



# COMUNE DI ROVERETO

*Aprile 2009*



VARIANTE AL PRG "GIUGNO 2009" TERRITORIO - AMBIENTE - PAESAGGIO

ANALISI E PROGETTI RELATIVI ALLA MOBILITA' FASE C

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

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

**REVISIONE DEL PIANO REGOLATORE GENERALE**

COMUNE DI ROVERETO

**PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA MOBILITA'**

**- FASE C -**

<i>Committente:</i>	COMUNE DI ROVERETO 
<i>Elaborato:</i>	RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA
<i>Data:</i>	APRILE 2009

<i>Prof. Ing. Maurizio Crispino</i>	<i>Dott. Ing. Roberto Lorenzi</i>
-------------------------------------	-----------------------------------

## **INDICE DEI CONTENUTI**

<b>1. PREMESSA</b>	<b>1</b>
<b>2. QUADRO CONOSCITIVO GENERALE</b>	<b>2</b>
2.1 <i>Indirizzi di Piano</i>	2
2.2 <i>Strumenti urbanistici di riferimento</i>	3
2.2.1. "VARIANTE Febbraio 2005" al PRG di Rovereto	3
2.2.2. Piano Urbanistico Provinciale	3
2.3 <i>Analisi della dotazione infrastrutturale</i>	5
2.3.1. situazione viabilistica: assi principali e secondari	5
2.3.2. trasporto pubblico	7
2.3.3. Piano di Gestione della sosta e parcheggi in struttura	9
2.4 <i>Problematiche legate alla viabilità</i>	16
2.4.1. collegamento Nord-Sud: modifica della SS12 (VARIANTE OVEST)	16
2.4.2. by-pass del centro storico (VARIANTE EST)	18
2.4.3. abaco interventi puntuali previsti dal piano vigente	19
2.5 <i>Sistema ciclabile</i>	23
2.5.1. rete ciclabile esistente	23
2.5.2. rete ciclabile di progetto	24
2.6 <i>Rete ferroviaria</i>	26
2.6.1. evoluzione della linea ferroviaria del Brennero	26
2.6.2. nuova stazione intermodale e bifrontale	27
2.7 <i>Conclusioni</i>	29
<b>3. SOLUZIONE PROGETTUALE COMPLESSIVA</b>	<b>30</b>
<b>4. INTERVENTI DI PROGETTO</b>	<b>33</b>
4.1 <i>Analisi di dettaglio</i>	33

## INDICE DELLE TAVOLE

- **tav. 2.2.1** “Variante Febbraio 2005” al PRG di Rovereto (1:20.000)
- **tav. 2.2.2** P.U.P. – inquadramento strutturale: legenda
- **tav. 2.2.3** P.U.P. – inquadramento strutturale (1:20.000)
  
- **tav. 2.3.1** situazione viabilistica: assi principali e secondari (1:25.000)
- **tav. 2.3.2** organizzazione della sosta (1:20.000)
  
- **tav. 2.4.1** planimetria SS12 circonvallazione Ovest Rovereto (1:20.000)
- **tav. 2.4.2** ipotesi P.R.G. 2005: circonvallazione Est Rovereto (1:20.000)
- **tav. 2.4.3** P.R.G. 2005: quadro d’unione interventi puntuali W (1:20.000)
- **tav. 2.4.4** P.R.G. 2005: quadro d’unione interventi puntuali E (1:20.000)
- **tav. 2.4.5** P.R.G. 2005: storico pianificazione interventi: 1 – 2 (a vista)
- **tav. 2.4.6** P.R.G. 2005: storico pianificazione interventi: 3 – 4 (a vista)
- **tav. 2.4.7** P.R.G. 2005: storico pianificazione interventi: 5 – 6 (a vista)
- **tav. 2.4.8** P.R.G. 2005: storico pianificazione interventi: 7 – 8 (a vista)
- **tav. 2.4.9** P.R.G. 2005: storico pianificazione interventi: 9 (a vista)
- **tav. 2.4.10** P.R.G. 2005: storico pianificazione interventi: 10–11 (a vista)
- **tav. 2.4.11** P.R.G. 2005: storico pianificazione interventi: 12 (a vista)
  
- **tav. 2.5.1** rete ciclabile esistente (1:20.000)
- **tav. 2.5.2** rete ciclabile di progetto (1:20.000)
  
- **tav. 2.6.1** accesso Sud BBT - ipotesi lotto 3°circon. di Trento (or tofoto)
- **tav. 2.6.2** nuovo scalo merci e nuova stazione intermodale (1:20.000)
  
- **tav. 3.1.1** schema della rete viabilistica (1:20.000)
- **tav. 3.1.2** collegamenti Est – Ovest: stato attuale (1:20.000)
  
- **tav. 3.2.1** quadro generale degli interventi previsti (1:25.000)
- **tav. 3.2.2** interventi previsti: quadro A (1: 5.000)
- **tav. 3.2.3** interventi previsti: quadro B (1: 5.000)
- **tav. 3.2.4** interventi previsti: quadro C (1: 5.000)
- **tav. 3.2.5** interventi previsti: quadro D (1: 5.000)
  
- **tav. 3.2.6** interventi previsti: quadro E (1: 5.000)
- **tav. 3.2.7** interventi previsti: quadro F (1: 5.000)
- **tav. 3.2.8** interventi previsti: quadro G (1: 5.000)
- **tav. 3.2.9** interventi previsti: quadro H (1: 5.000)
- **tav. 3.2.10** interventi previsti: quadro I (1: 5.000)
  
- **tav. 3.3.1** collegamenti Est – Ovest: stato di progetto (1:20.000)
  
- **tav. 4.1.1** S. Giorgio – Raccordo anello multidirezionale Stadio-Via Zeni
- **tav. 4.1.2** S. Giorgio – Soluzione di accesso nord
- **tav. 4.1.3** S. Giorgio – Interconnessione a rotatoria Via Zeni-Via Pedroni
- **tav. 4.1.4** Borgo Sacco – Nuovo attraversamento torrente Leno
- **tav. 4.1.5** Borgo Sacco – Interconness.a rotatoria V.le Vittoria-Via Zeni
- **tav. 4.1.6** Baldresca – Interconn. a rotatoria Dx Leno-Via Lungoleno Sx
- **tav. 4.1.7** Raccordo fra Loc. Alla Favorita-Loc. Alla Mira
- **tav. 4.1.8** Alla Favorita – Interconnessione a rotatoria
- **tav. 4.1.9** Alla Mira – Interconnessione a rotatoria
- **tav. 4.1.10** Lizzanella – Raccordo Salita S. Antonio-Corso Verona
- **tav. 4.1.11** Marco – Soluzione di accesso Nord
- **tav. 4.1.12a** Collegamento Loc. Alla Mira – S.P. 89
- **tav. 4.1.12b** Collegamento Loc. Alla Mira – S.P. 89
- **tav. 4.1.12c** Collegamento Loc. Alla Mira – S.P. 89
- **tav. 4.1.13** Soluzione viabilistica stazione ferroviaria
- **tav. 4.2.1** Mobilità alternativa: possibili stazioni metro di superficie

## INDICE DELLE TABELLE E DEGLI ALLEGATI

- **tab 01** tariffe per la sosta in superficie 10

## **1. PREMESSA**

La Giunta Municipale di Rovereto, con deliberazione 12.12.2006 n. 331 ha approvato l'atto di indirizzo nel quale dispone di provvedere alla formazione della "Revisione Generale del Piano Regolatore Generale" e all'individuazione del gruppo di lavoro cui affidare l'incarico per la sua redazione.

L'Amministrazione Comunale ha quindi commissionato ai sottoscritti professionisti Prof. Ing. Maurizio Crispino e Dott. Ing. Roberto Lorenzi lo studio delle problematiche legate alla mobilità nel contesto di tale Revisione di Piano.

L'elaborazione della Revisione del Piano si articola nelle seguenti fasi consecutive:

- Fase A: redazione del Documento Preliminare;
- Fase B. redazione della Bozza di Variante;
- Fase C: stesura della Variante per la prima adozione;
- Fase D: analisi delle osservazioni ed adozione definitiva.

Il presente documento rappresenta la Fase C dello studio delle problematiche legate alla mobilità.

Il principale elemento di novità legato alla mobilità nel Comune di Rovereto riguarda la nuova concezione della viabilità sovracomunale.

La Commissione Urbanistica Provinciale, in sede di verifica dello strumento di pianificazione urbanistica vigente per il Comune di Rovereto (Variante "Febbraio 2005" - adottata in via definitiva il 14/11/2007) , ha imposto la cancellazione delle previsioni relative alla variante Est (cfr. #2.4.2) ed ha evidenziato, per quanto riguarda la variante Ovest (cfr. # 2.4.1), la necessità di confrontarsi con lo studio complessivo sulla viabilità della Vallagarina, che sta portando avanti la Provincia in relazione alle nuove indicazioni contenute nell'ultimo Piano Urbanistico Provinciale.

Le nuove soluzioni proposte, che si discostano da quelle previste in passato, comportano la necessità di rivedere profondamente, di concerto con le strutture provinciali,

alcuni concetti sulla viabilità extracomunale e conseguentemente i nuovi rapporti che si dovranno instaurare con la mobilità urbana.

Il presente elaborato si compone di più parti. Nella prima parte sono esposti i riferimenti che hanno guidato le proposte progettuali, ovvero la concezione progettuale del Piano ed il rispetto degli strumenti urbanistici sovraordinati.

Successivamente sono analizzate le reti infrastrutturali presenti sul territorio comunale di Rovereto, esaminando in particolare i temi critici legati alle problematiche di mobilità. L'analisi effettuata porta all'elaborazione di una nuova prospettiva per il futuro assetto della viabilità comunale.

Vengono infine proposte alcune soluzioni di progetto specifiche in riferimento alle problematiche emerse.

I principali temi affrontati riguardano:

- la dotazione infrastrutturale per quanto riguarda sia la mobilità interna che l'interconnessione con le reti sovracomunali;
- le soluzioni di trasporto pubblico;
- la rete ciclopedonale;
- la dotazione di spazi per parcheggio.

## **2. QUADRO CONOSCITIVO GENERALE**

### **2.1 INDIRIZZI DI PIANO**

L'Amministrazione Comunale di Rovereto sta impostando la redazione del proprio strumento urbanistico da un lato in maniera particolarmente attenta al paesaggio come è percepito dalla comunità, dall'altra introducendo lo strumento della perequazione per permettere una distribuzione equa di costi e benefici della trasformazione.

L'intendimento è che il futuro Piano Regolatore Generale di Rovereto acquisisca il significato di un "Progetto di Paesaggio Urbano", laddove il termine "Progetto" evoca il senso programmatico di un intervento su tutto il territorio comunale ed indica la volontà di proiettare nella realtà una visione innovativa di Rovereto. Prima di tutto il "Progetto di Paesaggio" mette in relazione il tessuto urbano ed extraurbano, eliminando la separazione tra la pianificazione degli spazi aperti e il progetto dello spazio costruito, delle infrastrutture e dei percorsi, della mobilità e dei trasporti. Si ricerca quindi nel Piano Regolatore Generale non solo la ricchezza di ogni singola componente della struttura della città, ma anche quel valore aggiunto che nasce dalle relazioni che si creano tra queste componenti.

Oltre a perseguire queste indicazioni di principio, si deve provvedere a porre rimedio ad alcune situazioni contingenti, prima fra tutte la carenza infrastrutturale del territorio roveretano, che sta assumendo carattere patologico. La sostanziale assenza di percorsi alternativi all'attuale SS 12 dell'Abetone e del Brennero che collega il fondo valle fra nord e sud, e della strada che conduce all'alto Garda, ha fatto sì che la città oggi risulti divisa in due parti da un taglio netto, rappresentato proprio dalla strada statale e dalla ferrovia.

Il consistente traffico veicolare, sia privato che pesante, rende la SS 12 un ostacolo difficile da valicare. La prevista realizzazione della Variante Ovest (cfr. #2.4.1), che modificherà il tracciato della SS12 by-passando il centro abitato di Rovereto fra la

rotatoria dello stadio "Quercia" e il nodo viabilistico "alla Favorita", assieme alla imminente realizzazione della bretella "Ai Fiori" trasformerà l'attuale tratto cittadino della SS 12 in un asse di penetrazione. La penetrazione dovrà in questo senso essere garantita da questo asse principale che da nord inizia alla rotatoria dello stadio "Quercia", per arrivare alla rotatoria "alla Favorita". Da tale asse si diramano gli accessi principali verso est e verso ovest, ai quartieri cittadini. La viabilità di ogni quartiere andrà strutturata quindi in funzione di questo asse principale, scarico dal traffico pesante di attraversamento, che dovrà assolvere la funzione di smistamento interno alla città del traffico di quartiere. L'obiettivo è far sì che per entrare ed uscire da ogni quartiere, non se ne debba attraversare un altro.

La ferrovia negli intendimenti dell'Amministrazione dovrà diventare il luogo del trasporto collettivo di collegamento veloce, concentrato non solo nella attuale stazione, ma lungo la linea ferroviaria una volta dotata di stazioni a servizio dei quartieri e delle zone produttive o delle scuole. (es.: S. Ilario, zona industriale, Mori Stazione, Marco ecc.). Questa visione coincide con le attuali previsioni strategiche dell'Amministrazione Provinciale, che sta mettendo in atto una serie di interventi e progettazioni volte a potenziare la rete ferroviaria in ambito provinciale, nell'ottica di incentivare al massimo pro futuro il trasporto su rotaia delle merci e soprattutto delle persone all'interno dell'intero territorio provinciale. In particolare lungo la linea ferroviaria del Brennero la Provincia Autonoma di Trento si è già attivata in questo senso aumentando la frequenza delle corse fra la città di Rovereto ed il capoluogo, in ragione dell'alto numero di lavoratori pendolari che utilizzano tale tratta. Dal canto suo anche l'Amministrazione Comunale di Rovereto sta perseguendo l'obiettivo di ampliare la stazione e di renderla accessibile anche dal fronte Ovest.

Quindi i due elementi lineari di trasporto, in una visione di progetto urbano, assumeranno connotati speculari: divisione e attrazione.

## 2.2 STRUMENTI URBANISTICI DI RIFERIMENTO

### 2.2.1 “VARIANTE FEBBRAIO 2005” AL PRG DI ROVERETO

Lo strumento di pianificazione urbanistica attualmente vigente per il Comune di Rovereto, denominato “Variante Febbraio 2005”, è stato adottato in via definitiva con deliberazione del Consiglio Comunale n. 48 del 25 luglio 2007 ed è in vigore dal 14 novembre 2007, dopo aver ricevuto l’Approvazione della Giunta Provinciale con deliberazione n. 2384 del 31 ottobre 2007.

Dal punto di vista della grande viabilità di progetto, la “Variante Febbraio 2005” prevede la realizzazione di un lungo tunnel per l’attraversamento interno della città di Rovereto, posto lungo l’asse della ferrovia immediatamente ad Ovest dello stesso. Tale tunnel si innesta a Nord sulla rotatoria dello stadio “Quercia”, passa al di sotto del torrente Leno per poi tornare in superficie in corrispondenza della prevista rotatoria in località “Navesel” (speculare rispetto alla ferrovia a quella fra v. del Garda e v.le dell’Industria). Il tracciato di questo nuovo asse di scorrimento veloce prosegue poi in superficie sempre in adiacenza alla ferrovia fino al previsto snodo viabilistico in località “Alla Favorita”.

Per interconnettere questo asse viabilistico con lo schema generale della viabilità della Vallagarina, la “Variante Febbraio 2005” designa la rotatoria presso lo stadio “Quercia” quale elemento fondamentale di connessione a Nord. Sulla rotatoria dello stadio si innestano infatti due assi viari provenienti dalla destra orografica del fiume Adige: uno ripercorre e corregge il tracciato dell’attuale collegamento con lo svincolo del casello autostradale di Rovereto Nord, l’altro si collega alla sponda destra del fiume attraverso un ponte da realizzarsi.

Tale seconda previsione di collegamento, tracciata in maniera orientativa come dimostrano le ampie fasce di rispetto, si colloca nell’ottica di realizzare una tangenziale di by-pass alla città di Rovereto il cui tracciato interessa quasi esclusivamente la sponda destra del fiume e che colleghi i due nodi viabilistici principali, ovvero la citata rotatoria

dello stadio a Nord e quella in località “Alla Favorita” a Sud. Come descritto in seguito, questo schema viene riproposto dal Piano Urbanistico Provinciale.

L’Amministrazione Comunale ha chiesto che nell’ambito del presente studio venga considerata questa soluzione di by-pass in Destra Adige quale asse preferenziale di attraversamento della città, mentre l’attuale tracciato della SS 12 interno alla città, opportunamente corretto ed integrato con elementi viabilistici fuori terra in adiacenza alla ferrovia, divenga un asse di penetrazione.

A completamento di questa architettura viabilistica, alcuni interventi minori ma assai significativi per la viabilità interna sono rappresentati dalla bretella in località “Ai Fiori”, che permette di bypassare il quartiere residenziale di Lizzanella, dalla rotatoria a servizio della zona sportiva in località Baldresca e dai collegamenti della stessa con v. Zeni e con la bretella “Ai Fiori”. Significativo in questo senso anche il collegamento a Sud fra il nodo della Favorita e la SS 12 all’altezza delle località “Mira”, che consente di togliere il traffico pesante in transito dall’abitato di Lizzanella.

### 2.2.2 PIANO URBANISTICO PROVINCIALE

Per quanto concerne lo strumento urbanistico provinciale, con deliberazione della Giunta Provinciale n.1959 del 7 settembre 2007 è stato definitivamente adottato il Nuovo Piano Urbanistico Provinciale, approvato poi dal Consiglio Provinciale con la legge n.5 del 27 Maggio 2008.

Dal punto di vista della viabilità, il documento di riferimento è rappresentato, oltre che dalla relazione illustrativa, dalla carta di Inquadramento Strutturale (cfr. tavv. 2.2.2 e 2.2.3), dove sono riportate le previsioni per quanto riguarda le reti per la mobilità.

Il Nuovo P.U.P. individua alcuni “corridoi infrastrutturali” di interconnessione con le regioni limitrofe nonché d’integrazione interna, che si configurano come fasce territoriali interessate da sistemi di mobilità stradale e/o ferroviaria, destinati ad assicurare i principali collegamenti tra il Trentino e le regioni limitrofe da una parte e i territori interni al Trentino dall’altra. Le reti di mobilità nel contesto territoriale di Rovereto si collocano all’interno dell’ambito del corridoio Nord-Sud, che si identifica negli assi portanti

dell'autostrada A22, della ferrovia e della strada statale n.12, nonché in quello complementare della strada provinciale n.90.

A scala di valle, viene introdotto il concetto di “collegamento funzionale”, finalizzato ad adeguare la mobilità nei territori. Il P.U.P. indica in mappa quali sono i collegamenti e le relazioni infrastrutturali da sviluppare ed approfondire fra i principali nodi di viabilità individuati dal P.U.P. stesso.

Nel caso della viabilità della Vallagarina, sono individuati tre collegamenti funzionali da sviluppare (a cura della stessa P.A.T. con lo strumento del Piano provinciale della mobilità):

- A)** Variante della SS12 nel tratto Rovereto – Besenello;
- B)** Variante alla SS12 per la circonvallazione di Rovereto;
- C)** Collegamento tra SS46 e SP2 nel tratto Terragnolo –Vallarsa –Rovereto.

Nei casi A) e B) si tratta di collegamenti funzionali all'interno del corridoio di accesso Nord-Sud. Per quanto riguarda la mobilità all'interno del Comune di Rovereto, i collegamenti previsti più importanti sono senza dubbio quelli di cui in B) e C), come si evince dalla cartografia riportata in tav. 2.2.3.

*Variante alla SS12 per la circonvallazione di Rovereto:*

tale intervento è volto al miglioramento complessivo della sicurezza e della fluidità dell'attraversamento in direzione nord-sud della città di Rovereto. Sulla cartografia una significativa freccia bidirezionale mette in relazione diretta i principali nodi viabilistici, ovvero la rotonda presso lo stadio e quella in località “Alla Favorita”.

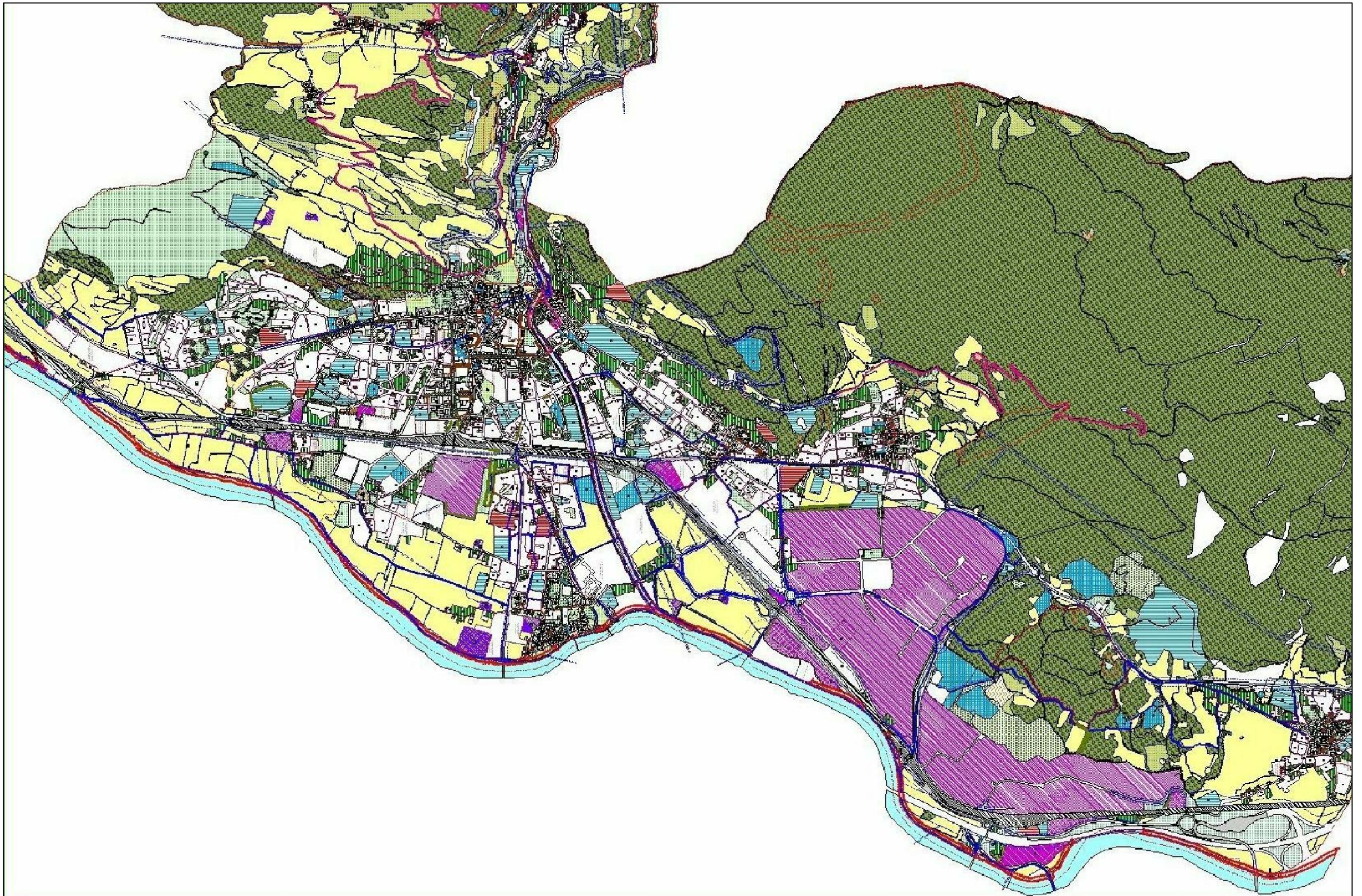
Il P.U.P. individua anche un possibile tracciato di tale collegamento, che si sviluppa principalmente sulla sponda destra dell'Adige, occupando per un lungo tratto l'attuale sede dell'A22, per il cui tracciato è previsto lo spostamento in galleria al di sotto dell'abitato di Isera. In questo senso lo spostamento in galleria del tratto autostradale che interessa il territorio di Isera, e la sua riconversione come strada di scorrimento alla scala di valle, prefigura una soluzione viabilistica che risponde a creare la circonvallazione della città di Rovereto e che insieme si integra a livello territoriale.

*Collegamento tra SS46 e SP2 nel tratto Terragnolo – Vallarsa – Rovereto:*

questa previsione di collegamento indica la volontà di addivenire ad una soluzione di un problema viabilistico di lungo corso che penalizza fortemente la vivibilità di Rovereto.

Il nucleo storico della città si è sviluppato nel corso dei secoli in corrispondenza dell'accesso alle valli del Leno, per motivi legati perlopiù alla morfologia del territorio. Dal punto di vista infrastrutturale questa circostanza si rispecchia in una situazione estremamente problematica: la SS n.46, che attraverso la Vallarsa mette in comunicazione Rovereto con il vicentino, e la SP n.2, a servizio di tutte le frazioni dei Comuni di Terragnolo e Folgaria che di fatto gravitano su Rovereto, portano tutto il proprio carico di traffico veicolare (anche pesante) sostanzialmente all'interno del centro storico di Rovereto. Ciò comporta una situazione di pressione viabilistica non adeguata alle caratteristiche della rete viaria del centro, a scapito della vivibilità di questa parte della città e della piena fruibilità della stessa dal punto di vista turistico.

Lo strumento urbanistico precedente rispetto a quello in vigore per il Comune di Rovereto prevedeva una soluzione progettuale per tale problema, individuando il tracciato di una possibile circonvallazione a Est della città. Il parere espresso dalla C.U.P. in sede di esame della “Variante Febbraio 2005”, in riferimento alla verifica con il sistema infrastrutturale del P.U.P., è stato fortemente critico nei confronti delle previsioni relative a tale circonvallazione, tanto da imporne la cancellazione d'ufficio.



**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:  
"VARIANTE FEBBRAIO 2005"  
AL PRG DI ROVERETO

Scala:  
a vista

Tavola:  
**2.2.1**

# PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Servizio Urbanistica e Tutela del Paesaggio

## PIANO URBANISTICO PROVINCIALE

### SISTEMA INSEDIATIVO E RETI INFRASTRUTTURALI

scala 1:25.000

- Confine provinciale
- Fiumi e torrenti
- Laghi

#### Aree funzionali

- Aree per attrezzature di livello provinciale art. 31
- Aree produttive del settore secondario di livello provinciale esistenti art. 33
- di progetto ■ di riserva
- Aree di riqualificazione urbana e territoriale art. 34
- Aree sciabili e sistemi piste-impianti art. 35
- Accessi alle aree sciabili
- Aree estrattive art. 36
- Aree agricole art. 37
- Aree agricole di pregio art. 38
- Aree a pascolo art. 39

- Insedimenti storici
- Zone per insediamenti

#### Attrezzature di livello provinciale

- | esistente                            | di progetto |  |
|--------------------------------------|-------------|--|
| +                                    | +           | Ospedali                                       |
| U                                    |             | Università                                     |
| M                                    |             | Musei  |
| S                                    |             | Scuole medie superiori                         |
| ▲                                    | ▲           | Carcere provinciale                            |
| ●                                    | ●           | Siti degli impianti di depurazione             |
| <b>Centri funzionali sovralocali</b> |             |  |
| ●                                    |             | Centri turistici                               |
| B                                    |             | Centri di innovazione d'impresa (BIC)          |
| C                                    |             | Centri commerciali di attrazione sovracomunale |

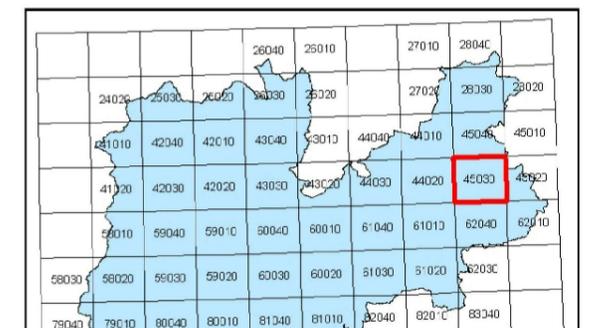
#### Reti per la mobilità

- | esistente | di progetto | da potenziare |                         |
|-----------|-------------|---------------|-------------------------|
| —         | —           |               | Autostrada              |
| —         | —           | •••••         | Viabilità principale    |
| —         | —           | •••••         | Viabilità locale        |
| ←—→       | ←—→         |               | Gallerie                |
| —         | —           |               | Collegamenti funzionali |
| —         | —           |               | Ferrovia                |
| —         | —           | — — —         | Ferrovia locale         |
| —         | —           |               | Impianti a fune         |

#### Aeroporti e Interporto

- |   |   |         |              |
|---|---|---------|--------------|
| ✈ | ✈ | art. 43 | Aeroporto    |
| ● |   | art. 42 | Interporto   |
| — |   |         | Elettrodotti |

- |                                 |   |   |
|---------------------------------|---|---|
| F                               |   | Fiera                                     |
| ⚡                               | ⚡ | Area per attrezzature sportive all'aperto |
| ⚡                               |   | Impianti sportivi sovralocali             |
| <b>Centri funzionali locali</b> |   |   |
| 🏠                               |   | Sedi comunali                             |



**COMUNE DI ROVERETO**  
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

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

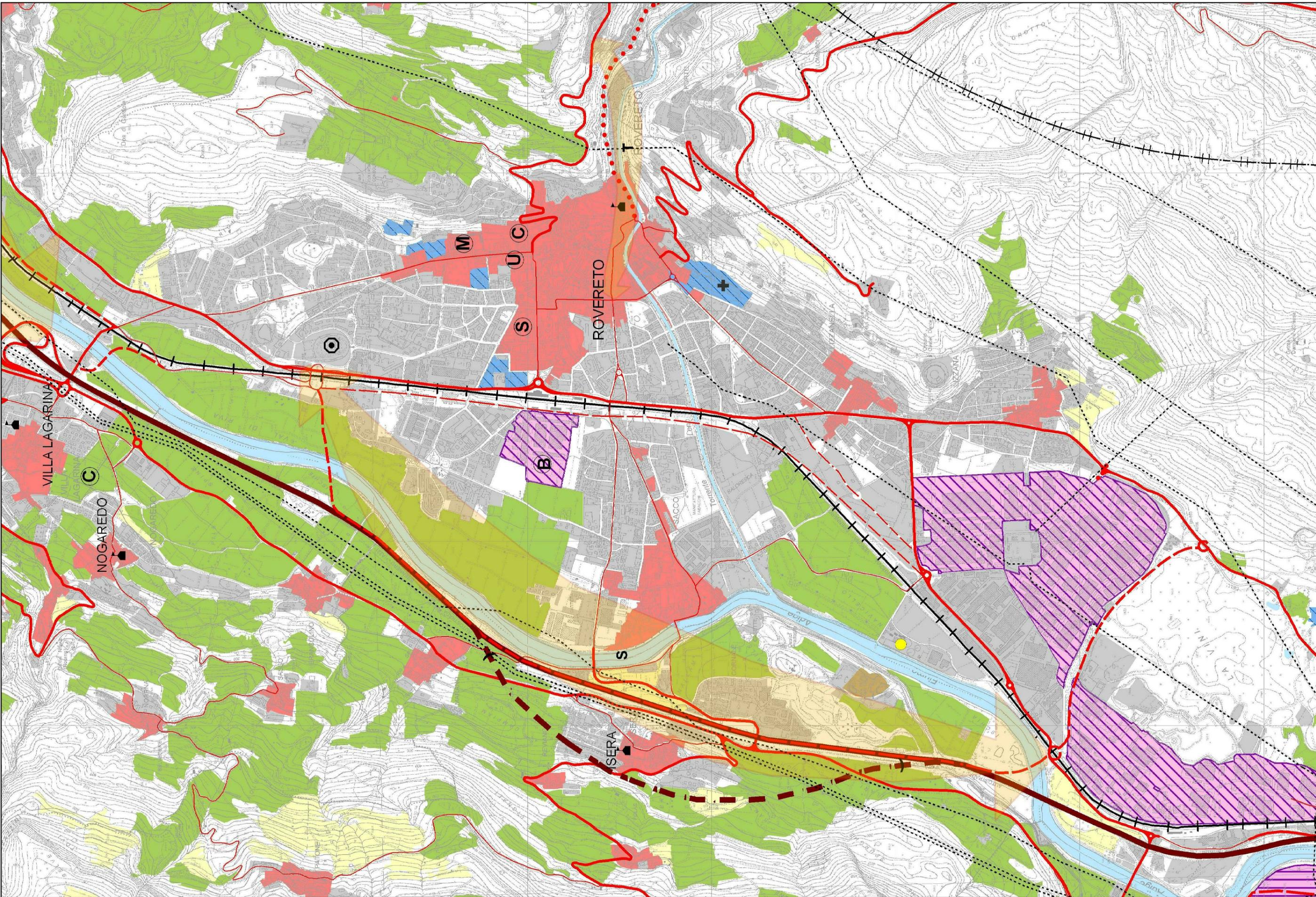
PROF. ING. MAURIZIO CRISPINO, VIA MASSENA 4, MILANO  
DOTT. ING. ROBERTO LORENZI, V.LO PAROLARI 10, ROVERETO

Elaborato:  
P.U.P. : INQUADRAMENTO STRUTTURALE  
- LEGENDA -

Scala: / Tavola:

**2.2.2**

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:  
P.U.P. : INQUADRAMENTO STRUTTURALE

Scala:  
1 : 20.000

Tavola:  
**2.2.2**