



1 Premessa

1.1 Il percorso del Piano Urbano della Mobilità di Rovereto

Gli indirizzi della Giunta
Comunale

Ascolto e V.A.S.

Il PUM come "progetto di
sistema"

Il percorso che ha portato alla redazione del Piano Urbano della Mobilità prende piede dalla decisione di data 30 agosto 2010, con cui la Giunta Comunale esprime *il proprio orientamento in ordine alla predisposizione di un progetto unitario di mobilità che contempli tutti i tipi di mobilità all'interno dell'area comunale, con un'ottica di favorire gli utenti della strada, migliorare la qualità ambientale riducendo sia l'inquinamento atmosferico che acustico, ridurre i consumi energetici ed aumentare la percentuale di cittadini trasportati dal mezzo pubblico e dà pertanto corso ad una procedura di confronto concorrenziale*, vinta dalla scrivente società CAIRE – Urbanistica s.c. secondo quanto sancito dalla seduta di gara pubblica di data 26 novembre 2010.

La necessità di affrontare i temi della mobilità con un appropriato strumento di pianificazione nasce per Rovereto anche dalla contestuale redazione della Variante al proprio Piano Regolatore Generale (2009), viste le profonde trasformazioni programmate sia nel sistema insediativo (interventi di riqualificazione urbanistica), sia nel sistema della mobilità (interventi sulla viabilità primaria, da redigere in accordo con PAT).

La mobilità delle persone e quella delle merci, infatti, rappresentano oggi una delle emergenze più impellenti e più sentite dalla comunità, sia a livello locale che nazionale, per le implicazioni dirette che investono ciascuna persona (tempi e costi di spostamento per raggiungere i luoghi di studio e lavoro e, più in generale, per muoversi) ed anche per le implicazioni indirette dovute ai mezzi impiegati per gli spostamenti (inquinamenti acustici, atmosferici e fisici indotti dai veicoli).

La nuova coscienza sociale che va maturando sui temi dell'ambiente e della salute da un lato e la consapevolezza sempre più evidente che la probabilità di successo delle politiche pianificatorie dipendono anche dalla qualità del coinvolgimento della cittadinanza hanno spinto

Amministrazione e professionisti incaricati a promuovere un percorso di partecipazione e ascolto. L'arricchimento portato dalla partecipazione, che ha coinvolto a diversi livelli gli stakeholders (enti competenti, associazioni locali, culturali, ambientaliste, ecc.) e la cittadinanza in generale, è risultato inoltre fondamentale nel processo di riconoscimento dei problemi sentiti come prioritari, e quindi da porre in cima alla lista degli ambiti di analisi, lavoro e proposta.

Parallelamente è stato attivato virtuosamente il percorso della Valutazione Ambientale Strategica del P.U.M. quale processo di autovalutazione, condotto dagli organi del Comune con il supporto dei consulenti, orientato a condurre una verifica preventiva dei profili ambientali e sociali del P.U.M. redigendo e di predisporre il progetto condiviso di monitoraggio dello stesso. La sostenibilità del P.U.M. viene così valutata sotto i profili tecnico, economico, finanziario, sociale, amministrativo e ambientale.

Il P.U.M. del Comune di Rovereto si configura quindi come il prodotto di un processo dinamico molto articolato che rende il P.U.M. stesso un contenitore riempito non solo delle analisi e delle proposte dei professionisti che l'hanno redatto, ma anche dei contributi e delle soluzioni emersi da altri piani, studi e progettualità generali e specifici che hanno rilevanza per la mobilità e le opere pubbliche.

Si è quindi scelto di seguire una metodologia operativa che ha definito dapprima un inquadramento generale dei temi della mobilità urbana estesa al centro abitato, supportato dall'interpretazione analitica dei dati delle indagini propedeutiche appositamente svolte nel periodo febbraio – marzo 2011 e, in una seconda fase, lo schema direttore generale e un novero delle possibili soluzioni alle criticità emerse dalla fase, maturato anche dalla valutazione di una batteria di scenari evolutivi costruiti con l'ausilio di uno specifico modello di simulazione. Il tutto affiancato parallelamente dal citato processo di ascolto e partecipazione rivolto ai cittadini e dal percorso della V.A.S.



L'orizzonte strategico dei 10 anni
e le soluzioni per il breve termine

Oltre ai contenuti prettamente strategici previsti dal PUM, proiettati su un orizzonte temporale di 10 anni, si sono poi sviluppati una serie di politiche e di interventi di miglioramento della mobilità urbana collocati nel breve periodo, su un orizzonte temporale biennale, integrati e coerenti con un disegno complessivo della organizzazione della mobilità futura nel Comune di Rovereto. Le misure per il breve termine sono calate sulla scala urbana, e si basano in particolare sui criteri definiti dall'art. 36 del D.Lgs. 285 del 30/4/1992 (Nuovo Codice della Strada) e dalle Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico (Direttive Ministero LL.PP. n. 77/1995), affrontando specificamente i seguenti aspetti: la circolazione dei veicoli nel Comune di Rovereto; la sua regolamentazione ed ottimizzazione; le interrelazioni della mobilità con le previsioni urbanistiche in atto e con quelle che verranno introdotte con il nuovo PRG; l'efficacia delle nuove previsioni infrastrutturali degli strumenti sovraordinati; la definizione di nuove opzioni progettuali che si rendessero necessarie.

1.2 I riferimenti normativi

Citando liberamente l'Art.22 della Legge n°340 del 24/11/2000 che li ha istituiti, i Piani Urbani della Mobilità vanno intesi come progetti del sistema della mobilità comprendenti un insieme organico di interventi materiali ed immateriali diretti al raggiungimento di specifici obiettivi, che la stessa norma così individua:

- soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione,
- abbattere i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico,
- ridurre i consumi energetici,
- aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale,
- minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata e perseguire la moderazione del traffico,
- incrementare la capacità di trasporto,
- aumentare la percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di *car pooling* e *car sharing*

Il presente Piano svolge quindi in qualche modo una duplice funzione di Piano della Mobilità Urbana (attraverso l'individuazione degli interventi infrastrutturali di scala vasta, in parte definiti dagli strumenti sovraordinati e recepiti nello Schema Direttore della mobilità) e di piano programmatico più operativo che interessa anche l'individuazione propositiva degli interventi a scala locale.

La dimensione fondamentale del PUM rimane comunque quella di piano strategico generale, con la definizione dei dettagli degli interventi demandata in molti casi alle progettualità singole, alla pianificazione di settore e particolareggiata.

Per questo la programmazione tecnica ed economica delle opere in capo al Comune non obbliga alla revisione del PUM né necessita in generale di passaggi istituzionali che coinvolgono Giunta o Consiglio Comunale rispetto alla rimodulazione di quanto contenuto nel PUM.

- ridurre i fenomeni di congestione nelle aree urbane.

Costituiscono interventi che ricadono nell'ambito di indagine e studio di un P.U.M.:

- le infrastrutture di trasporto pubblico relative a qualunque modalità;
- le infrastrutture stradali, di competenza locale, con particolare attenzione alla viabilità a servizio dell'interscambio modale;
- i parcheggi, con particolare riguardo a quelli di interscambio;
- le tecnologie;
- le iniziative dirette a incrementare e/o migliorare il parco veicoli;

Obiettivi e ambiti di intervento
del P.U.M.



- il governo della domanda di trasporto e della mobilità, anche attraverso la struttura del mobility manager;
- i sistemi di controllo e regolazione del traffico;
- i sistemi d'informazione all'utenza;
- la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle

città, nei comuni e nelle aree densamente urbanizzate.

I PUM interessano bacini di mobilità relativi ad aree territoriali contigue e si sviluppano, come già detto, in un orizzonte temporale di medio/lungo periodo quantificato solitamente in 10 – 15 anni.

1.3 Gli elaborati del P.U.M.

Il P.U.M. del Comune di Rovereto si compone della presente Relazione Generale, che sostituisce, in qualche modo assorbendone ed avendone aggiornato i contenuti, la Bozza Aprile 2011.

Insieme alla Relazione Generale compongono il documento finale del P.U.M. una serie di allegati.

Allegato A contiene le schede dei rilievi del traffico eseguiti appositamente per il P.U.M. su alcune intersezioni.

Allegato B contiene le tavole di rappresentazione dei risultati delle assegnazioni modellistiche relative alla simulazione degli scenari considerati e valutati per il P.U.M. durante la costruzione della proposta finale.

Allegato C è costituito da alcune tavole a grande formato (A1) utili per una visione d'insieme sull'intero territorio comunale:

C1 – Progetto di Breve Termine

C2 – Progetto di Medio Termine

C3 – Progetto di Lungo Termine

C4 – Carta della ciclabilità

Non fanno parte del documento finale del P.U.M. ma degli elaborati della V.A.S. e ad esso sono intrinsecamente legati:

- la **Carta della Circolazione dei Cittadini**, documento di sintesi del percorso di partecipazione;
- il documento di presentazione degli esiti dell'applicazione del **Potenziale di Comunità**;
- il **Rapporto Ambientale** redatto a norma di legge quale esito della procedura di V.A.S. applicata al P.U.M.

1.4 P.U.M. e Relazione previsionale e programmatica

Uno dei documenti fondamentali in ambito programmatico e finanziario è costituito dalla relazione previsionale e programmatica allegata al Bilancio pluriennale.

In tale relazione sono riportati, quali elementi fondanti, le direttive e gli indirizzi a cui la macchina amministrativa dovrà attenersi nei singoli periodi di esercizio.

A tal fine gli strumenti pianificatori e programmatori vigenti nelle varie discipline vi si devono attenere. Il P.U.M. in particolare conferma che tutte le direttive e gli indirizzi trovano riscontro negli elaborati del presente piano (v. anche Paragrafo 6.3).