

2.5 SISTEMA CICLABILE

2.5.1 RETE CICLABILE ESISTENTE

La mobilità ciclabile sta assumendo un ruolo sempre più importante nel contesto della mobilità cittadina, in ragione di una sempre più diffusa sensibilità ed attenzione della comunità per lo sviluppo di modalità di trasporto alternative all'autoveicolo, per contenere i consumi e l'inquinamento. Nei mesi freddi dell'anno infatti anche la città di Rovereto soffre il problema dell'aumento di concentrazione nell'aria delle cosiddette "polveri sottili" (PM10 e particelle di diametro medio anche minore).

L'Amministrazione cittadina, in linea con quanto accade oggi nei Paesi più all'avanguardia, intende quindi promuovere ed incentivare in varie forme la mobilità ciclabile, sia mettendo in atto politiche adeguate che intervenendo sulle infrastrutture. E' necessario aumentare l'attenzione della comunità per migliorare le condizioni che incoraggiano l'uso della bicicletta, promuovere l'uso della bicicletta fra i giovani ed i giovanissimi per far nascere la consapevolezza dei benefici di una mobilità sostenibile e pianificare le scelte urbanistiche anche in termini di accessibilità e distanze ciclabili.

Dal punto di vista delle infrastrutture, lo sviluppo della mobilità ciclabile necessita di reti adeguate, con collegamenti sicuri, diretti, confortevoli, attraenti ed adeguati a tutte le tipologie di potenziali utenti (bambini, anziani...). E' inoltre indispensabile prevedere punti attrezzati per il deposito e la custodia delle biciclette in corrispondenza dei principali punti d'interscambio con le reti di mobilità pubblica (treni e autobus) nonché dei principali accessi ai poli amministrativi, culturali e di svago.

In questo senso, già nel 2002 l'Amministrazione Comunale ha provveduto a redigere un Piano della Ciclabilità, con l'ausilio di un esperto del settore. Tale studio è stato utilizzato come base di partenza per identificare una proposta attuale ed attuabile di rete ciclabile cittadina. Il Piano della Ciclabilità è stato poi aggiornato e modificato nel corso del 2007/2008, in ragione di sopravvenute esigenze e di una costante crescita di interesse e di sensibilità per questo tema.

Per incentivare ed incrementare la sensibilità nei confronti della mobilità ciclabile, molto si può fare anche intervenendo sui regolamenti edilizi, ad esempio imponendo la realizzazione di aree sosta dedicate e protette per le biciclette a livello di piani di lottizzazione o nella realizzazione di complessi commerciali e terziari. Questa tipologia di prescrizione è inoltre in linea con i principali criteri dell'edilizia sostenibile. Molti sono i protocolli di edilizia sostenibile che premiano scelte edificatorie che favoriscono lo sviluppo della mobilità alternativa, in primis in relazione all'utilizzo della bicicletta.

La Provincia Autonoma di Trento si sta attivando per adottare il protocollo statunitense di edilizia sostenibile LEED®; tale protocollo premia ad esempio la realizzazione di portabiciclette e spogliatoi con un credito nell'ambito di quelli dedicati a gratificare la scelta di un "sito sostenibile" dal punto di vista della mobilità alternativa. Si riporta la traduzione della tabella riassuntiva del credito SS 4.2 del protocollo LEED®:

TRASPORTI ALTERNATIVI

Portabiciclette e spogliatoi

Finalità/Proposito

Ridurre l'inquinamento e l'impatto ambientale generati dal traffico automobilistico.

Requisiti/Esigenze

Per EDIFICI COMMERCIALI O ISTITUZIONALI fornire portabiciclette sicuri e/o depositi (ad una distanza non superiore a 200 iarde (183 metri) dall'entrata dell'edificio) per il 5% o più di tutti gli utenti dell'edificio (misurati nei periodi di punta), E, fornire docce e spogliatoi posti nell'edificio, o a una distanza massima di 200 iarde (183 metri) dall'entrata dell'edificio stesso, per lo 0,5% degli occupanti Full-Time Equivalenti (FTE).

OPPURE

Per EDIFICI RESIDENZIALI fornire facilities coperte e sicure per il deposito delle biciclette per il 15% o più degli occupanti dell'edificio anziché prevedere spogliatoi e/o docce.

Potenziali tecnologie e strategie

Progettare un edificio dotato di attrezzature per i mezzi di trasporto alternativi rappresentati dalle biciclette, quali portabiciclette e spogliatoi con docce.

Anche in ragione del fatto che lo sviluppo della versione italiana di questo protocollo avviene a cura del Green Building Council Italia con sede proprio a Rovereto, si ritiene opportuno in questa fase di revisione del Piano e conseguentemente del Regolamento Edilizio Comunale prevedere indicazioni che si leghino strettamente a queste prescrizioni; una scelta di questo tipo collocherebbe Rovereto all'avanguardia per quanto riguarda l'applicazione di una politica di mobilità alternativa.

Nella tavola 2.5.1 si riporta la planimetria della rete ciclabile esistente, per verificarne la consistenza e le collocazioni in relazione ai principali poli attrattori e generatori di traffico che possono interessare la mobilità ciclabile. In particolare sono stati presi in considerazione:

- i principali istituti scolastici;
- uffici pubblici (comunal e comprensoriali);
- luoghi di culto (chiese e cimiteri);
- luoghi di svago (centri sportivi e parchi pubblici);
- poli culturali (musei ed università),
- il complesso ospedaliero Santa Maria del Carmine.

Dall'esame effettuato si evince che la rete ciclabile attualmente presente sul territorio comunale si presenta frammentaria, anche a causa dei successivi cambiamenti della viabilità stradale cittadina intervenuti nel corso del prolungato periodo di realizzazione della rete.

Le direttrici ciclabili attualmente presenti all'interno del territorio comunale si distinguono a seconda della tipologia di sezione in rapporto alla sede stradale, ovvero:

- pista ciclabile in sede propria (spartitraffico longitudinale invalicabile);
- pista ciclabile in sede propria e contigua al marciapiede;
- pista ciclabile in sede propria e promiscua pedoni – biciclette;
- pista ciclabile in corsia riservata (su carreggiata o su marciapiede),

- pista ciclabile lungo strada compatibile con viabilità ridotta (es: strada di campagna);
- pista ciclabile lungo strada compatibile di centro storico.

Si fa notare che non sempre è necessario realizzare delle sedi riservate alla pista ciclabile per ampliare la rete ciclopedonale: è possibile infatti integrare auto, pedoni e ciclisti, riducendo al minimo la necessità di mantenere separate fisicamente le funzioni della strada come normalmente avviene con la realizzazione dei marciapiedi, piste ciclabili ed aree pedonali.

Tali aree prendono il nome di Zone a Traffico Moderato (ZTM) e sono caratterizzate da una circolazione veicolare pressoché locale con velocità regolata attraverso imposizioni normative (segnaletica) e con l'utilizzo degli strumenti di moderazione del traffico.

2.5.2 RETE CICLABILE DI PROGETTO

La rete ciclabile cittadina necessita di un ampliamento e di una riorganizzazione, come espresso nel precedente paragrafo in relazione all'analisi dell'esistente.

Il progetto di rete presentato di cui alla tav. 2.5.2 si pone l'obiettivo di collegare in modo omogeneo e razionale i vari tratti ciclabili, con la previsione di nuovi percorsi alternativi, per dare vita ad un collegamento efficace tra il centro cittadino e la periferia. In concomitanza con la realizzazione dei nuovi tratti si deve intervenire anche sulla rete esistente, adeguando pavimentazioni e segnaletica, mettendo in sicurezza alcuni incroci pericolosi nonché prevedendo la realizzazione di nuovi ricoveri per biciclette e stazioni attrezzate (compressori, utensili..).

La nuova rete ciclabile deve essere in grado di raccogliere gli utenti delle proprie abitazioni, raggiungendo quindi i quartieri più popolosi, e condurli nei poli attrattivi della città, amministrativi, culturali o ricreativi che siano. La maggior concentrazione di questi poli è riscontrabile nel centro della città, dove la rete ciclabile deve essere potenziata.

La rete deve quindi essere ampliata per poter servire meglio alcuni quartieri e raggiungerne altri ad oggi in questo senso isolati. Si prevede allora una maggior

articolazione della rete nei quartieri di Sacco e Brione e un significativo ampliamento della stessa per raggiungere gli abitati di Lizzanella, Lizzana e Marco attraverso i Lavini, nonché la zona sportiva della Baldresca che assumerà valenza a livello sovracomunale. Si rimanda al Piano della Ciclabilità redatto nel 2008 dal Servizio Viabilità ed Attività Economiche del Comune di Rovereto per un maggiore approfondimento riguardo le principali ipotesi di sviluppo ed organizzazione della rete.

L'accostamento delle piste ciclabili ai corsi d'acqua risulta sempre essere una soluzione ideale, sia dal punto di vista ludico/sportivo che da quello dell'individuazione di percorsi privilegiati. Per quanto riguarda il territorio comunale, il lung'Adige rappresenta la dorsale per i collegamenti ciclabili a livello provinciale mentre il torrente Leno costituisce un importantissimo asse di penetrazione dedicato alla ciclabilità.

La rete a regime completa la tratta sul tomo sinistro dell'Adige fra il ponte di Borgo Sacco e la Valdiriva e utilizza l'argine sinistro del Leno come via di accesso al centro storico cittadino fino al polo degli uffici tecnici comunali, posto in zona abbastanza disagiata e ad oggi escluso dai collegamenti ciclopedonali cittadini.

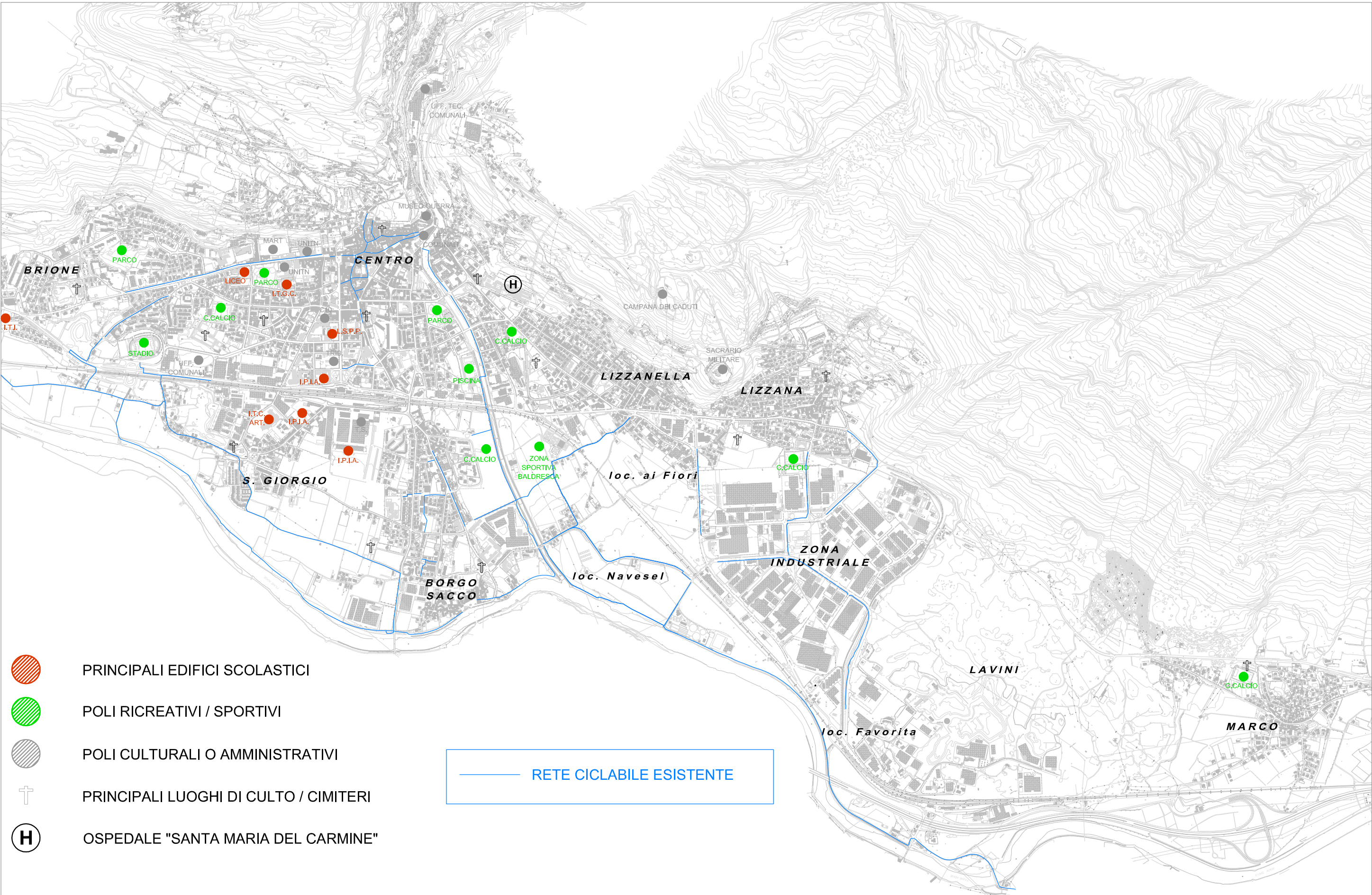
Le principali direttrici della rete così sviluppata sono:

- direttrice Nord-Sud: dal quartiere Brione al centro cittadino e da qui ai quartieri di Lizzanella, Lizzana e Marco (attraverso i Lavini – percorso che deve essere oggetto di attente valutazioni in fase progettuale per quanto riguarda l'altimetria e l'attuale mancanza di rete di pubblica illuminazione);
- direttrice Est – Ovest lungo il Leno: questo asse di penetrazione del centro cittadino viene esteso da una parte per servire anche gli uffici tecnici comunali in località “ex Cartiera” e dall'altra per connettersi alla
- dorsale lung'Adige: percorso ludico-sportivo che connette la rete cittadina alla più ampia rete di percorsi ciclopedonali a livello provinciale e oltre;
- ampliamento della rete in centro città e collegamento con la stazione FF.SS. e il quartiere di Sacco. In particolare la proposta di intervento riguarda il cavalcavia sulla ferrovia di Via Cavour – Borgo Sacco, Via Riva, Via delle Campagnole, Borgo Santa Caterina, Via Dante, Via

Fontana, Via Cesari e Via Vannetti. Come descritto nel paragrafo successivo, la prospettiva di una stazione bifronte, accessibile cioè anche dal lato Ovest e collegata da un ampio sottopasso, permetterà di creare un collegamento alternativo al ponte di v.le Vittoria fra il quartiere di Sacco e la città consolidata;

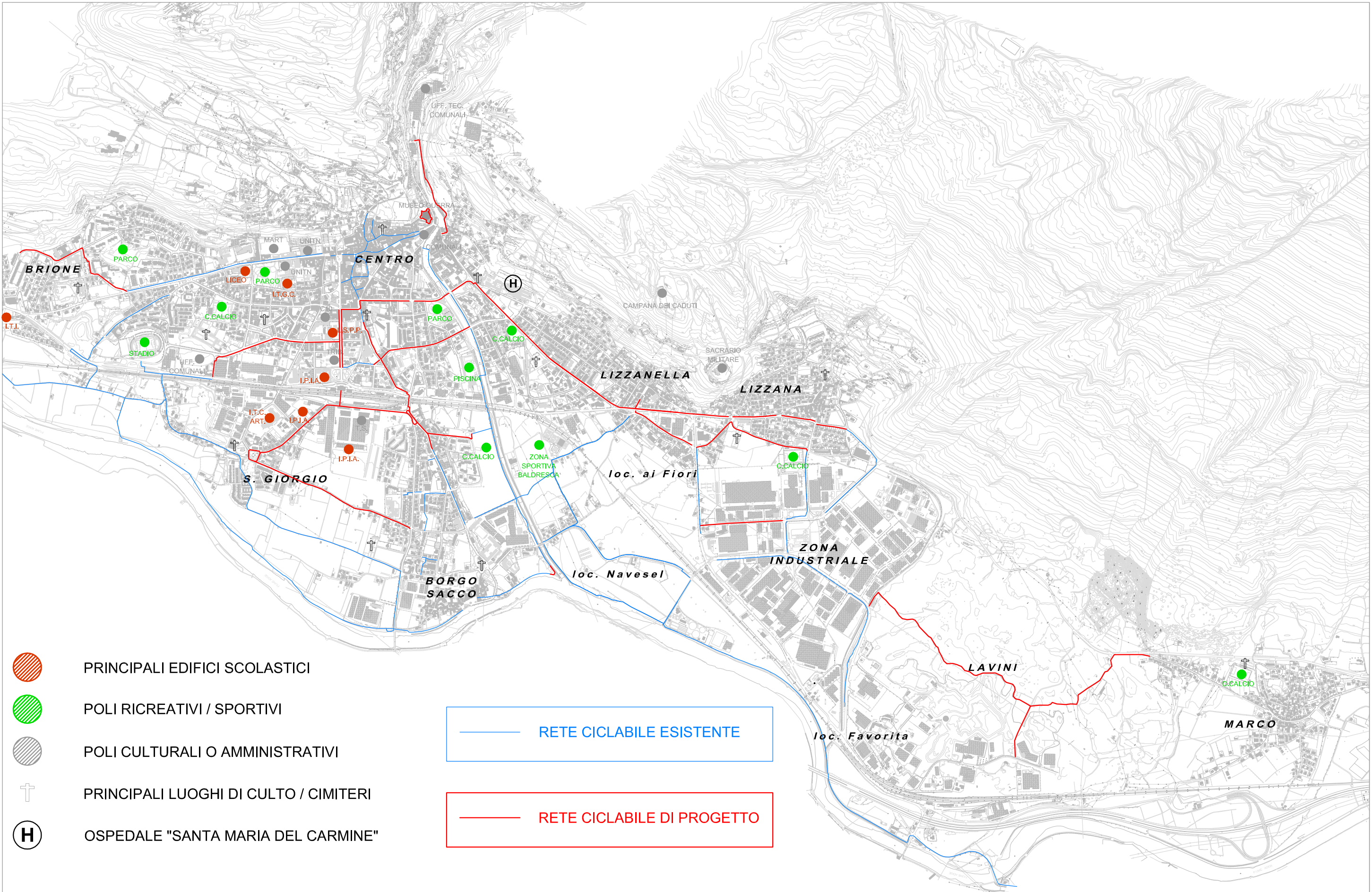
- collegamento ciclabile del nuovo polo sportivo della Baldresca.

Questo disegno è di esclusiva nostra proprietà e non può essere ceduto ad altri senza la nostra autorizzazione.



	COMUNE DI ROVERETO PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO	REVISIONE DEL PRG PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA MOBILITA' - FASE C -	PROF. ING. MAURIZIO CRISPINO, VIA MASSENA 4, MILANO DOTT. ING. ROBERTO LORENZI, V.LO PAROLARI 10, ROVERETO	Elaborato: RETE CICLABILE ESISTENTE	Scala: 1 : 20.000	Tavola: 2.5.1
---	---	--	---	---	----------------------	-------------------------

Questo disegno è di esclusiva nostra proprietà e non può essere ceduto ad altri senza la nostra autorizzazione.



-  PRINCIPALI EDIFICI SCOLASTICI
-  POLI RICREATIVI / SPORTIVI
-  POLI CULTURALI O AMMINISTRATIVI
-  PRINCIPALI LUOGHI DI CULTO / CIMITERI
-  OSPEDALE "SANTA MARIA DEL CARMINE"

-  RETE CICLABILE ESISTENTE
-  RETE CICLABILE DI PROGETTO



COMUNE DI ROVERETO
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

REVISIONE DEL PRG
PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA MOBILITA' - FASE C -

PROF. ING. MAURIZIO CRISPINO, VIA MASSENA 4, MILANO
DOTT. ING. ROBERTO LORENZI, V.LO PAROLARI 10, ROVERETO

Elaborato:

RETE CICLABILE DI PROGETTO

Scala:

1 : 20.000

Tavola:

2.5.2

2.6 RETE FERROVIARIA

2.6.1 EVOLUZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA DEL BRENNERO

Rovereto e l'intera Vallagarina si collocano all'interno del Corridoio Europeo TEN nr.1 Palermo-Berlino. In particolare, dal punto di vista della rete ferroviaria, la linea Verona – Fortezza si inserisce nel contesto del Corridoio del Brennero. La Comunità Europea, nell'ambito dei progetti di sviluppo dei corridoi transnazionali, ha finanziato il potenziamento del Corridoio ferroviario del Brennero, in primo luogo per la realizzazione del Tunnel di Base del Brennero.

Il programma degli interventi di potenziamento della direttrice ha come obiettivo di soddisfare la crescente domanda di mobilità e permettere lo spostamento di una notevole quantità di traffico dalla strada alla rotaia, a vantaggio delle condizioni ambientali e della viabilità. Oggi giorno vengono trasportate attraverso il valico alpino del Brennero oltre 50 milioni di tonnellate nette di merci. In totale, ogni anno oltre sette milioni di vetture – di cui oltre due milioni di mezzi pesanti – attraversano il Brennero.

Nella Relazione di sintesi per le previsioni del traffico nel Corridoio del Brennero 2004 – 2030 redatto dalla società "galleria di base del Brennero" in data 30 05 2008 si scrive: "Nello scenario di tendenza la quota del traffico merci su ferrovia al Brennero aumenta dal 25% di oggi al 40% nel 2025. Questo incremento è dovuto a una triplicazione delle quantità di merci. Il traffico merci su strada aumenterà a sua volta e cioè di quasi la metà nel periodo dal 2004 al 2015. Nello scenario di tendenza il volume di merci trasportato sulla ferrovia attraverso il Brennero aumenterà dagli odierni 10,7mln. di tonnellate a 30,2mln di tonnellate nel 2025."

In questo contesto, a livello nazionale, la società RFI sta potenziando la rete ferroviaria in termini di alta capacità/velocità. Per quanto riguarda il territorio della regione Trentino Alto Adige, è previsto il potenziamento della linea Verona – Fortezza articolato in quattro lotti funzionali. Tale progetto di potenziamento contempla la quadruplicazione dei binari e la realizzazione di lunghi tunnel ferroviari.

Dei quattro lotti funzionali, il tratto tra Fortezza e Ponte Gardena (Lotto 1, sviluppo 24,7 km circa), la circonvallazione di Bolzano (Lotto 2, sviluppo 10,6 km circa) e l'ingresso a Verona (Lotto 4 sviluppo, 9,9 km circa), sono stati considerati prioritari con ultimazione prevista nel 2017-2018. La circonvallazione di Trento (Lotto 3 sviluppo 41,5 km), tra Mezzocorona e Mori (quindi di fatto anche circonvallazione di Rovereto), è stato considerato il primo dei lotti non prioritari con ultimazione prevista nel 2020. In tempi più recenti (dicembre 2007) è stato aggiunto un 5° lotto: tratta di completamento Bronzolo – Trento.

Il 3° Lotto del Progetto preliminare (Tratta Circonvallazione di Trento) comprendeva i seguenti interventi:

- bivio provvisorio con la linea lenta immediatamente a sud di Mezzocorona;
- tratta di linea da bivio provvisorio nord a bivio provvisorio sud;
- bivio provvisorio con la linea lenta a sud di Rovereto (loc. Mori).

Il tracciato proposto da RFI, rappresentato per il territorio della provincia di Trento dal 3° lotto "Circonvallazione di Trento da pk 85+000 a pk 126+500" presentava notevoli problematiche in termini di sacrificio di territorio, di oneri per la popolazione, ecc. In tale ottica la Provincia Autonoma di Trento ha proposto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti delle proprie soluzioni alternative al tracciato, onde limitare il più possibile gli effetti negativi per la popolazione, il territorio (ivi inclusi gli ecosistemi) e l'intero sistema economico trentino.

Quindi per il Lotto 3, nel corso dell'iter autorizzativo, d'intesa tra Provincia, Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI spa), è emersa la opportunità di una revisione sostanziale del Progetto preliminare presentato relativamente al tracciato che si sviluppa nel territorio trentino tra il confine con la Provincia di Bolzano e il confine con la Provincia di Verona. In particolare la Provincia, nell'ambito dell'istruttoria di V.I.A. sul progetto presentato da R.F.I., ha esaminato altre possibili alternative supportate da specifico studio di impatto ambientale.

La Provincia Autonoma di Trento ha espresso, con deliberazione n. 2264 del 17.09.2003 valutazione negativa in ordine alla compatibilità ambientale della soluzione proposta da R.F.I., che prevedeva un unico by-pass di Trento e Rovereto da Mori a Mezzocorona sulla destra orografica del fiume Adige, e valutazione positiva per un

tracciato alternativo in sinistra idrografica tra Trento e Mori. Sulla base di tale deliberazione ed in seguito a successivi incontri ed approfondimenti tecnici il tracciato alternativo è stato condiviso da RFI.

La Provincia Autonoma di Trento, allo scopo di inserire il Lotto 3 tra i lotti prioritari al pari dei Lotti 1, 2 e 4 si è dichiarata disponibile a partecipare al finanziamento della progettazione preliminare del nuovo Lotto 3 – circonvallazioni di Trento e Rovereto e dello studio di fattibilità delle tratte di completamento in territorio trentino.

A tal fine nel Febbraio 2007 è stato approvato uno schema di accordo tra la Provincia Autonoma di Trento e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per la predisposizione della Progettazione Preliminare del nuovo lotto 3 – circonvallazione di Trento e Rovereto e dello studio di fattibilità delle tratte di completamento ricadenti nel territorio della provincia di Trento, inserite nel progetto di potenziamento della Linea di accesso Sud alla Galleria di base del Brennero, sull'asse ferroviario Monaco Verona tra Fortezza e Verona.

La tavola di Inquadramento Strutturale del P.U.P. (cfr.) contiene questa ipotesi di tracciato prevalentemente in galleria per l'alta Capacità Ferroviaria in sinistra orografica del fiume Adige. Tale previsione di tracciato sarà aggiornata sulla base degli approfondimenti tecnici che verranno condotti o promossi dal gruppo misto di progettazione costituito da RFI e dalla Provincia Autonoma di Trento.

Allo stato attuale, per quanto riguarda Rovereto la progettazione preliminare prevede il superamento della città con un tratto in galleria che a partire da Sud dell'abitato di marco si snoda all'interno del monte Zugna e del monte Scanupia per tornare all'aperto in località "Murazzi" a Nord. Questo by-pass sarà funzionale prevalentemente al trasporto delle merci, mentre verrà ampliato l'utilizzo della linea attuale in funzione di metropolitana di superficie fra Rovereto e Trento.

Per tutti i lotti considerati la data prevista di ultimazione è il 2022. La capacità stimata della linea così potenziata è prevista in 250 treni/giorno in una prima fase e di 400 treni/giorno a regime (a quadruplicamento avvenuto – 2020).

2.6.2 NUOVA STAZIONE INTERMODALE E BIFRONTALE

Nel contesto dello scenario di lungo periodo descritto al paragrafo precedente, l'Amministrazione Comunale di Rovereto, di concerto con la Provincia Autonoma di Trento, sta trattando con RFI lo spostamento dello scalo merci dall'attuale posizione in corrispondenza della stazione dei treni all'area di proprietà RFI in località "Mori Stazione" (cfr. tav. 2.6.1).

Questo spostamento implica la possibilità di poter disporre da parte dell'Amministrazione dell'area che lo scalo merci libera in corrispondenza dell'attuale stazione ferroviaria, consentendo così un completo ripensamento della stessa.

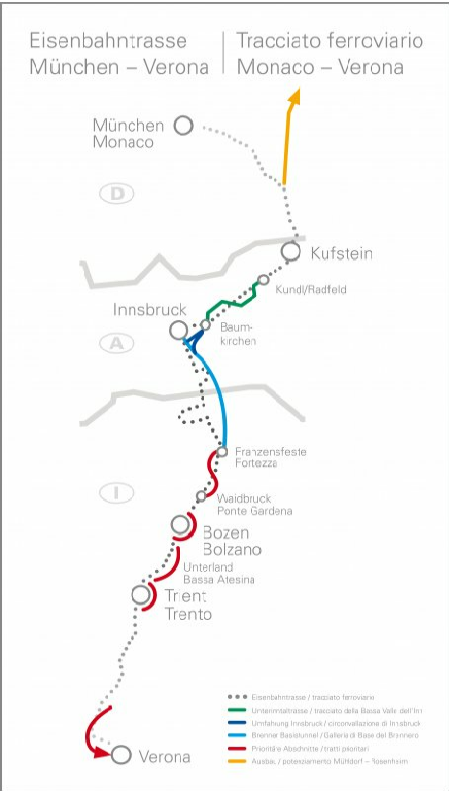
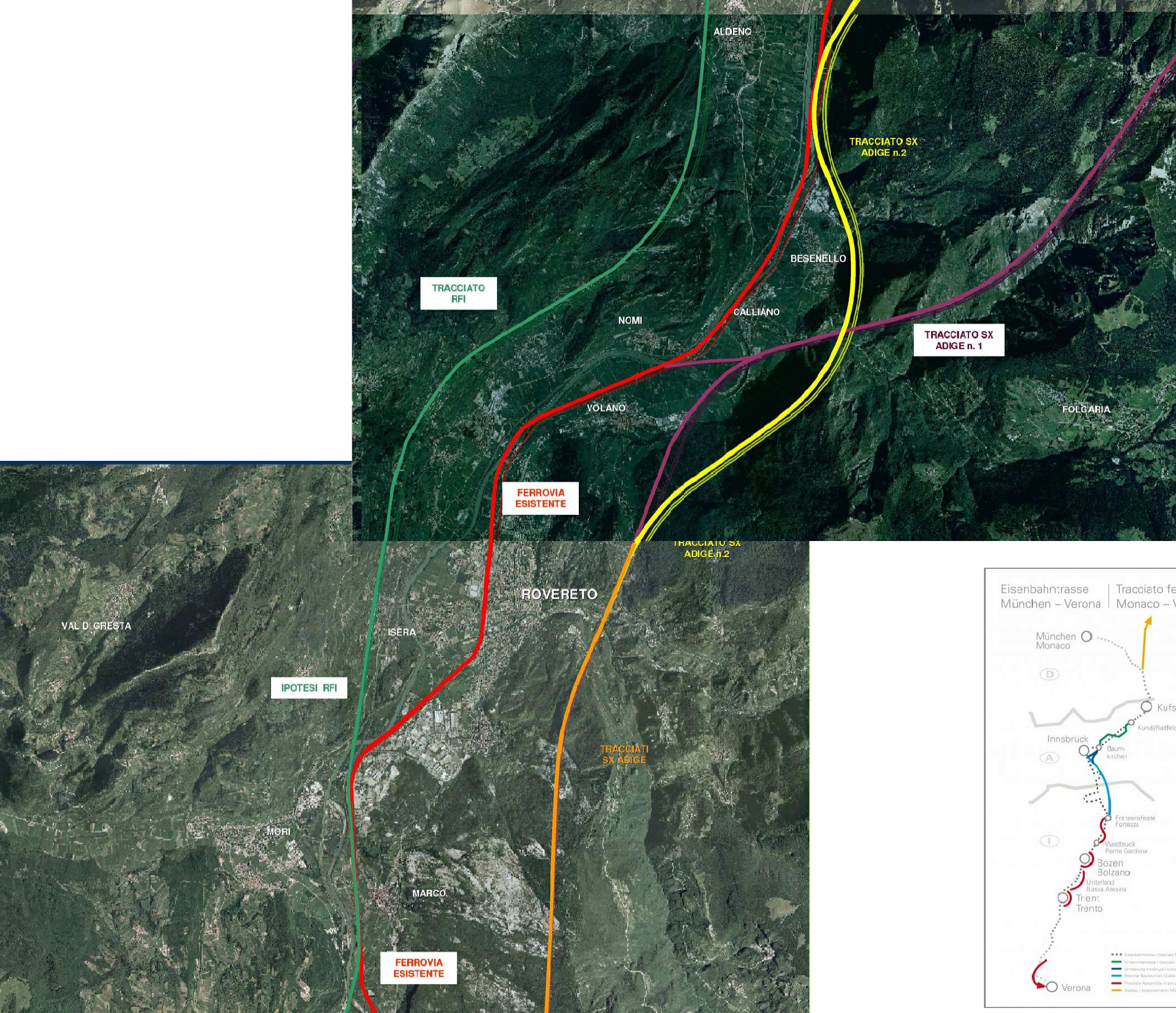
L'intenzione è quella di realizzare una stazione intermodale affacciata su entrambi i lati della linea ferroviaria, permettendo cioè l'accesso anche dal lato Ovest, ovvero da via Zeni. L'intermodalità avviene con il trasporto pubblico su gomma: l'area dell'attuale scalo merci ospiterà la stazione delle autocorriere di Trentino Trasporti, attualmente prevista sul lato opposto di via Zeni, in corrispondenza dell'attuale deposito delle autocorriere.

La nuova stazione intermodale così concepita rappresenterà un elemento di connessione fra i due lati della ferrovia, permettendo in particolare ai residenti del quartiere di S.Giorgio (molto popoloso e soggetto ad espansione) di raggiungere agevolmente a piedi il centro cittadino ed alcuni importanti poli culturali ed amministrativi, ed ai numerosi studenti che quotidianamente raggiungono la città in treno di recarsi nei grandi istituti scolastici con sede nel quartiere di S.Giorgio. La città di Rovereto infatti è oggi caratterizzata da un forte elemento di discontinuità e frattura costituito dal percorso cittadino della linea ferroviaria: la ferrovia sostanzialmente separa la parte di città consolidata e sede dei principali servizi dai quartieri a più forte indice di sviluppo. In particolare i percorsi pedonali di interconnessione fra le due parti risultano essere ad oggi molto disagiati e poco funzionali, sia per collocazione che per organizzazione.

Completamente permeabile a livello pedonale, la nuova stazione connetterà la parte ferroviaria con quella destinata alle autocorriere attraverso un ampio sottopasso ferroviario di prossima realizzazione e risolverà il problema del collegamento pedonale fra le due parti di città.

Si sottolinea inoltre l'importante ruolo nel contesto generale delle reti di mobilità che il trasporto su rotaia assumerà in relazione alla prevista evoluzione della linea ferroviaria Verona – Fortezza, come precedentemente descritto. La linea di superficie infatti verrà destinata principalmente al trasporto passeggeri, mentre la maggior parte delle merci bypasserà la città attraverso i tunnels di circonvallazione. Il progetto dell'Amministrazione Provinciale prevede in questo senso un forte sviluppo di quello che nelle intenzioni dovrà diventare una metropolitana di superficie fra Rovereto e Trento, con stazioni intermedie in quasi tutti gli abitati dell'asta dell'Adige e con un notevole incremento della frequenza delle corse per passeggeri, grazie allo spostamento delle merci sulla circonvallazione in galleria.

Parte dell'area che si renderà disponibile con lo spostamento dello scalo merci sarà inoltre utilizzata per ospitare la nuova viabilità di progetto come descritto successivamente.



COMUNE DI ROVERETO

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

REVISIONE DEL PRG

PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA MOBILITA' - FASE C -

PROF. ING. MAURIZIO CRISPINO, VIA MASSENA 4, MILANO

DOTT. ING. ROBERTO LORENZI, V.LO PAROLARI 10, ROVERETO

Elaborato:

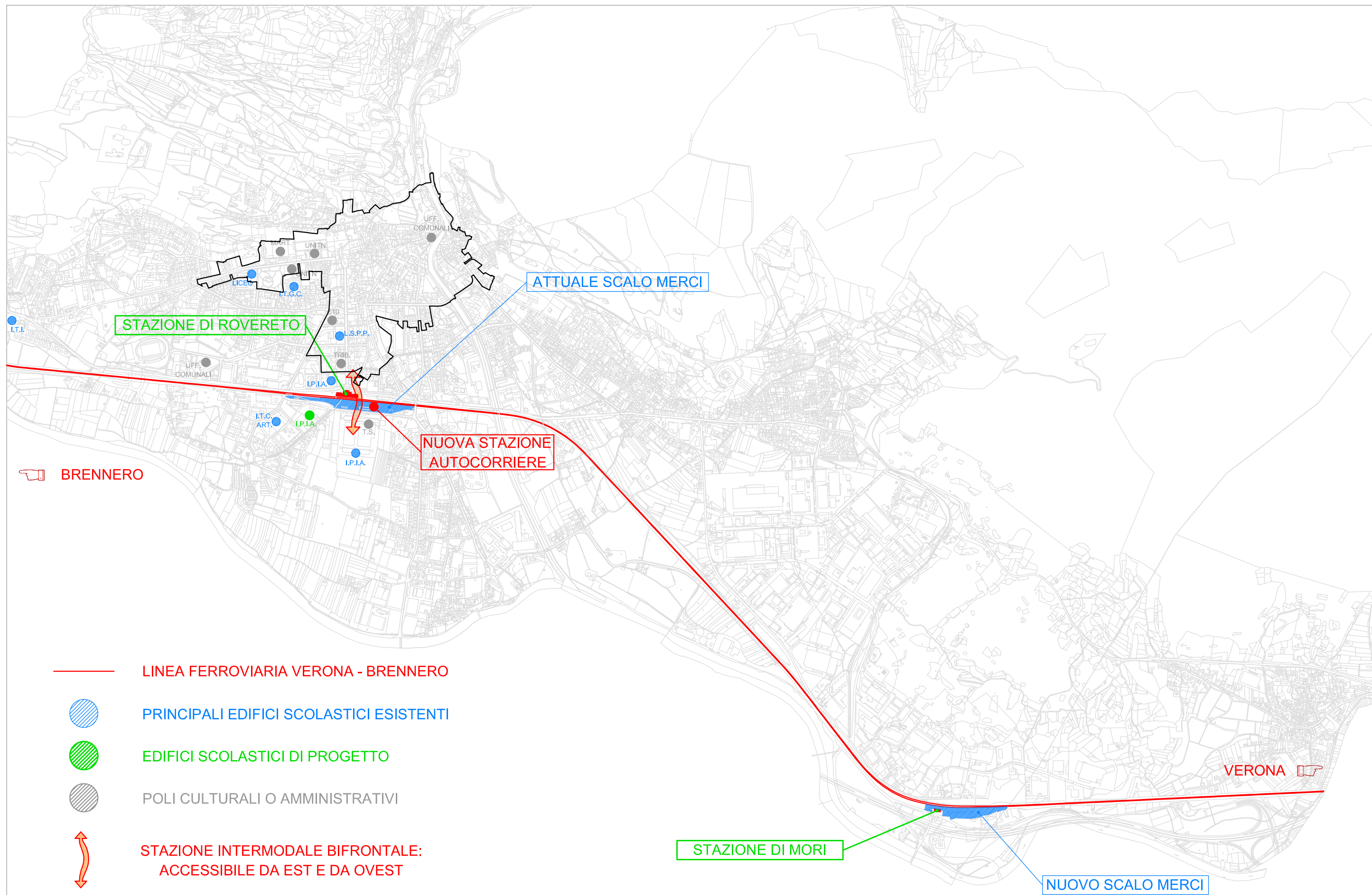
ACCESSO SUD TUNNEL DEL BRENNERO:
IPOTESI LOTTO 3': CIRCON. DI TRENTO

Scala:

/

Tavola:

2.6.1



2.7 CONCLUSIONI

Dall'analisi fin qui svolta emergono alcune considerazioni significative in merito alle problematiche legate alla mobilità nell'ambito della città di Rovereto:

- lo spostamento del traffico di attraversamento dal tessuto urbano è risolto dalla previsione di realizzazione della Variante Ovest che, attestandosi sui nodi costituiti dalle rotatorie dello stadio e Alla Favorita, si sviluppo pressoché integralmente al di fuori del territorio comunale di Rovereto. Rimane da verificare la scelta di posizionare lo svincolo intermedio in corrispondenza di Cornalè, scelta che potrebbe portare ad un aumento del flusso di traffico sull'asse via all'Adige – via Pasubio se non si adottano strategie di intervento volte a disincentivare l'utilizzo di questo percorso come attraversamento. L'alternativa potrebbe essere quella di realizzare lo svincolo più a Nord e realizzare un nuovo asse che attraversi l'Adige e si leghi direttamente a via Zeni (preferibile rispetto a via unione);
- rimane attualmente senza prospettiva la riorganizzazione degli assi di mobilità sovracomunale a Est della città: l'Amministrazione Provinciale ha imposto la cancellazione della soluzione proposta nel 2005 per una serie di decise problematiche sotto il profilo della compatibilità ambientale, della fattibilità tecnica nonché dell'impegno economico, e si è fatta carico direttamente, con l'introduzione nel P.U.P. del collegamento funzionale, di sviluppare una progettazione alternativa più dettagliata in fase di redazione del Piano Provinciale della Mobilità;
- è necessario ripensare il ruolo dell'attuale tratto cittadino della S.S. n. 12 in relazione allo spostamento al di fuori della città del traffico di attraversamento, in termini di funzione svolta nel contesto della rete di mobilità urbana e di calmierazione del traffico;
- per quanto riguarda la mobilità interna alla città, le numerosi operazioni che l'Amministrazione Comunale sta portando avanti sia da un punto di vista della realizzazione di nuovi importanti elementi della rete viabilistica cittadina (bretella Ai Fiori, nuovo accesso alla Baldresca con sottopasso ferroviario,..) che dal punto di vista della creazione/spostamento di poli di attrazione collettiva (spostamento dello scalo merci, nuova stazione autocorriere, polo sportivo in località Baldresca, nuova posizione di alcuni importanti istituti scolastici) impone una verifica della rete viabilistica urbana, in particolare per quanto riguarda i collegamenti fra le parti di città ad Est e ad Ovest della ferrovia;
- va sviluppata l'interconnessione fra le reti di mobilità alternativa (ciclabili, servizio di trasporto urbano su gomma, trasporto pubblico su rotaia) e l'interfaccia con i parcheggi in struttura.

3. SOLUZIONE PROGETTUALE COMPLESSIVA

Le ipotesi progettuali proposte per la riorganizzazione della rete viabilistica urbana del Comune di Rovereto si collocano all'interno di una concezione generale della rete che nasce dalle considerazioni proposte nell'analisi dello sviluppo futuro della città.

Lo spostamento della S.S. n.12 all'esterno del tessuto urbano cittadino costituisce un cambiamento radicale nell'architettura della rete viabilistica, che modificherà completamente le caratteristiche del traffico sulle arterie urbane ed impone un diverso modo di concepire la rete.

Il nuovo asse Nord – Sud destinato al traffico di attraversamento sarà costituito dalla variante al tracciato della S.S. n.12, che può essere suddivisa in alcuni lotti funzionali. A Nord il nuovo tracciato che by-passa gli abitati di Calliano e Volano lungo la linea ferroviaria, permette di escludere anche l'attraversamento della frazione di S. Ilario, per raggiungere direttamente il nodo di connessione con la rete urbana costituito dalla rotatoria dello stadio Quercia. In corrispondenza della città, come visto nei paragrafi precedenti, la S.S. n.12 prosegue sulla destra orografica dell'Adige dalla rotatoria dello stadio a quella in zona Favorita, realizzando di fatto la circonvallazione Ovest di Rovereto. Dalla Favorita, l'asse di attraversamento prosegue in direzione Sud sempre all'esterno del territorio urbanizzato, in fregio alla Zona Industriale, attraverso il nuovo collegamento fra la Favorita e la zona della Mira (dove verrà realizzata una intersezione a rotatoria), per poi tornare sull'attuale tracciato in corrispondenza della frazione di Marco. Analogamente anche il collegamento con la zona dell'Alto Garda si attesta sulla rotatoria in previsione alla Favorita.

Il traffico di attraversamento sull'asse Nord – Sud quindi non interesserà più le strade della rete urbana, ma si sposterà completamente all'esterno della città. L'attuale tracciato cittadino della S.S. n.12 sarà quindi caratterizzato da un flusso di traffico diminuito rispetto all'attuale (non ci sarà più la quota dovuta al traffico di attraversamento della città che si servirà del suddetto by-pass esterno) e diverso per

tipologia, sia dal punto di vista dei veicoli che da quello della caratterizzazione delle ore di punta. L'asse urbano che metterà in collegamento i due punti di interconnessione con la viabilità sovracomunale di attraversamento, ovvero le rotatorie dello stadio Quercia ed in zona Favorita, e costituito dalle attuali via del Brennero e via dell'Abetone (tratto cittadino della S.S. n.12), dalla nuova bretella Ai Fiori e dall'ultimo tratto di via del Garda, diverrà un asse di penetrazione urbano, ovvero il percorso preferenziale di accesso alla città dai due ingressi principali a Nord e Sud (le succitate rotatorie), nonché la dorsale di tutta la rete viabilistica locale della città, da cui si dipanano gli accessi/recessi a pettine alla viabilità locale di quartiere. Una schematizzazione di questo tipo della rete viabilistica è volta ad eliminare il traffico interno di attraversamento dei singoli quartieri, ovvero ad impedire che un quartiere sia caricato di traffico che non si generi o si esaurisca all'interno del quartiere stesso (cfr. tav. 3.1.1).

Questa futura organizzazione della rete urbana consentirà inoltre, grazie alla realizzazione della bretella Ai Fiori, di ripensare il ruolo dell'attuale tracciato della S.S. n.12 in corrispondenza degli abitati di Lizzanella e di Lizzana come asse di viabilità esclusivamente di quartiere/locale, in quanto scaricato dal traffico di attraversamento cittadino ma anche dal traffico di penetrazione urbana, che deve essere indotto ad utilizzare il percorso precedentemente analizzato. Per questi motivi sarà opportuno mettere in opera interventi di declassamento e moderazione del traffico, quali isole pedonali, rallentatori, restringimenti di carreggiata, isole di fermata per i mezzi pubblici, piste ciclabili e tutti gli accorgimenti necessari atti a diminuire le velocità di percorrenza ed ad aumentare il grado di sicurezza di tale asse, consentendo l'abbattimento urbanistico della discontinuità che ad oggi la strada rappresenta all'interno delle singole frazioni.

Allo stato attuale, il vero elemento di divisione della città di Rovereto dal punto di vista viabilistico non è costituito dal tratto cittadino del torrente Leno, bensì dalla linea ferroviaria del Brennero. Di fatto ad oggi i punti di collegamento fra i due lati della ferrovia in corrispondenza del centro urbano sono essenzialmente due: il sottopasso ferroviario di via Manzoni, che connette il centro cittadino al quartiere di S. Giorgio, ed il cavalcavia di via Cavour, che conduce ai due principali assi viabilistici del quartiere di Sacco. Ci sono anche altri punti di attraversamento, ma non possono essere considerati alla stregua dei precedenti per vari motivi: la rotatoria dello stadio Quercia si affaccia a Ovest su una zona scarsamente residenziale e priva di collegamenti efficaci

con i quartieri di S. Giorgio e Sacco, il passaggio a livello in località Baldresca (presto sostituito da un sottopassaggio) è sostanzialmente escluso dalla rete viabilistica cittadina (è raggiunta da Ovest da una strada a doppio senso con una sola corsia di marcia – via Roggia) mentre il sottopasso in località Navesel è situato in una zona non a servizio del centro cittadino. I due attraversamenti principali citati costituiscono quindi ad oggi due elementi di criticità del traffico urbano, rappresentano dei “passaggi obbligati” della rete e condizionano l’instaurazione di percorsi preferenziali (cfr. tav. 3.1.2).

L’analisi dello sviluppo della città in ambito urbanistico porta ad evidenziare un progressivo sviluppo della parte ad Ovest della ferrovia. I quartieri di San Giorgio e Sacco, caratterizzati dalla presenza di numerose aree agricole, rappresentano lo spazio futuro di espansione della città (l’unico di dimensioni rilevanti rimasto sul territorio comunale) in quanto accolgono numerose aree non urbanizzate intercluse fra lotti già edificati. Negli ultimi anni sono stati numerose le lottizzazioni portate avanti in questi quartieri (nella zona delle Fucine, oppure lungo l’asse costituito da via Unione) e numerosi sono i lotti già destinati urbanisticamente ad ospitare ulteriori consistenti lottizzazioni (ad esempio lungo via Unione). Ma la parte Ovest della città si sta consistentemente sviluppando non solo dal punto di vista residenziale, ma anche per quanto riguarda la realizzazione di nuovi poli di attrazione collettiva che sposteranno di fatto più a Ovest il baricentro della vita sociale e conseguentemente del traffico veicolare cittadino. Si pensi ad alcuni interventi significativi come la realizzazione di un importante polo scolastico compreso fra via Balista e via A Prato, lo spostamento della stazione delle autocorriere sugli spazi attualmente occupati dallo scalo merci ferroviario, le prospettive di sviluppo di un comparto fondamentale per il futuro di Rovereto qual è quello della ex Manifattura Tabacchi (sede di una importante facoltà universitaria?), l’ampliamento del polo sportivo a valenza provinciale della Baldresca ed altri interventi minori.

E’ ragionevole immaginare in questa prospettiva che i flussi di traffico fra la parte a Est e quella ad Ovest della città rispetto alla ferrovia siano destinati ad aumentare e che si manifesti in maniera sempre più marcata la carenza della rete infrastrutturale dal punto di vista dei collegamenti Est - Ovest.

Gli interventi sulla rete infrastrutturale cittadina proposti in questo documento (cfr. tav.3.2.1) si collocano nel contesto dello schema di organizzazione del traffico

precedentemente descritto (assi di attraversamento esterni alla città, attuale statale come asse di penetrazione urbana ecc.) e si pongono anche l’obiettivo di migliorare la connessione fra la parte consolidata della città (a Est) e la parte in espansione (a Ovest), ovvero di migliorare il collegamento fra la parte Ovest della città ed il nuovo asse di penetrazione urbana. In particolare si ipotizza la realizzazione di nuovi assi in superficie lungo la linea ferroviaria, sul versante occidentale:

- un nuovo asse che mette in comunicazione diretta la rotatoria dello stadio con una rotatoria da realizzarsi all’intersezione fra v. Zeni, v. Pedroni e v. A Prato (occupando parte dell’attuale scalo merci), in modo che l’attraversamento in corrispondenza dello stadio diventi direttamente fruibile dagli abitanti del quartiere S.Giorgio e in modo da connettere la nuova stazione autocorriere alla viabilità principale, senza dover gravare sul sottopasso di via Manzoni e di conseguenza sul centro cittadino;
- un nuovo asse che mette in comunicazioni diretta il quartiere di Sacco ed in particolare la zona delle Fucine con la località Baldresca, dove è prevista la realizzazione di un nuovo sottopasso ferroviario: questa operazione è finalizzata a diminuire il traffico gravante sul cavalcavia di v. Cavour, offrendo un percorso alternativo ai residenti di Sacco e S.Giorgio che devono recarsi nella parte Sud della città (zona ospedale).

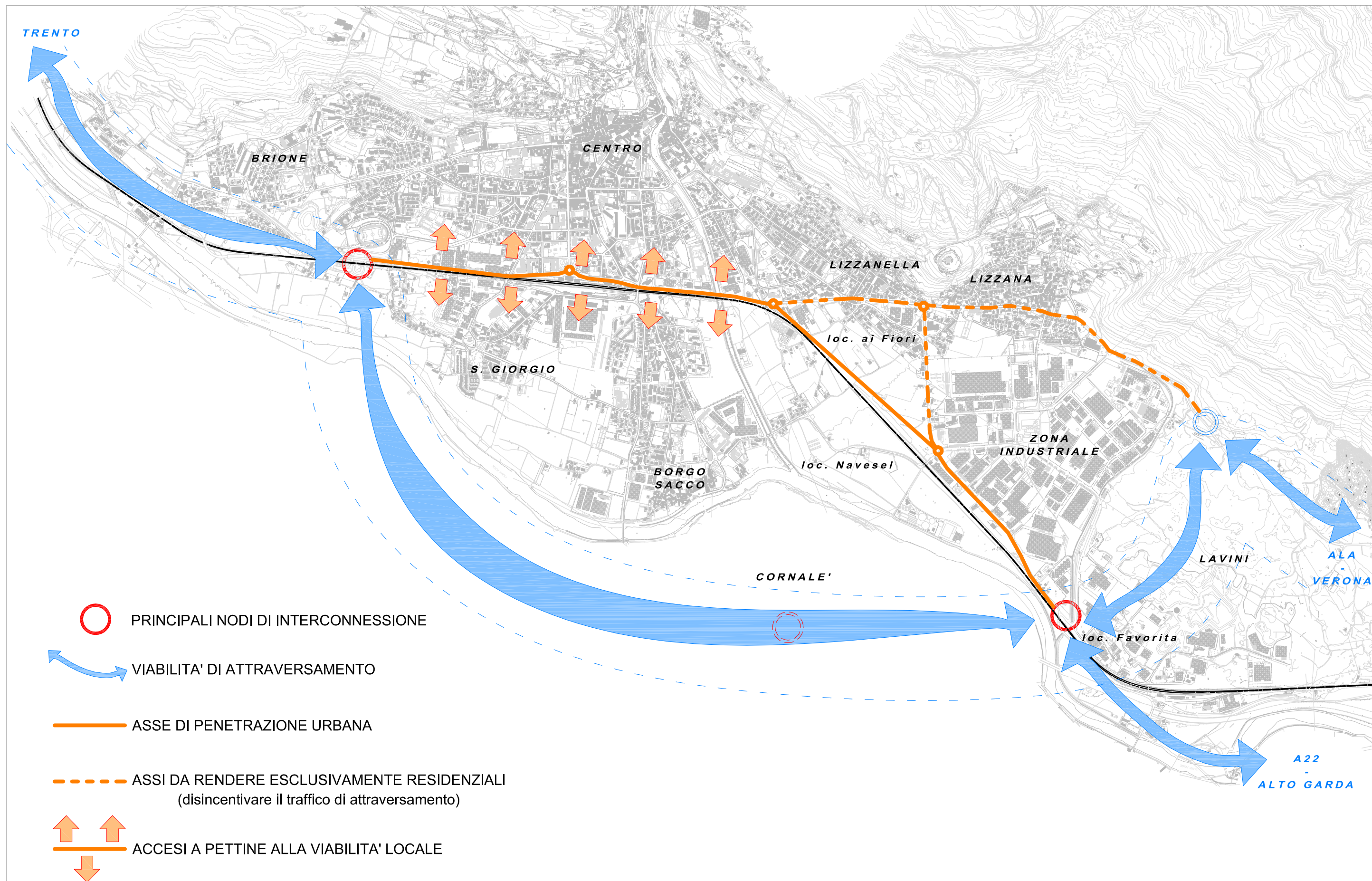
Il prolungamento di via Zigherane e la concretizzazione della bretella Ai Fiori forniranno inoltre un altro collegamento fra i due lati della ferrovia ed in particolare fra il principale asse di penetrazione urbano (v. del Brennero – v. Abetone – bretella Ai Fiori – v. del Garda) e la viabilità locale di accesso ai quartieri. In corrispondenza dell’intersezione fra v. Zigherane e la bretella è impedita la manovra di svolta a destra; per l’inversione di marcia sarà necessario raggiungere le rotatorie poste alle estremità della bretella. Questa limitazione, dettata da valutazioni tecnico-economiche, influirà sull’effettivo utilizzo di questo attraversamento.

L’insieme degli interventi proposti fin qui descritti consente quindi di ampliare il numero dei collegamenti Est – Ovest della città effettivamente integrati nella rete, distribuendoli in maniera uniforme all’interno del territorio comunale e favorendo una distribuzione più omogenea del traffico cittadino. Si concretizza inoltre in questo modo

lo schema prospettato per l'architettura della rete: una asse di penetrazione con accessi a pettine alla rete locale, quando allo stato attuale si denota una sostanziale carenza degli accessi posti sul versante occidentale.

In futuro, a fronte di un possibile sviluppo urbano sui terreni agricoli oggi racchiusi fra il torrente Leno e la linea ferroviaria Verona – Brennero, sarà possibile mutuare questa soluzione viabilistica, realizzando assi di collegamento fra i punti di attraversamento della ferrovia lungo il versante occidentale della stessa, fino a collegare alla parte occidentale della rete anche la rotatoria in località Alla Favorita. E' necessario che gli strumenti di pianificazione urbanistica non precludano questa possibilità, tutelando in maniera adeguata gli spazi necessari a questa soluzione viabilistica.

Gli altri interventi proposti, oltre a quelli analizzati, saranno approfonditi nel paragrafo successivo. Si tratta in particolare di alcuni interventi volti a garantire l'accessibilità di comparti ed edificazioni esistenti che scontano problematiche legate a carenza di infrastrutturazione dovuta a mancate previsioni di ampliamento della rete.



COMUNE DI ROVERETO
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

REVISIONE DEL PRG
PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA MOBILITA' - FASE C -

PROF. ING. MAURIZIO CRISPINO, VIA MASSENA 4, MILANO
DOTT. ING. ROBERTO LORENZI, V.LO PAROLARI 10, ROVERETO

Elaborato:

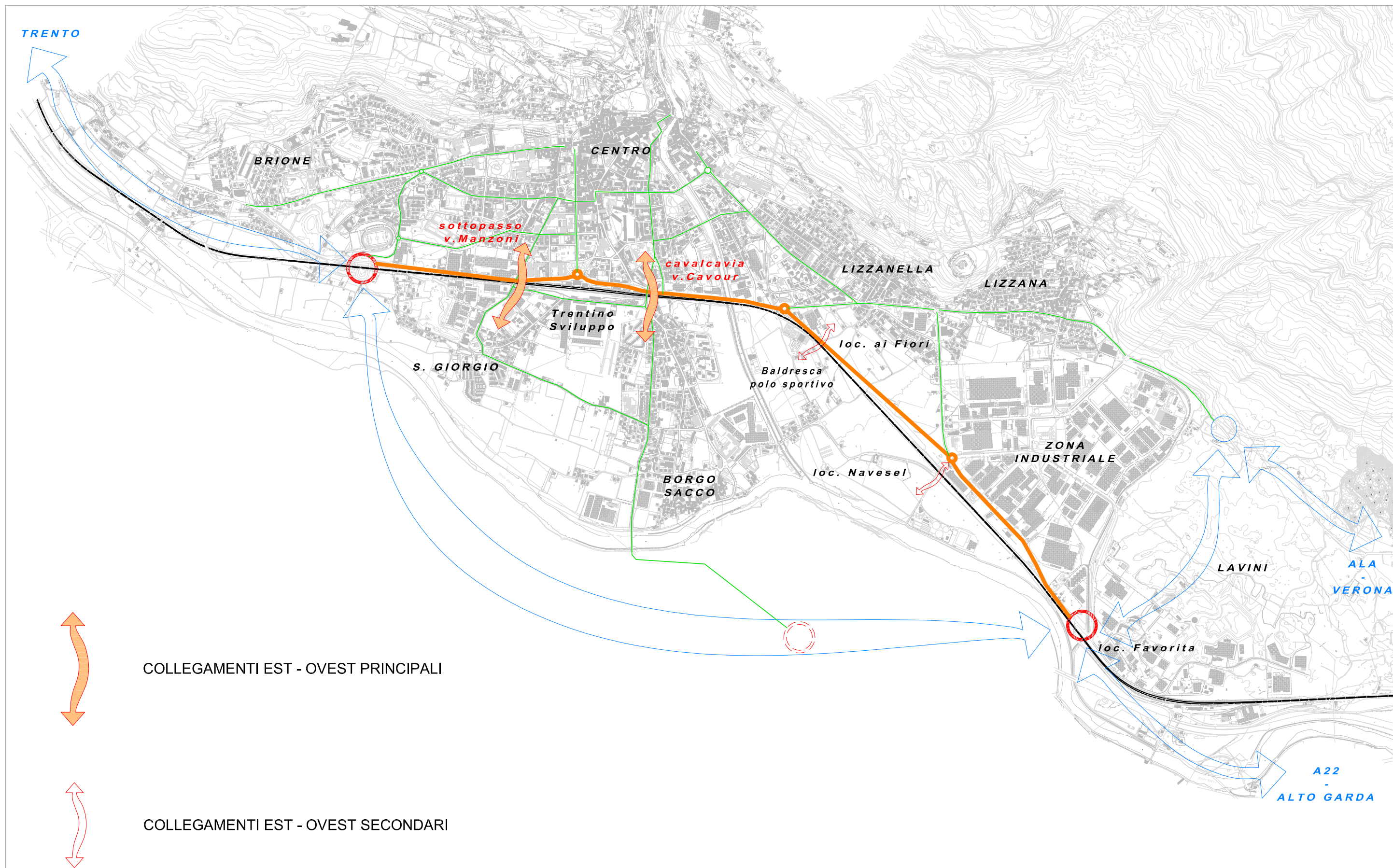
SCHEMA DELLA RETE VIABILISTICA

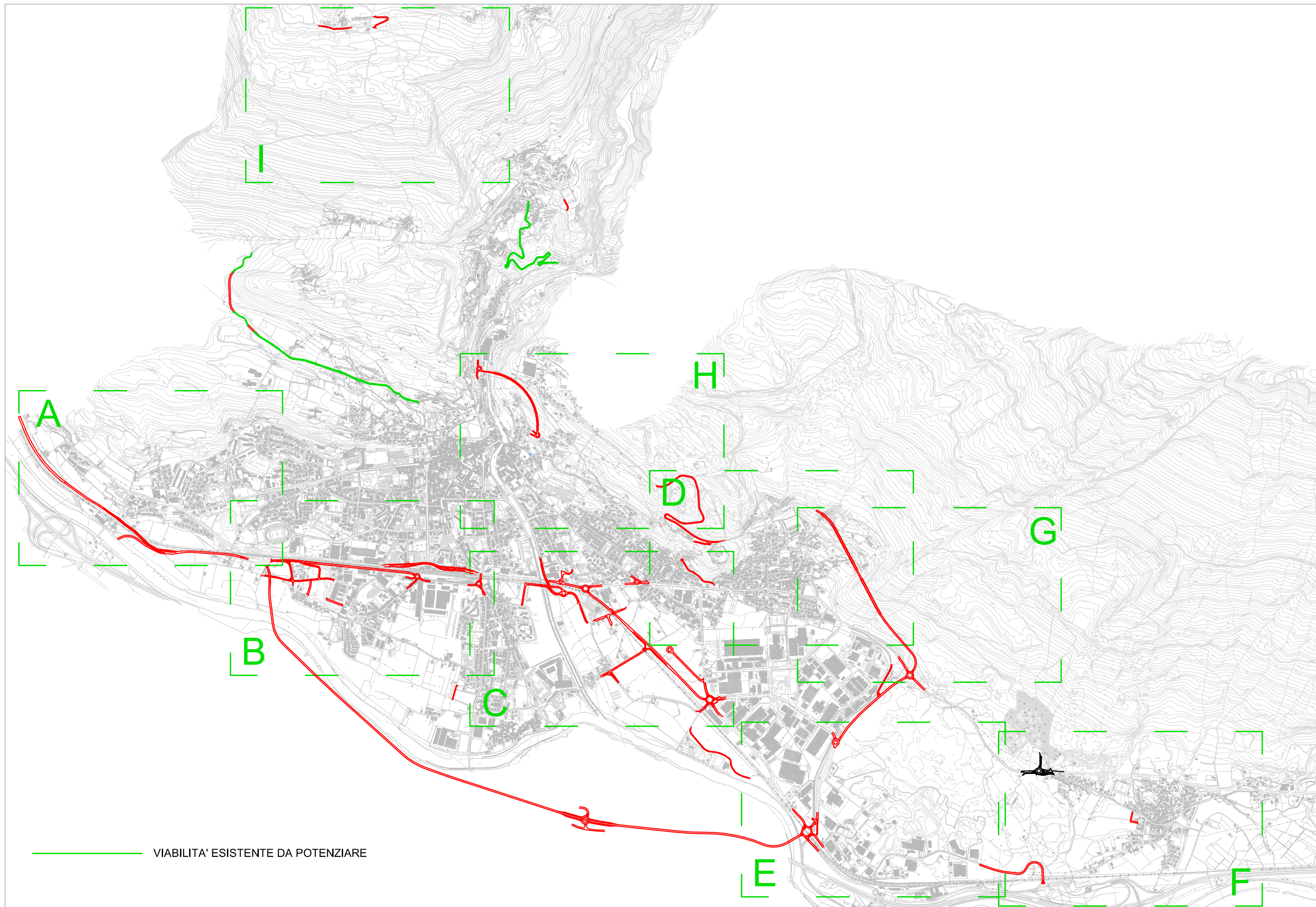
Scala:

1 : 20.000

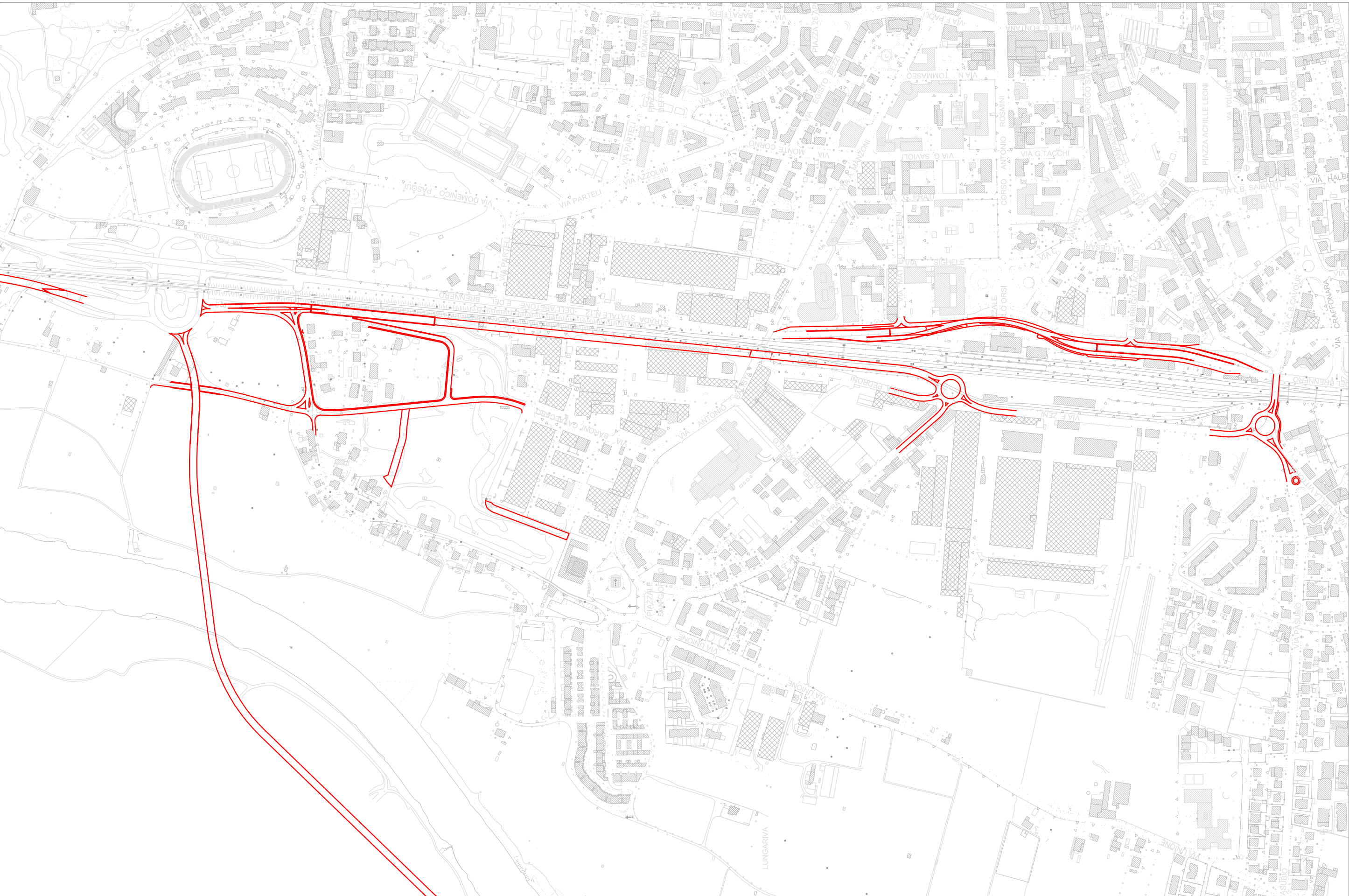
Tavola:

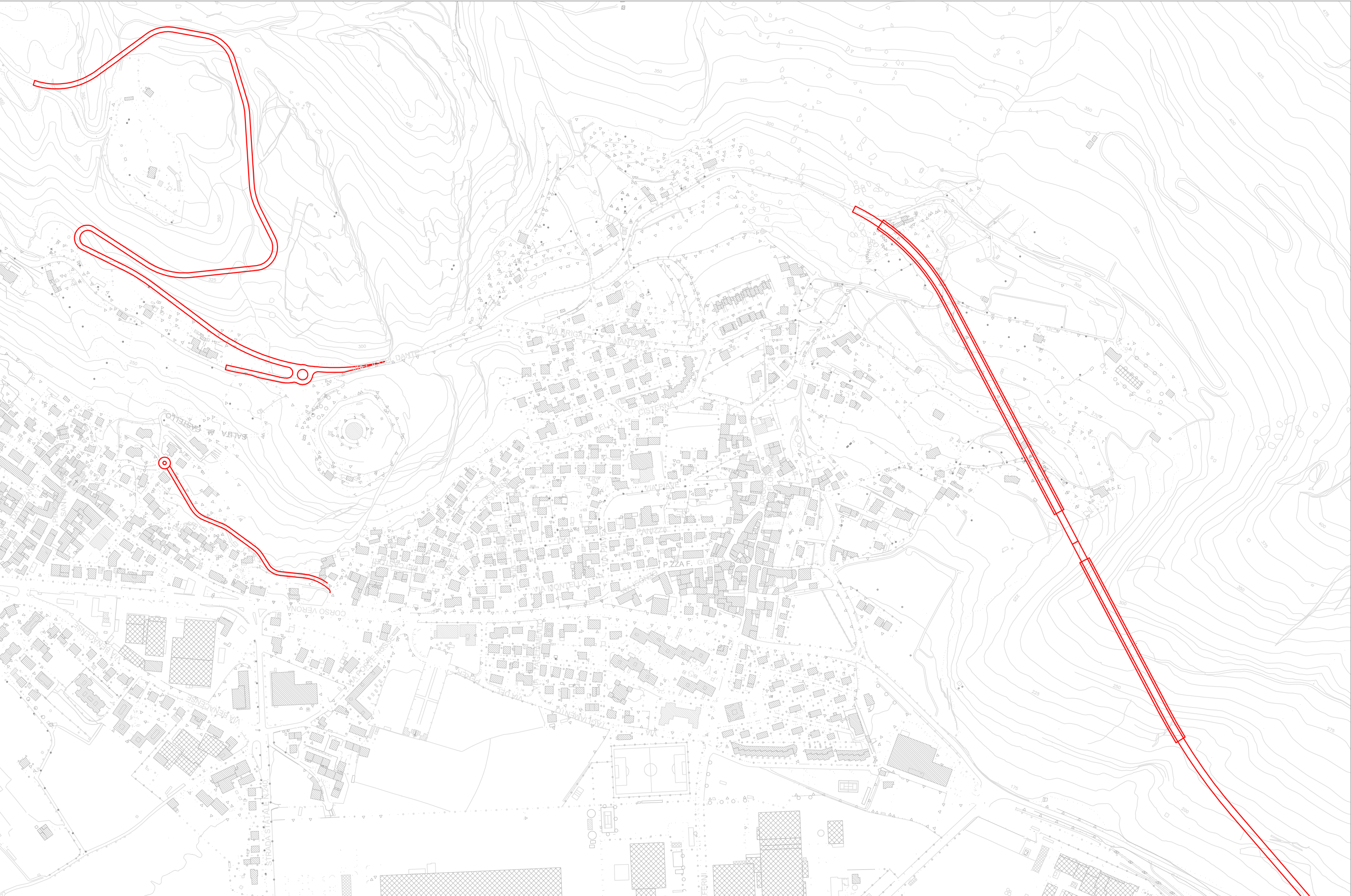
3.1.1

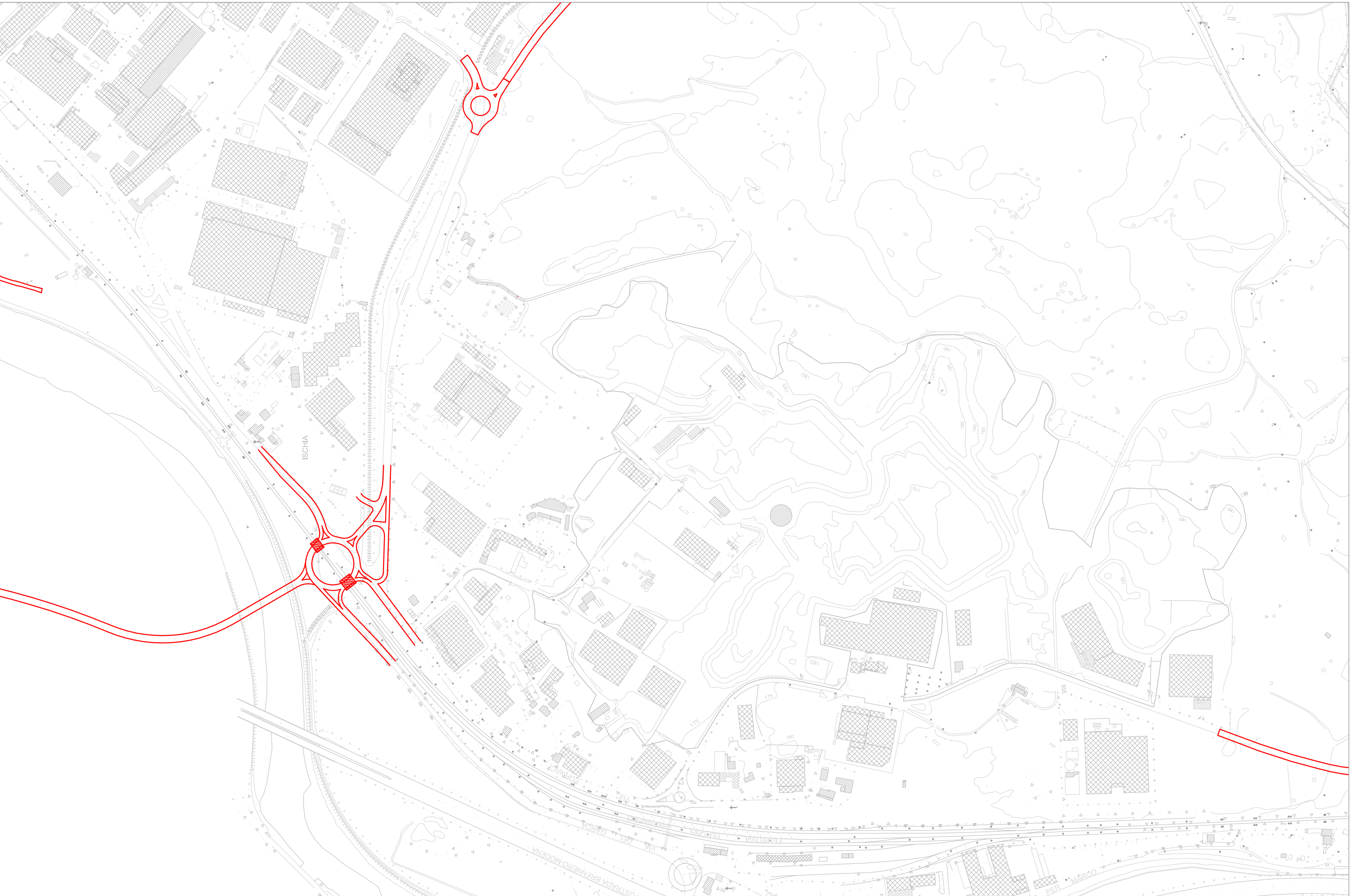




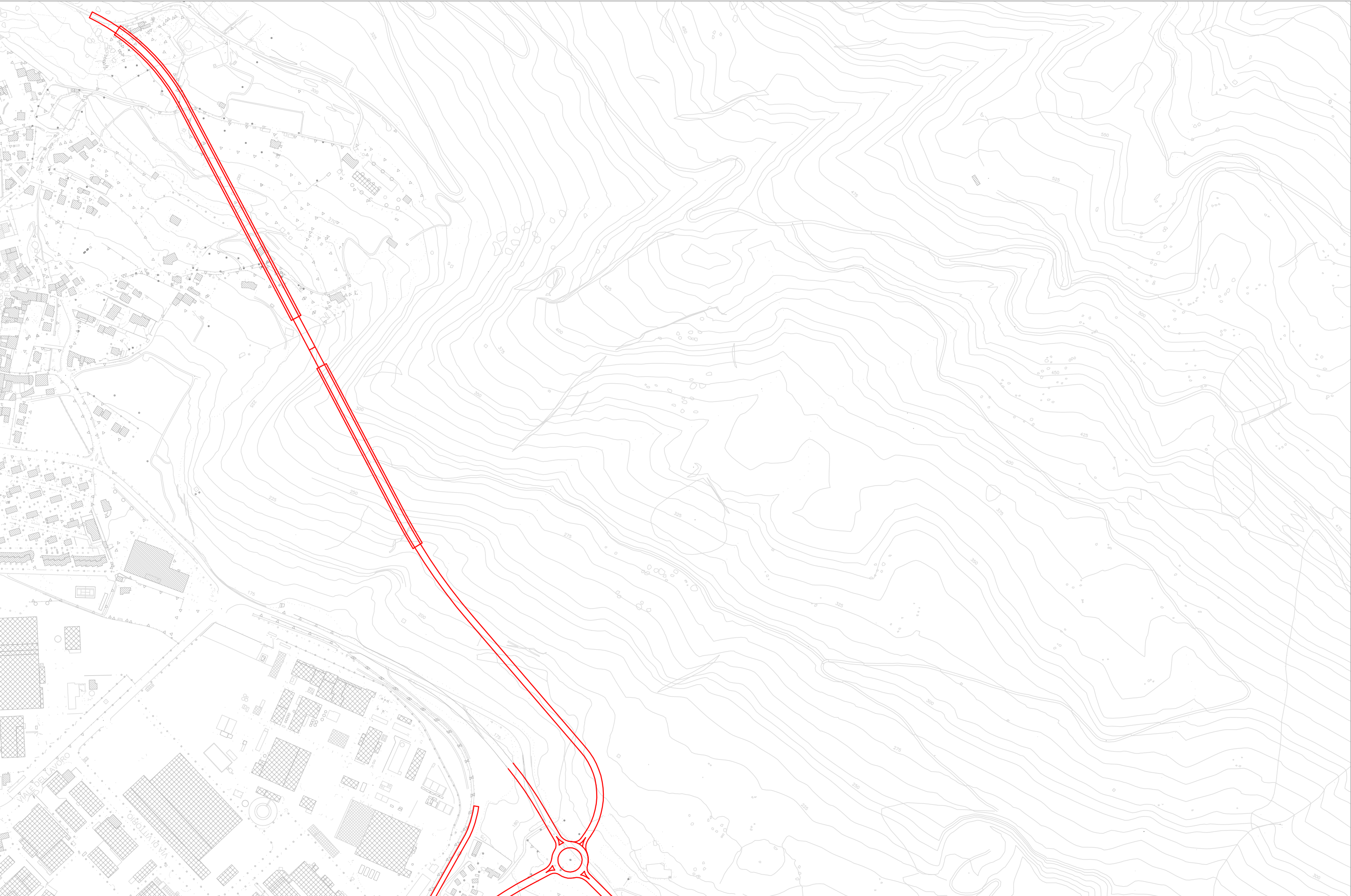


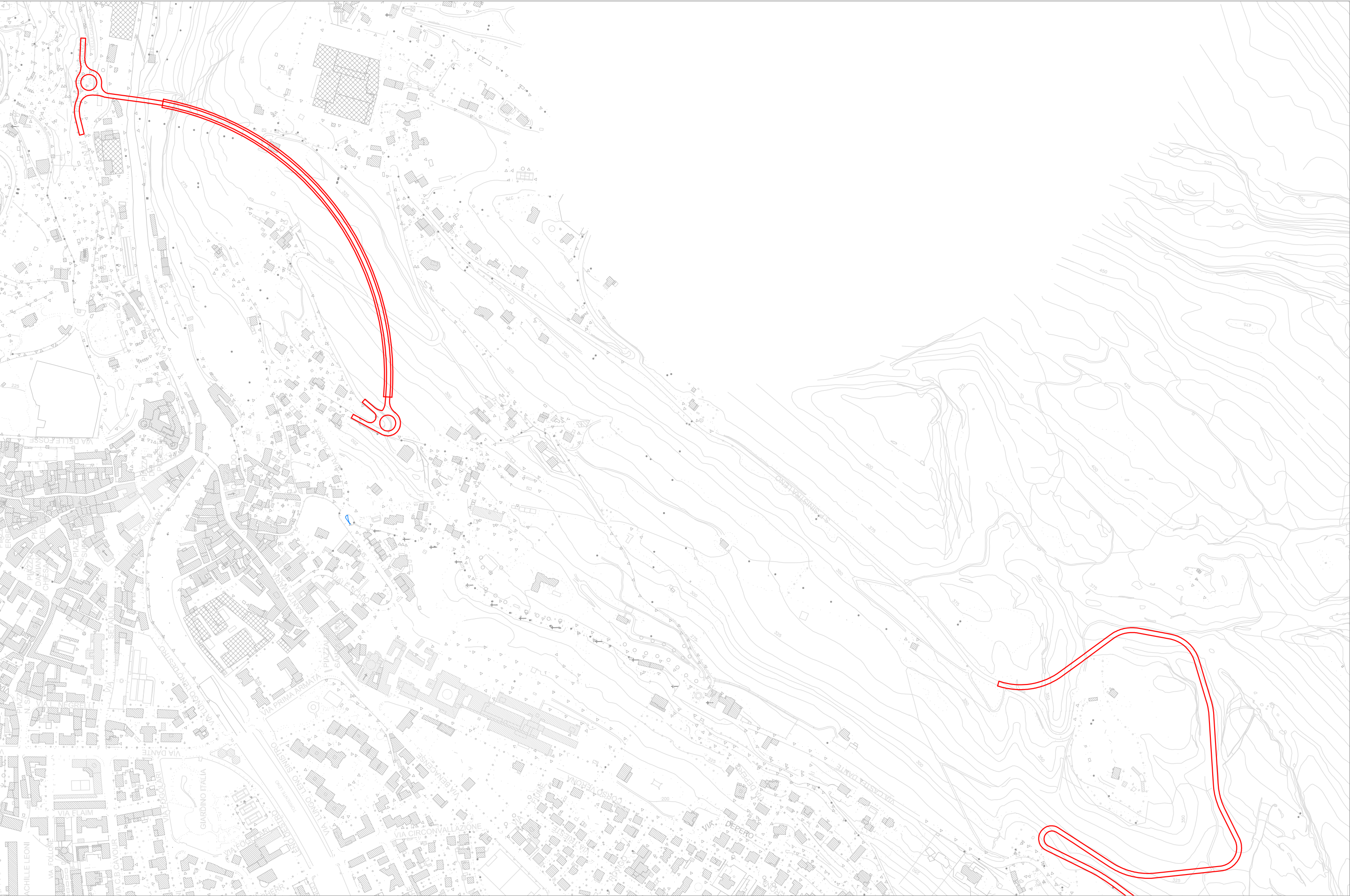


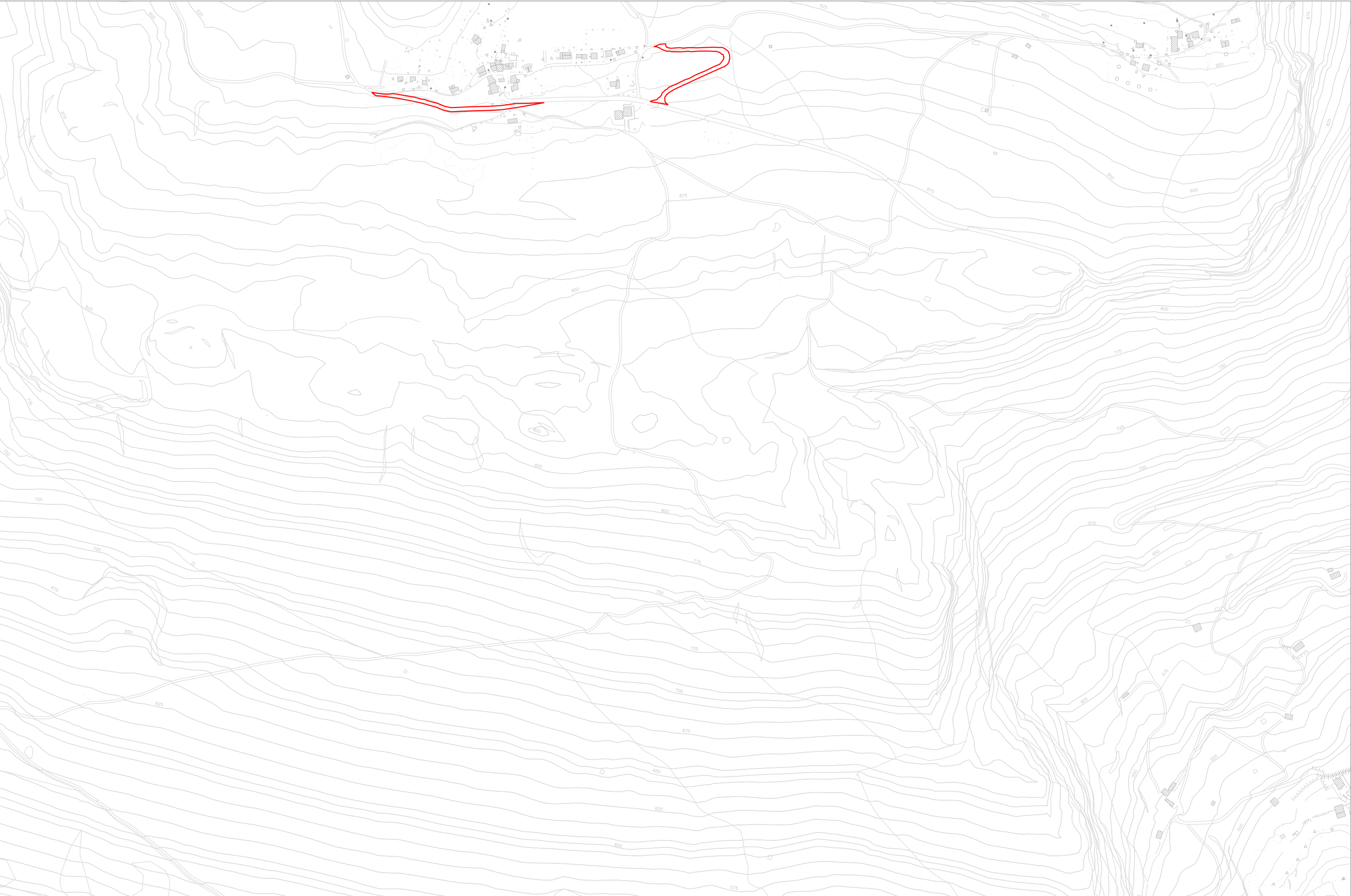


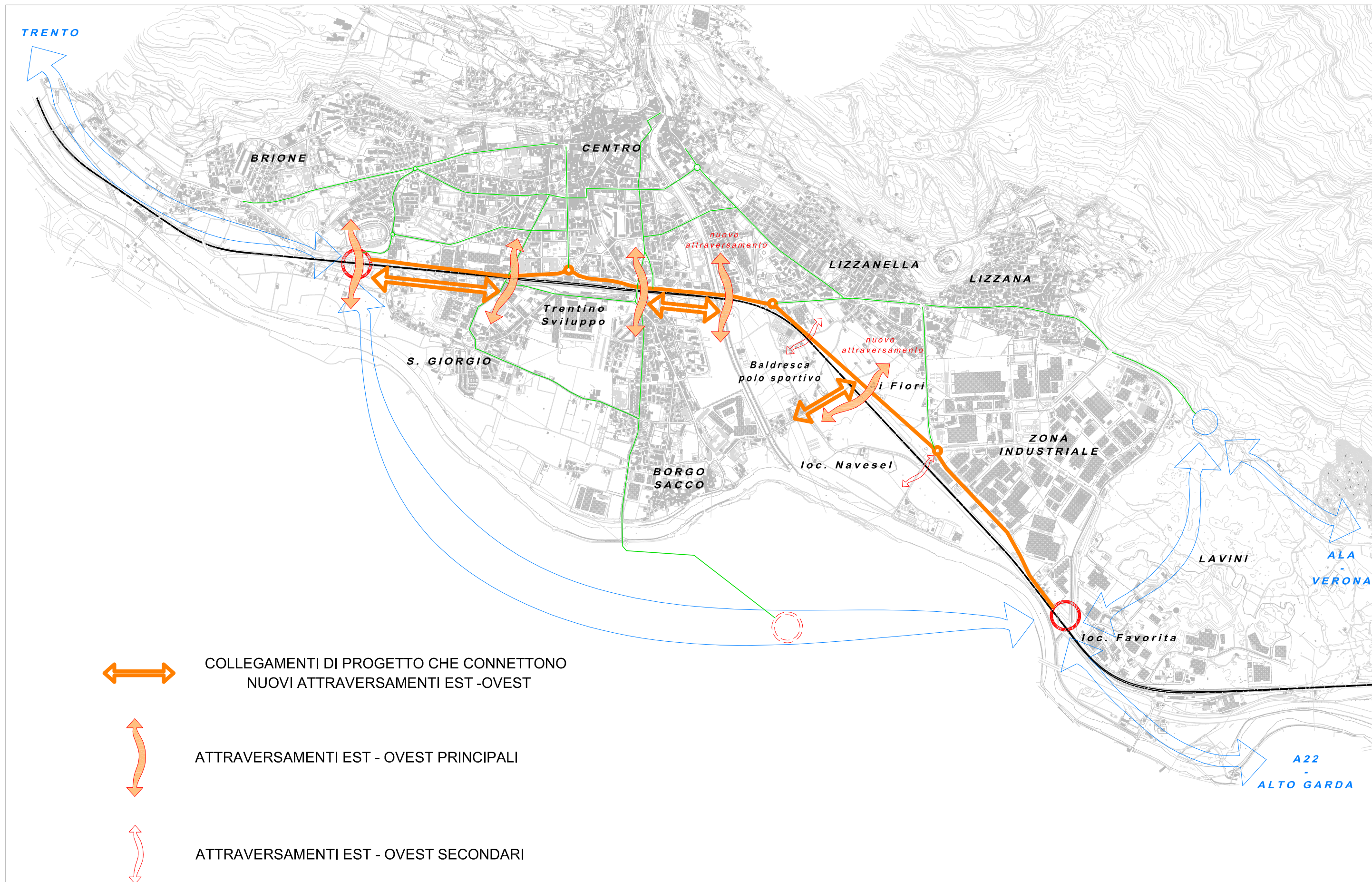












4. INTERVENTI DI PROGETTO

4.1 ANALISI DI DETTAGLIO

Si sviluppa nel seguito, l'analisi di dettaglio in ordine alle soluzioni progettuali individuate. La documentazione allegata descrive, sinteticamente, le caratteristiche essenziali dell'intervento richiamando i principi fondamentali che ne hanno suggerito la proposta.

Si osserva, in via preliminare, come le proposte adottate rispondano alla necessità di individuare soluzioni ottimali in ordine al riassetto viabilistico delle aree urbane considerate e ciò in relazione alle problematiche indotte dai flussi veicolari di transito extraurbano ed a quelle specifiche della mobilità in ambito urbano.

Le proposte progettuali sono redatte nel contesto delle più generali previsioni contenute nel Piano Urbanistico Provinciale nonché nel rispetto dei principali indirizzi tracciati dal Piano Regolatore vigente.

Tutti gli interventi risultano inoltre definiti in ordine a criteri di economicità, di tutela e di salvaguardia ambientale.

Al singolo intervento risulta associata la scheda di riferimento che evidenzia alcuni elementi descrittivi quali:

a) – Descrizione dell'intervento

La scheda riporta alcuni elementi caratterizzanti illustrando, come anzidetto, i principi fondamentali che hanno suggerito l'adozione della soluzione;

b) – Parametri caratteristici

La scheda riporta i parametri caratteristici del tracciato, quali gli elementi dimensionali relativi alle soluzioni di svincolo e quelli plano-altimetrici inerenti i percorsi stradali;

c) Categoria Stradale

La scheda riporta lo schema grafico e gli elementi dimensionali della sezione adottata, con riferimento al D.M. 5.11.2001 – Norme Funzionali e geometriche per la costruzione delle strade;

d) Estratto planimetrico di localizzazione

La scheda riporta l'estratto planimetro della Carta Tecnica del Comune di Rovereto, recante la localizzazione dell'intervento proposto.

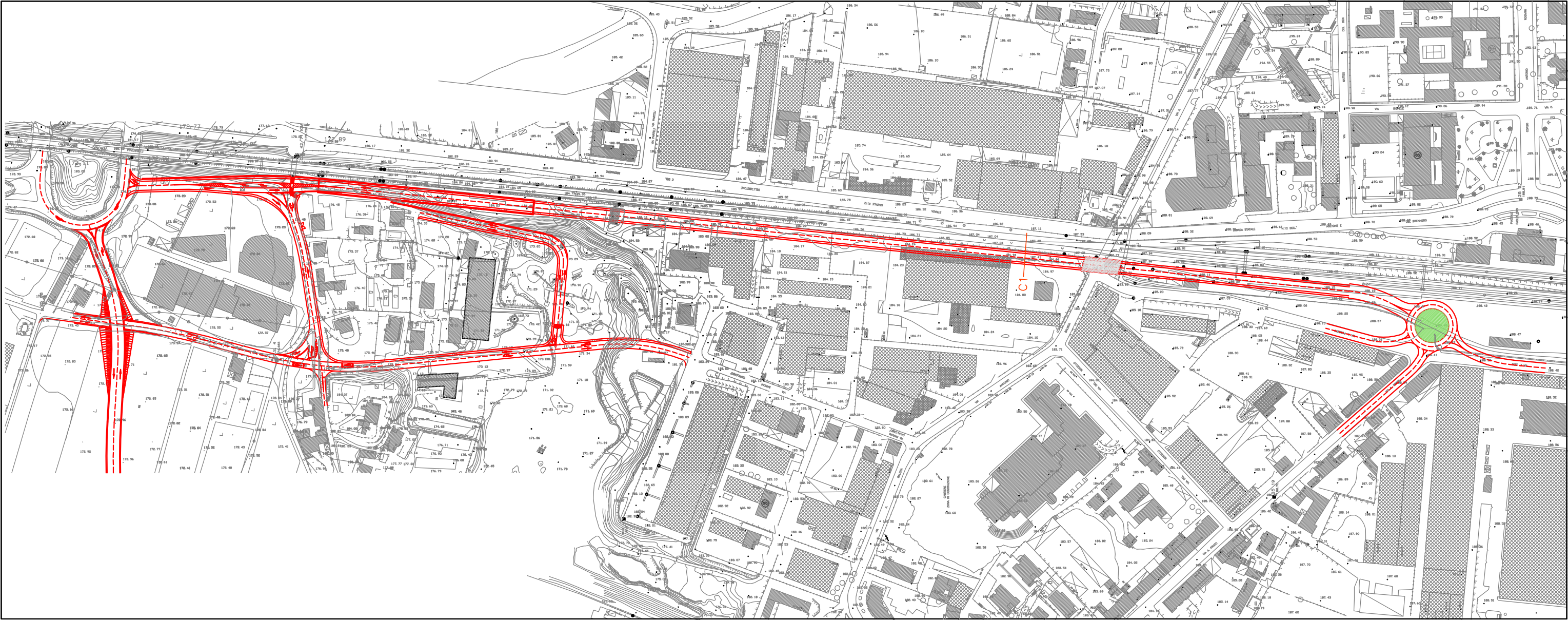
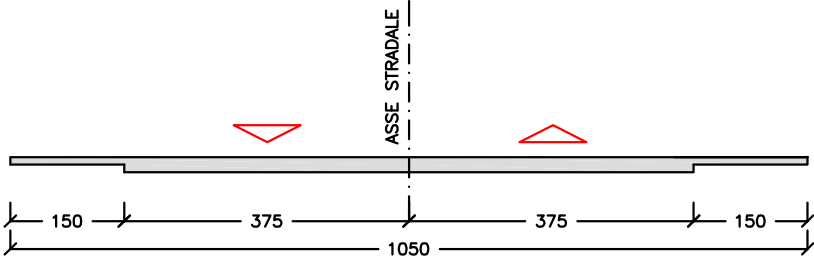
DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Le aree urbane che insistono ad Ovest della Ferrovia del Brennero fra il *Torrente Leno* e lo *Stadio Quercia* risultano prive di raccordi funzionali con la viabilità principale ed, in particolare, con quella extraurbana. La soluzione prospettata individua un tracciato che, sviluppandosi parallelamente all'asse ferroviario, ad ovest dello stesso, intercetta l'attuale sistema di viabilità urbana nell'ambito delle aree sopramenzionate. Tale collegamento realizza il raccordo con l'anello multidirezionale in zona Stadio che interconnette la Strada Statale n° 12 del Brennero e la futura Circonvallazione Ovest che, nelle previsioni della Provincia Autonoma di Trento, si origina in corrispondenza di questo importante nodo viabilistico. Il percorso ipotizzato impone la realizzazione di un nuovo tracciato nel tratto compreso fra lo Stadio Quercia e l'attuale incrocio fra da Via Zeni e Via Prato laddove si prevede una interconnessione a rotatoria che include anche Via Pedroni. Prosegue quindi lungo Via Zeni fino all'incrocio con Viale Vittoria dove si ipotizza la realizzazione di una ulteriore rotatoria che interconnette il nuovo tracciato che corre in fregio alla Ferrovia, attraversa il Torrente Leno e si collega con il prolungamento di Via L.go Leno Sinistro, opera già in fase avanzata di progettazione.

PARAMETRI CARATTERISTICI

Sviluppo Complessivo	1095.00 m
Dislivello Massimo	13.74 m
Raggio Planimetrico Massimo	194.00 m
Raggio Planimetrico Minimo	100.00 m
Pendenza Media	1.25 %
Categoria	C1

CATEGORIA C1 : EXTRAURBANE SECONDARIE



COMUNE DI ROVERETO
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

REVISIONE DEL PRG
PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA MOBILITA' - FASE C -

PROF. ING. MAURIZIO CRISPINO , VIA MASSENA 4, MILANO
DOTT.ING. ROBERTO LORENZI , V.LO PAROLARI 10, ROVERETO

Elaborato:
S. GIORGIO
RACCORDO ANELLO MULTIDIREZIONALE
STADIO QUERCIA - VIA ZENI

Scala:
A VISTA

Tavola:
4.1.1

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Ai fini di realizzare il collegamento funzionale del Rione S. Giorgio con l'anello multidirezionale in Zona Stadio è necessario provvedere all'adeguamento della viabilità interna a servizio delle aree urbane esistenti e di espansione, mediante interventi mirati di riassetto del sistema esistente.

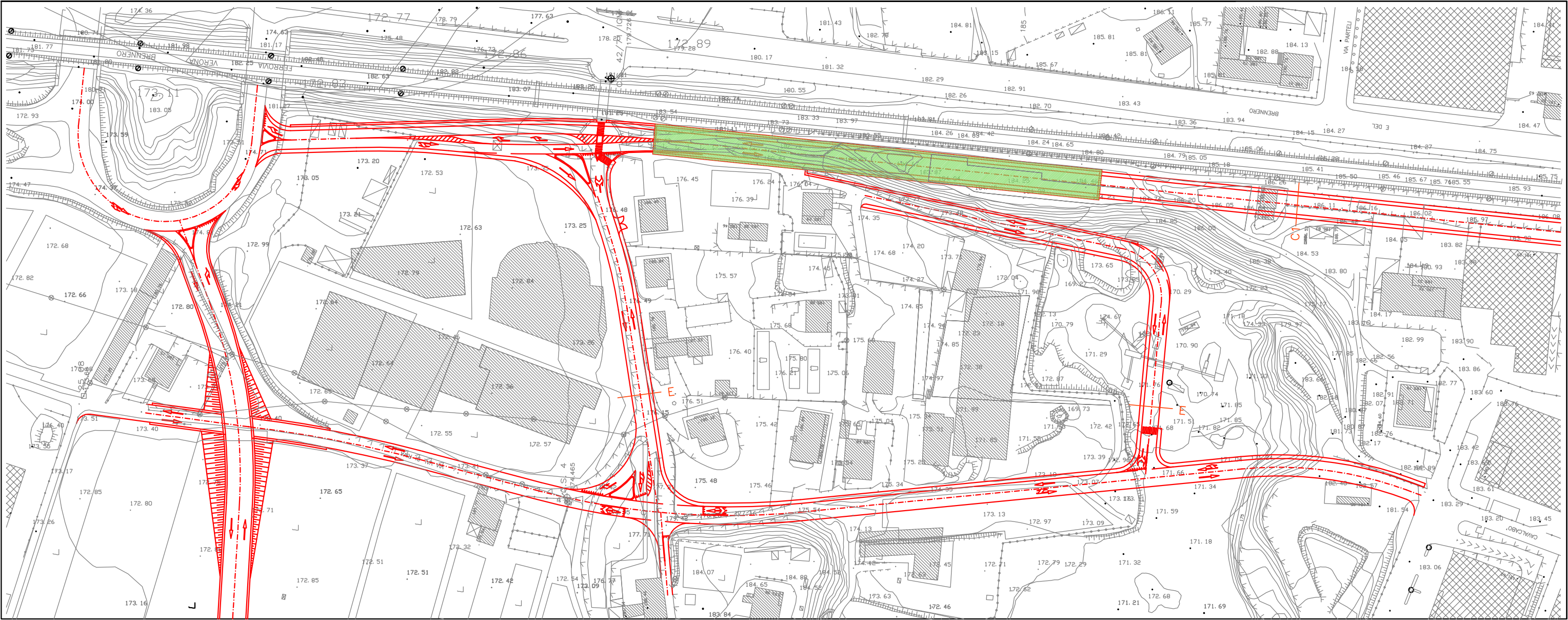
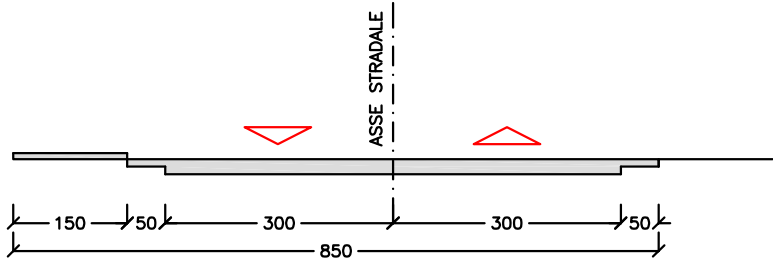
Trattasi di interventi che risultano funzionali anche agli insediamenti commerciali e produttivi di prossima realizzazione a nord delle aree residenziali.

A tutela e salvaguardia di quest'ultime, si rileva che la nuova viabilità principale, nel tratto ad esse prospiciente, è prevista interrata.

PARAMETRI CARATTERISTICI

Sviluppo Complessivo	354.00 m
Dislivello Massimo	6.07 m
Raggio Planimetrico Massimo	20.00 m
Raggio Planimetrico Minimo	20.00 m
Pendenza Media	4.05 %
Categoria	E

CATEGORIA E : URBANE DI QUARTIERE



COMUNE DI ROVERETO
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

REVISIONE DEL PRG
PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA MOBILITA' - FASE C -

PROF. ING. MAURIZIO CRISPINO , VIA MASSENA 4, MILANO
DOTT.ING. ROBERTO LORENZI , V.LO PAROLARI 10, ROVERETO

Elaborato:
S. GIORGIO
SOLUZIONE DI ACCESSO NORD

Scala:
A VISTA

Tavola:
4.1.2

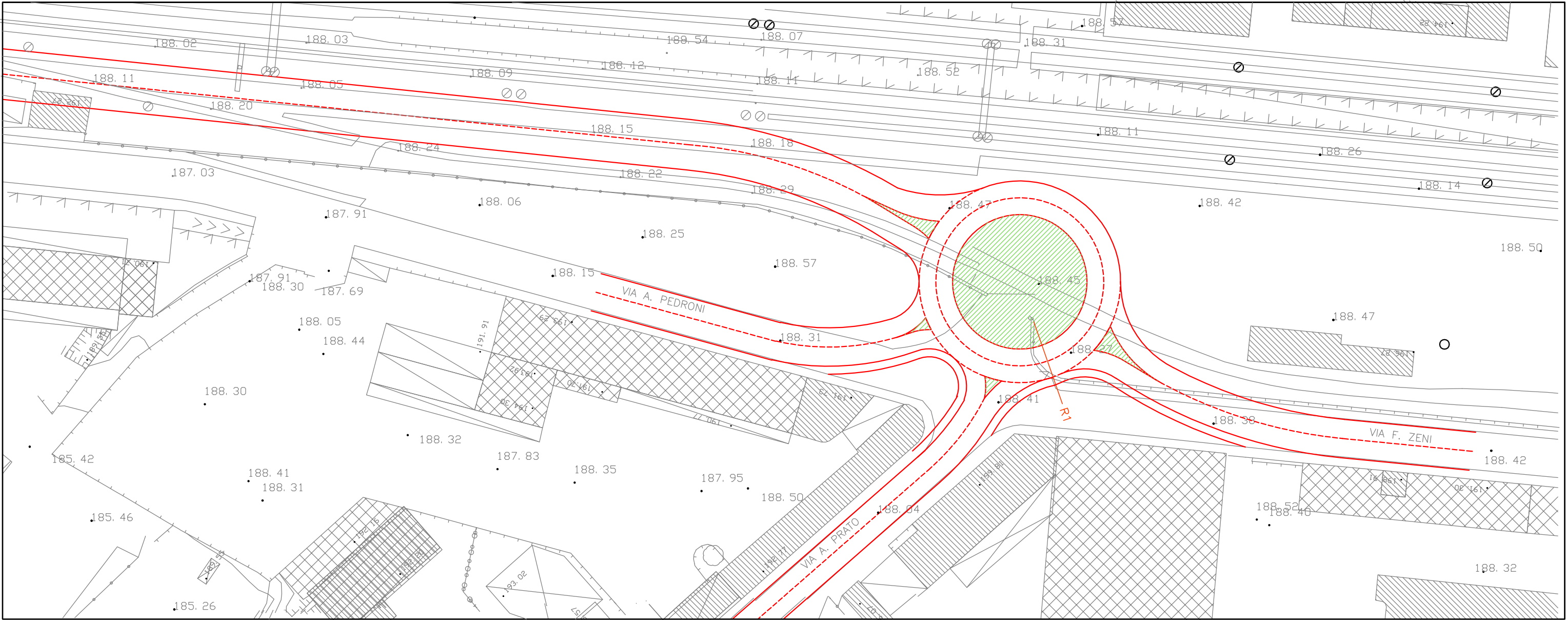
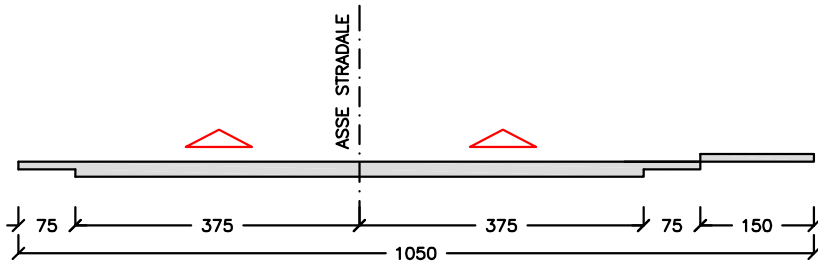
DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il nuovo tracciato che si sviluppa in fregio alla Ferrovia del Brennero si interconnette con Via Zeni in corrispondenza della sua intersezione con Via Prato e Via Pedroni. La soluzione di incrocio a rotatoria offre infatti molteplici vantaggi ed elevate prestazioni in materia di sicurezza rispetto alle intersezioni a raso tradizionali. Si rileva, infatti, che la diminuzione delle velocità generata dalle traiettorie veicolari in rotatoria consente di moderare la velocità del traffico sull'asse principale e di facilitare il passaggio dei flussi secondari. A fronte di tali indiscussi ed importanti vantaggi è doveroso sottolineare come la soluzione a rotatoria richieda un'area elevata rispetto all'incrocio tradizionale. Si osserva, nel caso specifico, come la localizzazione dell'intervento preveda infatti la parziale occupazione di aree di proprietà delle Ferrovie dello Stato, in ordine alle quali, peraltro, è prevista una futura parziale dismissione.

PARAMETRI CARATTERISTICI

Diametro Esterno	46.00 m
Diametro Interno	28.00 m
n° Corsie Corona Giratoria	1
Larghezza Corsia	7.50 m
Larghezza Banchina	0.75 m
Larghezza Marciapiede	1.50 m
Rif. Sezione Corona Giratoria	R1

SEZIONE TIPO ROTATORIA R1



COMUNE DI ROVERETO
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

REVISIONE DEL PRG
PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA MOBILITA' - FASE C -

PROF. ING. MAURIZIO CRISPINO, VIA MASSENA 4, MILANO
DOTT.ING. ROBERTO LORENZI, V.LO PAROLARI 10, ROVERETO

Elaborato:
S. GIORGIO
INTERCONNESSIONE A ROTATORIA CON
VIA ZENI - VIA PEDRONI - VIA PRATO

Scala:
A VISTA

Tavola:
4.1.3

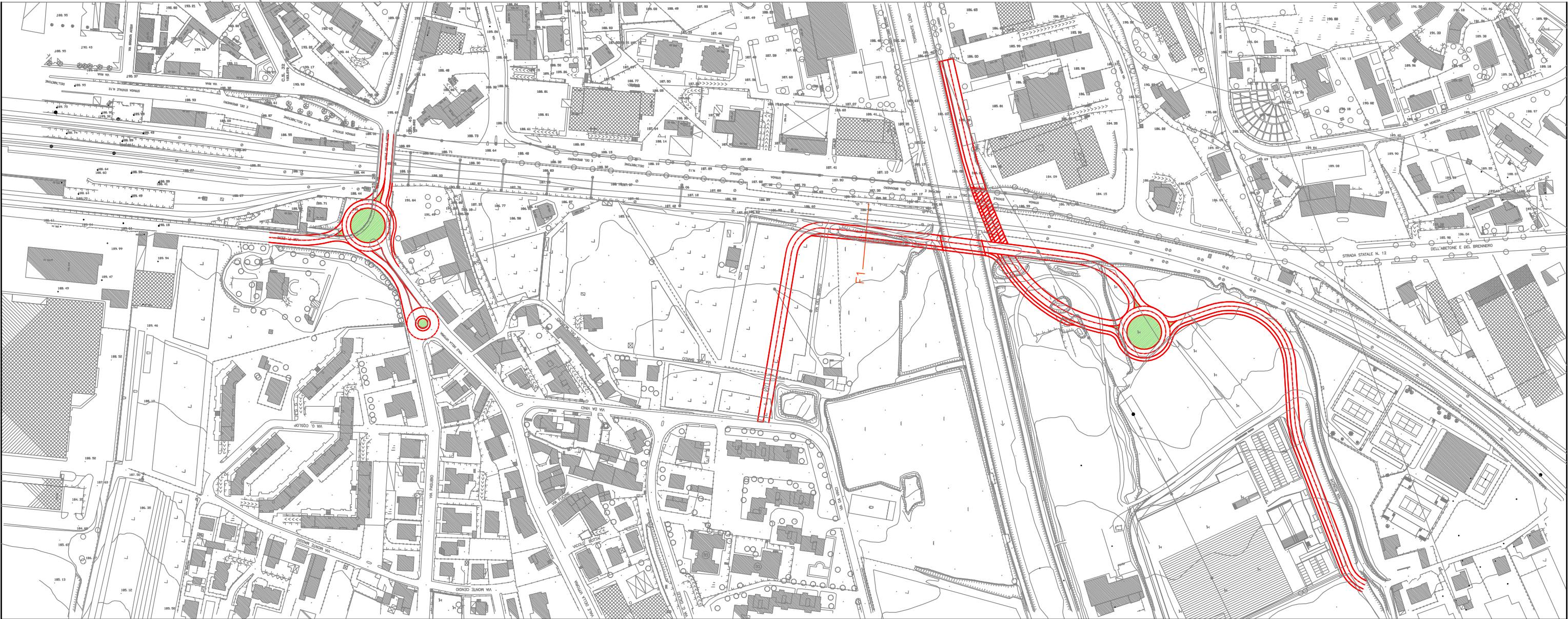
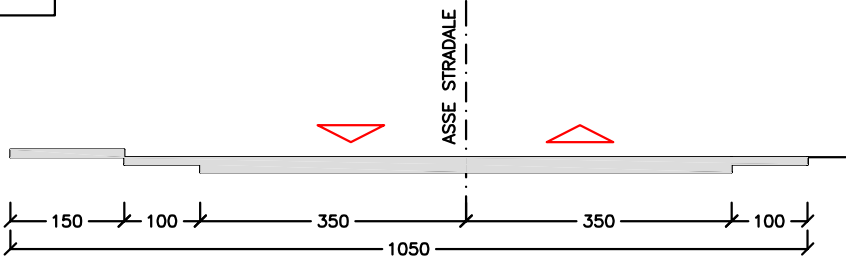
DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Le aree urbane che insistono ad Ovest della Ferrovia del Brennero fra il *Torrente Leno* e lo *Stadio Quercia* risultano prive di raccordi funzionali con la viabilità principale ed, in particolare, con quella extraurbana. La soluzione prospettata individua un tracciato che, sviluppandosi parallelamente all'asse ferroviario, ad ovest dello stesso, intercetta l'attuale sistema di viabilità urbana nell'ambito delle aree sopramenzionate. Tale collegamento realizza il raccordo con l'anello multidirezionale in zona Stadio che interconnette la Strada Statale n° 12 del Brennero e la futura Circonvallazione Ovest che, nelle previsioni della Provincia Autonoma di Trento, si origina in corrispondenza di questo importante nodo viabilistico. Il percorso ipotizzato impone la realizzazione di un nuovo tracciato nel tratto compreso fra lo Stadio Quercia e l'attuale incrocio fra da Via Zeni e Via Prato laddove si prevede una interconnessione a rotatoria che include anche Via Pedroni. Prosegue quindi lungo Via Zeni fino all'incrocio con Viale Vittoria dove si ipotizza la realizzazione di una ulteriore rotatoria . Dal quartiere residenziale delle Fucine si prevede un nuovo asse viabile in direzione Sud, a servizio di tutto il Rione, che attraversa il Torrente Leno e si collega con il prolungamento di Via L.go Leno Sinistro, opera in fase avanzata di progettazione.

PARAMETRI CARATTERISTICI

Sviluppo Complessivo	670.00 m
Dislivello Massimo	15.02 m
Raggio Planimetrico Massimo	2000.00m
Raggio Planimetrico Minimo	60.00 m
Pendenza Media	2.24 %
Categoria	F1

CATEGORIA F1 : LOCALI AMBITO EXTRAURBANO



COMUNE DI ROVERETO
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

REVISIONE DEL PRG
PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA MOBILITA' - FASE C -

PROF. ING. MAURIZIO CRISPINO , VIA MASSENA 4, MILANO
DOTT.ING. ROBERTO LORENZI , V.LO PAROLARI 10, ROVERETO

Elaborato:
BORGO SACCO
RACCORDO V.LE VITTORIA - BALDRESCA

Scala:
A VISTA

Tavola:
4.1.4

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il completamento del disegno viabilistico in fregio alla ferrovia per il collegamento dell'*Anello Multidirezionale in Zona Stadio* con *Viale della Vittoria* richiede la realizzazione di un nuovo tratto di strada che raccorda Via Zeni in corrispondenza della sua intersezione con lo stesso.

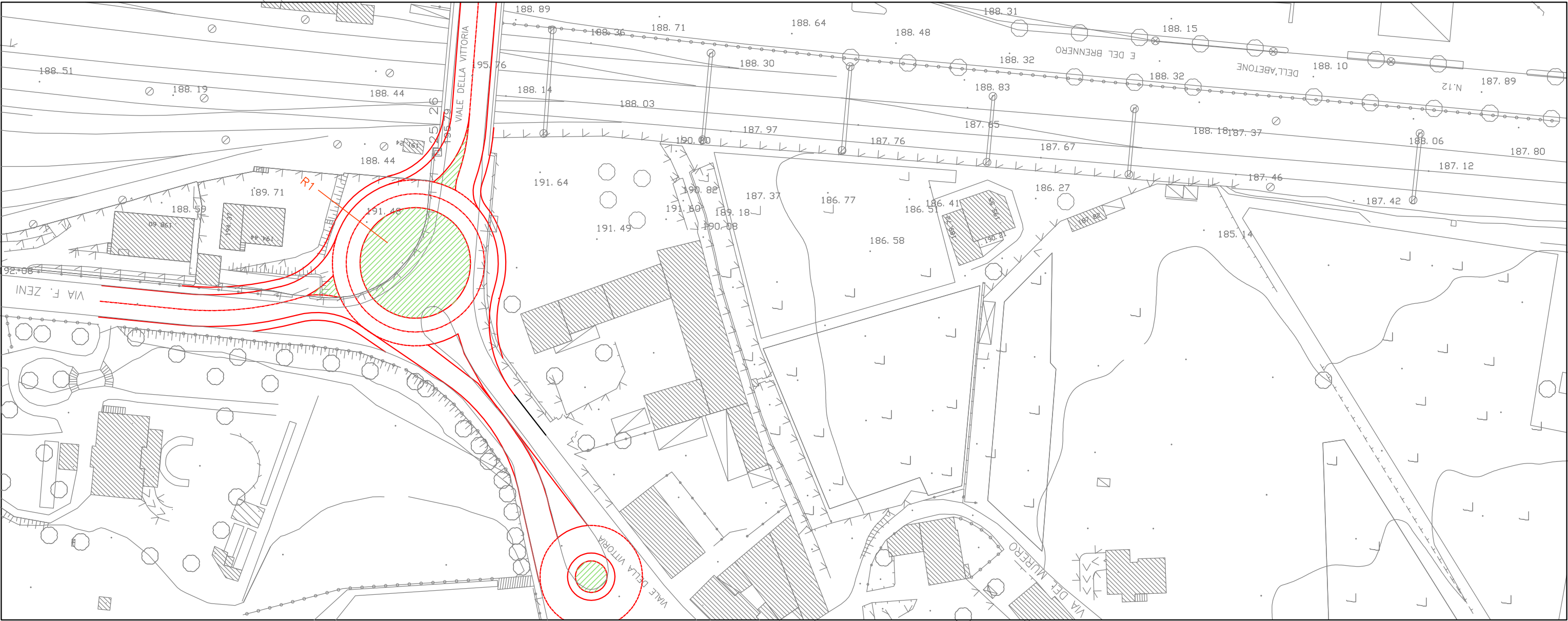
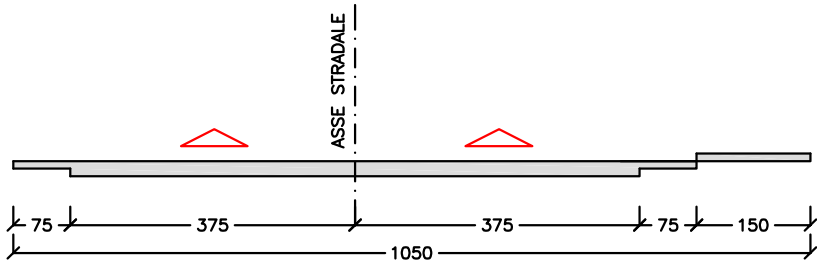
Ragioni di funzionalità e di sicurezza al transito suggeriscono, anche in tale circostanza, la previsione di un incrocio a rotatoria.

L'intersezione, prevista in adiacenza al sovrappasso ferroviario di Viale Vittoria, include anche l'attuale minirotatoria di interconnessione fra Viale Vittoria e Via Pasubio.

PARAMETRI CARATTERISTICI

Diametro Esterno	46.00 m
Diametro Interno	28.00 m
n° Corsie Corona Giratoria	1
Larghezza Corsia	7.50 m
Larghezza Banchina	0.75 m
Larghezza Marciapiede	1.50 m
Rif. Sezione Corona Giratoria	R1

SEZIONE TIPO ROTATORIA R1



COMUNE DI ROVERETO
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

REVISIONE DEL PRG
PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA MOBILITA' - FASE C -

PROF. ING. MAURIZIO CRISPINO, VIA MASSENA 4, MILANO
DOTT.ING. ROBERTO LORENZI, V.LO PAROLARI 10, ROVERETO

Elaborato:
BORGIO SACCO
INTERCONNESSIONE A ROTATORIA CON
V.LE VITTORIA E VIA ZENI

Scala:
A VISTA

Tavola:
4.1.5

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

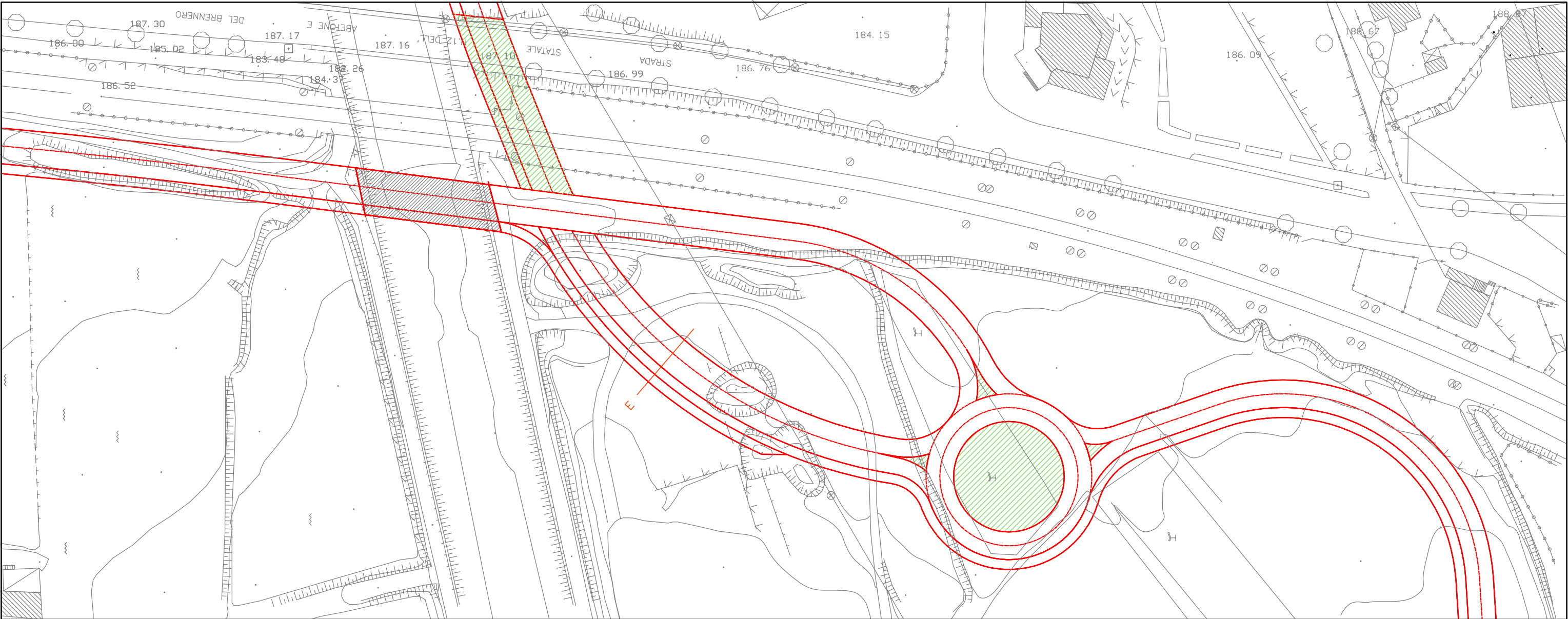
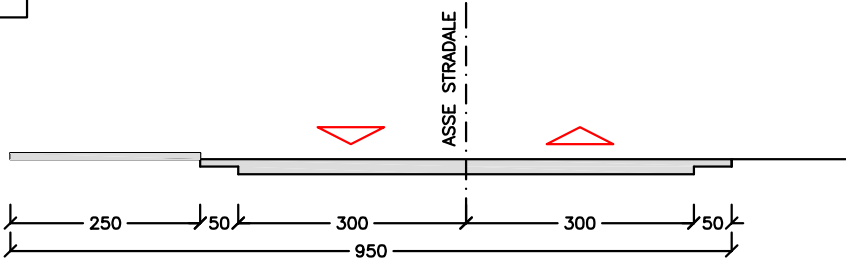
La necessità di dotare l'area residenziale ed il centro sportivo in località Baldresca di nuovo percorso veicolare e ciclopedonale di raccordo con la città, alternativo a via Roggia, ha imposto la previsione di un nuovo accesso all'area da realizzarsi mediante prolungamento di Via L.go Leno Sx.

La realizzazione di una intersezione a rotatoria della nuova strada con l'asse viabilistico previsto in fregio alla ferrovia consentirà di risolvere, in via definitiva, i problemi di collegamento delle aree residenziali che insistono in destra orografica del T. Leno ad est della Ferrovia, con la città.

PARAMETRI CARATTERISTICI

Sviluppo Complessivo	296.00 m
Dislivello Massimo	7.95 m
Raggio Planimetrico Massimo	350.00 m
Raggio Planimetrico Minimo	115.00 m
Pendenza Massima	6.99 %
Categoria	E

CATEGORIA E : URBANE DI QUARTIERE



COMUNE DI ROVERETO
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

REVISIONE DEL PRG
PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA MOBILITA' - FASE C -

PROF. ING. MAURIZIO CRISPINO, VIA MASSENA 4, MILANO
DOTT.ING. ROBERTO LORENZI, V.LO PAROLARI 10, ROVERETO

Elaborato:
BALDRESCA
INTERCONNESSIONE A ROTATORIA CON
VIABILITA' DX LENO - VIA LUNGOLENO SX

Scala:
A VISTA

Tavola:
4.1.6

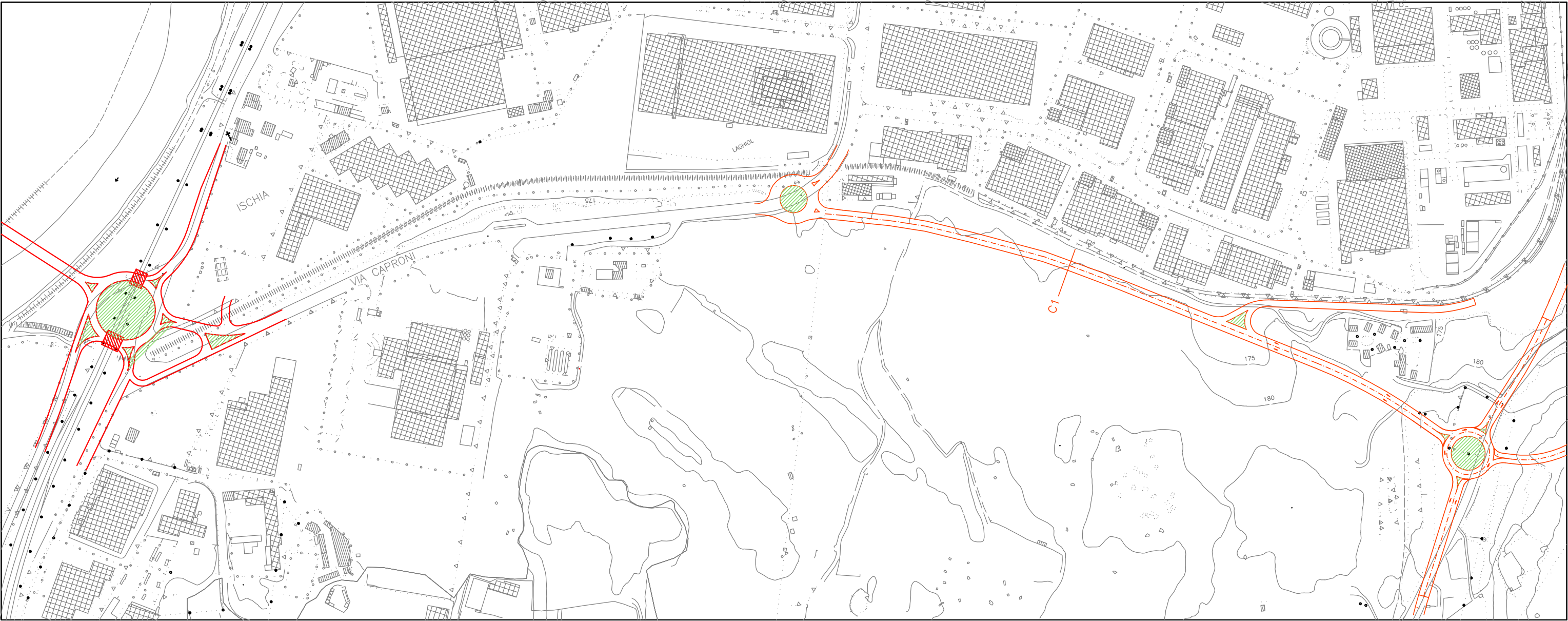
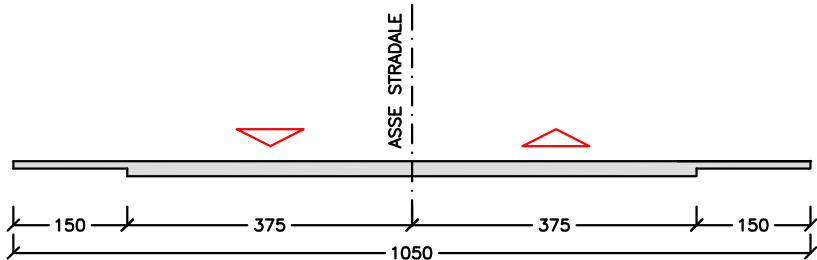
DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

La prevista convergenza della Circonvallazione Ovest allo svincolo a rotatoria della Favorita risolve, in via definitiva le problematiche connesse ai flussi di attraversamento della città in direzione Nord-Sud. L'imminente realizzazione della rotatoria in località Favorita, suggerisce, analogamente, la previsione di un asse di attraversamento a Sud della città, in direzione Est-Ovest, che interconnetta l'importante nodo della Favorita con la Statale n° 12 del Brennero in località Mira. Il percorso, originandosi dalla prevista rotatoria alla Favorita potrà articolarsi su Via Caproni e quindi, attraverso un nuovo tracciato, che corre ai margini della Zona Industriale, innestarsi, mediante svincolo a rotatoria, sulla SS n° 12 del Brennero. La soluzione prospettata consentirà di alleggerire la Zona Industriale dai flussi di attraversamento che attualmente la percorrono in direzione Est- Ovest. Sul nuovo tracciato si snoda anche la strada di accesso alle aree che insistono in sinistra orografica del Rio Coste in corrispondenza dell'attuale *Campo Nomadi*.

PARAMETRI CARATTERISTICI

Sviluppo Complessivo	745.00 m
Dislivello Massimo	14.36 m
Raggio Planimetrico Massimo	800.00 m
Raggio Planimetrico Minimo	500.00 m
Pendenza Media	1.93 %
Categoria	C1

CATEGORIA C1 : EXTRAURBANE SECONDARIE



COMUNE DI ROVERETO
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

REVISIONE DEL PRG
PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA MOBILITA' - FASE C -

PROF. ING. MAURIZIO CRISPINO , VIA MASSENA 4, MILANO
DOTT.ING. ROBERTO LORENZI , V.LO PAROLARI 10, ROVERETO

Elaborato:
RACCORDO FAVORITA - MIRA

Scala:
A VISTA

Tavola:
4.1.7

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

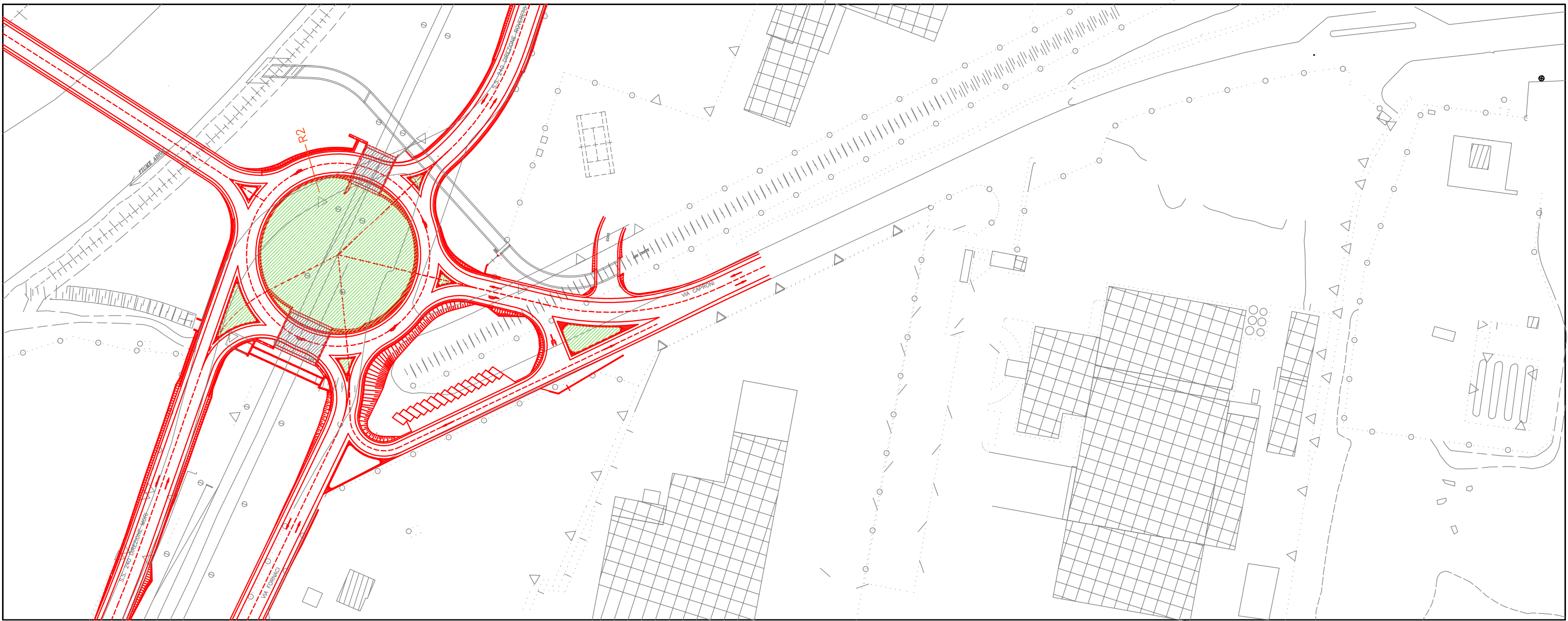
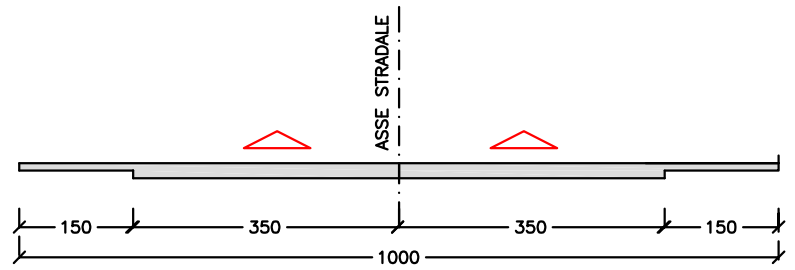
Lo svincolo a rotatoria in *Località Favorita*, attualmente in fase di appalto da parte della Provincia Autonoma di Trento, risponde, essenzialmente, alle esigenze connesse allo smistamento dei flussi di attraversamento. Il nodo risulta infatti caratterizzato oltre che dalla convergenza dei ramali della SS n° 240 in direzione Mori e Rovereto, anche da quella di Via Caproni e di Via Fornaci, che consentirà, quest'ultima, il raccordo diretto con la Stazione Autostradale di Rovereto Sud. Allo svincolo convergerà, nelle previsioni della stessa Provincia di Trento, anche la futura Circonvallazione Ovest di Rovereto.

La realizzazione dell'opera risulta subordinata alla deviazione del Rio Coste, il cui attuale tracciato interferisce con l'impianto planoaltimetrico di progetto. L'intervento risulta articolato nel rispetto dei molteplici condizionamenti correlati alla presenza dell'asse ferroviario del Brennero. La configurazione progettuale dell'opera individua, infatti, una soluzione di svincolo adeguata agli standards di sicurezza richiesti dalla normativa, sia pure in rapporto ai vincoli orografici ed ambientali imposti dai luoghi e dalla presenza delle numerose infrastrutture esistenti.

PARAMETRI CARATTERISTICI

Diametro Esterno	81.00 m
Diametro Interno	61.00 m
n° Corsie Corona Giratoria	1
Larghezza Corsia	8.00 m
Larghezza Banchina	1.00 m
Rif. Sezione Corona Giratoria	R2

SEZIONE TIPO ROTATORIA R2



COMUNE DI ROVERETO
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

REVISIONE DEL PRG
PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA MOBILITA' - FASE C -

PROF. ING. MAURIZIO CRISPINO, VIA MASSENA 4, MILANO
DOTT.ING. ROBERTO LORENZI, V.LO PAROLARI 10, ROVERETO

Elaborato:
INTERCONNESSIONE A ROTATORIA
IN LOCALITA' FAVORITA

Scala:
A VISTA

Tavola:
4.1.8

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

La configurazione dello svincolo a rotatoria previsto in località *Mira* sulla SS n° 12 del Brennero rispondere alle esigenze connesse allo smistamento dei flussi di attraversamento in direzione Est-Ovest, a sud della città.

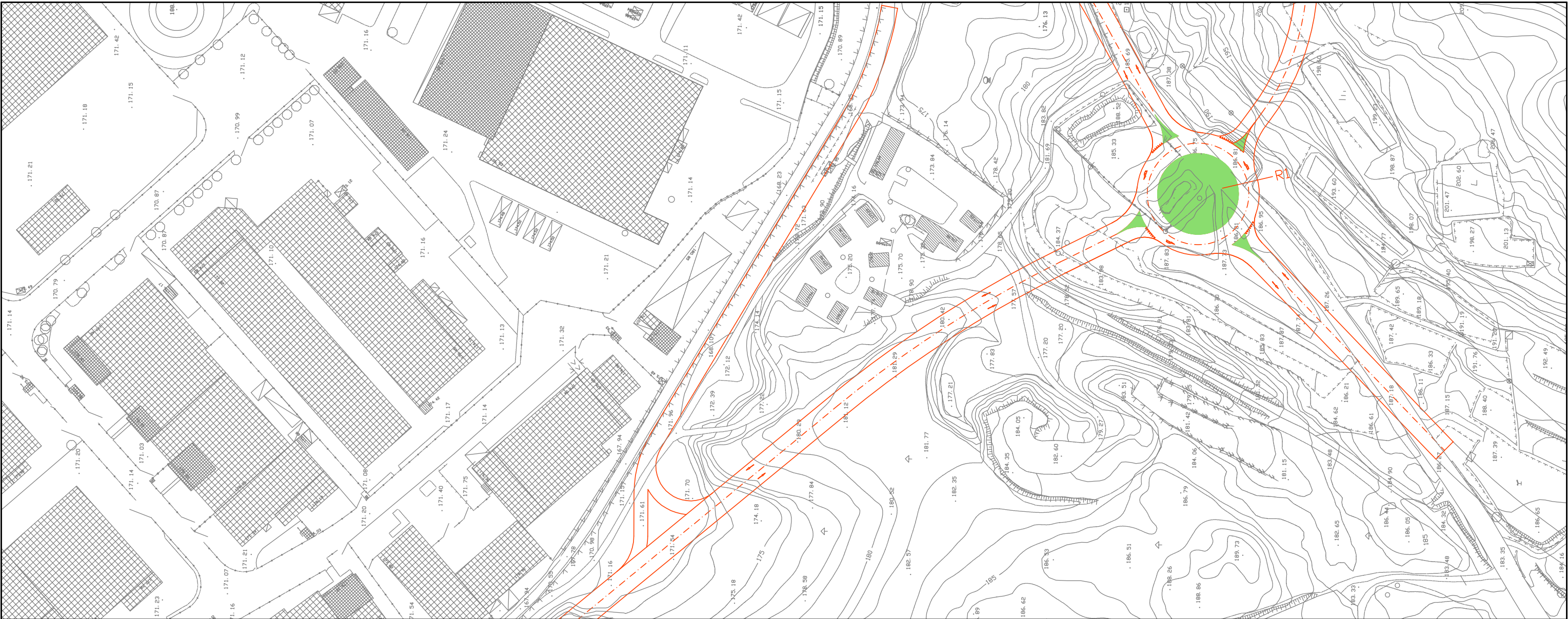
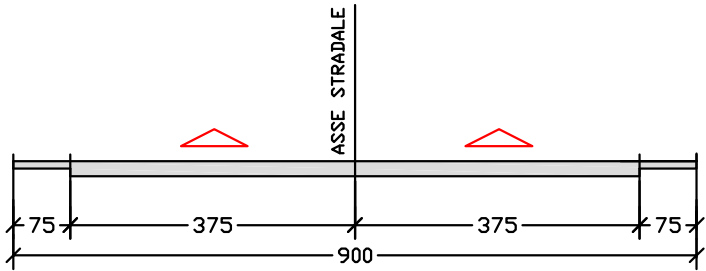
Ad esso convergono i flussi di transito con provenienza dallo svincolo della Favorita diretti a Sud lungo la Statale del Brennero e quelli diretti a Nord che intendono accedere alle aree urbane ubicate a sud della città.

La soluzione di svincolo proposta interessa un'area sgombera da insediamenti urbani e condizionamenti di sorta derivanti dalla presenza di altre opere infrastrutturali.

PARAMETRI CARATTERISTICI

Diametro Esterno	53.00 m
Diametro Interno	35.00 m
n° Corsie Corona Giratoria	1
Larghezza Corsia	7.50 m
Larghezza Banchina	0.75 m
Rif. Sezione Corona Giratoria	R1

SEZIONE TIPO ROTATORIA R1



COMUNE DI ROVERETO
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

REVISIONE DEL PRG
PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA MOBILITA' - FASE C -

PROF. ING. MAURIZIO CRISPINO, VIA MASSENA 4, MILANO
DOTT.ING. ROBERTO LORENZI, V.LO PAROLARI 10, ROVERETO

Elaborato:
INTERCONNESSIONE A ROTATORIA
LOC. ALLA MIRA

Scala:
A VISTA

Tavola:
4.1.9

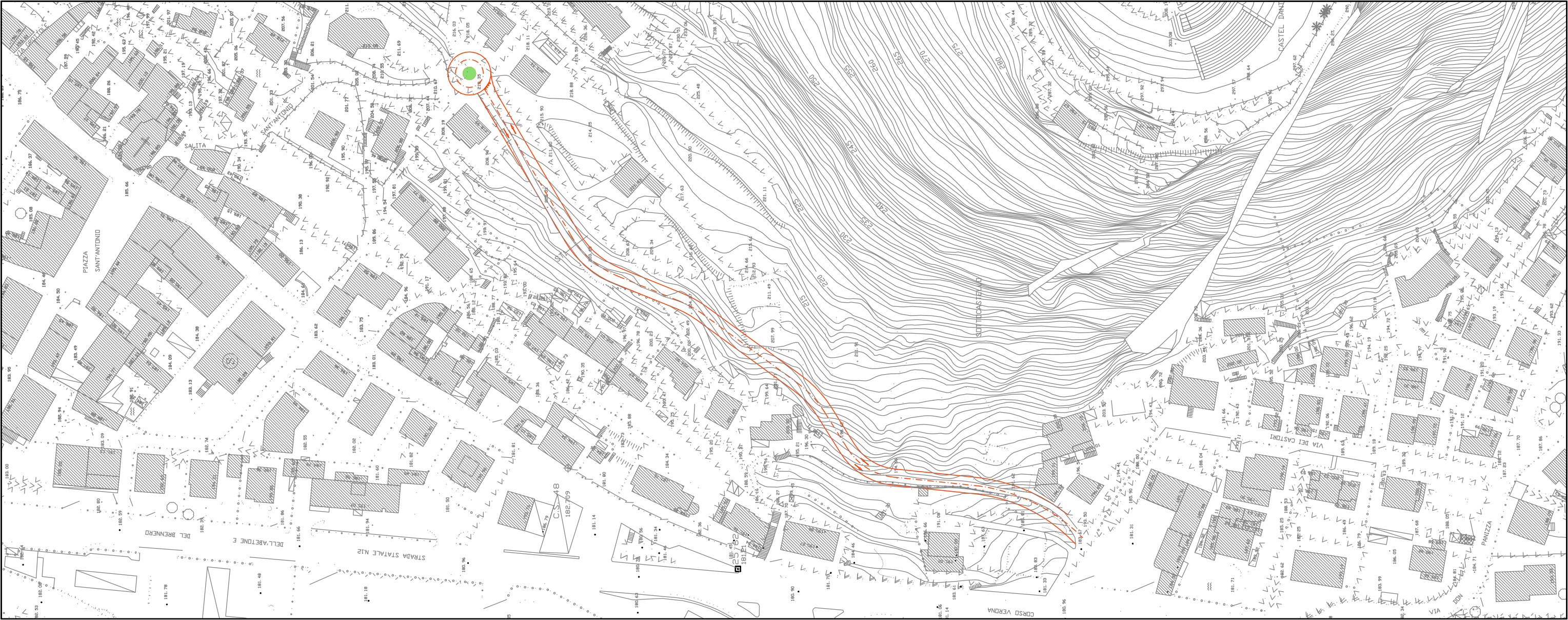
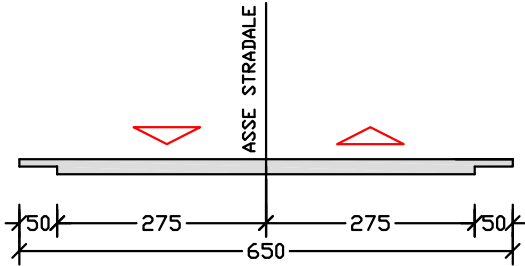
DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'accesso agli insediamenti abitativi che a Lizzanella che insistono sul versante a monte di Viale Verona avviene, attualmente dalla Salita S.Antonio le cui dimensioni risultano assolutamente insufficienti a garantire il doppio senso di marcia. Tale circostanza implica non pochi disagi per l'accesso dei residenti e degli automezzi di servizio più in generale. La presenza dei numerosi insediamenti storici che si sviluppano in fregio alla strada non consentono, del resto, alcun intervento di allargamento della sezione attuale. Ai fini di ottimizzare le attuali condizioni di accesso appare quindi necessario garantire alla Salita S. Antonio uno sbocco a sud sulla Strada Statale SS 12, poco a valle dell'attuale intersezione a rotatoria con Via del Garda. Tale soluzione potrà consentire una percorrenza a senso unico garantendo condizioni transito in sicurezza.

PARAMETRI CARATTERISTICI

Sviluppo Complessivo	310.00 m
Dislivello Massimo	29.68 m
Raggio Planimetrico Massimo	71.40 m
Raggio Planimetrico Minimo	24.50 m
Pendenza Media	9.57 %
Sezione	ST1

SEZIONE TIPO: ST1



COMUNE DI ROVERETO
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

REVISIONE DEL PRG
PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA MOBILITA' - FASE C -

PROF. ING. MAURIZIO CRISPINO, VIA MASSENA 4, MILANO
DOTT.ING. ROBERTO LORENZI, V.LO PAROLARI 10, ROVERETO

Elaborato:
LIZZANELLA
RACCORDO SALITA S.ANTONIO - CORSO VERONA

Scala:
A VISTA

Tavola:
4.1.10

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'attuale accesso Nord alla frazione di Marco, lungo della Strada Statale del Brennero, risulta privo di un adeguato svincolo di raccordo con l'asse urbano di penetrazione al centro abitato.

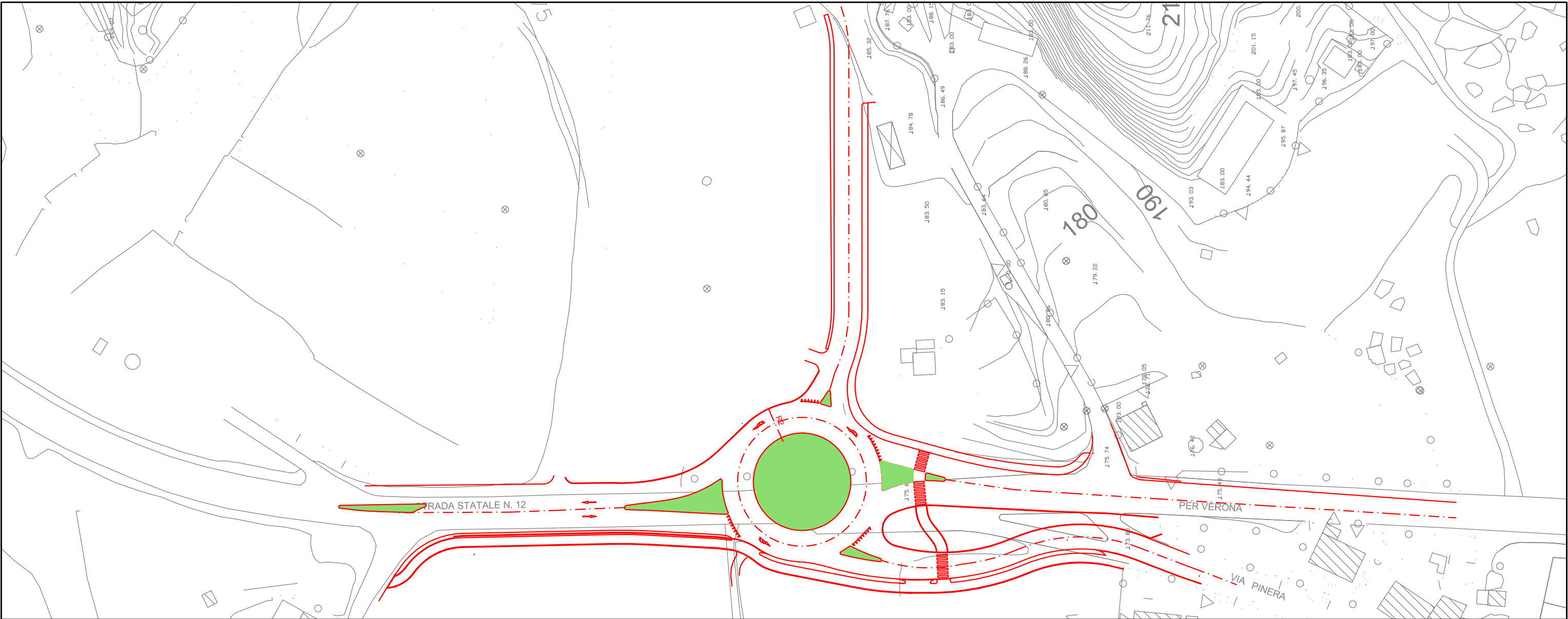
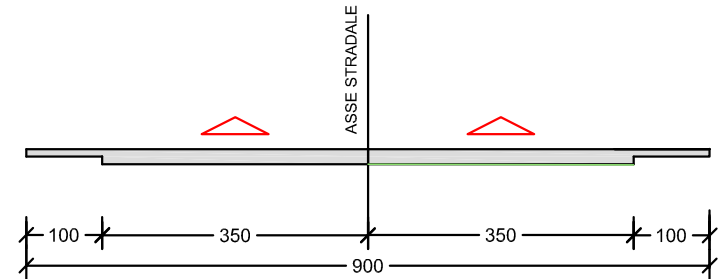
La soluzione di svincolo a rotatoria proposto rimuove le situazioni di pericolo che caratterizzano l'attuale incrocio a raso ed ottimizzano le manovre di accesso e di uscita.

La nuova rotatoria consentirà inoltre l'accesso al Centro della *Protezione Civile della Provincia Autonoma di Trento*, attualmente in fase di potenziamento.

PARAMETRI CARATTERISTICI

Diametro Esterno	46.00 m
Diametro Interno	28.00 m
n° Corsie Corona Giratoria	1
Larghezza Corsia	7.50 m
Larghezza Banchina	0.75 m
Rif. Sezione Corona Giratoria	R2

SEZIONE TIPO ROTATORIA R2



COMUNE DI ROVERETO
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

REVISIONE DEL PRG
PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA MOBILITA' - FASE C -

PROF. ING. MAURIZIO CRISPINO, VIA MASSENA 4, MILANO
DOTT.ING. ROBERTO LORENZI, V.LO PAROLARI 10, ROVERETO

Elaborato:
MARCO
SOLUZIONE DI ACCESSO NORD

Scala:
A VISTA

Tavola:
4.1.11

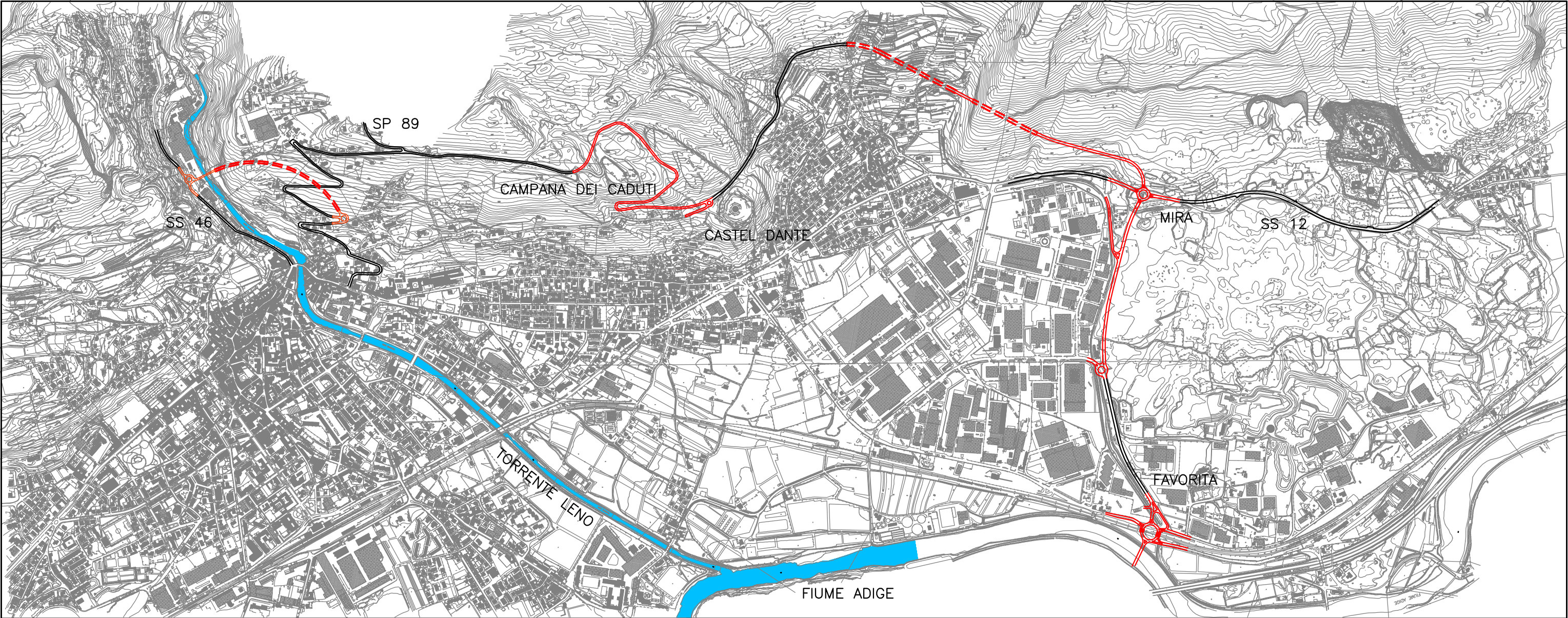
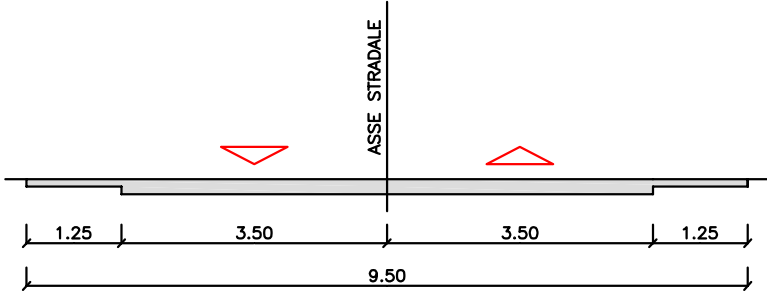
DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

La soluzione proposta realizza il collegamento fra la prevista rotatoria sulla SS n° 12 del Brennero in Località Mira e la S.P. n° 89. Il tracciato si origina dapprima a cielo aperto e prosegue quindi su due tratti in galleria naturale di lunghezza pari a 300 m e 500 m, fino a raggiungere la Strada degli Artiglieri con uno sviluppo complessivo di 1410 m ed una pendenza media del 6.4 % L'intervento prevede quindi l'adeguamento della strada attuale per ulteriori 880 m e si sviluppa, successivamente, su un nuovo percorso di 1400 m fino alla Campana dei Caduti, da dove, attraverso strada esistente, sarà possibile raccordarsi con la S.P. 89 a monte dell'abitato di Porte di Trambileno. La realizzazione dell'ipotizzato intervento di raccordo fra SS n° 46 e la stessa S.P. 89 mediante la costruzione di un tracciato in galleria naturale dello sviluppo pari a 580.00 m e di un nuovo ponte sul Torrente Leno consentirà ai flussi veicolari di transito, provenienti da entrambe le strade citate, di raggiungere la località Mira e quindi tutte le principali direttrici di traffico extraurbano.

PARAMETRI CARATTERISTICI

Sviluppo tratto Mira – Strada degli Artiglieri	1410.00m
Sviluppo in galleria naturale	300+500m
Sviluppo su viadotto	50.00m
Adeguamento strada esistente (Strada degli Artiglieri)	880.00m
Sviluppo tratto Ossario – Campana dei Caduti	1400.00m
Sviluppo complessivo fino a S.P.89	4390.00m
Categoria	C2

CATEGORIA C2 : EXTRAURBANE SECONDARIE



COMUNE DI ROVERETO
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

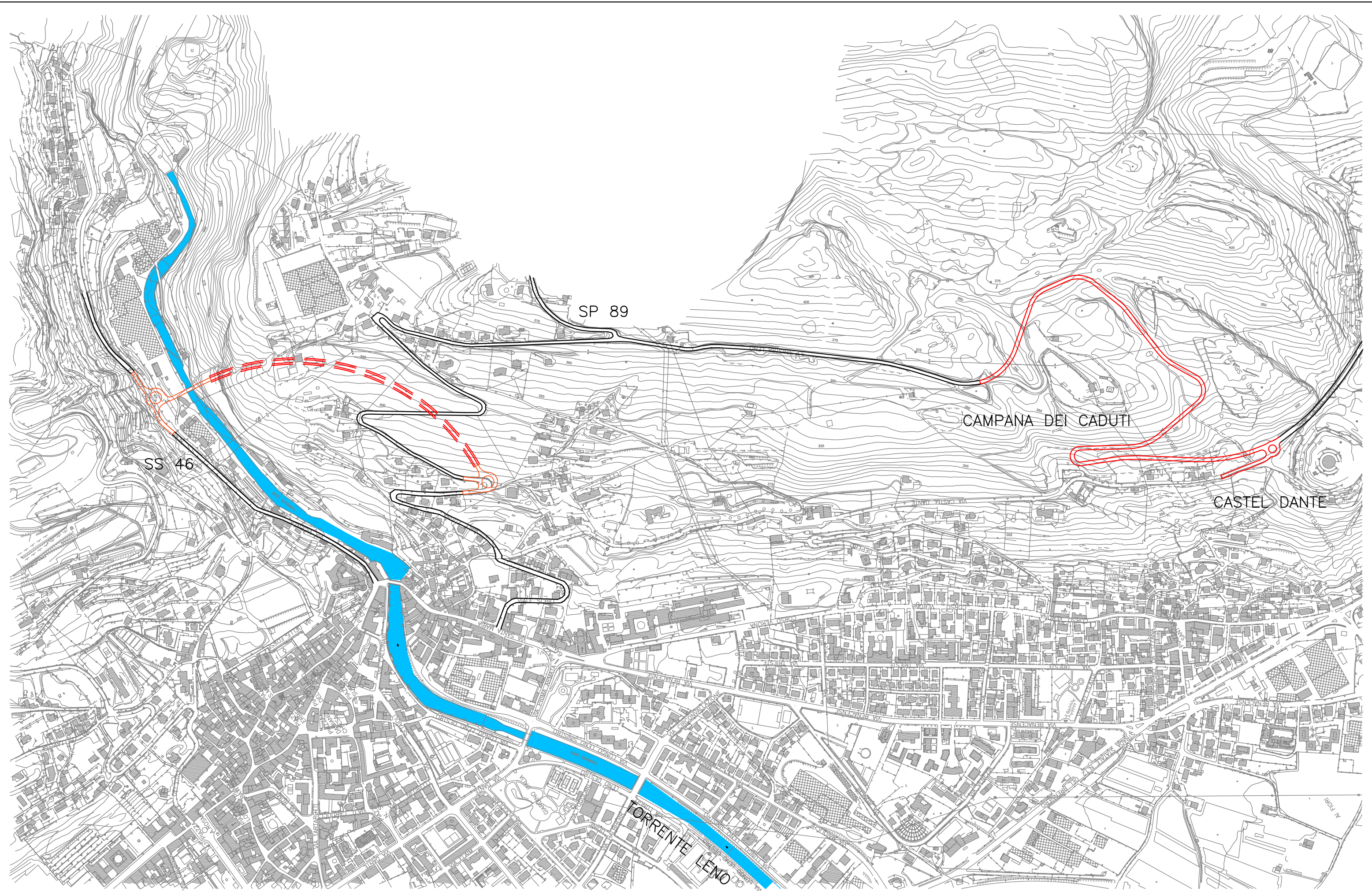
REVISIONE DEL PRG
PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA MOBILITA' - FASE C -

PROF. ING. MAURIZIO CRISPINO , VIA MASSENA 4, MILANO
DOTT.ING. ROBERTO LORENZI , V.LO PAROLARI 10, ROVERETO

Elaborato:
COLLEGAMENTO MIRA - SP 89

Scala:
A VISTA

Tavola:
4.1.12a



COMUNE DI ROVERETO
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

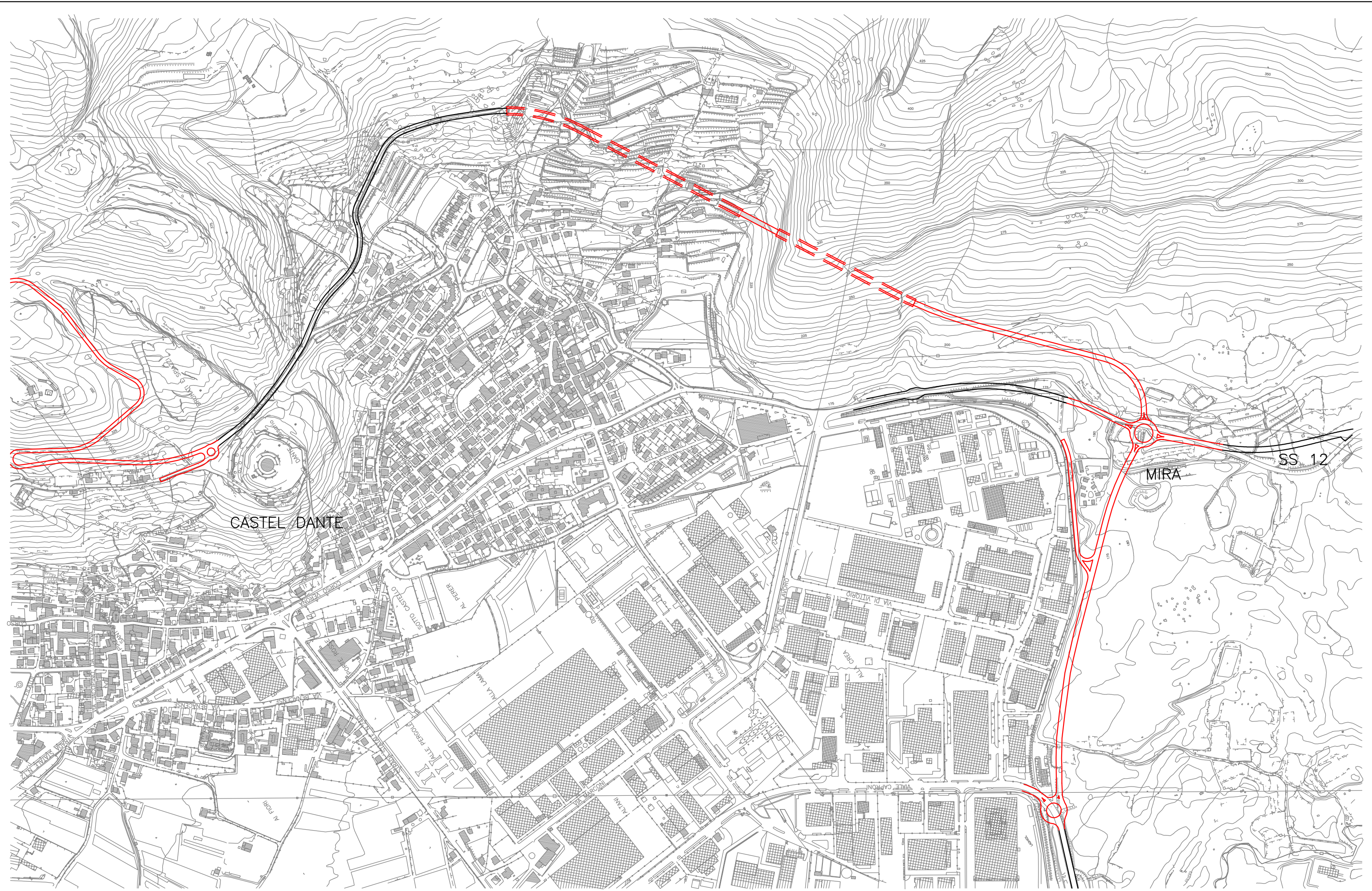
REVISIONE DEL PRG
PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA MOBILITA' - FASE C -

PROF. ING. MAURIZIO CRISPINO, VIA MASSENA 4, MILANO
DOTT.ING. ROBERTO LORENZI, V.LO PAROLARI 10, ROVERETO

Elaborato:
COLLEGAMENTO MIRA - SP 89

Scala:
A VISTA

Tavola:
4.1.12b



DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

La soluzione individuata consente il completo interramento dei flussi di transito, rimanendo in superficie i soli flussi di ingresso da Nord su Corso Rosmini ed in uscita verso Verona.

Accesso con provenienza da Verona

L'accesso alla città con provenienza da Sud è garantita dalla nuova corsia di raccordo che si origina immediatamente a monte del sovrappasso sulla SS 12 e sulla Ferrovia e che raccorda Via Brigata Acqui, consentendo l'immissione su Via Saibanti, Via Cesari, Via Vannetti ed infine, da quest'ultima, su Corso Rosmini.

Accesso con provenienza da Trento

L'accesso alla città per i flussi veicolari provenienti da Nord è invece possibile attraverso il transito sulla nuova viabilità di superficie davanti alla Stazione FFSS e l'immissione su Via Brigata Acqui, dalla quale si sviluppano i percorsi illustrati in precedenza.

Uscita verso Trento

L'uscita da Corso Rosmini in direzione Trento sarà possibile attraverso la percorrenza di Via Sighele e di Via Matteo Del Ben e l'immissione a destra sulla corsia di raccordo con la SS 12;

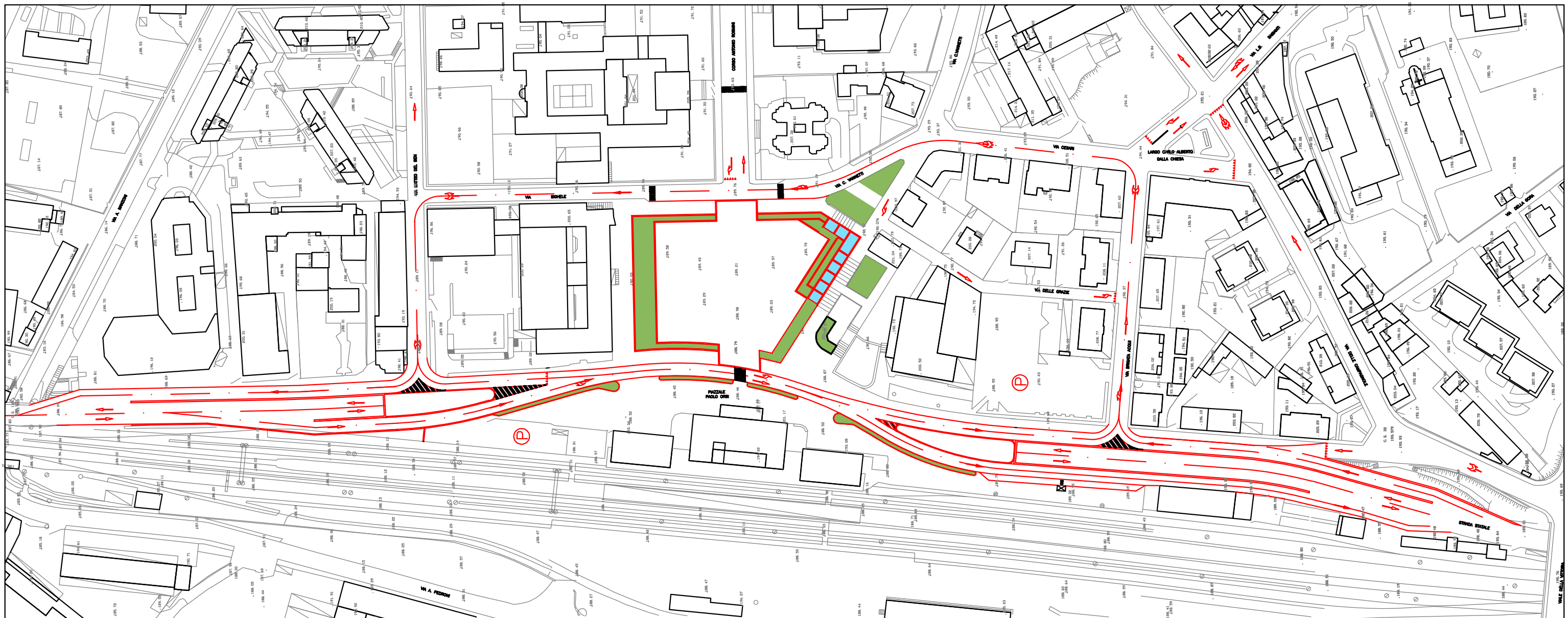
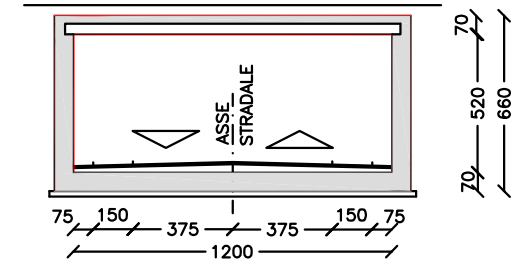
Uscita verso Verona

L'uscita in direzione Verona sarà analogamente possibile attraverso la percorrenza di Via Sighele e di Via Matteo Del Ben e l'immissione a in sinistra sulla corsia di raccordo con nuova viabilità di superficie e con la SS 12;

PARAMETRI CARATTERISTICI

Sviluppo tratto interrato	300.00 m
Sviluppo rampa nord	120.00 m
Sviluppo rampa sud	140.00 m
Pendenza rampa nord	5.50%
Pendenza rampa sud	4.50%

CATEGORIA C1 : EXTRAURBANA SECONDARIA



COMUNE DI ROVERETO
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

REVISIONE DEL PRG
PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA MOBILITA' - FASE C -

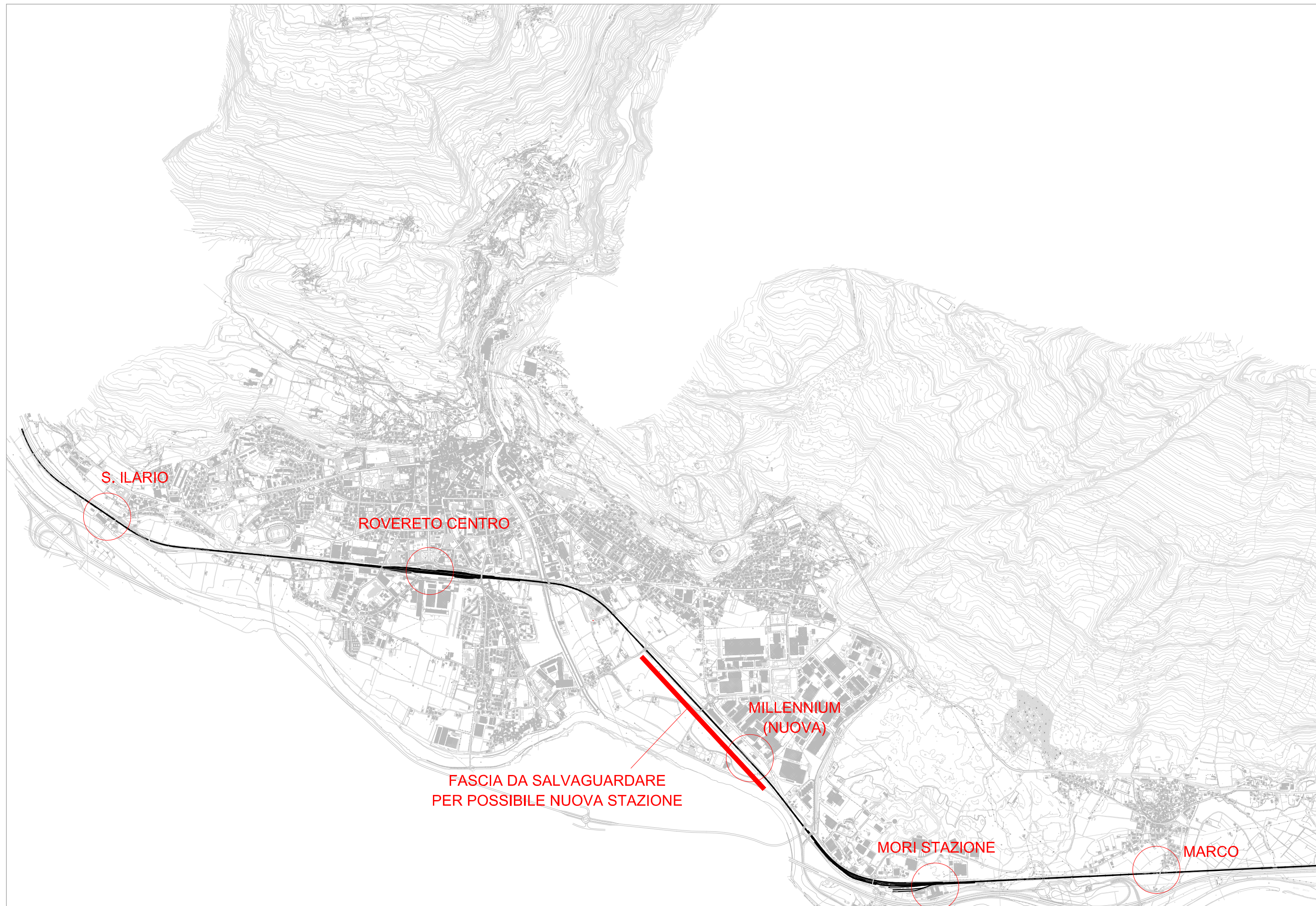
PROF. ING. MAURIZIO CRISPINO, VIA MASSENA 4, MILANO
DOTT.ING. ROBERTO LORENZI, V.LO PAROLARI 10, ROVERETO

Elaborato:

SOLUZIONE VIABILITA' STAZIONE FERROVIARIA

Scala:	Tavola:
A VISTA	1 1

4.1.13



COMUNE DI ROVERETO
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

REVISIONE DEL PRG
PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA MOBILITA' - FASE C -

PROF. ING. MAURIZIO CRISPINO, VIA MASSENA 4, MILANO
DOTT. ING. ROBERTO LORENZI, V.LO PAROLARI 10, ROVERETO

Elaborato:
MOBILITA' ALTERNATIVA:
POSSIBILI STAZIONI METROPOLITANA DI SUPERFICIE

Scala:
1 : 25.000

Tavola:
4.2.1