2.3 ANALISI DELLA DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE

2.3.1 SITUAZIONE VIABILISTICA: ASSI PRINCIPALI E SECONDARI

Il territorio comunale di Rovereto, posto ad un'altitudine media di circa 200m s.l.m.m., si sviluppa principalmente in direzione Nord – Sud sulla sinistra orografica del fiume Adige, che ne costituisce il confine naturale a Ovest. Un altro corso d'acqua, il torrente Leno, scandisce invece l'asse Est – Ovest della città e rappresenta un elemento determinante nella morfologia cittadina: il centro storico si è infatti sviluppato nel corso dei secoli sul conoide detritico che il torrente ha depositato all'imboccatura delle valli del Leno, la Valle di Terragnolo e la Valllarsa. Ad Est il territorio comunale si spinge sulla prima montagna fino all'abitato di Noriglio ed alle sue piccole frazioni di montagna.

Dal punto di vista amministrativo, il territorio è suddiviso in 7 circoscrizioni, che fanno riferimento ai quartieri cittadini ed alle frazioni che mantengono una precisa identità urbanistica. Oltre alla circoscrizione Rovereto Centro, sono state istituite le circoscrizioni:

- *Rovereto Nord* che comprende il popoloso quartiere Brione;
- *Sacco – San Giorgio* che rappresenta il polmone di espansione della città a Ovest verso il fiume Adige e che già oggi è notevolmente caricato dal traffico cittadino;
- *Rovereto Sud* che racchiude i rioni di Santa Maria e Lizzanella, entrambi ad oggi interamente inclusi nel tessuto urbano cittadino;
- *Lizzana-Mori Ferrovia,* che oltre alla frazione di Lizzana comprende l'estesa zona industriale;
- *Marco*, frazione isolata che costituisce il confine meridionale del comune;
- *Noriglio*, centro abitato collocato sulla collina a Est della città, caratterizzato da una forte identità urbanistica e dalla presenza di numerosi nuclei disseminati sulle pendici della montagna.

La città di Rovereto è legata alla rete della grande viabilità nazionale attraverso l'Autostrada A22 Brennero-Modena, il cui tracciato interessa principalmente la destra orografica del fiume Adige.

Due sono i caselli autostradali a servizio della città:

- *il casello di ROVERETO NORD*: collocato sul territorio comunale di Villa Lagarina, è direttamente collegato alla viabilità principale della Destra Adige (SP n.90) con una rotatoria di recente realizzazione. Da questa rotatoria posta in prossimità del casello autostradale è inoltre possibile raggiungere la rotatoria della stadio "Quercia" (come detto snodo principale della viabilità cittadina) percorrendo un asse dedicato che attraversa la Ferrovia ed il fiume Adige. L'uscita di Rovereto Nord è segnalata per raggiungere le stazioni turistiche invernali ed estive di Folgaria – Lavarone e della zona di Bordala e Cei.
- *il casello di ROVERETO SUD – LAGO DI GARDA NORD*: collocata sulla sinistra Adige poco più a Sud dello scalo ferroviario di Mori Stazione, è questa l'uscita a servizio della zona industriale di Rovereto e della zona turistica dell'Alto Garda e del Baldo. Il collegamento con la zona turistica del Garda è stato recentemente potenziato con la realizzazione di una nuova rotatoria in corrispondenza del casello e di una nuova bretella verso la S.S. n.240, caratterizzata da un viadotto e da un lungo tunnel che permette di by-passare il centro abitato di Mori. Dal casello è facilmente raggiungibile il nodo viabilistico in località "Alla Favorita".

Le previsioni del P.U.P. spostano in galleria parte dell'attuale tracciato in destra Adige dell'A22 per far posto alla nuova circonvallazione Ovest della città, come detto.

Le direttrici principali della viabilità di interesse sovracomunale sono dunque poste lungo l'asse Nord-Sud; oltre all'A22, anche la S.S. n.12, elemento principale della rete di mobilità cittadina e provinciale, mette in comunicazione Rovereto in primis con Trento a Nord e con Verona a Sud, attraverso importanti centri abitati e produttivi quali Volano, Calliano, Besenello (a Nord) e Ala (a Sud).

Allo stato attuale la S.S. n.12 attraversa di fatto il tessuto urbanizzato dell'intera città di Rovereto e rappresenta anche il principale collettore del traffico interno alla città stessa. I nodi fra la S.S. n.12 e la rete della viabilità cittadina costituiscono oggi un fondamentale elemento di criticità della mobilità cittadina.

La S.S. n.12 all'interno del territorio comunale si interconnette anche con altre direttrici della rete provincia e statale.

La S.S. n.240, che all'interno del comune è denominata via del Garda, si innesta sulla S.S. n.12 presso la rotatoria in corrispondenza della frazione Lizzanella. La S.S. n.240 collega la città al vicino comune di Mori oltre che al basso Trentino ed in particolare all'Alto Garda. Assieme alla S.S. n.12 delimita la zona industriale di Rovereto e ne è a servizio.

Anche la S.P. 90 è connessa alla S.S. n.12 attraverso le vie cittadine v. Pasubio e v. all'Adige, e garantisce il collegamento ai Comuni della Destra Adige e, attraverso Mori e la S.S. n.240, all'Alto Garda e al basso Trentino.

La rete viaria principale che afferisce al territorio comunale di Rovereto comprende inoltre le direttrici che dalla città risalgono la montagna a Est.

La S.P. n.2 collega Rovereto con le frazioni del Comune di Terragnolo e con il polo turistico costituito dagli Altipiani di Folgaria e Lavarone, i cui numerosi abitanti peraltro gravitano su Rovereto per quanto riguarda alcuni fra i principali servizi. Questa strada provinciale sfocia nella piazza principale della città, piazza Rosmini, in pieno centro storico. Tale situazione costituisce un elemento problematico, in quanto viene scaricato un flusso di traffico consistente in un contesto non adeguato caratterizzato da edificazioni storiche, impedendo inoltre l'ampliamento della ZTL (oggi collocata all'interno del primo nucleo storico della città) verso Corso Bettini, pregevole viale storico nonché sede del MART.

Analogo problema si riscontra nel caso della S.S. n.46 del Pasubio che collega Rovereto con il vicentino attraverso il comune di Vallarsa. In questo caso il traffico veicolare, sovente caratterizzato anche dalla presenza di mezzi pesanti, confluisce nella quattrocentesca ed angusta piazza del Podestà, per poi raggiungere la rete viabilistica principale (S.S. n.12 – S.P. n.90) attraverso le vie cittadine : v. Calcinari, v. Setaioli, v. Cavour, v. Craffonara, v. Pasubio, v. all'Adige.

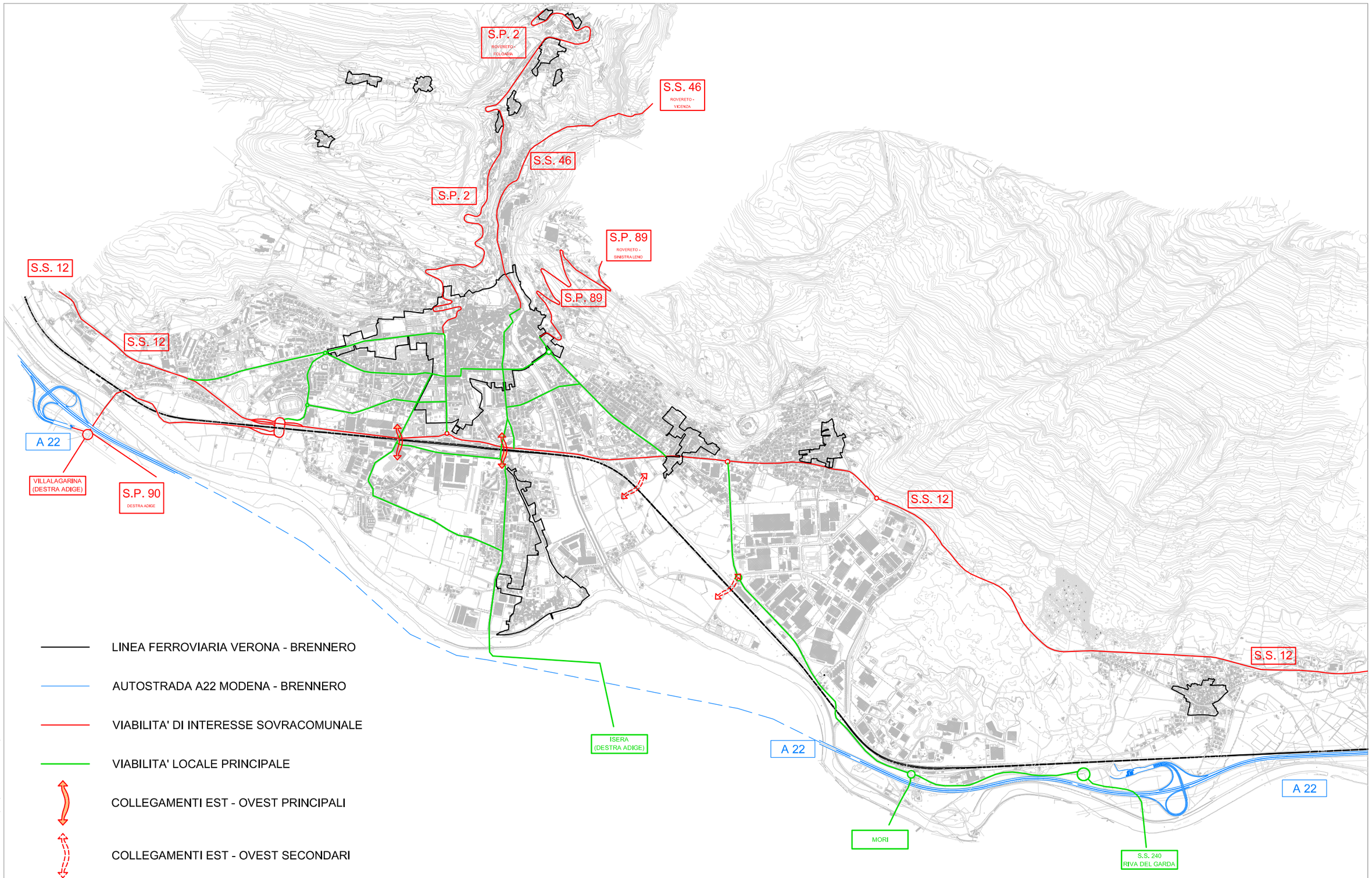
Anche la S.P. n.89 Sinistra Leno, che dalla città risale le pendici del monte Zugna verso le frazioni in sinistra Leno del Comune di Vallarsa, si colloca nell'analoga situazione di interessare direttamente il centro storico cittadino, nello specifico il rione di Santa Maria.

Rovereto costituisce quindi un importante nodo viario fra la provincia di Vicenza, gli Altipiani di Folgaria e Lavarone, l'Alto Garda, la Valle dell'Adige e l'A22.

Per quanto concerne l'analisi delle principali direttrici che caratterizzano la mobilità all'interno alla città, si è visto come alcune di queste sono strettamente legate alla rete sovracomunale.

Gli altri assi preferenziale del traffico cittadino possono essere suddivisi in due tipologie:

- *assi interni Nord – Sud alternativi alla S.S. 12,* imperniati sulla dorsale di corso Rosmini*:*
  - v.le Trento, corso Bettini;
  - v. Pasqui, v. Parteli, v. Azzolini, v. Monte Corno, v. Savioli;
  - v. Barattieri,v. Paoli, v. Fontana, v. Dante, v.le Prima Armata, v. Benacense;
  - v. Saibanti, v. Halberr, v. Circonvallazione;
  - v. Unione;
  - v. Zeni.
- *assi di attraversamento della linea ferroviaria (Est – Ovest):*
  - v. Calcinari, v. Setaioli, v. Cavour, v. Pasubio, v. all'Adige;
  - v. Manzoni, v. Balista.



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:

SITUAZIONE VIABILISTICA: ASSI PRINCIPALI E SECONDARI

Scala:

1 : 25.000

Tavola:

2.3.1

2.3.2 TRASPORTO PUBBLICO

Le tipologie di trasporto pubblico presenti a Rovereto sono sostanzialmente due: il trasporto su rotaia lungo la linea ferroviaria del Brennero e la rete delle linee degli autobus urbani, attualmente gestiti dalla società Trentino Trasporti.

Per quanto riguarda il trasporto su ferro, lo scenario sia per quanto riguarda l'intera linea ferroviaria del Brennero che il sistema complessivo della mobilità su rotaia a livello provinciale è in fase di piena evoluzione, come si riporta nei paragrafi successivi (cfr. #2.6).

La realizzazione del tunnel ferroviario nell'ambito del progetto denominato "circonvallazione di Trento" in relazione alla sistemazione dell'accesso Sud al Tunnel di base del Brennero porterà un significativo elemento di rinnovamento e di sviluppo per quanto riguarda l'attuale linea ferroviaria. La volontà è quella di realizzare un metro di superficie per ampliare il collegamento passeggeri fra Rovereto e Trento e di ripristinare le stazioni intermedie a servizio dei singoli centri abitati dell'asta dell'Adige. Il trasporto pubblico su rotaia dovrà, a breve termine, rappresentare una alternativa reale all'autoveicolo privato fra Ala – Avio e Trento, intervenendo sulle frequenze delle corse e sull'allestimento di nuove fermate intermedie.

Tale operazione si inserisce in un contesto che vede la Provincia Autonoma di Trento impegnata a realizzare una vasta rete di trasporto su rotaia (denominata "progetto metroland") per sviluppare e incentivare l'utilizzo di questa tipologia di mezzo di collegamento fra il centro della Provincia e le valli periferiche. Rovereto potrebbe assumere un ruolo molto importante all'interno di questa rete in quanto costituirebbe il nodo fra l'asse dell'Adige e la linea fra Mori e l'alto Garda che verrebbe ripristinata ed ampliata al fine di sviluppare anche il collegamento con le Valli Giudicarie.

In questa prospettiva, si ritiene molto importante salvaguardare anche dal punto di vista urbanistico le aree nelle immediate adiacenze dell'attuale scalo ferroviario di Mori Stazione, che diverrà un importante nodo della rete, e prevedere il ripristino delle funzionalità della stazione di S.Ilario, a servizio del quartiere a Nord della città ma anche dei vicini centri abitati della Destra Adige. E' necessario quindi che tale stazione venga dotata di una appropriata viabilità di accesso, di un parcheggio adeguato e che venga servita in maniera consistente dal trasporto pubblico su gomma sia urbano che extraurbano.

Anche la stazione di Rovereto deve essere ripensata, sia per quanto riguarda l'accessibilità (anche pedonale) che per quanto riguarda l'organizzazione degli spazi interni, anche in termini di eliminazione delle barriere architettoniche. Deve inoltre essere assicurato un sistema completo di interscambio con la mobilità pubblica su gomma, che allo stato attuale risulta essere non pienamente rispondente alle esigenze dell'utenza, in particolare alle esigenze dei numerosi pendolari (lavoratori e studenti) che quotidianamente si recano a Trento. Nel paragrafo 2.6.2 si analizzeranno nello specifico le prospettive di sviluppo dell'attuale stazione ferroviaria di Rovereto.

Il successo dell'investimento nel trasporto pubblico su rotaia dipenderà fortemente dal grado di integrazione che si riuscirà ad ottenere con il trasporto pubblico su gomma, le cui linee sono oggi a servizio di tutti i principali quartieri e sobborghi di Rovereto, anche quelli morfologicamente più svantaggiati, e di alcune frazioni dei comuni limitrofi.

Le linee attualmente in servizio nella città della quercia sono le seguenti:

- *lineaA festiva–circolare*: Brione – Ospedale – Brione;
- *lineaA feriale–circolare*: Brione – S.Giorgio – Lizzana – centro – Brione;
- *linea 2* : Lenzima – Isera – C.so Rosmini – V.le dei Colli – Noriglio
- *linea 3* : C.o Rosmini – Isera – Nogaredo – VillaLagarina - C.o Rosmini
- *linea 4* : C.o Rosmini – VillaLagarina – Nogaredo – Isera - C.o Rosmini
- *linea 5* : Mori – Marco – Lizzana – Lizzanella – Brione – Villa – Nomi
- *linea 6* : Mori – Marco – Z.I. - Lizzana – Ospedale – S.Ilario – Volano
- *linea 7* : Mori – Z.I. - Marco – Lizzana – Lizzanella – Ospedale – Stazione FFSS - Villa – Nogaredo – Sasso – Noarna – Pedersano – Castellano – Lago di Cei

La rete del trasporto urbano di Rovereto si ramifica dunque a servizio di molti centri abitati e comuni della Vallagarina che fanno riferimento alla città della quercia per quanto riguarda numerosi servizi e per la vita sociale.

Il servizio di trasporto pubblico urbano di Rovereto e di altri sette comuni confinanti è stato infatti integralmente rinnovato nell'aprile 2001 con l'adozione del "Piano d'Area".

Si è creata una rete costituita dalle sette linee precedentemente elencate, tre circolari, tre dorsali nord–sud e una trasversale est–ovest, che si intersecano nel centro di Rovereto, fra piazzale Orsi (Stazione FFSS) e corso Rosmini. Rovereto è così collegata a sud con Mori e Marco, a nord con Volano, Nomi, Castellano, ad est con Noriglio e le sue frazioni, ad ovest con Patone, Lenzima e Isera.

Si ritiene molto importante questo concetto di rete di trasporto pubblico non solo a livello comunale ma "allargato", in quanto rappresenta un'utile strategia per combattere la congestione del traffico cittadino, assieme ad un'adeguata politica della sosta ed alla realizzazione dei parcheggi di testata.

E' quindi auspicabile che tale ambito urbano "allargato" venga ampliato e potenziato in termini di frequenza delle corse, in modo che un maggior numero di cittadini della Vallagarina possa raggiungere Rovereto e i suoi poli attrattivi (istituzionali, scolastici, commerciali, sportivi/svago) senza dovere ricorrere al mezzo privato, portando all'intera comunità un vantaggio sia sul piano dell'inquinamento sia su quello del traffico cittadino.

Per incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico è assolutamente necessario dotare il servizio pubblico del maggior appeal possibile, in termini di comodità e flessibilità del servizio. Ciò significa ad esempio:

- "semplificare" il più possibile l'organizzazione della rete, in modo che sia chiaramente decifrabile da tutti, soprattutto dalla popolazione anziana (che sta aumentando e aumenta anche più che proporzionalmente il numero di fruitori del servizio):
  - orario cadenzato e facile da ricordare (stessi minuti per ogni ora);
  - nomenclatura delle linee chiaramente identificabile e distinguibile;
- introdurre/potenziare corse serali e notturne verso i paesi e le frazioni limitrofe specie nei giorni festivi, per spingere soprattutto i giovani a non utilizzare il proprio veicolo privato quando non sono in condizioni di farlo;
- modificare il percorso circolare della linea A che risulta essere troppo ampio e quindi non funzionale in termini di tempi di percorrenza: si può pensare all'introduzione di più linee circolari "corte" con stazioni di interscambio.

Rovereto ospita anche un'importante stazione della rete del trasporto extraurbano provinciale, nonché un ampio deposito/autorimessa della società che ha in gestione i servizio, la Trentino Trasporti S.p.A.

Tale deposito dei mezzi è collocato nel quartiere di San Giorgio, in via Zeni, sostanzialmente dirimpetto alla stazione FFSS rispetto alla linea ferroviaria del Brennero. La posizione non pare essere adeguata, in quanto limitrofa ad un quartiere residenziale e lontana dalla viabilità principale (S.S. n.12); per accedere agli assi viabilistici principali i mezzi devono impegnare uno dei due attraversamenti della ferrovia e compiere parte del percorso all'interno del perimetro urbano.

Anche la stazione passeggeri, posta all'incrocio fra Corso Rosmini e via Paoli, in posizione ottimale rispetto al centro cittadino, è caratterizzata da percorsi di accesso/recesso non ottimali per i mezzi del trasporto extraurbano e soprattutto da una scarsa interconnessione con le altre reti di mobilità: ferrovia, trasporto urbano su gomma, piste ciclabili.

Si rende pertanto necessario ripensare la collocazione della stazione autocorriere in ragione di una miglior inserimento nella rete della mobilità cittadina, per favorire la mobilità alternativa al veicolo privato.

2.3.3 PIANO DI GESTIONE DELLA SOSTA E PARCHEGGI IN STRUTTURA

Nell'ambito delle tematiche legate alla mobilità cittadina, un ruolo di primo piano è senza dubbio rivestito dalla gestione delle aree destinate a parcheggio, in particolare in corrispondenza del centro storico, dove sono concentrati alcuni poli di attrazione collettiva ma mancano gli stalli per la sosta degli autoveicoli.

La politica tariffaria che l'Amministrazione Comunale decide di mettere in atto in riferimento alla sosta negli stalli incide direttamente sulla turnazione degli stessi e quindi, indirettamente, sulla gestione del traffico veicolare e in generale sul sistema globale della mobilità cittadina.

Il problema della gestione della sosta sta diventando sempre più significativo, anche in considerazione del continuo aumento del numero dei veicoli privati in circolazione nelle aree urbane, perlopiù con il solo autista a bordo. Questo fenomeno, oltre ad incrementare il traffico veicolare, ha infatti generato un problema di più difficile soluzione, ovvero la reperibilità dello spazio necessario alla sosta dell'autoveicolo.

Fino a pochi decenni fa infatti gli standard urbanistici utilizzati in fase di pianificazione non prevedevano adeguate aree a parcheggio; così, mentre le principali attività di tipo terziario, amministrativo e direzionale si insediavano nei centri cittadini, si aggravava la situazione dei parcheggi. Questo fenomeno ha interessato anche la città di Rovereto, che in questo modo si è venuta a trovare nella situazione attuale, caratterizzata da un sentito problema legato alla mancanza di stalli per la sosta in prossimità del centro storico.

Nel corso dell'ultimo decennio le Amministrazioni che si sono succedute hanno affrontato in più riprese tale problema. Nel novembre 1998, nell'ambito della stesura del Piano Regolatore Generale, il Centro Studi Traffico ha redatto lo "Studio di valutazioni preliminari del sistema dei parcheggi". In questo studio si evidenziava, attraverso opportuni rilievi, come le criticità maggiori per quanto riguardava la sosta potessero essere individuate nelle zone del centro storico, dell'Ospedale, Lizzana, S.Ilario e S.Giorgio. Al di fuori del centro storico queste criticità, secondo lo studio, avrebbero potuto essere facilmente sanata attraverso l'individuazione di pochi nuovi posti auto a raso, mentre il problema sul centro storico era legato alla domanda di rotazione della sosta. In sostanza si è notata l'esigenza di avere più rotazione nella sosta in prossimità delle aree più centrali, a discapito della sosta legata al pendolarismo.

In seguito a queste considerazioni, le aree di sosta a pagamento sono state pertanto suddivise in una "zona rossa" a corona del centro storico con sosta votata alla rotazione e pertanto caratterizzata da tariffazione oraria elevata e in una "zona gialla", esterna alla "rossa", con tariffe orarie più economiche e con la possibilità di sottoscrivere degli abbonamenti per residenti e pendolari.

L'Amministrazione Comunale di Rovereto, nell'ambito del Piano Urbano del Traffico, si è dotata quindi di uno studio denominato "Monitoraggio degli effetti indotti e valutazione di nuove proposte di intervento" datato giugno 1999.

Tale studio fotografa un effettivo successo della politica della sosta adottata, rilevando dei coefficienti di occupazione nei parcheggi a pagamento generalmente inferiori a 0.7, anche nelle zone centrali dove erano state riscontrate le situazioni più critiche in precedenza.

Nel 2002 viene redatto da ATA Engineering un nuovo "Studio sui parcheggi del centro storico", da cui emergono alcune criticità puntuali ma un complessivo buon funzionamento della gestione della sosta. Si evince però che il problema più significativo riguarda l'area a corona del centro storico, denominata "zona gialla". I posti auto in zona gialla vengono infatti completamente occupati fin dal mattino (con coefficienti di occupazione superiori all'85%, in alcuni casi andando anche oltre la saturazione) dai pendolari che lavorano nel centro di Rovereto oppure si recano alla stazione dei treni. La "zona gialla" risulta quindi durante il giorno quasi completamente occupata in prevalenza dai veicoli dei lavoratori del centro o afferenti alla stazione FFS piuttosto che da una domanda di tipo residenziale (più forte nelle ore serali ei notturne).

Tale fenomeno determina quindi nella zona di sosta a pagamento "gialla" una scarsissima rotazione della sosta, a scapito degli utenti occasionali o di breve durata, generando un traffico parassita di ricerca di stalli di sosta liberi e un aumento delle soste irregolari. In particolare, questa dinamica si ingenera in prossimità della stazione ferroviaria, con un raggio piuttosto ampio.

Il nuovo Piano Regolatore Generale dovrà cercare di sopperire a questo problema della mancanza di spazi di parcheggio adeguati per gli utenti della stazione FFSS

(pendolari), nell'intento di favorire la mobilità collettiva su rotaia. Ciò deve però anche significare mettere in atto politiche di mobilità che riguardino ad esempio anche l'interconnessione con la rete di autobus cittadina piuttosto che la realizzazioni di parcheggi di interscambio fra la mobilità privata e quella pubblica.

Lo studio del 2002 cominciava inoltre ad evidenziare la minor attrattività dei parcheggi in struttura rispetto ai parcheggi a raso su strada, in particolar modo per quanto riguarda gli utenti che usufruiscono dei parcheggi destinati al turn over.

Da ultimo, il Comune di Rovereto si è dotato nel luglio 2004 di un *Piano Strategico della Sosta (P.S.S.)*, curato da AMR, azienda municipalizzata del Comune a cui è oggi affidata la gestione dei parcheggi scoperti e dei parcheggi pubblici in struttura. Il Consiglio Comunale, con deliberazione nr 49 del 15/12/2003, ha infatti affidato alla Giunta Municipale l'elaborazione di un progetto per la riorganizzazione del servizio parcheggi, comprendente anche la realizzazione di nuove strutture di parcheggio e la progettazione delle conseguenti evoluzioni della politica tariffaria. Questa elaborazione, realizzata con l'ausilio di AMR, si è poi formalizzata nel documento "Piano Strategico per la gestione della Sosta" (PSS), approvato con deliberazione del Consiglio Comunale nr 35 del 14/07/2004.

Nel marzo 2006 AMR compie un' "Indagine sulla sosta nel Comune di Rovereto" in cui si riscontra un sostanziale sottoutilizzo del parcheggio in struttura di Via Manzoni e uno scarso tasso di occupazione degli stalli in zona gialla nei dintorni di via Paoli.

Agli inizi di agosto 2006, la Giunta comunale ha deciso di affidare ad AMR la realizzazione dei parcheggi pertinenziali (destinati cioè ad ospitare gli autoveicoli dei proprietari di immobili dei centri storici), individuando nell'Azienda Multiservizi il soggetto operativo per la loro attuazione. Questo intervento modifica una situazione che il PSS del 2004 lasciava intravedere diversa (soggetto attuatore: il privato).

A fine ottobre 2006 viene poi a cadere definitivamente l'ipotesi di affidare ad AMR la costruzione e la relativa gestione del parcheggio dell'Ospedale (circa 300 posti auto).

Questo "vuoto" viene però man mano, nei mesi seguenti, colmato dall'emergere di nuove esigenze di sosta in diversi punti del territorio comunale, rappresentate per lo più dalle Circoscrizioni.

Fra queste, le istanze più significative sono parse alla Giunta quelle provenienti da:

- Lizzana
- Noriglio località Saltaria
- Borgo Sacco
- Lizzanella.

Il 20 marzo 2007 l'Amministrazione comunale ha approvato l'aggiornamento di tale "Piano Strategico per la gestione della Sosta". In virtù di ciò, a far data dall'1 aprile 2007, le tariffe per la sosta in superficie e in struttura, così come per l'acquisto di abbonamenti (in superficie e in struttura) sono state modificate. Nella tabella seguente si riportano le nuove tariffe:

SOSTA SUPERFICE - Tariffa oraria		Nuova Tariffa
ZONA ROSSA		1,00
	dalla 3°ora	1,50
ZONA GIALLA		0,50
ZONA OSPEDALE		0,40

SOSTA SUPERFICE - Tariffa abbonamenti	Nuova Tariffa
abbonamenti residenti	
1 mese	10,00
6 mesi	55,00
12 mesi	100,00
abbonamenti lavoratori	
1 mese	13,00
6 mesi	71,50
12 mesi	130,00

PARCHEGGI IN STRUTTURA - sosta oraria	Park Manzoni	Park Colli	Park Brione/Magazol
tariffa oraria	0,60	0,80	0,30
tariffa giornaliera per sosta oltre le 4 ore nella medesima giornata	3,00	4,00	2,00
sosta notturna (21.00 - 07.00)	2,50	3,00	1,50

PARCHEGGI IN STRUTTURA - abbonamenti	Park Manzoni	Park Colli	Park Brione Magazol V.B.Acqui
Sosta diurna			
abbonam. mensile	42,00	46,00	
abbonam. annuale	400,00	440,00	
Sosta notturna			
abbonam. mensile	23,00	25,00	
abbonam. annuale	220,00	245,00	
Sosta continua diurna/notturna			
ticket week-end (Ven/Dom)	9,00	9,00	
abbonam. settimanale (7 giorni/6 notti)	25,00	28,00	
abbonam. mensile	55,00	61,00	30,00
abbonam. annuale	525,00	580,00	300,00

Tabella 1 *tariffe per la sosta in superficie*

L'aggiornamento delle tariffe è motivato da diverse ragioni:

• usare la leva tariffaria come *strumento di regolazione* da contrapporre ai fenomeni di sosta "selvaggia";

• *incentivare l'utilizzo della sosta in struttura rispetto a quella su strada*: da un lato un'automobile ferma in struttura è meno visibile, e quindi dà meno fastidio, di un'auto che sosta su strada; dall'altro occorre che l'Amministrazione comunale venga ristorata dei costi sostenuti per i miglioramenti delle strutture di sosta;

• avvicinarsi alle condizioni di mercato riscontrabili in realtà vicine o comunque paragonabili alla città di Rovereto;

• sostenere il piano di interventi di realizzazione di parcheggi in struttura.

Il piano di aggiornamento delle tariffe ha previsto anche l'aumento più che proporzionale del costo orario a partire dalla seconda ora e l'aumento della durata minima della sosta; queste azioni sono evidentemente volte a favorire la rotazione della sosta.

Contestualmente all'aggiornamento delle tariffe è stato introdotto un allargamento della "zona rossa", sempre in ragione di incentivare la rotazione della sosta in corrispondenza del centro cittadino, i cui confini, almeno da un punto di vista degli esercizi commerciali, devono comprendere anche la zona di via Paoli. L'allargamento della "zona rossa" a discapito della "zona gialla" ha portato conseguentemente anche all'ampliamento della seconda, per mantenere il livello di servizio per quanto riguarda la disponibilità degli stalli a servizio degli abbonati.

La "zona gialla" è stata estesa anche al parcheggio scoperto prospiciente la sede di Trentino Servizi in via Manzoni. Questa scelta è stata assunta con l'intenzione di incentivare l'utilizzo della struttura coperta di via Manzoni, che come detto risulta essere sottoutilizzata allo stata attuale. In condizioni di sosta gratuita, questa area a parcheggio prospiciente la sede di Trentino Servizi era utilizzata prevalentemente da lavoratori pendolari che, diretta alla stazione FFSS, vi lasciavano la vettura in sosta per l'intera durata della giornata lavorativa.

In modo analogo, allargare la "zona gialla" in corrispondenza di v. Brigata Acqui e la "zona arancione" (zona di sosta a pagamento nei pressi dell'Ospedale Santa Maria del Carmine) nonché rendere più conveniente economicamente la sosta in parcheggio che su strada, sono interventi finalizzati ad incentivare l'utilizzo delle aree a parcheggio in via Brigata Acqui ed in via Ronchi, attualmente non sfruttate in maniera adeguata.

Sviluppare la strategia generale di gestione della sosta sulla base di un sistema efficiente di parcheggi in struttura significa limitare la presenza di vetture in sosta su strada a tutto vantaggio di una fruizione in maggior sicurezza dello spazio della strada da parte di tutte le utenze, sia veicolari che ciclistiche e pedonali. La sosta in struttura deve diventare preferenziale per quanto riguarda la sosta di lunga durata, per favorire la sosta di breve durata negli stalli di superficie, anche nelle zone limitrofe al centro.

Per incentivare l'utilizzo dei parcheggi in struttura sono state attuate diverse strategie:

- si è reso economicamente vantaggiosa la sosta in struttura rispetto alla sosta all'aperto in prossimità dei parcheggi i struttura;
- sono stati eliminati alcuni stalli di sosta scoperti,
- è stato predisposto (2008) un sistema informatizzato di guida ai parcheggi, con installazione di pannelli di segnalazione a messaggio variabile in accesso alla città, per guidare l'automobilista verso le strutture con posti auto disponibili
- presso il park di via Manzoni è stato predisposto un servizio di noleggio biciclette che permette agli utenti di abbandonare il proprio autoveicolo e muoversi nel centro cittadino su due ruote. Questo aspetto risulta particolarmente importante nell'ottica dell'istituzione di un sistema integrato di mobilità, dove i nodi di interscambio fra i diversi mezzi (in particolare fra mobilità privata e mobilità alternativa) sono sempre più auspicabili. Si ritiene molto importante sviluppare questa iniziativa, dotando sia le strutture esistenti che di progetto di questo servizio e studiando la connessione fra queste strutture e la rete ciclabile cittadina.

I parcheggi in struttura attualmente presenti sul territorio comunale sono i seguenti:

- PARCHEGGIO MANZONI: situato in via Manzoni, a servizio del centro;
- PARCHEGGIO VIALE DEI COLLI: situato a ridosso di p.za Rosmini, a servizio del centro storico, ospita anche alcuni stalli in concessione a privati;
- PARCHEGGIO DEL MART: in corso Bettini, a servizio degli utenti del museo e della biblioteca civica;
- PARCHEGGIO PIAZZA DELLA PACE: sito in locale Brione, caratterizzato da utenza diversificata e fino al 2007 senza oneri di sosta.

I parcheggi in struttura di prossima realizzazione secondo l'aggiornamento del P.S.S. 2007 curato da A.M.R. , che è anche il soggetto a cui e demandato il compito di attuare queste previsioni, sono i seguenti:

- PARCHEGGIO EX MENSA BIMAC:

L'area ex-Mensa Bimac si presenta attualmente come uno spazio aperto destinato a parcheggio in superficie dove trovano ubicazione 47 stalli in regime di sosta libera. Tale parcheggio è accessibile unicamente da v. Lungo Leno sx e risulta ben collegato dal punto di vista ciclabile e pedonale con il centro storico ed il borgo storico di S.Maria. Considerata la superficie a disposizione, la sostanziale assenza di vincoli in rapporto alla vicinanza dell'apparato fondazionale degli edifici esistenti, si ipotizza una tipologia di parcheggio distribuita su tre livelli interrati per una capacità complessiva di circa 90 posti auto.

- PARCHEGGIO ORATORIO LIZZANA:

L'Amministrazione Comunale ha recentemente manifestato l'interesse per l'acquisizione del diritto di costruzione in sottosuolo nel borgo di Lizzana in via Panizza n. 32 contrassegnato dalla p.ed. 448 C.C. Lizzana, nell'area dell'oratorio parrocchiale, al fine di realizzarvi un parcheggio interrato tendente a risolvere il problema dei parcheggi e di viabilità della frazione di Lizzana. Allo stato attuale, il terreno in oggetto svolge la funzione di spazio attrezzato per lo sport;. Dal rilievo effettuato e dalle preliminare valutazioni tecniche effettuate, si desume che la superficie interessata possa approssimarsi a circa 2.130 metri quadrati.

L'ipotesi progettuale formulata vede la realizzazione di un parcheggio interrato articolato su due piani, per complessivi 138/140 posti auto, così destinati:

- 1° piano: sosta a rotazione;
- 2° piano: posti auto in affitto o in concessione per tinenziale.

Il grado di competitività e di appetibilità del parcheggio dovrà inoltre essere sostenuta da interventi da parte dell'Amministrazione Comunale volti a razionalizzazione/eliminare la sosta su strada nelle vie adiacenti (in particolare Via Panizza, Via Piave).

- PARCHEGGIO BORGO SACCO:

L'area di circa 4.000mq individuata per la realizzazione del nuovo parcheggio, a potenziale destinazione pertinenziale e sosta a rotazione, è situata all'interno del parco di proprietà Fedrigotti. L'accesso veicolare è senz'altro garantito da via Fedrigotti, mentre valutazione tecniche più approfondite sono necessarie per valutare la possibilità di realizzare un accesso sulla piazza Filzi, attraverso via Brugnoli; quest'ultimo aspetto non è di secondaria importanza al fine di incrementare il grado di funzionalità del parcheggio per i residenti in chiave pertinenziale. La previsione del numero di posti auto realizzabili non può prescindere da una valutazione più di dettaglio. Diverse sono infatti le ipotesi progettuali potenzialmente utilizzabili per realizzare l'intervento: edificazione "fuori terra"; costruzione interrato; soluzione intermedia. Quest'ultima potrebbe rappresentare la soluzione che, sotto il profilo urbanistico, possa coniugare le esigenze di soddisfare la potenziale richiesta di posti auto con l'equilibrio urbanisticoarchitettonico dell'intervento

rispetto all'area in questione. Si può quindi prospettare la realizzazione di un'area di parcheggio di circa 200 posti auto articolata in:

- piano interrato, di circa 100 posti auto in affitto o in concessione/pertinenziale.

- un'area di parcheggio a raso, per altrettanti 100 posti auto, per la sosta a rotazione

- PARCHEGGIO LIZZANELLA:

L'obiettivo di trovare una risposta alla domanda di sosta di tipo pertinenziale di residenti/operatori e di tipo "a rotazione" nella frazione di Lizzanella è uno dei nuovi bisogni emersi dalla data di prima rilascio del PSS, nonché dalle istanze pervenute alla Giunta municipale. La zona di realizzazione del parcheggio è ancora da individuare. L'efficacia dell'intervento rispetto all'esigenza di sosta di tipo pertinenziale dovrà comunque essere valutata in ragione di alcune considerazioni di seguito rappresentate, nell'ambito del necessario studio preliminare di fattibilità e del contestuale sondaggio al fine di valutare la potenzialità della domanda:

-la distanza del parcheggio dal centro della frazione Lizzanella;

- localizzazione del posteggio in questione in relazione alla quantità di posti auto di cui è dotato l'edificato circostante;

- Il grado di competitività e di appetibilità del parcheggio in confronto alla sosta su strada nelle vie adiacenti:

Le valutazioni economiche in merito alla realizzazione delle strutture precedentemente elencate hanno tenuto conto anche dell'analisi del tasso di occupazione del posti auto nelle zone limitrofe all'area oggetto di intervento, analisi che ha evidenziato l'opportunità di realizzare tali parcheggi.

Fra i parcheggi in struttura di prossima realizzazione si deve anche ricordare il:

- PARCHEGGIO EX BIMAC:

L'area attualmente occupata dai capannoni dismessi e dagli spazi dell'ex fabbrica Bimac, sita in via Lungo Leno sx in adiacenza al parcheggio di prossima realizzazione all'ex mensa Bimac, è di proprietà di I.T.E.A. S.p.A. E' un'area che oggi ospita circa 260 posti auto, insufficienti a soddisfare la domanda complessiva che porta spesso a fenomeni di "sosta selvaggia". Si tratta di un'area fortemente attrattiva, specie per la domanda di parcheggi pertinenziali da parte dei residenti del borgo storico di S.Maria. Il nuovo parcheggio è in fase di progettazione/appalto da parte di I.T.E.A. S.p.A. e prevede la realizzazione di circa 340 posti auto di cui però circa la metà destinati a coprire le esigenze delle nuove volumetrie che saranno realizzate.

In relazione ai nuovi parcheggi che si realizzeranno sull'area ex Bimac ed ex mensa Bimac, sarà necessario mettere in atto strategie adeguate per disincentivare la sosta negli stalli di superficie e per promuovere l'utilizzo dei nuovi parcheggi in struttura, in primo luogo introducendo la sosta a pagamento anche in questa zona.

Nella pianificazione generale di gestione della sosta in ambito comunale è inoltre necessario prevedere parcheggi in struttura di futura realizzazione, la cui concretizzazione è auspicabile e consigliabile. Si propone la realizzazione dei seguenti parcheggi:

- PARCHEGGIO PIAZZALE LEONI (FOLLONE):

Piazzale Leone (Follone) è da molti anni al centro di un acceso dibatti per quanto riguarda la sua destinazione futura: le ipotesi che si sono succedute hanno prospettato soluzioni miste che immaginavano diversi mix di volumi ricettivi , residenziali, terziari, destinati a studentati, collegi, spazi per la promozione turistica e quant'altro. La sua collocazione, a ridosso del centro storico ma facilmente raggiungibile dalla viabilità principale, ne fa ad oggi un'area molto appetibile che costituisce forse l'ultima opportunità disponibile per ovviare alla carenza di posti auto a servizio del centro storico e per rilanciare in questo senso anche la fruibilità turistica della città.

L'attuale parcheggio in superficie annovera circa 270 stalli, di cui circa 70 riservati alle attività artigianali presenti e i restanti 200 a pagamento (zona gialla). Sono presenti anche alcuni stalli di sosta riservati ai pullman privati. I posti vengono quotidianamente interamente (100%) occupati fin dal mattino in prevalenza dai lavoratori del centro cittadino, che vi lasciano la vettura per l'intera giornata lavorativa. Analoga situazione si riscontra nella vie limitrofe. La dotazione di parcheggi risulta essere chiaramente insufficiente rispetto alla richiesta.

Si propone quindi la realizzazione, qualunque sia la scelta finale di destinazione del comparto, di un parcheggio interrato significativo, auspicabilmente di tre piani interrati per ottenere all'incirca 600 stalli, di cui parte (circa un terzo) da destinare a sosta breve.

- PARCHEGGIO EX AUTOSTAZIONE C.SO ROSMINI:

Caso analogo al precedente, ma con una collocazione ancora più fortunata, è quello del piazzale dell'ex stazione autocorriere, in corrispondenza dell'incrocio fra c.so Rosmini e via Paoli / via Fontana, in zona di sosta rossa. Su questo comparto, che potrebbe ospitare volumetrie miste di residenziale e terziario, è possibile realizzare un parcheggio interrato multipiano a servizio del centro storico, con una quota consistente di parcheggi destinati alla sosta breve. In questo modo sarà possibile ridurre, se non eliminare, gli stalli di superficie presenti nell'intorno di corso Rosmini, lasciando spazio a forme di mobilità alternativa come ad esempio le piste ciclopedonali.

La superficie a disposizione permette di ricavare circa 300 posti auto suddivisi su due piani interrati; la quota parte che sarà riservata alle nuove edificazioni è legata alle scelte di destinazione dei volumi, ma è ragionevole pensare che circa la metà dei posti auto potrà essere resa disponibile per la sosta pubblica.

- PARCHEGGIO OSPEDALE:

Non è stata ancora individuata una soluzione condivisa per quanto riguarda la collocazione di una nuova struttura a servizio dell'ospedale, a tutt'oggi sprovvisto di un park adeguato. La sosta per gli utenti del nosocomio cittadino si suddivide attualmente fra gli esigui spazi di competenza del comparto ospedaliero e gli stalli lungo le vie che circondano lo stesso, situate in "zona arancio" per quanto riguarda le tariffe orarie della sosta. Vi è inoltre il parcheggio di via Ronchi che dovrebbe essere dedicato all'utenza dell'ospedale ma risulta spesso sottoutilizzato in quanto percepito come troppo distante dal Santa Maria del Carmine.

Il nuovo parcheggio in struttura, la cui capacità varierà notevolmente a seconda dell'ubicazione selezionata, permetterà anche di sopprimere alcuni stalli lungo le vie di accesso all'ospedale e contestualmente di realizzare un adeguato collegamento ciclopedonale con lo stesso, oggi completamente assente.

- PARCHEGGIO NUOVA STAZIONE FFSS INTERMODALE:

Le prospettive di sviluppo della stazione FFSS prevedono la trasformazione della stessa in stazione intermodale (autocorriere) e la realizzazione di un affaccio sul lato Ovest, verso il quartiere di S.Giorgio, come si descriverà ampiamente nei prossimi paragrafi. La stazione FFSS aumenterà quindi il suo valore di polo attrattivo per lavoratori pendolari e per studenti, anche in considerazione del fatto che la Provincia Autonoma di Trento ha intenzione di incentivare notevolmente la mobilità alternativa su rotaia su tutto il territorio provinciale, facendo anche forti investimenti sulla rete.

In questa prospettiva, si rende necessaria la realizzazione di un parcheggio in struttura in prossimità della stazione FFS destinato alla sosta giornaliera (legata ai pendolari); è auspicabile che tale struttura venga collocata sul lato Ovest, dove si sconta una sostanziale assenza di parcheggi dedicati al servizio della stazione FFSS, in modo che gli utenti provenienti dai popolosi quartieri di Sacco e di S. Giorgio, nonché dai paesi della Destra Adige, non debbano impegnare i due collegamenti a cavallo della ferrovia (sottopasso di v. Manzoni e ponte sulla ferrovia di v.le Vittoria), contribuendo alla diminuzione del traffico veicolare in questi punti critici della viabilità cittadina.

Si consiglia inoltre la realizzazione di alcuni parcheggi di superficie che potranno avere funzione di parcheggio di attestamento oppure parcheggio di servizio per alcuni poli attrattivi:

- PARCHEGGIO ZONA FAVORITA:

Come previsto dal Piano Urbanistico Provinciale, la nuova rotatoria di prossima realizzazione in corrispondenza della località "Alla Favorita", fra Mori Stazione e la Zona

Industriale di Rovereto, costituirà l'accesso Sud alla viabilità interna cittadina, così come avviene a Nord per la rotatoria presso lo stadio "Quercia". Sulla rotatoria "Alla Favorita" convergeranno infatti il nuovo tracciato della S.S. n.12, che giungendo dalla Destra Adige proseguirà lungo il confine Sud della Zona Industriale per riconnettersi al vecchio percorso in località "Alla Mira", e via del Garda, che veicolerà il traffico di penetrazione verso la città attraverso la nuova bretellina "Ai Fiori". In questo modo "La Favorita" diverrà di fatto un nodo importantissimo della rete viabilistica locale; analogamente a quanto accade all'accesso Nord (rotatoria stadio) si rende necessaria la realizzazione di un parcheggio di superficie che si configuri come parcheggio di testata e che questo parcheggio venga adeguatamente servito dalla rete de trasporto pubblico urbano su gomma.

- PARCHEGGIO ZONA BALDRESCA

La zona della Baldresca, racchiusa fra la ferrovia e l'argine destro del torrente Leno, si sta configurando come centro sportivo polivalente di interesse almeno provinciale. L'area infatti si sta strutturando con un importante centro tennis, dotato di palestre e campi coperti in modo permanente, con un rilevante centro di tiro con l'arco e con un notevole poligono di tiro, che verrà utilizzato per le attività di tutte le forze dell'ordine presenti del territorio provinciale.

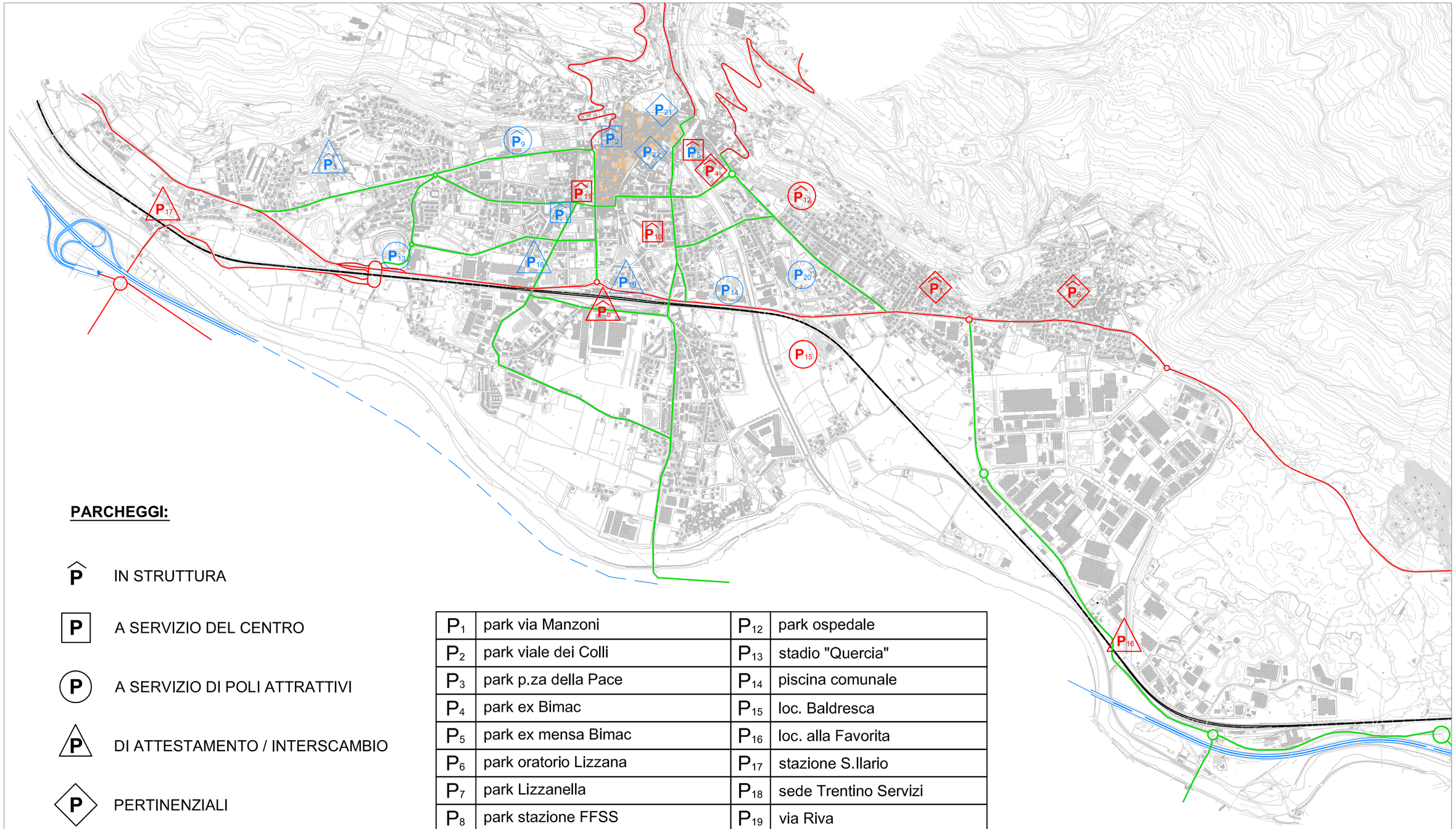
Questo polo sportivo, che ha caratteristiche tali da attirare un ragguardevole numero di utenti, sarà servito da un adeguato parcheggio di superficie, direttamente connesso, come si analizzerà in seguito, all'asse principale della viabilità urbana.

E' opportuno che tale parcheggio, servito anche dalla rete ciclabile cittadina, sia dotato di adeguate superfici coperte dedicate alla sosta delle biciclette, se non di uno spazio destinato ad accogliere un punto di manutenzione per le biciclette.

- PARCHEGGI A SERVIZIO DELLE RIPRISTINATE STAZIONI FERROVIARIE (S.ILARIO):

Il tema della mobilità alternativa su rotaia è al centro, come si vedrà dettagliatamente nel seguito del documento, dell'attenzione dell'Amministrazione Provinciale, che intende nei prossimi anni intervenire in maniera significativa sulla rete ferroviaria provinciale, migliorandola ed ampliandola. In questa prospettiva rientrano in gioco anche le stazione ferroviarie a servizio di piccoli centri abitati abbandonate ormai da parecchi anni dalla gestione nazionale della rete ferroviaria. In particolare, per quanto riguarda il territorio del Comune di Rovereto, potrebbe essere ripristina la stazione di S.Ilario, a servizio dei quartieri settentrionali della città ma anche dei vicini centri abitati della Destra Adige, in primis Villa Lagarina.

Si renderà pertanto necessario dotare queste stazioni di adeguati parcheggi di interscambio destinati a coloro che abbandonano il mezzo privato per raggiungere la destinazione con il mezzo pubblico (la ferrovia). Tali parcheggi, per incentivare questo tipo di mobilità, dovranno essere necessariamente liberi e connessi alle direttrici di accesso all'area urbana.



PARCHEGGI:

- IN STRUTTURA
- A SERVIZIO DEL CENTRO
- A SERVIZIO DI POLI ATTRATTIVI
- DI ATTESTAMENTO / INTERSCAMBIO
- PERTINENZIALI
- ESISTENTI
- DI PROGETTO

P_1	park via Manzoni	P_{12}	park ospedale
P_2	park viale dei Colli	P_{13}	stadio "Quercia"
P_3	park p.za della Pace	P_{14}	piscina comunale
P_4	park ex Bimac	P_{15}	loc. Baldresca
P_5	park ex mensa Bimac	P_{16}	loc. alla Favorita
P_6	park oratorio Lizzana	P_{17}	stazione S.Ilario
P_7	park Lizzanella	P_{18}	sede Trentino Servizi
P_8	park stazione FFSS	P_{19}	via Riva
P_9	park MART	P_{20}	via Ronchi
P_{10}	park p.Leoni (Follone)	P_{21}	via delle Fosse
P_{11}	park ex stazione autocorriere	P_{22}	p.za Chiesa

Z.T.L

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: ORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA

Scala: 1 : 20.000

Tavola: 2.3.2

2.4 PROBLEMATICHE LEGATE ALLA VIABILITA'

2.4.1 COLLEGAMENTO NORD-SUD: MODIFICA DELLA SS12

*(**VARIANTE OVEST**)*

La S.S. n.12 del Brennero costituisce il principale asse viario Nord-Sud dell'intera Valle dell'Adige (assieme ovviamente all'autostrada A22 Modena-Brennero). Essa rappresenta l'arteria primaria di traffico Nord –Sud (da Bolzano a Verona) del territorio della Provincia Autonoma di Trento.

L'attuale tracciato della S.S. n.12 in corrispondenza del territorio comunale di Rovereto corre in gran parte lungo la ferrovia del Brennero e viene denominato, a partire da S.Ilario, rispettivamente via del Brennero, via dell'Abetone e corso Verona. Si tratta di un percorso totalmente inserito nel contesto urbanizzato, caratterizzato quindi da elementi tipici di strada urbana, quali attraversamenti pedonali, intersezioni semaforizzate e accessi privati (passi carrai).

Questa condizione, unita al notevole flusso di veicoli, anche commerciali, in attraversamento, costituisce una commistione che provoca problemi di congestione e di sicurezza per la viabilità cittadina. Attualmente il traffico in transito sulla S.S. n.12 nel Comune di Rovereto è caratterizzato da flussi veicolari molto elevati in quanto al traffico specifico, ovvero quello proveniente o diretto all'interno dell'area urbana di Rovereto, si somma il traffico di attraversamento, costituito principalmente da veicoli provenienti o diretti all'agglomerato urbano di Trento e che non sono interessati a sostare all'interno del territorio comunale di Rovereto. Dai dati di traffico delle rilevazioni effettuate nel 2001 si ottengono, per l'ora di punta serale (17.00-18.00) valori di circa 2300 veicoli bidirezionali nella sezione di piazzale Orsi (stazione FFSS) e di circa 2900 veicoli bidirezionali all'intersezione con via Benacense.

E' necessario quindi intervenire sul tracciato della S.S. n.12 per togliere l'attraversamento del centro urbano e di conseguenza per ridurre il flusso di veicoli eliminando la quota dovuta al traffico di attraversamento. Questa operazione è stata già completata per quanto riguarda Trento con la realizzazione della circonvallazione di Trento Sud ed è in fase di realizzazione per quanto riguarda Lavis con il completamento del collegamento Trento Nord – Lavis. Per il perfezionamento della S.S. n.12 del Brennero ad asse primario provinciale Nord-Sud rimane esclusivamente la definizione del by-pass di Rovereto e contestualmente dei comuni minori a Nord (Volano e Calliano su tutti). L'attuale tracciato cittadino della S.S. n.12 continuerà ad avere la funzione di collegamento interno privilegiato, legato alle caratteristiche topografiche e storiche di Rovereto, nonché di fondamentale asse di accesso e recesso dalla città urbanizzata.

Nello studio delle problematiche legate alla mobilità propedeutico alla redazione del P.R.G. attualmente in vigore era stata individuata una soluzione al problema del by-pass della città che prevedeva l'interramento della S.S. n.12 in prossimità dell'asse ferroviario (ad Ovest dello stesso) sostanzialmente lungo tutto il percorso cittadino. Erano stati individuati inoltre alcuni svincoli che avrebbero permesso la connessione fra questo nuovo tracciato e il principale asse della mobilità cittadina interna, costituito dal precedente tracciato della S.S. n.12 e della realizzanda bretellina Ai Fiori.

Su questa soluzione sono però state riscontrate alcune criticità che hanno indotto l'amministrazione provinciale ad elaborare alcune ipotesi alternative di by-pass della città. In particolare si è valutata l'opportunità di realizzare un tracciato stradale che segua sostanzialmente l'asta dell'Adige ad Ovest della città, e che interessi anche la destra orografica del fiume, ovvero anche territori comunali diversi da quelli di Rovereto. Queste considerazioni sono alla base della previsione di collegamento funzionale espresso dal nuovo P.U.P., come già detto analizzando la tavola di inquadramento strutturale del P.U.P. al paragrafo 2.2.2.

L'Amministrazione Provinciale ha quindi provveduto a redigere una nuova ipotesi di tracciato della S.S. n.12 per risolvere il problema del by-pass dei centri abitati dell'Alta Vallagarina e di Rovereto. Attualmente lo studio preliminare è in fase di Valutazione di Impatto Ambientale: questo studio configura alcune possibili alternative di tracciato, ma nel prosieguo del presente documento verrà considerata esclusivamente l'ipotesi che più si riconduce alle previsioni del P.U.P., ritenuta di più probabile approvazione.

Per quanto riguarda Rovereto, l'ipotesi di nuovo tracciato della S.S: n. 12 è presentato in figura 2.4.1. E' possibile suddividere l'intervento di progetto in tre lotti funzionali.

Il primo lotto funzionale (tratto A) – non rappresentato in figura – costituisce la variante al tracciato della S.S. n.12 che permette di by-passare il centro abitato di Volano. A Nord di Volano analoghi interventi sono previsti per realizzare i by-pass dei comuni di Besenello e Calliano.

A Sud del tratto di by-pass dell'abitato di Calliano, che si snoda in adiacenza alla linea ferroviaria sul lato Est della stessa, è previsto il nuovo svincolo per Volano, direttamente connesso con la zona industriale del piccolo comune lagarino. La S.S. n.12 prosegue poi collegando questo nuovo svincolo con la rotatoria esistente presso lo stadio "Quercia" a Rovereto. Questo nuovo tracciato comporta la demolizione dell'attuale sovrappasso ferroviario per modificare opportunamente il collegamento che dallo stadio conduce al casello autostradale di Rovereto Nord e per consentire contestualmente la connessione fra la rotatoria dello stadio e il nuovo tracciato dell'A22 nei pressi di Volano. Si renderà pertanto necessaria la realizzazione di un nuovo asse di collegamento fra il casello dell'A22 e la rotatoria dello stadio che comporterà la costruzione di un nuovo ponte sull'Adige a Sud di quello esistente. Questo nuovo asse si allaccerà al nuovo tracciato della S.S. n.12 a Nord della rotatoria dello stadio; per problemi legati alle ridotte dimensioni degli spazi disponibili in tale innesto non saranno consentite le svolte conflittuali a sinistra ma si dovrà usufruire della rotatoria dello stadio posto poco più a Sud per effettuare tale manovra.

Il secondo lotto funzionale (tratto B) costituisce il vero e proprio by-pass di Rovereto, collegando la rotatoria presso lo stadio "Quercia" a Nord con la nuova rotatoria prevista in località "Alla Favorita", che costituirà il principale nodo viabilistico a Sud di Rovereto. Il tracciato, come riportato in figura 2.4.1, si colloca quasi totalmente sulla destra orografica del fiume Adige, interessando il Comune di Isera. A partire dalla rotatoria dello stadio, il nuovo tracciato, riproducendo nel primo tratto l'attuale via Valdiriva, raggiunge immediatamente il fiume dove viene realizzato un nuovo ponte. Sulla destra dell'Adige percorre circa un paio di chilometri sulla striscia di terreno compreso fra l'A22 e il fiume per poi utilizzare l'attuale sedime dell'A22. Questa soluzione di by.-pass di Rovereto prevede infatti lo spostamento del tracciato dell'A22 del Brennero in galleria naturale al di sotto dell'abitato di Isera, per fare posto alla nuova circonvallazione della città.

Immediatamente a Sud della zona industriale di Isera, posta a margine del nucleo di Cornalè, il nuovo tracciato della S.S. n.12 abbandona l'A22 per attraversare l'Adige in corrispondenza della nuova rotatoria "Alla Favorita".

Questa ipotesi di tracciato, che è possibile definire "circonvallazione Ovest" di Rovereto, prevede inoltre la realizzazione di uno svincolo a livelli sfalsati in prossimità della frazione di Cornalè, in corrispondenza dell'attuale cavalcavia autostradale. Il nuovo svincolo permetterà di servire il Comune di Isera ed i centri abitati gravanti su questo tratto della S.P. n.90 della Destra Adige (Brancolino, Sasso,..) ma anche i quartieri occidentali di Rovereto, Sacco in particolare e San Giorgio, attraverso il ponte sull'Adige posto in corrispondenza di via all'Adige ed usufruendo dell'importante asse viabilistico costituito da via Pasubio.

Appare chiaro come via Pasubio, in uno schema viabilistico così costituito, che prevede la rotatoria dello stadio Quercia e quella alla Favorita quali punti principali di accesso alla città in quanto direttamente interconnessi con l'asse di penetrazione cittadino (costituito, come si vedrà nel seguito di questo documento, dall'attuale tracciato urbano della S.S. n.12 e dalla nuova bretella" Ai Fiori") non abbia le caratteristiche necessarie per diventare anch'essa un asse di penetrazione, dato l'elevato grado di residenzialità che la contraddistingue e che comporta la presenza di numerosi accessi privati e di "utenza debole" (ciclisti e pedoni). Si renderà pertanto opportuno mettere in opera tutti quegli accorgimenti necessari (elementi di calmierazione del traffico come dissuasori, minirotatorie, rstringimenti ecc.) a far sì che il traffico su via Pasubio si caratterizzi come traffico locale di quartiere a velocità di percorrenza ridotta. Lo scopo deve essere quello di disincentivare la percorrenza di via Pasubio per tutti gli utenti che non gravitano direttamente sul quartiere di Sacco, incoraggiando l'utilizzo di strade di penetrazione alternative da parte di chi è diretto/proviene da altri quartieri della città.

Il terzo lotto funzionale (tratto C) è costituito dal prolungamento di viale Caproni verso Est, in modo da realizzare un collegamento diretto fra la prevista rotatoria "alla Favorita" e l'attuale S.S. n.12 in località "alla Mira" (fra la Z.I. di Rovereto e la frazione di Marco – km 350)), dove verrà realizzata un'intersezione a raso a rotatoria. Questo

nuovo asse completa il by-pass della città, convogliando sulla nuova circonvallazione anche il traffico proveniente da Sud (Ala, Avio, Verona) ed eliminando il traffico di attraversamento sulle attuali via del Garda e S.S. n. 12 (che prende in questo caso il nome di corso Verona), dove è causa di gravi problemi di sicurezza stradale. L'obiettivo di questa operazione è quello di diminuire in maniera considerevole il flusso di traffico all'interno della frazione di Lizzana, rendendo corso Verona una via con connotazioni urbane, sia come intensità che come tipologia di traffico. Il nuovo assetto viabilistico così concepito infatti modifica le direzioni di accesso alla zona industriale, allontanando il traffico pesante da corso Verona. In maniera del tutto analoga la bretella "Ai Fiori", nuovo asse di penetrazione cittadino, è finalizzata a convogliare i flussi di traffico al nodo della "Favorita" togliendoli da via dell'Abetone (S.S. n.12) in corrispondenza di Lizzanella per restituire anche in questo caso al quartiere un'arteria con caratteristiche più urbane.

2.4.2 BY-PASS DEL CENTRO STORICO ***(VARIANTE EST)***

Il centro di Rovereto è fortemente penalizzato dalla presenza dei flussi di traffico dovuti alla viabilità sovracomunale che interessa il centro storico. La S.P. n.2 che collega Rovereto con le frazioni del Comune di Terragnolo e con il polo turistico costituito degli Altipiani di Folgaria e Lavarone trova sbocco nella centralissima piazza Rosmini; la S.S. n.46 del Pasubio che mette in comunicazione il vicentino con la città della quercia attraverso il Comune di Vallarsa, interessata anche dal traffico dei mezzi pesanti, confluisce nella quattrocentesca ed angusta piazza del Podestà; la S.P. n.90 Sinistra Leno, che dalla città risale le pendici del monte Zugna e raggiunge le frazioni abitate del Comune di Vallarsa situate in sinistra orografica del fiume Leno, interessa direttamente lo storico quartiere di Santa Maria.

Questi assi viabilistici di interesse sovracomunale raccolgono e convogliano quotidianamente sul centro storico cittadino un ingente flusso di traffico, non idoneo ad una realtà viabilistica composta perlopiù da strade di sezione non adeguata e caratterizzate dalla presenza di accessi privati, pedoni e ciclisti. Si pensi ad esempio al tratto di viale dei Colli (S.P. n.2) in corrispondenza di piazza Rosmini, oppure a Via Calcinari (S.S. n.46) e piazza Podestà.

Un'altra conseguenza significativa di una siffatta architettura del sistema viabilistico consiste nell'impossibilità di allargare senza soluzione di continuità l'attuale Zona a Traffico Limitato a Nord verso corso Bettini, dove hanno sede alcuni poli di attrazione collettiva come il MART e le sedi dell'Università degli Studio di Trento, e a Sud verso via Santa Maria, che dal punto di vista storico-architettonico si pone al pari del nucleo storico costituito da via della Terra – via Rialto.

L'Amministrazione Comunale ha ritenuto pertanto in passato di attivarsi al fine di individuare una soluzione viabilistica alternativa sulla collina ad Est della città, per sgravare il centro dal traffico dovuto alle direttrici prima menzionate. Nel corso degli studi preliminari alla redazione del piano regolatore vigente sono state individuate numerose ipotesi di tracciato, articolate in nuovi assi viabilistici, assi esistenti riadeguati, svincoli, rotatorie e lunghi tratti di galleria (obbligati in ragione della morfologia del territorio). Le principali criticità delle ipotesi esplorate riguardano i costi e le tempistiche di costruzione, nonché problematiche di impatto ambientale.

La soluzione ritenuta più ragionevole ed inserita quindi nella cartografia del P.R.G. 2005 è quella presentata in figura 2.4.2. Questa soluzione non ha però incontrato il parere favorevole della Commissione Urbanistica Provinciale, che ha imposto la cancellazione d'ufficio della previsione di variante Est dalla cartografia in occasione della Variante al P.R.G. 2005 adottata in via definitiva il 14/11//2007.

Il parere della C.U.P. è stato espresso in sede di verifica delle previsioni della citata Variante al P.R.G. in relazione al sistema infrastrutturale previsto dal Piano Urbanistico Provinciale. Come illustrato nel paragrafo 2.2.2, analogamente a quanto previsto per la Variante Ovest, sulla cartografia allegata al P.U.P. , e precisamente sulla Carta di Inquadramento Strutturale (cfr. figura 2.2.3), è individuato un "collegamento funzionale" da sviluppare fra la S.P. n.2 all'altezza della frazione di Noriglio, la S.S. n.46 a valle della stessa frazione e l'asse cittadino di via Cavour in riferimento al collegamento con l'attuale tracciato della S.S. n.12. Questa previsione di collegamento indicata nella cartografia del P.U.P. implica la volontà dell'Amministrazione Provinciale di approfondirne lo studio e la progettazione con lo strumento del Piano Provinciale della Mobilità, ovvero con progettazione diretta da parte della P.A.T., come sta avvenendo per la variante Ovest. La stessa carta di Inquadramento Strutturale indica anche la S.S. n.46 come viabilità da potenziare.

accesso Nord:
rotatoria stadio Quercia

nuovo manufatto: ponte

tracciato su attuale A22

svincolo di Cornalè:
per Isera e Sacco

nuovo manufatto: ponte

accesso Sud:
nuova rotatoria Favorita

nuova bretella Z.I.:
nuovo tracciato S.S. n.12

nuova rotatoria Alla Mira

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 II -

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

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

Elaborato:

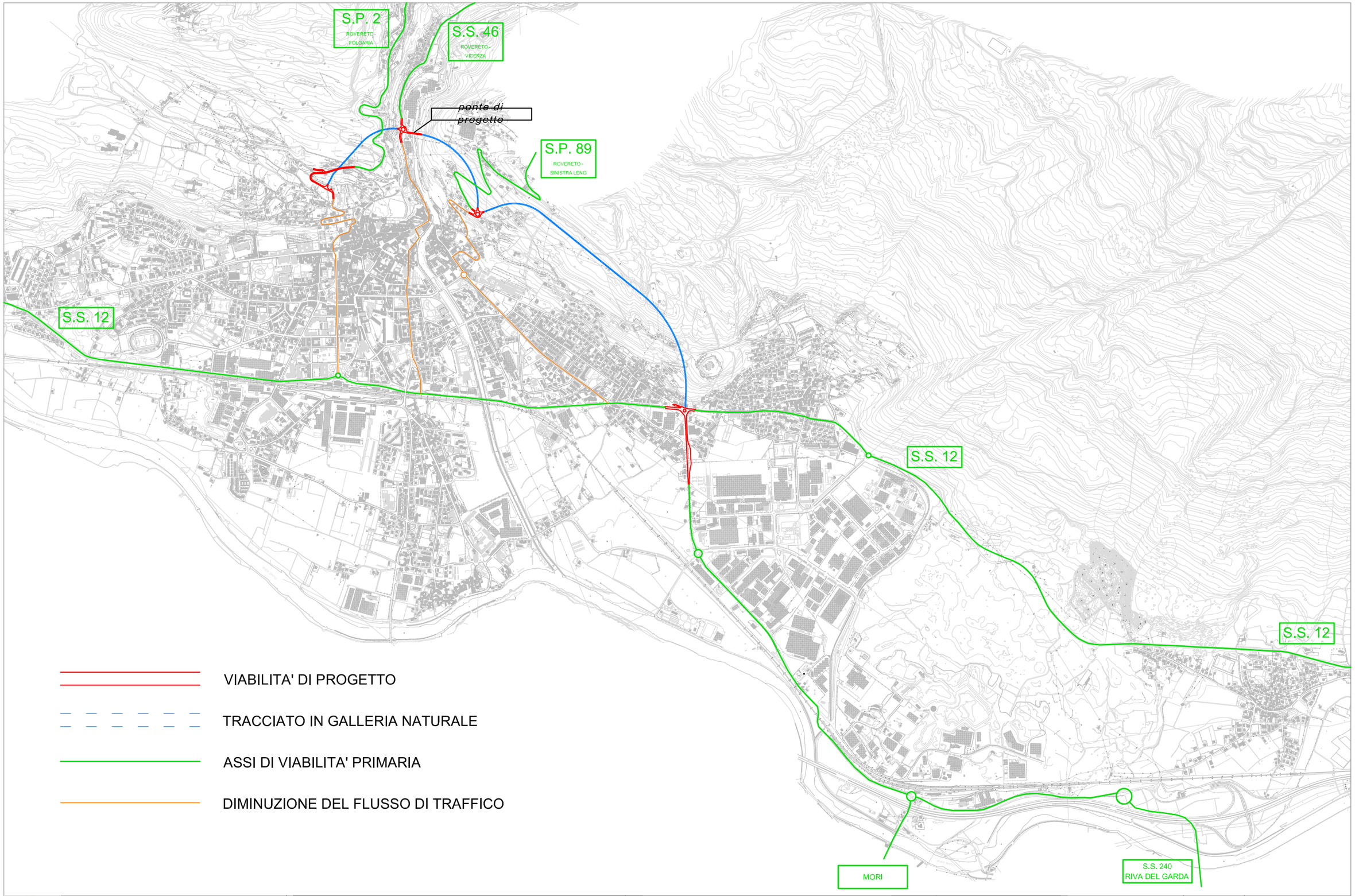
PLANIMETRIA DI PROGETTO
IPOTESI DI VARIANTE S.S. N.12
CIRCONVALLAZIONE OVEST DI ROVERETO

Scala:

1 : 20.000

Tavola:

2.4.1



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:

PREVISIONE P.R.G. 2005: CIRCONVALLAZIONE EST DI ROVERETO

Scala:

1 : 20.000

Tavola:

2.4.2

2.4.3 ABACO INTERVENTI PUNTUALI PREVISTI DAL PIANO VIGENTE

Il Piano Regolatore Generale del 2005, oltre a ridisegnare l'organizzazione complessiva della viabilità di attraversamento del Comune di Rovereto, prevedendo il by-pass della città con un lungo tunnel adiacente alla ferrovia ed immaginando gli interventi precedentemente illustrati per quanto riguarda la rete stradale ad Est della città, indica anche alcuni interventi puntuali di modifica della rete viaria urbana del Comune di Rovereto. Questi interventi sono legati in particolare a tre diversi aspetti:

- la connessione della rete urbana esistente con i nuovi assi di progetto della viabilità di interesse sovracomunale;
- la soluzione di alcuni elementi di criticità della rete esistente;
- il supporto dal punto di vista viabilistico di alcune scelte strategiche della pianificazione, anche in relazione alle lottizzazioni previste.

In realtà in fase di redazione del P.R.G. 2005 si è scelto di inserire in cartografia solamente alcune delle soluzioni che nel corso degli ultimi anni sono state proposte per risolvere i principali nodi della viabilità urbana della città della quercia. Alcune delle previsioni del Piano 2005 sono ad oggi già state realizzate o sono in fase avanzata di progettazione. Si propone nel seguito un abaco di analisi di questi interventi proposti, per meglio inquadrare le tematiche fino ad ora emerse nell'ambito degli studi legati alla viabilità cittadina. Si tralasciano le previsioni già attuate.

1) Intersezione fra S.S. n.12 , v.le Trento e v. Lagarina presso S.Ilario:

Nei pressi di S.Ilario si innestano sulla S.S. n.12 sia v.le Trento, asse urbano caratterizzato da un significativo flusso di traffico, sia v. Lagarina, che conduce al ponte sull'Adige che collega la città a villa Lagarina. Ad oggi via Lagarina è percorribile solamente dai residenti, ma la prospettiva di una nuova consistente lottizzazione sull'area dell'ex mangimificio SAV pone il problema di adeguare la viabilità esistente ai nuovi flussi di traffico indotti dall'aumento esponenziale dei residenti.

Entrambe le intersezioni presentano alcuni elementi di criticità legati alle manovre di immissione sulla S.S. n.12, caratterizzata da un traffico costantemente sostenuto, ed alla gestione dell'attraversamento ciclopedonale, ad oggi regolato da un impianto semaforico a richiesta che purtroppo non garantisce un adeguato grado di sicurezza. Molto penalizzate risultano essere anche la svolta a sinistra provenendo da via Lagarina e la svolta a destra dalla S.S. n.12 su v.le Trento. Percorrendo la S.S. n.12 in direzione Nord non vi è inoltre la possibilità di effettuare l'inversione di marcia, se non arrivando fino all'abitato di Volano.

Risulta pertanto necessario intervenire nella riorganizzazione di queste intersezioni: le proposte prese in esame (cfr. tav.2.4.5) riguardano la realizzazione di una rotatoria fra v.le Trento e la S.S. n.12 ed fra la stessa S.S. n.12 e via Lagarina. Nessuna previsione di intervento è attualmente inserita nella cartografia del P.R.G. Si consideri inoltre che i flussi di traffico su questo tratto dell'attuale S.S. n.12 diminuiranno in maniera considerevole quando verrà realizzata la cosiddetta Variante Ovest (cfr. 2.4.1).

2) Collegamento fra S.S. n.12 e v.le Trento attraverso l'ex cava Manica:

Gli interventi proposti in fig. 2.4.5 consentono il collegamento diretto fra la rotatoria dello stadio Quercia ed il quartiere Brione, attraverso l'adeguamento della rotatoria esistente o in alternativa la realizzazione di una galleria. Questa ipotesi di collegamento si pone in alternativa alla realizzazione di un nuovo svincolo fra la S.S. n.12 e v.le Trento, come descritto nel paragrafo precedente.

La differenza di quota altimetrica fra la rotatoria dello stadio e viale Trento è significativa e condiziona le proposte progettuali. La realizzazione di questo collegamento vincola fortemente la destinazione d'uso e lo sviluppo futuro dell'area occupata dall'ex cava Manica.

3) Prolungamento a Nord di via Cavalcabò:

Il prolungamento di via Cavalcabò in direzione Nord si pone l'obiettivo di garantire un recesso/accesso al quartiere di San Giorgio direttamente dalla

rotatoria dello stadio Quercia, senza impegnare la viabilità cittadina ed in particolare il sottopasso di via Manzoni, nodo critico del traffico cittadino. In questa prospettiva via Cavalcabò viene sviluppata sull'area dell'ex cava Torelli fino a collegarsi con via Valdiriva. Anche in questo caso l'altimetria della cava condizionerà fortemente la progettazione definitiva di questo collegamento, le cui pendenze longitudinali dovranno essere adeguate alla tipologia di traffico che vi si intende convogliare, in relazione alla presenza di una zona artigianale in corrispondenza del primo tratto di via Cavalcabò.

Le principali perplessità sollevate dalla realizzazione di questo collegamento sono legate alla possibilità che si instauri un traffico di attraversamento del quartiere di San Giorgio, poiché si istituirebbe un percorso alternativo alla S.S. n.12 ed al centro cittadino fra la rotatoria dello stadio ed il quartiere di Sacco; questo percorso potrebbe diventare preferenziale per gli abitanti di Sacco ed alcuni paesi della destra Adige (Isera) diretti/provenienti da Nord (in assenza della Variante Ovest).

4) Rotatoria fra via Cavalcabò e via Balista:

La realizzazione di questa rotatoria completa l'intervento descritto al punto precedente, dando inoltre la possibilità di effettuare l'inversione di marcia ai mezzi pesanti che gravitano sulla zona artigianale di via Cavalcabò.

La rotatoria si verrebbe a trovare in prossimità di un importante istituto scolastico, occupando in parte degli spazi destinati a parcheggio.

Questa previsione non è stata recepita dal PRG 2005.

5) Rotatoria ex manifattura Tabacchi:

Lo studio delle problematiche legate alla mobilità propedeutico alla redazione del P.R.G. del 2005 aveva individuato la necessità di una intersezione a rotatoria fra via al Porto e via Zigherane, nei pressi del complesso della Manifattura Tabacchi e di fronte alla chiesa parrocchiale di san Giovanni Battista (1700). La nuova intersezione avrebbe occupato parte dell'area agricola a Ovest.

Il contesto in cui viene collocata è fortemente caratterizzato dal nucleo storico rappresentato dalla chiesa e dall'importante architettura del palazzo dell'ex Manifattura Tabacchi. L'opportunità di realizzare questa rotatoria deve essere ponderata con la volontà eventuale di instaurare una Zona a Traffico Limitato nel borgo storico di Sacco, valutando quindi la necessità di realizzare questo oppure altrimenti elementi di calmierazione del traffico. Si ritiene inoltre che la soluzione definitiva del problema viabilistico dell'area possa essere individuata solo a fronte di una precisa conoscenza della futura destinazione d'uso del complesso della Manifattura e dell'effettiva organizzazione ed orientamento degli spazi.

Questa previsione non è stata recepita dal PRG 2005.

6) Prolungamento via Zigherane e via Roggia:

Il P.R.G. 2005 prevede la riorganizzazione dell'intersezione fra v. Roggia e via Zigherane e il prolungamento di quest'ultima verso Sud per collegarsi alla realizzanda bretella Ai Fiori, dopo aver oltrepassato la ferrovia con un nuovo sottopasso. Il tracciato di v. Roggia viene corretto per consentire il by-pass del nucleo residenziale (attualmente la strada subisce un forte restringimento di sezione) e rendere così più agevole il collegamento con la zona della Baldresca. Questo potenziamento di v. Roggia non è più necessario nel momento in cui l'accessibilità della zona sportiva è garantita da soluzioni viabilistiche alternative.

L'intersezione con la bretella Ai Fiori non prevede la possibilità di effettuare manovre conflittuali di accesso/recesso in sinistra.

7) Rotatoria ponte Vittoria – collegamento v. Zeni –loc. Baldresca:

Previsione di adeguamento dell'attuale rotatoria per accogliere anche un nuovo asse di accesso al polo sportivo di progetto sito in località Baldresca, con la realizzazione di un nuovo manufatto di attraversamento del torrente Leno. Il nuovo asse si colloca lungo la linea ferroviaria del Brennero, immediatamente ad Ovest della stessa.

8) Soluzione di accesso alla zona sportiva in loc. Baldresca:

Per quanto riguarda l'accesso al nuovo polo sportivo in località Baldresca sono state esplorate diverse soluzioni progettuali, che prevedono differenti modalità di connessione fra la nuova rotatoria in loc. Baldresca e la viabilità

principale collocata oltre la ferrovia oppure sull'altra sponde del torrente Leno. Tutte le soluzioni indagate prevedono il collegamento attraverso un nuovo ponte sul torrente Leno con la rotatoria di v.le Vittoria (cfr. punto precedente). Diverse sono le soluzioni di attraversamento della linea ferroviaria. In un caso si prevede un accesso alla zona Baldresca prolungando via Lungo Leno sinistro al di sotto della linea ferroviaria, nell'altro caso invece si mettono in diretta comunicazione la zona della Baldresca con la rotatoria di attestamento della nuova bretella Ai Fiori, legandosi cioè in maniera diretta alla nuova viabilità di scorrimento cittadino. Questa seconda soluzione comporta la realizzazione di un complesso manufatto interrato sotto la ferrovia e parte del tracciato della S.S. n.12.

La Variante 2005 ha scelto questo secondo approccio, ma una recente variante di interesse pubblico ha ricondotto la scelta verso una soluzione simile all'altra, ovvero garantendo l'accesso da via Lungo Leno sinistro.

9) Viabilità zona via Maioliche – via Ronchi:

Allo stato attuale l'intersezione a raso fra via Maioliche e la S.S. n.12 è regolata da un impianto semaforico. Il piano vigente prevede un'intersezione a rotatoria. L'entità del flusso di traffico futuro su via Ronchi e su via Maioliche è fortemente dipendente dallo localizzazione degli accessi della prossima lottizzazione sull'area ex Master Tools, compresa appunto fra via Ronchi e via Maioliche.

Un significativo aumento del carico veicolare su via Ronchi comporterebbe la necessità di adeguare tale elemento viabilistico, in particolare per quanto riguarda la connessione con l'asse v. Abetone (S.S: n.12) – bretella Ai Fiori. Sono state studiate alcune ipotesi in questo senso, tenendo in considerazione i vincoli costituiti dalla presenza della caserma dei Vigili del Fuoco e dalla rilevante differenza di quota altimetrica fra gli assi di via Maioliche e di via Ronchi. La realizzazione della rotatoria prevista dal Piano, destinata a smaltire il traffico in entrata/uscita dei veicoli che graviteranno sulla lottizzazione ex Master Tools, comporta la necessità di rivedere l'attuale accesso all'adiacente centro commerciale.

10) Rotatoria v. Benacense – v. Rovigo:

L'intervento proposto si pone il duplice scopo di agevolare l'accesso/recesso dall'area ospedaliera mettendo in sicurezza l'intersezione e contestualmente adeguare il sistema viabilistico esistente ai nuovi carichi di traffico portati dalla lottizzazione ex Master Tools, come espresso in precedenza.

11) Rotatoria v. Benacense – v. Circonvallazione:

Le motivazioni che sono alla base di questo intervento sono analoghe alle precedenti. Si esprimono alcune perplessità sull'opportunità di realizzare due intersezioni a rotatoria sullo stesso asse viabilistico ad un distanza così ridotta l'una dall'altra.

12) Accesso Nord di Marco:

La connessione della viabilità secondaria della frazione di marco con la viabilità principale costituita dalla S.S. n.12 risulta problematica; in particolare le svolte a sinistra in corrispondenza dell'intersezione a Nord di Marco non garantiscono un adeguato livello di sicurezza.

Sono state esplorate due soluzioni: un'intersezione a rotatoria, che implica però un adeguamento del profilo altimetrico dell'asse di v. Pinera, ed un'intersezione a livelli differenziati, più sicura ma che non permette tutte le manovre di svolta.

13) Prolungamento v. Alle Fornaci fino alla rotatoria A22:

Questa previsione rende accessibile una parte consistente della Zona Industriale direttamente dalla rotatoria posta in corrispondenza del casello autostradale di Rovereto Sud, attraversando la linea ferroviaria con un sottopasso.

14) Collegamento Ossario – Campana dei Caduti:

Si tratta di un collegamento fra due poli di attrazione turistica che permette la miglior fruibilità di entrambi. Consente inoltre di by-passare parte della città per i veicoli provenienti/diretti alla S.P. n.89.

15) Variante S.P. n.2 in località Campolongo:

Realizzazione di un nuovo tracciato per l'uscita a Est dell'abitato di Campolongo sulla S.P. n.2 , per risolvere il problema di accesso/recesso dall'abitato legato all'attuale organizzazione dello svincolo.

16) Collegamento Moietto – Pietra:

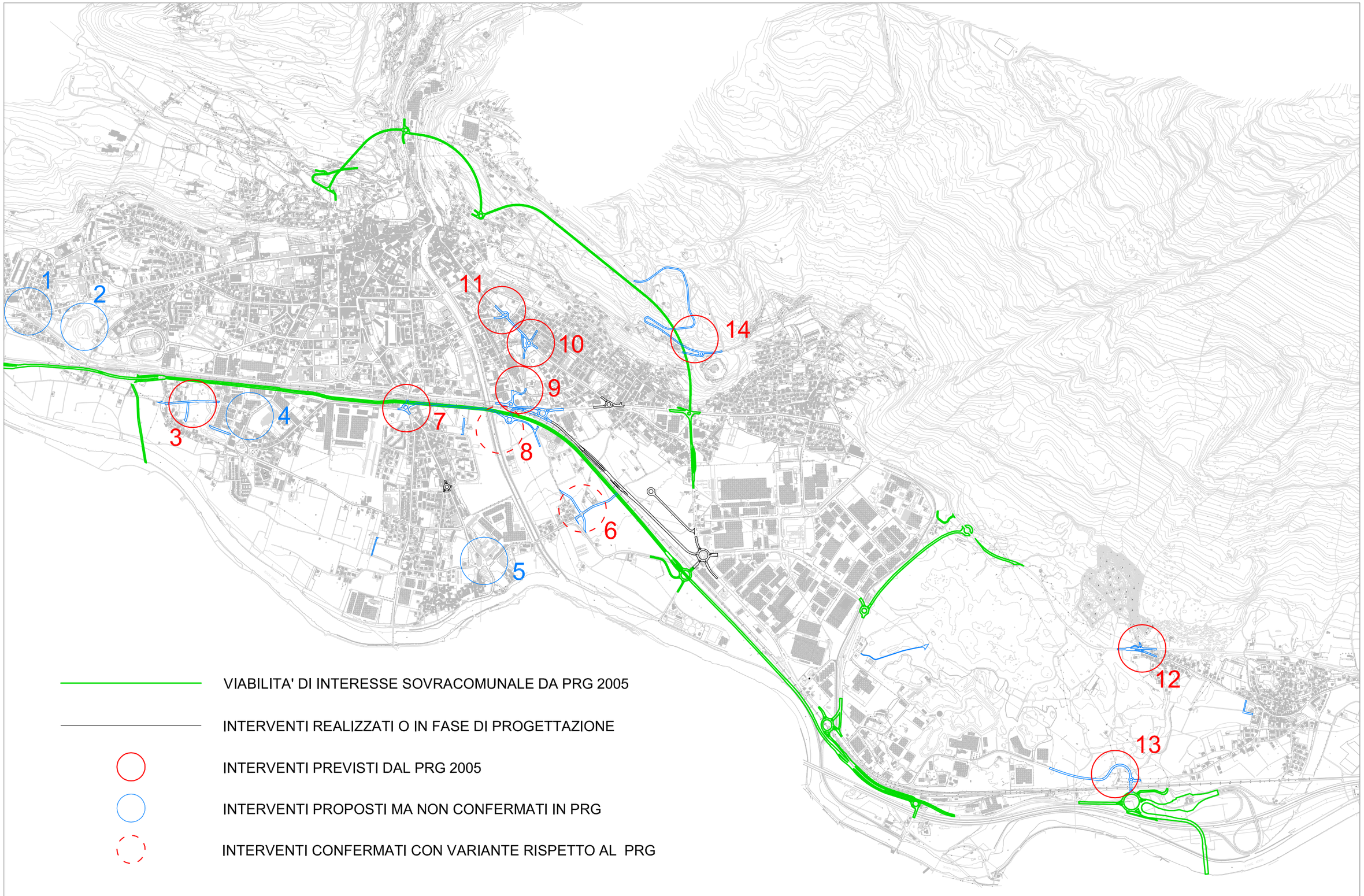
Per raggiungere la frazione Pietra oggi è necessario attraversare la frazione Moietto, dove la strada si riduce notevolmente di sezione ed è caratterizzata da pendenze marcate. Il collegamento previsto a valle permette di by-passare la frazione Moietto.

17) Collegamento Moietto – Pietra:

Alternativo al precedente, questo collegamento è stato introdotto in accoglimento di un'osservazione al Piano promossa da un privato.

18) By-pass della frazione Moietto in direzione Nord:

Ipotesi di modesta circonvallazione che permette di evitare il difficoltoso attraversamento della frazione Moietto per proseguire in direzione di Volano.



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:

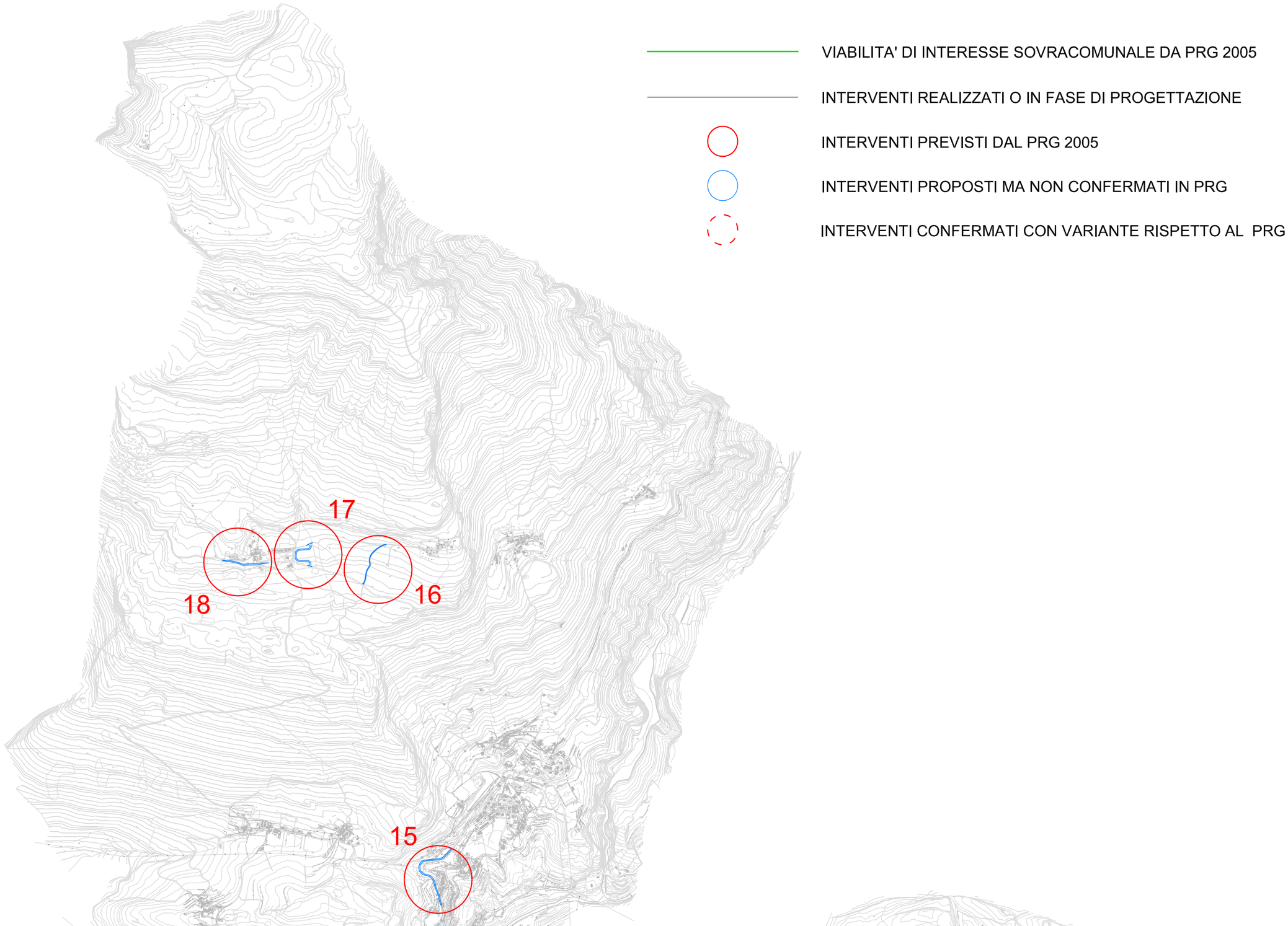
PREVISIONI VIABILISTICHE P.R.G. 2005: QUADRO D'UNIONE INTERVENTI PUNTUALI

Scala:

1 : 20.000

Tavola:

2.4.3



VIABILITA' DI INTERESSE SOVRACOMUNALE DA PRG 2005

INTERVENTI REALIZZATI O IN FASE DI PROGETTAZIONE

INTERVENTI PREVISTI DAL PRG 2005

INTERVENTI PROPOSTI MA NON CONFERMATI IN PRG

INTERVENTI CONFERMATI CON VARIANTE RISPETTO AL PRG

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:

PREVISIONI VIABILISTICHE P.R.G. 2005: QUADRO D'UNIONE INTERVENTI PUNTUALI

Scala:

1 : 20.000

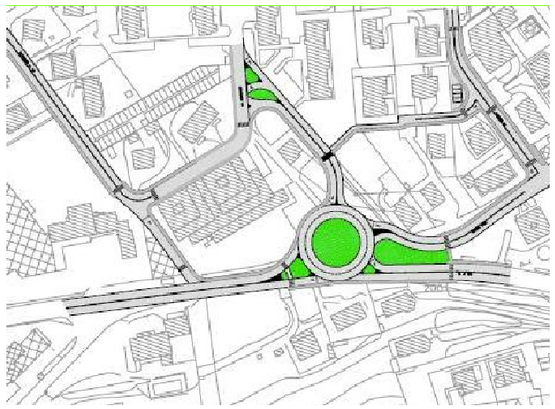
Tavola:

2.4.4

1) ROTATORIA S.ILARIO

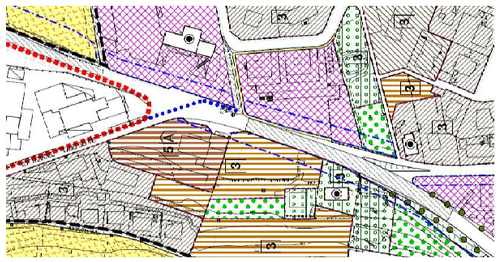
A) studio viabilità 2005

ip. 1.A.1



ip. 1.A.2

B) piano vigente (novembre 2007)



1.B

2) COLLEGAMENTO ATTRAVERSO EX CAVA MANICA

A) studio viabilità 2005

ip. 2.A.1

ip. 2.A.2

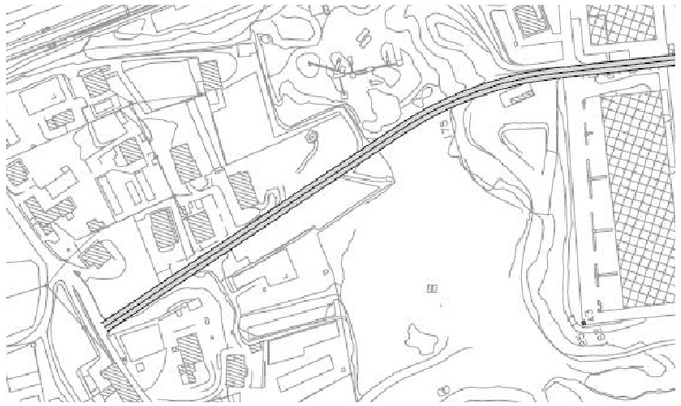
B) piano vigente (novembre 2007)

2.B

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:* PREVISIONI VIABILISTICHE P.R.G. 2005: STORICO PIANIFICAZIONE INTERVENTI 1 - 2	*Scala:* a vista	*Tavola:* 2.4.5

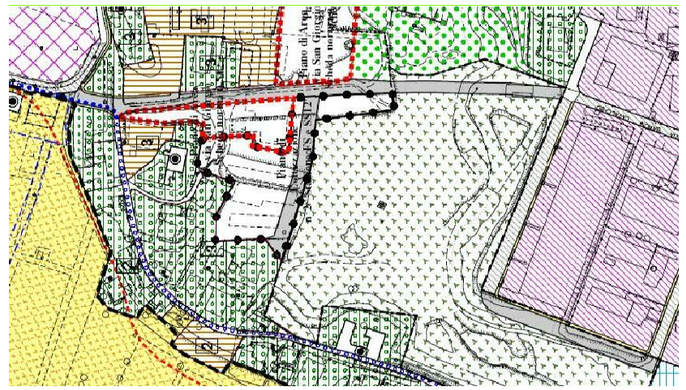
3) PROLUNGAMENTO VIA CAVALCABO'

A) studio viabilità 2005



ip. 3.A

B) piano vigente (novembre 2007)



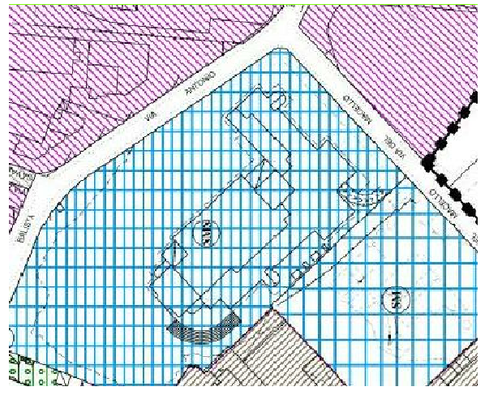
3.B

4) ROTATORIA VIA CAVALCABO' - VIA BALISTA

A) studio viabilità 2005

ip. 4.A

B) piano vigente (novembre 2007)



4.B

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:* PREVISIONI VIABILISTICHE P.R.G. 2005: STORICO PIANIFICAZIONE INTERVENTI 3 - 4	*Scala:* a vista	*Tavola:* 2.4.6

5) ROTATORIA MANIFATTURA TABACCHI

A) studio viabilità 2005

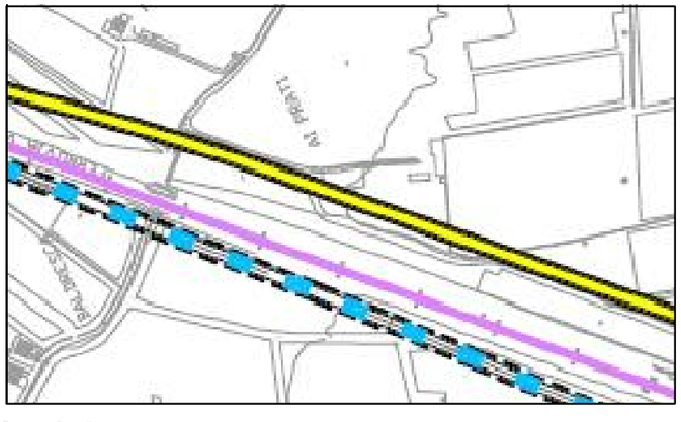
ip. 5.A

B) piano vigente (novembre 2007)

5.B

6) PROLUNGAMENTO VIA ZIGHERANE E VIA ROGGIA

A) studio viabilità 2005



ip. 6.A

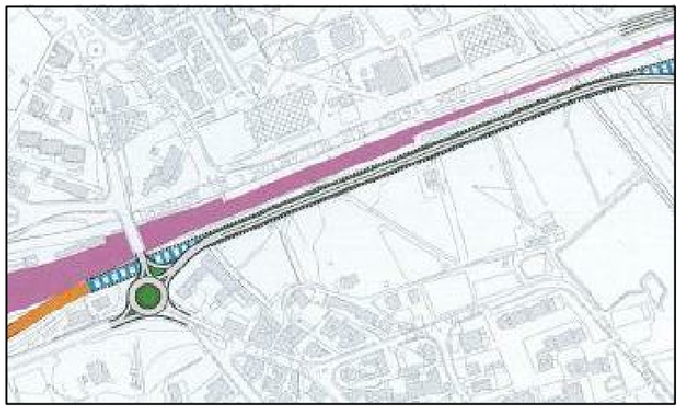
B) piano vigente (novembre 2007)

6.B

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:* PREVISIONI VIABILISTICHE P.R.G. 2005: STORICO PIANIFICAZIONE INTERVENTI 5 - 6	*Scala:* a vista	*Tavola:* 2.4.7

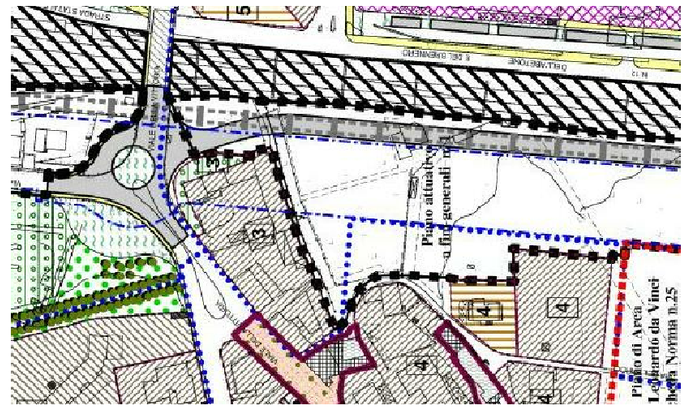
7) ROTATORIA PONTE VITTORIA - COLLEGAMENTO VIA ZENI - BALDRESCA

A) studio viabilità 2005



ip. 7.A

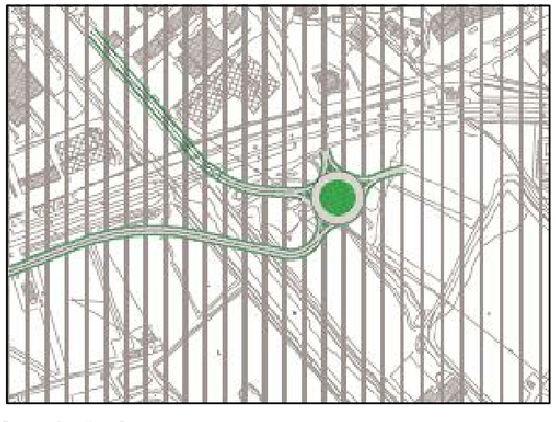
B) piano vigente (novembre 2007)



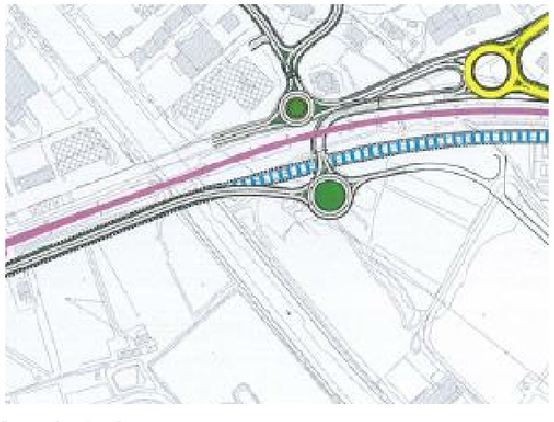
7.B

8) SOLUZIONE ACCESSO ZONA BALDRESCA

A) studio viabilità 2005



ip. 8.A.1



ip. 8.A.2

B) piano vigente (novembre 2007)

8.B

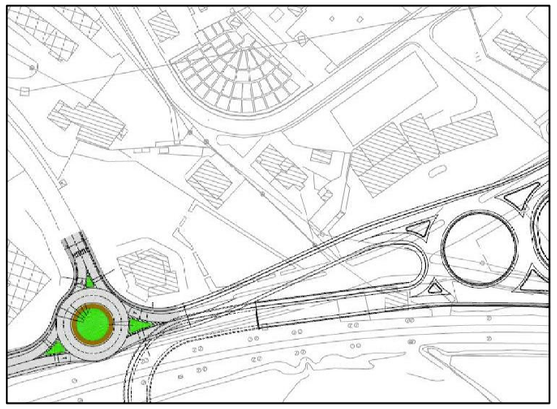
C) progetto preliminare

8.C

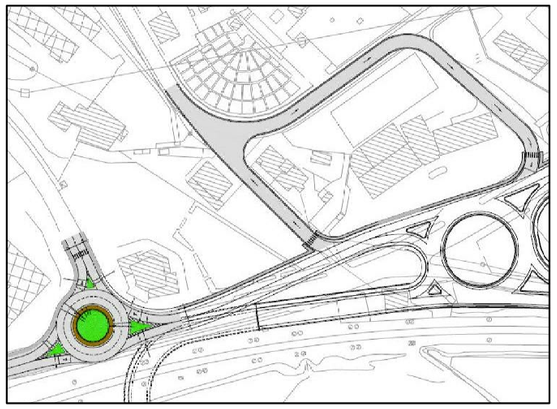
COMUNE DI ROVERETO PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO	**REVISIONE DEL PRG** PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA MOBILITA' - FASE C -	**PROF. ING. MAURIZIO CRISPINO**, VIA MASSENA 4, MILANO **DOTT. ING. ROBERTO LORENZI**, V.LO PAROLARI 10, ROVERETO	*Elaborato:* PREVISIONI VIABILISTICHE P.R.G. 2005: STORICO PIANIFICAZIONE INTERVENTI 7 - 8	*Scala:* a vista	*Tavola:* 2.4.8

9) VIABILITA' ZONA VIA MAIOLICHE E VIA RONCHI

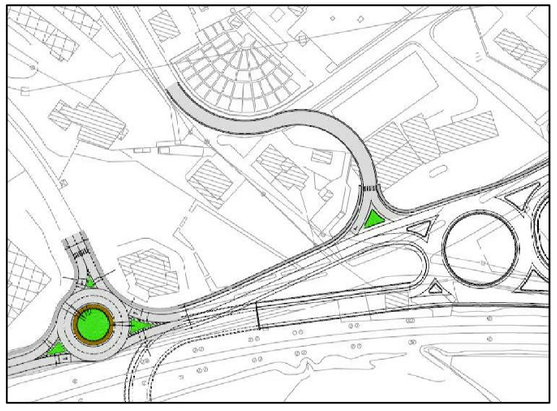
A) studio viabilità 2005



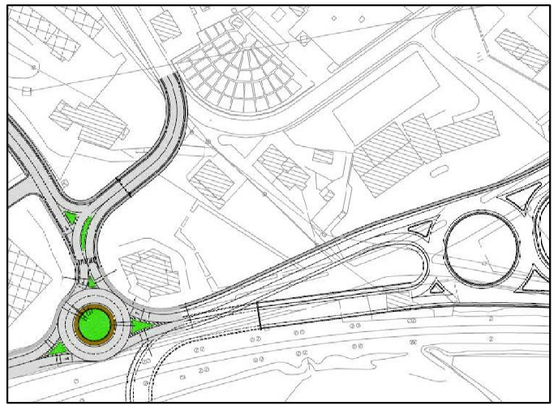
ip. 9.A.1



ip. 9.A.2

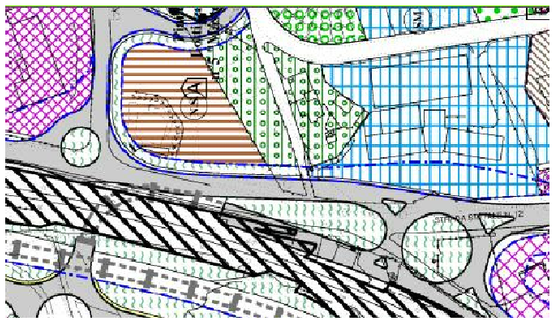


ip. 9.A.3



ip. 9.A.4

B) piano vigente (novembre 2007)



9.B

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:* PREVISIONI VIABILISTICHE P.R.G. 2005: STORICO PIANIFICAZIONE INTERVENTI 9	*Scala:* a vista	*Tavola:* 2.4.9

10) ROTATORIA VIA BENACENSE - VIA ROVIGO

A) studio viabilità 2005

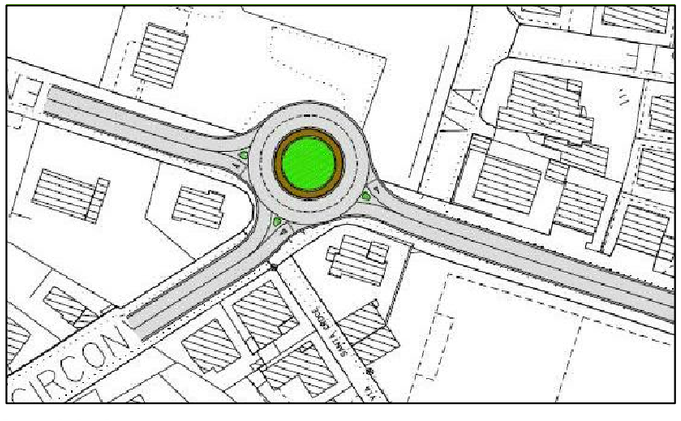
ip. 10.A

B) piano vigente (novembre 2007)

10.B

11) ROTATORIA VIA BENACENSE - VIA CIRCONVALLAZIONE

A) studio viabilità 2005



ip. 11.A

B) piano vigente (novembre 2007)

11.B

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:* PREVISIONI VIABILISTICHE P.R.G. 2005: STORICO PIANIFICAZIONE INTERVENTI 10 - 11	*Scala:* a vista	*Tavola:* 2.4.10

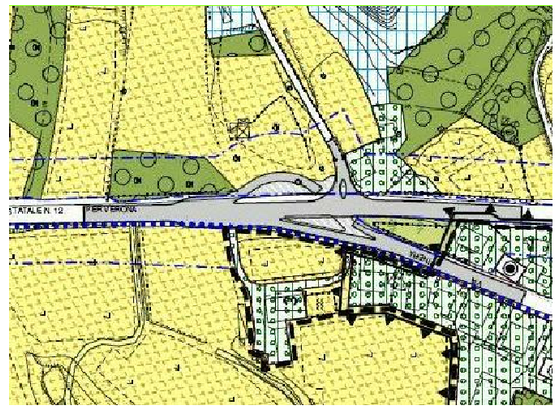
12) ACCESSO NORD MARCO

A) studio viabilità 2005

ip. 12.A.1

ip. 12.A.2

B) piano vigente (novembre 2007)



12.B

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:* PREVISIONI VIABILISTICHE P.R.G. 2005: STORICO PIANIFICAZIONE INTERVENTI 12	*Scala:* a vista	*Tavola:* 2.4.11