Piano d'azione sulla mobilità urbana”, ha previsto, nell'ambito del programma di azioni a favore della mobilità sostenibile, lo sviluppo da parte delle autorità locali dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.), concepiti in modo da affrontare e gestire la mobilità urbana in modo più

Linee di indirizzo

Delibera della Giunta Comunale n. XX di data XX.XX.2025

sistematico e correlato con gli altri strumenti esistenti, al fine di garantire una politica volta ad armonizzare trasporti e tutela dell'ambiente, ambienti salubri, pianificazione territoriale, edilizia abitativa, aspetti sociali dell'accessibilità e della mobilità.

Tale strategia è stata ulteriormente sviluppata nel documento della Commissione europea “Libro Bianco - tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile” 28.03.2011 COM (2011) 144. Tale documento definisce infatti che “in ambito urbano è necessaria una strategia mista per ridurre la congestione e le emissioni basata sui seguenti elementi: pianificazione territoriale, sistemi di tariffazione, infrastrutture e servizi di trasporto pubblici efficienti per i modi di trasporto non motorizzati e per la ricarica/rifornimento dei veicoli puliti. Le città al di sopra di una certa dimensione dovrebbero essere incoraggiate ad adottare Piani di mobilità urbana che raggruppano tutti questi elementi e che siano perfettamente coerenti con i Piani integrati di mobilità urbana”.

La Commissione Europea, per supportare gli Enti Locali nell'attività di redazione e realizzazione dei P.U.M.S., ha commissionato ad ELTIS, le “Guidelines – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan” (Linee Guida - Sviluppare e attuare un Piano urbano della mobilità sostenibile) prodotte nel gennaio 2014, che definiscono analiticamente le caratteristiche, le modalità, i criteri e le fasi del processo di formazione e approvazione di detti strumenti di pianificazione.

Dette Linee guida nel corso del 2019 sono state oggetto di un processo di aggiornamento e revisione dei contenuti, culminato nella pubblicazione di una seconda edizione delle stesse.

Secondo quanto enunciato nelle predette Linee guida il Piano urbano della mobilità sostenibile è un Piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle merci in ambito urbano e periurbano per migliorare la qualità della vita e il medesimo prende spunto dalle pratiche di pianificazione esistenti tenendo in debito conto i principi di integrazione, partecipazione e valutazione.

Le citate Linee guida forniscono un utile supporto per le Amministrazioni locali per la pianificazione strategica della mobilità urbana sostenibile; al loro interno si riportano “il ciclo del P.U.M.S.” suddiviso in tappe, le misure e le azioni da adottare ed il relativo finanziamento ed esempi di buone pratiche di alcune città europee.

Il Decreto Legislativo 16.12.2016 n. 257, recante “Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e



Linee di indirizzo

Delibera della Giunta Comunale n. XX di data XX.XX.2025

Comune di Rovereto
PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

del Consiglio del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi” che stabilisce, all’art. 3, comma 7, che a sostegno della realizzazione degli obiettivi del quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti sono adottate le misure che possono promuovere la realizzazione dell’infrastruttura per i combustibili alternativi nei servizi di trasporto pubblico.

Con Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere della Conferenza unificata, sono adottate le linee guida per la redazione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile – P.U.M.S. - tenendo conto dei principi previsti nel Decreto medesimo.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con Decreto 04.08.2017 n. 397 ha individuato, in attuazione dell’art. 3, comma 7 del D.Lgs. n. 257/2016, le linee guida al fine di favorire la redazione dei Piani urbani di mobilità sostenibile su tutto il territorio nazionale secondo modalità omogenee e coordinate.

Secondo quanto disposto dall’art. 3 del Decreto 04.08.2017 n. 397, come modificato con i Decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28.08.2019 n. 396 e del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 12.11.2021 n. 444, i Comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, predispongono ed adottano nuovi P.U.M.S. secondo le linee guida da esso recate.

Con lo slogan “pianificare per le persone” i PUMS introducono un nuovo approccio alla pianificazione della mobilità urbana, ben sintetizzato nel prospetto sinottico contenuto nel documento delle linee guida europee qui sotto riportato.

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

Linee di indirizzo

Delibera della Giunta Comunale n. XX di data XX.XX.2025

Volendo tentare una sintesi degli elementi più significativi di questo nuovo approccio, il cambiamento di prospettiva offre il passaggio:

- *dall'idea «statica» e «vincolistica» del piano a quella «dinamica» e «flessibile» del processo che ha nella valutazione e nel monitoraggio i suoi passaggi fondamentali, così come codificato dalla norma attraverso l'individuazione di indicatori e target per obiettivi specifici;*
- *dal piano di settore (visione trasportistica) a strumento integrato con le politiche strategiche del territorio (urbanistiche, ambientali, sociali, economiche, ...).*
- *dagli investimenti sulle infrastrutture per assecondare i flussi di traffico alla mobilità integrata e dal governo della domanda di mobilità ad un'agenda strategica di azioni per la mobilità sostenibile che si sviluppi nel lungo termine.*
- *dal piano «chiuso» degli esperti al piano «aperto» alla partecipazione di stakeholders e cittadini, con l'approccio partecipativo che segue necessariamente tutte le fasi di sviluppo del piano.*

La municipalità di Rovereto, pur non traguardando la popolazione sopra espressa, costituisce riferimento baricentrico per l'intera Vallagarina e ritiene del tutto congruo e conveniente aderire quanto meno sotto un profilo degli indirizzi e dei criteri ispiratori alla formulazione di un nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile facendo richiamo ai riferimenti normativi e regolamentari sopra espressi.

Secondo le Linee guida di cui al citato Decreto ministeriale il P.U.M.S. è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali. **Il P.U.M.S. deve essere concepito in un'ottica di integrazione e messa a sistema degli strumenti di pianificazione territoriale e trasportistica già esistenti a livello locale, qualora le Amministrazioni ne siano dotate, ponendosi come Piano sovraordinato ai Piani di settore.**

In particolare il P.U.M.S. è da intendersi quale strumento di pianificazione della mobilità sovraordinata e quindi dal punto di vista gerarchico assume anche ruolo di indirizzo e riferimento specifico per il Piano Urbano del Traffico. Per questa ragione il P.U.M.S. potrà anche prevedere interventi in variante agli strumenti pianificatori vigenti.

Linee di indirizzo

Delibera della Giunta Comunale n. XX di data XX.XX.2025

4) Indicazioni generali per la redazione ed approvazione del P.U.M.S.

I diversi passi procedurali necessari alla redazione ed approvazione del P.U.M.S. comportano per la strategicità e multidisciplinarietà dello strumento pianificatorio la stretta e costruttiva collaborazione nell'amministrazione comunale tra le strutture competenti in materia di pianificazione urbanistica e territoriale, trasporti, ambiente, commercio, etc..

Nel processo di redazione del PUMS giocano inoltre un ruolo fondamentale la condivisione e la partecipazione della cittadinanza e dei portatori di interessi.

Le citate Linee guida ministeriali (D.M. 4 agosto 2017 n. 397) disciplinano i diversi passi procedurali necessari alla redazione ed approvazione del P.U.M.S. come di seguito elencati:

- a) definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro;
- b) predisposizione del quadro conoscitivo;
- c) avvio del percorso partecipato;
- d) definizione degli obiettivi;
- e) costruzione partecipata dello scenario di Piano;
- f) valutazione ambientale strategica (V.A.S.);
- g) adozione del Piano e successiva approvazione;
- h) monitoraggio.

4.1) Definizione del gruppo interdisciplinare / interistituzionale di lavoro

Appare opportuno che il P.U.M.S. venga redatto acquisendo le conoscenze delle diverse discipline che regolano il governo del territorio e dei diversi attori istituzionali coinvolti. Per tale ragione sarà opportuna la collaborazione dei vari uffici e settori interni all'amministrazione (urbanistica, mobilità, ambiente, turismo, polizia municipale, attività economiche, etc.), ed anche di tecnici esterni di consolidata esperienza in materia di pianificazione territoriale, dei trasporti, nonché di valutazione ambientale strategica.

A livello istituzionale si dovrà prevedere il coinvolgimento dei Comuni contermini, la Comunità di Valle, la Provincia autonoma di Trento, Trentino Trasporti SpA, SMR, etc.

Alla luce della più ampia multi settorialità e interdisciplinarietà dello strumento pianificatorio si ritiene definire in termini certamente non esaustivi ma indicativi il seguente gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro:

Linee di indirizzo

- Assessorato alla Pianificazione per lo sviluppo urbano sostenibile e senza barriere;
- Assessorato alla Partecipazione al commercio, al tempo libero allo sport e alle politiche giovanili;
- Assessorato ai lavori pubblici, manutenzione e sviluppo del patrimonio;
- Assessorato alla transizione ecologica e all'ambiente;
- Servizio tecnico e sviluppo del territorio (ufficio pianificazione territoriale ed urbanistica, ufficio sviluppo strategico, mobilità e grandi opere, ufficio attività produttive, posizione di progetto per la gestione degli interventi PNRR ed altre azioni straordinarie inerenti le opere pubbliche, posizione di progetto per il supporto tecnico-patrimoniale);
- Servizio opere pubbliche strade e verde (ufficio manutenzioni edifici e strade, ufficio gestione viabilità e verde);
- Servizio amministrativo e ambiente (ufficio ambiente e transizione ecologica);
- Servizio programmazione, finanze e progetti europei (ufficio programmazione e progetti europei);
- Servizio Polizia locale;
- Segreteria Generale (ufficio affari demografici);
- Progetto speciale università, rigenerazione urbana e partecipazione
- SMR (Società Multiservizi Rovereto);
- Provincia autonoma di Trento;
- Comunità della Vallagarina;
- Comuni contermini a Rovereto;
- Trentino Trasporti SpA;
- Tecnici esterni di consolidata esperienza in materia di pianificazione territoriale e dei trasporti nonché di valutazione ambientale strategica.

4.2) Predisposizione del quadro conoscitivo

Il quadro conoscitivo costituisce lo stato dell'arte ovvero le condizioni di partenza dell'area interessata alla redazione del Piano.

Il quadro conoscitivo secondo le Linee guida dovrà svilupparsi come segue:

- quadro normativo pianificatorio e programmatico;
- inquadramento territoriale e socio-economico (struttura insediativa, dinamiche demografiche, mercato del lavoro, localizzazione dei servizi e dei poli di attrazione);
- offerta di reti e servizi di trasporto (rete stradale esistente,

Linee di indirizzo

Delibera della Giunta Comunale n. XX di data XX.XX.2025

servizi di trasporto pubblico, rete ciclabile, aree pedonali, zone 30, ZTL, sistema della sosta, logistica urbana, regolamentazione e controllo della circolazione, politiche della mobilità);

- domanda di mobilità (indagini e rilievi sui flussi, matrici origine / destinazione degli spostamenti);
- interazione tra domanda e offerta di trasporto (livelli di servizio della rete stradale e flussi di traffico, livelli di servizio sul TPL, flussi di traffico ciclabile-pedonale, indici di utilizzo della sosta);
- criticità e impatti (grado di accessibilità, congestione della rete stradale, saturazione dei servizi di trasporto pubblico locale, incidentalità, impatti ambientali - qualità dell'aria, inquinamento acustico, consumi energetici -);
- punti di forza e debolezza, opportunità e minacce.

Posta l'eterogeneità dei contenuti del quadro conoscitivo lo stesso richiederà un'integrazione attenta e di sistema di tutti gli studi territoriali e socio-demografici predisposti e/o interessanti l'amministrazione da qualche anno a questa parte.

A titolo semplicemente di mero richiamo si devono rammentare:

- il piano urbano della mobilità predisposto nel 2013;
- il piano della sosta a pagamento;
- la delimitazione della ZTL e altri provvedimenti in materia di mobilità;
- i Protocolli d'intesa sottoscritti con la Comunità di Valle e la Provincia autonoma di Trento e i Comuni contermini afferenti le linee di sviluppo territoriali e quelle di natura strategica;
- il Piano Regolatore Generale, le sue varianti, l'attuazione dei Piani attuativi e le previsioni future in materia urbanistica;
- gli studi annuali in materia socio-economica e demografica;
- studi di settore a supporto di interventi edilizi e urbanistici

Accanto a ciò dovranno trovare sintesi gli stati attuativi della pianificazione sovraordinata (Piano Urbanistica Provinciale e sue varianti, Piano della Comunità, studi trasportistici di Comunità, etc.).

4.3) Avvio del percorso partecipato

Il percorso partecipato costituisce un atto fondamentale e prioritario rispetto alle valutazioni volte all'adozione del P.U.M.S.

Il percorso partecipato dovrà essere inquadrato all'interno di regole definite ex ante e non soggette esse stesse a negoziazione. In tal senso si dovrà scegliere un approccio e tecniche di percorso partecipato opportune in relazione alle

Linee di indirizzo

Delibera della Giunta Comunale n. XX di data XX.XX.2025

caratteristiche proprie della municipalità di Rovereto.

Lo stesso dovrà prendere avvio con la costruzione del quadro conoscitivo concorrendo all'individuazione delle criticità evidenziate da cittadini, portatori di interesse e esperti, contribuendo fattivamente alla successiva definizione degli obiettivi del Piano.

La partecipazione potrà trovare sviluppo mediante forme e modalità, in parte tradizionali ed in parte innovative, per rendere lo strumento stesso in grado di configurare le effettive e razionali esigenze poste nell'ambito del dibattito dal percepito cittadino.

La scelta degli stakeholder all'interno di un processo partecipativo in materia di mobilità risulta cruciale per garantire che tutte le voci rilevanti siano rappresentate. Si ritiene pertanto utile strutturare il confronto su più livelli attraverso l'identificazione delle categorie di soggetti/organizzazioni rappresentative quali:

- Cittadini: residenti, pendolari, studenti, persone con disabilità.
- Enti pubblici: amministrazioni locali, territoriali e provinciali, forze dell'ordine, agenzie di trasporto.
- Settore privato: aziende di trasporto, multi-servizi, scuole guida, tassisti, fornitori di infrastrutture, imprese locali.
- Associazioni: gruppi ambientalisti, associazioni di ciclisti, gruppi di pendolari, associazioni di quartiere.
- Accademici e esperti: ricercatori e professionisti nel campo della mobilità e dell'urbanistica.

Contestualmente appare utile implementare il processo partecipativo attraverso l'analisi e l'approfondimento di casi studio. L'esperienza recente dell'Amministrazione comunale Rovereto maturata nell'alveo delle progettazioni promosse dalla Commissione europea (URBACT, UIA,) e attraverso i bandi promossi da organizzazioni nazionali e locali (ANCI, CARITRO) ha messo in evidenza l'importanza del confronto tra i soggetti promotori delle politiche connesse alla mobilità urbana e della promozione di azioni di trasferimento di "buone pratiche". Le esperienze maturate in altri contesti offrono spunti di riflessione su come adattare soluzioni innovative al proprio ambito territoriale e possono ispirare nuove idee e approcci. Presentare casi studio di successo può nel contempo facilitare il coinvolgimento delle parti interessate, mostrando esempi concreti di come le strategie proposte possano migliorare la qualità della vita. I casi studio, forniscono dati e analisi dettagliate che possono sostenere le decisioni politiche. Questo aumenta la credibilità del piano e facilita il processo decisionale e aiuta a comprendere come diverse città hanno affrontato sfide simili e come hanno adattato le

Linee di indirizzo

Delibera della Giunta Comunale n. XX di data XX.XX.2025

loro strategie nel tempo.

In sintesi, i casi studio forniscono un prezioso bagaglio di conoscenze che può guidare la pianificazione e l'implementazione di un piano urbano della mobilità sostenibile, aumentando le possibilità di successo e accettazione da parte della comunità.

4.4) Definizione degli obiettivi

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile dovrà essere contraddistinto da obiettivi specifici perché solo in questo modo si potranno declinare le strategie e le azioni propedeutiche alla costruzione partecipata dello scenario dello stesso strumento pianificatorio.

Le linee di indirizzo ministeriali e l'esperienza nella stesura dei Piani Urbani della Mobilità impongono una precisa gerarchizzazione degli obiettivi; nello specifico dovranno essere definiti quanto meno due livelli di obiettivi e segnatamente:

- **i macro obiettivi** che rispondono a interessi di natura generale di efficacia ed efficienza del sistema di mobilità e di sostenibilità sociale, economica ed ambientale;
- **gli obiettivi specifici** funzionali e posti in una logica subordinata al raggiungimento dei macro obiettivi.

Gli obiettivi delineati dal P.U.M.S. e la relativa loro quantificazione (Target) dovranno essere monitorati con cadenza tendenzialmente biennale per valutare il grado di soddisfazione degli stessi anche attraverso l'impiego di indicatori di risultato.

In coerenza con le disposizioni ministeriali sopra richiamate il P.U.M.S. deve avere come obiettivi principali il miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane e periurbane, mediante sistemi di mobilità e trasporti sostenibili salvaguardando il profilo ambientale, economico e sociale. Attraverso il P.U.M.S. dovrà essere garantito il miglioramento della fruibilità dello spazio pubblico.

Lo sforzo programmatico è indirizzato alla definizione di obiettivi che dovranno essere basati su solide evidenze quantitative.

Le quattro aree di interesse e i relativi macro obiettivi profilati dalle direttive ministeriali risultano le seguenti:

- efficacia ed efficienza del sistema di mobilità (miglioramento del TPL, riequilibrio modale della mobilità, riduzione della congestione,, miglioramento della qualità dello spazio urbano);
- sostenibilità energetica ed ambientale (riduzione del consumo dei carburanti, riduzione degli inquinamenti, miglioramenti della

Linee di indirizzo

- qualità dell'aria);
- sicurezza della mobilità stradale (riduzione dell'incidentalità, riduzione degli incidenti con morti e feriti, etc.);
 - sostenibilità socio-economica (miglioramento dell'inclusione sociale, aumento della soddisfazione della cittadinanza, aumento del tasso di occupazione, etc.).

E' all'interno di questa matrice che l'Amministrazione comunale opererà per delineare un insieme di obiettivi che coniughino un'ampia riflessione strategica e trasversale sulla città con l'individuazione in azioni che, agendo sul sistema della mobilità, siano coerenti con il quadro conoscitivo di base.

Si ritiene infatti che il PUMS di Rovereto, nella sua funzione di strumento strategico necessario per orientare il progresso della città in chiave economica, ambientale e sociale, abbia il compito di indagare le dinamiche (insediative e non) che hanno caratterizzato lo sviluppo recente della città estendendo la riflessione anche all'ambito della Vallagarina, o per lo meno al quel contesto territoriale che si pone in stretta relazione con l'area urbana.

È indubbio infatti che negli ultimi 15 anni si è assistito ad un rafforzamento del ruolo di Rovereto come centro di attrazione sovralocale (scuola, università, commercio, settore produttivo, cultura ecc) con conseguenze dirette sul sistema dei trasporti e in generale sulla domanda di mobilità. Nel contempo è stata favorita l'espansione dell'insediamento urbano e di quello dei centri minori della Vallagarina con conseguente incremento degli spostamenti interni e di quelli per e dalla città. La combinazione di questi due fattori rappresentati appunto dal rafforzamento del ruolo di Rovereto come riferimento di valle e la presenza di un potenziale di quasi 100.000 persone che alla città si rivolgono per soddisfare esigenze diversificate (lavoro, istruzione, commercio, sanità, tempo libero ecc.) dovrà essere al centro dell'analisi strategica propedeutica alla stesura del PUMS al fine di comprendere i fabbisogni, individuare gli obiettivi ed orientare le azioni.

Un ulteriore aspetto che dovrà essere indagato in fase di stesura del PUMS è rappresentato dall'orientamento della pianificazione urbanistica, da intendersi sia come sintesi delle puntuali previsioni degli strumenti attualmente in vigore sia come necessaria coerenza, delle azioni proposte dal PUMS, rispetto ai principali temi che animano l'attuale dibattito urbanistico e che sono rappresentati sostanzialmente dalla rigenerazione urbana connessa alla limitazione del consumo di suolo. L'avvenuto esaurimento della fase espansiva della città, favorito anche dalle

Linee di indirizzo

recenti norme che limitano il consumo di suolo (fatti salvi i residui di pianificazione) dovrà essere considerato all'interno del quadro strategico del PUMS. Un PUMS che dovrà essere da sostegno per una città che si rinnova e che intende completare la propria dotazione infrastrutturale non tanto per favorirne l'espansione ma per facilitarne la rigenerazione e migliorare la qualità di vita della complessa varietà di soggetti che la abitano (per lavoro, studio, turismo ecc...)

Rigenerazione che per la città di Rovereto si ritiene debba attuarsi mediante il recupero delle aree dismesse, la riduzione della pressione veicolare sulla città e la conseguente e progressiva riqualificazione degli spazi a servizio della collettività (aperti e confinati).

E' con riferimento a tale impostazione che dovranno assumere rilevanza strutturale all'interno del PUMS i principali approfondimenti assunti dalle Amministrazioni comunali nell'ultimo decennio e già in parte contemplati e attuati negli strumenti di pianificazione della mobilità e dai protocolli d'intesa con la Provincia Autonoma di Trento. (Centro intermodale di via Zeni, realizzazione del sistema della viabilità di valle comprensivo della circonvallazione leggera e della bretella di Sant'Ilario, la realizzazione della bretella alla Mira, la perimetrazione della ZTL e la sua regolamentazione mediante il sistema dei varchi elettronici, e gli approfondimenti in tema di mobilità sostenibile approntati dal Comune Rovereto e della Comunità della Vallagarina).

Nel contesto del PUMS dovranno trovare riscontro gli indirizzi riportati nel documento preliminare relativo al quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona con particolare menzione alla circonvallazione di Rovereto.

Il Comune in stretta sinergia con la Provincia Autonoma di Trento e interessato alla comprensione della più accreditata proposta per l'approntamento del bypass ferroviario nell'ambito della Vallagarina.

Dalle prime valutazioni emerge che la soluzione prescelta tra quelle inizialmente ipotizzate risulta quella che prevede l'interramento della connessione ad una profondità considerevole (70 metri).

Il nodo maggiormente critico risulta quello di Marco che a seguito di un'azione congiunta e attiva ha trovato delle soluzioni di indubbio miglioramento mediante l'eliminazione di impattanti scavalchi sopraelevati, la riduzione dell'ingombro dei tracciati dei binari, l'allontanamento dell'infrastruttura dal centro abitato.

Appare evidente che una infrastruttura di questa natura

Linee di indirizzo

determinerà la necessità di articolare un dibattito pubblico particolarmente approfondito coinvolgendo tutti i riferimenti aggregativi della società cittadina al fine di garantire una tutela ad ampio spettro e la codificazione di un percorso il più possibile articolato, imparziale ed oggettivo.

Alla luce di ciò il Comune di Rovereto conta di fungere da garante rispetto alle direttive progettuali proposte nella logica di addivenire ad una equa ponderazione dei possibili impatti e alla loro mitigazione anche attraverso idonee forme di compensazione e bilanciamento.

Il tutto nella necessità di garantire una salvaguardia di beni primari pubblicistici non negoziabili.

Merita altresì attenzione la proposta della Provincia di modificazione del Piano Urbanistico Provinciale per consentire la previsione di un corridoio di accesso Est tra la Provincia di Trento e la regione Veneto nel contesto della Vallagarina.

La connessione proposta in materia di mobilità, tra le due regioni, ha trovato una decisa contrarietà allo sviluppo del progetto da parte di quasi tutte le comunità locali e di quasi tutti i civici consessi comunali.

Molti sono i dubbi e le perplessità rispetto ad una procedura che è decollata per volontà della Giunta Provinciale, ma che disconosce i criteri basilari della pianificazione urbanistica e non ha garantito adeguate forme di partecipazione dei territori.

La variante adottata risulta svuotata di ogni riferimento tecnico e i contenuti della stessa appaiono squisitamente di valenza “filosofica”, in quanto non descrivono né la localizzazione, né la tipologia della mobilità prescelta.

La variante parla genericamente di un “sistema multimodale, gerarchicamente interconnesso, di infrastrutture e servizi per la mobilità delle persone e il trasporto delle merci”.

Il documento approvato dalla Giunta Provinciale, di fatto, cristallizza anche lo sviluppo pianificatorio e urbanistico del Comune di Rovereto (si pensi al Parco dei Lavini, ai vigneti di Rovereto, ai vigneti di Marco, al Monte Zugna, ecc.) in quanto non consente all’Amministrazione di prefigurare possibili soluzioni di intervento in attesa della definizione dell’iter attuativo del collegamento prospettato.

Le Amministrazioni di Trento e Rovereto avverso la variante al PUP hanno radicato formale ricorso innanzi al TAR; il quale con specifica sentenza ha acclarato l’inammissibilità dello stesso ritenendo per la genericità dei contenuti dello strumento pianificatorio sovraordinato (variante al PUP) l’insussistenza di

Linee di indirizzo

specifica lesione attuale e concreta.

Il Comune di Rovereto ha radicato formale ricorso al giudice di seconde cure (Consiglio di Stato) contrastando ulteriormente l'inammissibile ipotesi infrastrutturale volta all'inutile e pernicioso consumo di suolo.

Il disegno di PUMS dovrà necessariamente tenere in debita considerazione le argomentazioni già ampiamente mosse e fatte proprie dal Consiglio Comunale rispetto alla ipotesi infrastrutturale del corridoio est.

Ad oggi a distanza di oltre 10 anni dall'approvazione del PUM-PGTU di Rovereto (2013), e a fronte di un mutamento del contesto territoriale di riferimento (condizioni della mobilità, situazione demografica e sistema economico sociale) e degli strumenti a supporto delle amministrazioni locali (indirizzi europei e normativa nazionale si sono adeguati alle nuove sfide della sostenibilità), il PUMS potrà costruire la visione della mobilità dei prossimi 10-15 anni, individuando le strategie e le misure più efficaci per raggiungerla e definendo di conseguenza un programma di interventi a partire dal breve termine.

Come già evidenziato questa visione potrà essere costruita attraverso un approccio partecipato con la città e dovrà integrarsi con le altre politiche di sviluppo urbano e territoriale. Alcuni elementi possono essere riconosciuti come fondativi della visione e riguardano:

- la riduzione dell'incidentalità stradale e le condizioni di sicurezza sulla strada per tutti i suoi utenti, a partire da quelli più vulnerabili (pedoni, biciclette, due ruote);
- il miglioramento del trasporto pubblico locale, dell'intermodalità e dell'integrazione tra diversi modi di trasporto, da pianificare in stretta sinergia con il territorio della Vallagarina, in modo da costruire "catene di mobilità" efficienti, convenienti ed appetibili fin dai luoghi di origine degli spostamenti con destinazione Rovereto;
- lo sviluppo della ciclabilità, che ha un potenziale molto significativo sia a livello urbano (la maggior parte della città è contenuta in un centro lungo 5 km) sia a livello suburbano e territoriale e deve entrare a pieno titolo tra i modi di spostarsi sicuri e confortevoli a Rovereto; per sostenere questo sviluppo serve un Biciplan che lavori non solo sul piano della progettazione di una rete ciclabile completa, ma anche su quello della promiscuità sulle strade del centro, della diffusione di ciclopoggi, dei servizi ai ciclisti, del

Linee di indirizzo

Delibera della Giunta Comunale n. XX di data XX.XX.2025

mobility management con scuole e aziende e, fondamentale, della comunicazione per la creazione di una nuova “cultura della bicicletta”, sulla scorta di esperienze di successo presenti in Trentino Alto Adige e a livello europeo;

- il lavoro di fluidificazione della rete viaria primaria interessata dai flussi veicolari di transito; su questo fronte il PUMS dovrà tentare di facilitare una scelta definitiva sulla realizzazione di una “tangenziale” della città; qualsiasi sarà la scelta, deve rimanere chiaro che l’obiettivo finale non è “spostare traffico” o assecondare la domanda di mobilità automobilistica, ma piuttosto offrire un percorso alternativo al traffico di attraversamento della città, nella consapevolezza che questa scelta potrà essere uno dei tasselli importanti per la visione futura con effetti diretti anche sulla pianificazione urbanistica;
- una nuova concezione delle strade urbane come spazio pubblico, da trattare quindi con qualità e con attenzione a tutti gli utenti che lo abitano: la moderazione del traffico, l’eliminazione delle barriere architettoniche, l’uso del verde e dell’arredo urbano, la creazione di percorsi pedonali e ciclabili sicuri, ma anche la promiscuità controllata nell’uso della strada (nella logica dello “spazio condiviso”), là dove è fattibile, possono creare le condizioni per una riqualificazione dello spazio pubblico urbano e per una rivitalizzazione socio-economica a beneficio dei residenti e delle attività economiche;
- la valorizzazione e implementazione delle infrastrutture a sostegno della mobilità turistica da esplicitarsi anche attraverso una lettura critica dei collegamenti esistenti tra l’area urbana e il sistema degli spazi aperti periurbani (Bosco della città, Parco del Leno, Parco dello Zugna) o mediante l’individuazione di aree destinate al turismo itinerante o ad altre funzioni che emergeranno dall’analisi dei bisogni anche con riferimento ai trend nazionali ed internazionali che interessano il settore della mobilità turistica;
- la valorizzazione e l’implementazione delle infrastrutture a servizio del comparto produttivo da attuare in sinergia con le politiche di mobilità attuate da A22.

Alla luce del lavoro svolto per l’estensione definitiva della ZTL, si ritiene che il PUMS dovrà approfondire il tema dell’accessibilità al centro di Rovereto, che richiede di affrontare molti dei punti sopra elencati con una declinazione specifica per quest’area della città, tanto centrale quanto delicata per la pressione naturalmente

Linee di indirizzo

Delibera della Giunta Comunale n. XX di data XX.XX.2025

esercitata dal traffico automobilistico e per la commistione di esigenze e interessi diversi, in alcuni casi contrapposti, su strade e spazi pubblici ristretti. Un ambito della città contraddistinto da molteplici elementi di valore e nel contempo da un insieme di criticità che posso essere così sintetizzate:

- il centro di Rovereto dista circa 2,5 km sia da S. Ilario a nord che da Lizzana a sud. Si tratta di distanze che possono essere coperte a piedi, in bicicletta o con l'autobus con tempi di percorrenza del tutto comparabili a quelli dell'automobile;
- l'accessibilità al centro andrà affrontata dal PUMS non unicamente come un problema viabilistico, ma come un progetto di misure integrate che deve rendere facile arrivare in città con i diversi mezzi a disposizione, dando la preferenza a quelli più sostenibili. Questo riguarda in primis le persone, ma anche le merci, che richiedono nello specifico di individuare luoghi e tempi per le operazioni di carico/scarico il meno possibile impattanti;
- l'area centrale di Rovereto è dotata di un ottimo numero di parcheggi di attestamento sulla cintura del centro storico. Questi devono essere valorizzati e resi meglio fruibili, sia investendo sul servizio offerto e sulle strutture (in alcuni casi datate), sia migliorando la segnaletica di indirizzamento e rendendo più diretti i percorsi di accesso in auto dalla S.S.12, sia agevolando l'ultimo miglio a piedi verso la destinazione con percorsi pedonali di qualità. Da tutti i parcheggi sulla cintura del centro si arriva in massimo 10 min a piedi nel cuore del centro storico;
- i piani del traffico e della mobilità che si sono susseguiti negli ultimi decenni hanno sempre confermato l'idea che l'attraversamento nord-sud della città attraverso il centro storico andasse ridotto. Questo ha portato nel tempo a individuare tre "barriere" all'attraversamento: corso Rosmini, corso Cavour e il torrente Leno. I "varchi" per superare queste barriere sono i ponti sul Leno e gli incroci dove i due corsi possono essere attraversati. Per questi ultimi, il PUMS, alla luce della nuova ZTL e dell'aggiornamento del quadro diagnostico, potrà avanzare eventualmente nuove ipotesi, mirate a semplificare i percorsi per i residenti del centro e per quanti debbano raggiungere i parcheggi di attestamento o le funzioni e i servizi più centrali della città;
- analogamente la ferrovia e l'Adige fanno da barriere alle relazioni est-ovest tra il centro, i quartieri di Borgo Sacco e San Giorgio e la destra Adige. Il tema della permeabilità

Linee di indirizzo

Delibera della Giunta Comunale n. XX di data XX.XX.2025

della ferrovia, per il traffico automobilistico ma anche per pedoni e biciclette, resta sempre attuale;

- la qualità urbana del centro storico, data da modo in cui viene trattato lo spazio pubblico, può essere estesa a sud, usando via Dante come “via” per connettersi a Santa Maria, e a nord, usando corso Bettini fino al MART. Questo dovrebbe ulteriormente filtrare il traffico veicolare di penetrazione e orientarlo all’uso dei parcheggi strategici di attestamento sulla cintura del centro;
- i sistemi di sensi unici che regolano buona parte della viabilità dell’area centrale della città hanno nel tempo subito modifiche. Con le analisi del PUMS si potranno aggiornare gli schemi di circolazione delle diverse zone per migliorare l’accessibilità diretta ai parcheggi, ma anche alle residenze. Una riflessione in questo senso può essere condotta anche sulla ZTL storica.

A supporto delle singole tematiche precedentemente elencate, si dovranno cogliere le opportunità derivanti dai recenti sviluppi della **smart mobility, della digitalizzazione dei sistemi di trasporto e dell’integrazione di Big Data e dell’intelligenza artificiale a supporto della mobilità** con l’obiettivo di favorire la creazione di un sistema di mobilità urbana più efficiente, sostenibile e inclusivo. Per massimizzare il potenziale innovativo di tali tecnologie, il PUMS potrà orientarsi verso i seguenti obiettivi principali:

- utilizzare i Big Data per migliorare la conoscenza e comprensione dei flussi di mobilità, identificare le criticità e ottimizzare la pianificazione dei trasporti;
- sfruttare l’intelligenza artificiale per ottimizzare la gestione delle risorse, prevedere la domanda e migliorare l’efficienza del sistema;
- favorire sinergie tra enti pubblici e privati per sviluppare soluzioni innovative e scalabili la cui sperimentazione risulta essere facilitata dalla presenza nel contesto provinciale di competenze qualificate che risultano connesse al più ampio panorama europeo.

4.5) Costruzione partecipata dello scenario di Piano

Messo a punto il quadro conoscitivo e individuati gli obiettivi da perseguire dovranno essere prefigurate le strategie e le azioni per la costruzione degli scenari offerti dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

La ricchezza della fase volta alla costruzione del P.U.M.S. trova

Linee di indirizzo

Delibera della Giunta Comunale n. XX di data XX.XX.2025

riferimento indubbio nel fatto di estendere la procedura alle forme di partecipazione costruttive che saranno identificate.

Attraverso la partecipazione potranno trovare definizione e eventuale valutazione ipotesi e osservazioni formulate dalla cittadinanza intesa in senso lato.

Accanto alla partecipazione plenaria cittadina il Piano e i suoi scenari di sviluppo dovranno essere perfezionati anche sulla scorta di quanto emergerà dai confronti mediante gli opinion leader, le associazioni di categoria, etc.

Gli scenari di Piano alternativi, costituiti da specifiche azioni e interventi, dovranno essere messi a confronto e attraverso un'analisi comparativa, il più possibile oggettiva e quindi fondata su indicatori di performances, si dovrà prefigurare la scelta ottimale dello scenario di Piano.

La scelta dello scenario ottimale sarà condotta valutando fattori multicriteriali tra cui la fattibilità tecnica, la riduzione della congestione, la riduzione dei consumi e delle emissioni, il miglioramento della sicurezza, il miglioramento della qualità della vita dei cittadini, la positiva percezione degli utenti, il costo e l'impatto finanziario in generale, etc.

Il tutto dovrà pertanto trovare sviluppo attraverso un metodo tecnico, scientifico, dichiarato e ampiamente condiviso mediante l'uso di indicatori volti a descrivere il raggiungimento dei macro obiettivi surrichiamati.

All'interno dello scenario di Piano prescelto si dovrà altresì evidenziare l'elenco degli interventi prioritari, l'impatto economico degli stessi indicando gli eventuali lotti funzionali.

4.6) Valutazione ambientale strategica

Avuto riguardo alla multisetorialità e plurisistematicità del P.U.M.S lo stesso, ricadendo nel novero dei piani e/o programmi strategici con riverberi di impatto significativo sull'ambiente, deve essere sottoposto alla procedura di verifica alla Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) al fine di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente sul presupposto di promuovere uno sviluppo sostenibile.

La V.A.S., qualora ne ricorra la fattispecie, accompagnerà tutto il percorso di formazione del Piano fino alla sua approvazione.

4.7) Adozione del Piano e successiva approvazione

Per quanto attiene gli aspetti procedurali il P.U.M.S, il rapporto ambientale, insieme con il parere motivato e la documentazione

Linee di indirizzo

Delibera della Giunta Comunale n. XX di data XX.XX.2025

acquisita nell'ambito della consultazione sono trasmessi alla Giunta comunale per l'adozione.

Successivamente dovrà seguire la pubblicazione per trenta giorni per raccogliere eventuali osservazioni. Si darà quindi corso alle controdeduzioni delle osservazioni pervenute e all'approvazione del P.U.M.S. con delibera del civico consesso.

L'amministrazione comunale di Rovereto potrà, in alternativa alla procedura di cui sopra, seguire l'iter di adozione dei Piani territoriali / urbanistici di cui alla Legge provinciale 15/15.

4.8) Monitoraggio

Successivamente all'approvazione del P.U.M.S. devono essere puntualmente previste le attività di monitoraggio e verifica dello stato di attuazione. Sotto un profilo operativo si prefigura un monitoraggio periodico che deve produrre un rapporto biennale sullo stato di realizzazione del P.U.M.S. e sulla sua capacità di perseguire gli obiettivi e relativi target fissati.

5) Tempi

Di seguito viene prefigurato un cronoprogramma temporale delle azioni che portano all'approvazione definitiva del P.U.M.S. tenendo conto del contesto in cui si opera.

Ogni passo procedimentale viene quindi delineato secondo un tempo medio di elaborazione dello stesso in una logica di valutazione integrata con le procedure presupposte e successive.

Passi procedurali	Tempi previsti
Definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro	aprile 2025 – settembre 2025
Predisposizione del quadro conoscitivo	maggio 2025/ottobre 2025
Avvio del percorso partecipato	giugno 2025/dicembre 2025
Definizione degli obiettivi	giugno 2025/dicembre 2025
Costruzione partecipata dello scenario di Piano	giugno 2025/maggio 2026
Valutazione ambientale strategica (V.A.S.)	settembre 2025/maggio 2026
Adozione del Piano e successiva approvazione	giugno 2026/ottobre 2026

Linee di indirizzo

Delibera della Giunta Comunale n. XX di data XX.XX.2025

Monitoraggio	2026 - 2036
--------------	-------------

Le indicazioni cronologiche sono indicative e potranno subire variazioni nel corso dell'iter di elaborazione ed approvazione del P.U.M.S..

6) Risorse necessarie

L'elaborazione del PUMS come sopra espresso sottende stratificate quanto durature procedure specialistiche e di condivisione partecipativa generale. L'iter tecnico ed amministrativo appare quanto mai multisetoriale, ragione per la quale, come già evidenziato, si renderà necessario l'affidamento delle parti specialistiche a professionisti esterni all'amministrazione, posta l'assenza all'interno degli uffici comunali di personale specializzato nel settore e tenendo conto della strutturale carenza di organico.

Peraltro, in seno agli uffici preposti durante la fase di elaborazione del Piano più volte richiamato, dovrà trovare disponibilità una figura professionale qualificata per poter supportare e costituire un riferimento certo per il coordinamento del gruppo di lavoro e di tutte le richieste che perverranno.

Ciò premesso, la stima dell'impegno economico necessario per predisporre un nuovo piano strategico della mobilità di Rovereto si basa sui seguenti elementi di valutazione.

In base alle Linee Guida normative il PUMS assume la valenza di piano strategico direttore della mobilità urbana con un orizzonte di medio-lungo periodo. Biciplan e PGTU rappresentano piani di settore ad essi sottoposti, che consentono di approfondire più nel dettaglio gli aspetti inerenti la ciclabilità e la viabilità. Note le volontà dell'Amministrazione e vista la necessità di dare fin da subito corso alle strategie generali del PUMS definendo interventi da attuare già dal breve termine, si ritiene che Biciplan e PGTU possano essere predisposti contestualmente e in sinergia con il PUMS e che questo possa generare delle economie di scala importanti nell'impegno di spesa, ad esempio predisponendo un unico quadro conoscitivo organico.

Da un punto di vista metodologico, il processo di predisposizione del piano è articolato e richiede di prevedere le seguenti macroattività.

Linee di indirizzo

Comune di Rovereto
PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Macroattività	Contenuti
A. Quadro conoscitivo e diagnostico	<ul style="list-style-type: none"> • Inquadramento territoriale, socioeconomico e urbanistico • Elaborazione e rappresentazione degli indicatori generali della mobilità (modal split, parco veicolare, incidentalità, ecc.) • Elaborazione e rappresentazione dei dati su offerta e domanda di mobilità (viabilità, TPL, ciclabilità, pedonalità, sosta, ecc.) • Scenario di riferimento e progettualità in essere. • Quadro diagnostico: matrice SWOT, visione e obiettivi specifici del piano
B. PUMS	<ul style="list-style-type: none"> • Definizione degli obiettivi, delle strategie e delle azioni con relativi indicatori • Valutazione di scenari alternativi e di breve, medio e lungo periodo • Individuazione delle misure e degli interventi • Programma di attuazione e assegnazione delle priorità
C. PGTU	<ul style="list-style-type: none"> • Obiettivi specifici del PGTU • Declinazione delle proposte di breve termine • Schemi funzionali e bozze progettuali degli interventi
D. BICIANPLAN	<ul style="list-style-type: none"> • Definizione dello schema della rete ciclabile • Predisposizione delle schede di fattibilità dei diversi itinerari • Analisi generale dei cicloparcheggi e dei servizi alla ciclabilità • Indirizzi per la comunicazione
E. Percorso partecipativo	<ul style="list-style-type: none"> • Questionario ai cittadini • Assemblee e incontri pubblici (ipotesi di 8 incontri) • Costituzione di un tavolo tecnico di lavoro e incontri (5) • Incontri con Giunta, Commissioni e Consiglio Comunale (8) • Osservazioni e controdeduzioni per l'approvazione finale • Seminari formativi (1)
F. VAS	Il PUMS dovrà essere sottoposto a VAS, secondo la normativa vigente

Linee di indirizzo

Delibera della Giunta Comunale n. XX di data XX.XX.2025

Comune di Rovereto
PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Nel complesso per lo svolgimento delle attività sopra espresse si richiede un importo presunto di circa € 135.000,00 a cui dovranno trovare addizione gli oneri previdenziali e quelli fiscali.

A questo si aggiungono alcune importanti prestazioni specialistiche che possono essere oggetto di specifico incarico volto prevalentemente alla raccolta dei dati in materia di mobilità, alla stesura delle operazioni di rilievo e a quella volta alla creazione delle indagini sul modal split.

Di seguito si evidenziano i riferimenti necessari per queste operazioni strumentali:

Prestazioni specialistiche	Contenuti
Raccolta di dati di traffico	La raccolta di dati è fondamentale per la costruzione di un piano efficace. In particolare, a distanza di oltre 10 anni dall'ultima campagna di rilievo estesa (in occasione del precedente PUM-PGTU), si ritiene necessario procedere con nuovi rilievi del traffico su tutta la viabilità comunale. I rilievi dovranno comprendere: rilievi di durata settimanale dei flussi orari categorizzati per tipologia di veicoli, rilievi delle manovre di svolta su intersezioni, rilievi Origine-Destinazione dei flussi. La società incaricata dovrà eseguire i rilievi con propria attrezzatura oppure utilizzare bigdata se disponibili (es. dati TomTom). I dati sulla sosta potranno essere messi a disposizione da SMR.
Modello del traffico	Andrà predisposto un nuovo modello di macrosimulazione del traffico, sulla scorta di quello che ha consentito nel PUM 2013 di valutare gli scenari viabilistici proposti. Il modello andrà quindi predisposto per offrire all'Amministrazione un utile strumento di valutazione dei nuovi scenari e interventi proposti da PUMS e PGTU.
Indagine sul modal split	La ripartizione modale degli spostamenti (modal split) è un indicatore fondamentale per ogni piano e per le politiche della mobilità, sul quale città e territori si confrontano in tutta Europa. Dal momento che ISTAT non lo rileva più dal censimento 2011, sarà necessario mettere in campo un'apposita indagine statistica telefonica (CATI-CAWI)

Linee di indirizzo

Delibera della Giunta Comunale n. XX di data XX.XX.2025

Comune di Rovereto
PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

L'importo conseguente a tali prestazioni specialistiche-strumentali ammonta presumibilmente a circa € 40.000,00 al netto degli oneri fiscali e previdenziali.

L'amministrazione potrà valutare la necessità di un eventuale supporto specialistico durante le fasi di svolgimento e predisposizione del PUMS quale aiuto agli uffici e all'assessorato competente.

Tale riferimento viene quantificato in presunti € 20.000,00 al netto degli oneri fiscali e previdenziali.

Linee di indirizzo

Delibera della Giunta Comunale n. XX di data XX.XX.2025