



Le strategie per la Vallagarina

6 *Le trasformazioni previste*

6.1 *La pianificazione sovraordinata*

6.1.1 *Piano Urbanistico Provinciale*

La Provincia di Trento è dotata di un Piano Urbanistico Provinciale (P.U.P.) approvato con Legge Provinciale 27 maggio 2008, n. 5. Tale Piano si configura come cornice strategica per la definizione di linee di azione rispetto al contesto territoriale, finalizzate a uno sviluppo concertato e condiviso.

Per quel che concerne il macroambito della Vallagarina ed in particolare i temi delle infrastrutture viarie, dell'accessibilità e della mobilità, le strategie sono orientate a:

- perseguire una riconversione innovativa delle aree industriali dismesse che interessano in particolare Rovereto, ricercando l'adeguata connessione tra nuove attività produttive e potenzialità del territorio;
- rinnovare il ruolo di Rovereto come centro di attrezzature e servizi alla scala provinciale (ospedale, università, MART), anche provvedendo al decentramento di funzioni;
- organizzare la gerarchia delle reti infrastrutturali migliorando l'intermodalità garantendo alternative valide di trasporto pubblico, sia lungo l'asse nord-sud che verso l'Alto Garda, e rendendo compatibile il traffico pesante a lungo raggio;
- progettare le connessioni tra la città di Rovereto e l'intera Vallagarina con il nuovo collegamento ferroviario sull'asse del Brennero dell'alta capacità;
- migliorare i collegamenti infrastrutturali con i territori esterni.

Il tema delle reti per la mobilità è affrontato dal PUP attraverso la previsione di un modello sistematico. Il livello programmatico si propone di migliorare l'interconnessione e l'integrazione del Trentino sia con le regioni limitrofe che all'interno.

Nello specifico il PUP riconosce tre corridoi di accesso, che trovano a Trento, attraverso l'interconnessione dei vari

sistemi di mobilità, il proprio nodo comune. Il corridoio Nord-Sud è quello che interessa anche Rovereto. Esso si identifica negli assi portanti dell'autostrada A22, della ferrovia del Brennero e della S.S. 12, nonché in quello complementare della S.P. 90. La necessità di ragionare complessivamente sui principali assi infrastrutturali della Valle dell'Adige consente da una parte di affrontare in modo sistematico la programmazione di rilevanti interventi di razionalizzazione territoriale come la circonvallazione di Trento e di Rovereto, dall'altra di sviluppare politiche di contenimento dell'aumento del traffico su gomma a favore della rotaia.

Il PUP quindi fa propri gli approfondimenti che la Provincia sta eseguendo per il miglioramento complessivo della sicurezza e della fluidità dell'attraversamento in direzione nord - sud della città di Rovereto. La soluzione inserita fa riferimento all'infrastruttura comunemente denominata "Tangenziale Ovest", che prevede lo spostamento in galleria del tratto autostradale che interessa il territorio di Isera, e la sua riconversione come strada di scorrimento alla scala di valle.

Si fa inoltre riferimento al collegamento funzionale Terragnolo - Vallarsa - Rovereto tra la S.S. 45 e la S.P. 2 che rappresenta una tratta dell'ipotetica infrastruttura denominata comunemente "Tangenziale Est".

Rispetto all'obiettivo dell'integrazione territoriale interna tra i cinque corridoi interni individuati dal PUP, quello che interessa Rovereto è il quinto: Rovereto - Alto Garda - Giudicarie. Sui corridoi interni si intende delineare un modello di mobilità alternativa orientato all'integrazione dei territori, alla razionalizzazione dei traffici e al contenimento dell'inquinamento atmosferico. Sviluppo sostenibile delle infrastrutture ferroviaria e stradali e miglioramento dell'intermodalità sono quindi le strategie da mettere in atto.



Le premesse del Piano

Le criticità evidenziate

6.1.2 Piano Provinciale della Mobilità

La Provincia non ha ad oggi un proprio Piano della Mobilità approvato, ma la Giunta si è dotata nel 2000 di un documento che è l'Atto d'indirizzo per il Piano della mobilità della Provincia di Trento.

Rispetto al sistema infrastrutturale e dei servizi di trasporto e di comunicazione l'Atto di indirizzo chiede che il Piano

- fornisca risposte efficienti ed ambientalmente sostenibili alla domanda di mobilità dal punto di vista funzionale (disponibilità in risorse umane), territoriale (traffico indotto dalla localizzazione delle aree produttive e dei servizi pubbliche/private, traffico di puro attraversamento) e stagionale (attività agricola, turismo). Per garantire la sostenibilità di queste risposte, si deve contemporaneamente attuare delle politiche d'uso del suolo, di strategie economiche, ecc.;

- ragioni su un modello di mobilità integrata (interdipendente dei diversi modi di trasporto e delle diverse aree della provincia e della provincia nei confronti dell'esterno);
- porti al soddisfacimento del fabbisogno infrastrutturale essenziale.

Le diversi linee d'indirizzo tracciate riguardano:

- il potenziamento dell'intero itinerario ferroviario del Brennero dando priorità alla realizzazione del bypass, e l'utilizzazione fin dal breve-medio periodo della ferrovia del Brennero in funzione di raccordo metropolitano tra Trento e Rovereto;
- l'innovazione tecnologica ed organizzativa (efficienza, sicurezza, comunicazione, ecc.);
- un sistema informativo efficiente per la mobilità;
- la gestione efficiente della mobilità (trasversalità).

6.1.3 Piano Territoriale della Comunità di Valle Vallagarina

Il Piano Territoriale della Comunità di Valle Vallagarina (PTC) è lo strumento di pianificazione con il quale sono definite, sotto il profilo urbanistico e paesaggistico, le strategie per uno sviluppo sostenibile del territorio, nell'obiettivo di conseguire un elevato livello di competitività del sistema territoriale, di riequilibrio e di coesione sociale e di valorizzazione delle identità locali, nella cornice delle funzioni riservate alla Comunità dalla Legge Provinciale di riforma istituzionale n° 3 del 2006.

Data l'importanza e le criticità riscontrate sul tema della mobilità la Comunità della Vallagarina ha elaborato nel 2012 uno stralcio del "Documento preliminare" in materia di mobilità che, facendo riferimento al quadro normativo provinciale, si configura come un atto di indirizzo e programmazione, ed anticipa questi contenuti rispetto a quelli generali del redigendo "Documento preliminare" del PTC.

La Vallagarina si estende nella parte inferiore della Val d'Adige in territorio trentino, all'incrocio tra l'asse atesino, l'accesso al Garda e i percorsi delle valli del Leno. La collocazione geografica del fondovalle, lungo un importante corridoio di traffico a carattere interregionale ed internazionale, determina un massiccio flusso di veicoli – leggeri e pesanti – sull'Autostrada del Brennero, sulle principali vie di collegamento con il Veneto e sulla rete ferroviaria.

Rovereto è il centro di maggiori dimensioni demografiche e accoglie il 43% della popolazione residente nel territorio lagarino.

Le criticità principali in tema di mobilità riscontrate dal Piano riguardano il traffico in entrata ed in uscita attraverso le principali direttive (S.S. 12, S.P. 90, S.S. 46 e S.P. 89), sia quello di penetrazione che gravita su via Benacense che ha ormai assunto i caratteri di strada urbana. Considerati gli ingenti flussi di traffico la situazione appare critica sia



all'interno della città, sia nella sua "cintura" urbana. Si evidenziano in particolare forti congestioni sulle strade di ingresso alla città da sud-ovest (S.S. 240 e S.P. 90), da nord e da sud (S.S. 12) e, anche se in maniera più contenuta, da est (S.P. 2, S.S. 46 ed S.P. 89). A causa delle localizzazioni spesso decentrate degli attraversamenti rispetto ai nodi urbani ed ai principali raccordi stradali ed autostradali (Ala, Avio, Rovereto-Mori) ovvero per la loro troppa centralità rispetto agli abitati (Rovereto, Marco, Nomi) per innestarsi sugli stessi è talvolta necessario percorrere tratti piuttosto lunghi in direzioni opposte a quelle desiderate (Pilcante, Rovereto-Villa Lagarina, Sacco-Isena). Questa situazione induce soprattutto il traffico pesante (circa 1.500.000 passaggi/anno sulla S.S. 12 in prossimità di Marco in direzione nord) a scegliere percorsi alternativi più brevi che attraversano e congestionano pesantemente soprattutto i centri abitati di Lizzana e Rovereto.

La Commissione ha evidenziato una serie di interventi e proposte già in atto o in fase di valutazione che migliorerebbero il sistema della mobilità della Vallagarina e che coinvolgono direttamente la città di Rovereto:

- la realizzazione della Bretella "Ai Fiori", opera già appaltata e in fase di costruzione, che rappresenta un fondamentale elemento del progetto complessivo di riorganizzazione viaria di Rovereto;
- il collegamento S.S. 240 - S.S. 12 noto come Variante "Alla Mira", che permetterà di sgravare la zona sud di Rovereto (Lizzana in particolare) dagli automezzi che da sud si dirigono ad ovest (Mori, Brentonico, Alto Garda, etc.), all'imbocco del casello autostradale di Rovereto sud, ovvero in direzione nord attraverso la costruenda Bretella "Ai Fiori";
- la necessità di un più funzionale e diretto collegamento dell'area sud della Vallagarina (Ala e Avio) con il casello autostradale di Rovereto sud; l'ipotesi di tale nuovo collegamento, potrà essere considerata anche successivamente alla realizzazione della bretellina alla Mira, attualmente in fase di progettazione in modo da poterne prima apprezzare gli effetti;

Le proposte di intervento

Le tipologie di opere individuate in funzione degli obiettivi

- l'attivazione di una fase sperimentale che preveda l'utilizzo gratuito o agevolato tramite abbonamento dell'autostrada A22 (anche per i mezzi pesanti) sulla tratta Rovereto sud - Rovereto nord (possibilmente allagata fino al casello di Trento sud); al fine di ridurre le emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera, si propone che sul tratto autostradale interessato dalla sperimentazione (Rovereto sud-Rovereto Nord), la velocità massima possa essere ridotta a 110 km/h;
- la riorganizzazione dell'attraversamento nord - sud di Rovereto che consideri non solo gli aspetti legati alla risoluzione del traffico ma anche le ricadute urbanistiche quali il miglioramento in termini di qualità e vivibilità urbana, attraverso la riappropriazione di porzioni della città, l'incremento di aree a traffico limitato, il potenziamento di aree pedonali.
- una strategia generale risolutiva dei problemi del traffico veicolare inquadrata nell'ottica di una visione articolata del sistema di mobilità che contempli il potenziamento dei percorsi ciclo-pedonali, la realizzazione di parcheggi pubblici, la riapertura delle stazioni ferroviarie dismesse e l'utilizzo del treno come metropolitana di superficie, nonché il potenziamento del trasporto pubblico (nuove corse, aumento delle frequenze, possibilità di carico delle biciclette su tram/treno, parcheggi, etc.).

Sulla scorta delle valutazioni operate dalla Commissione che ha redatto il Documento in oggetto, le opere viabilistiche provinciali e comunali di interesse sovracomunale sono state ordinate in base alle seguenti tipologie e caratteristiche:

1. Tipologia 1: opere sistemiche di rilevanza sovracomunale/provinciale finalizzate al potenziamento o all'integrazione organica della rete infrastrutturale in contesti urbani/periurbani ad elevata congestione veicolare di penetrazione e attraversamento (nuovi tracciati, rettifiche, allargamenti di strade provinciali);
2. Tipologia 2 : opere ed interventi di rilevanza sovracomunale, anche di carattere puntuale, finalizzati al potenziamento delle principali



infrastrutture stradali intercomunali ed alla fluidificazione dei flussi veicolari (nuovi tracciati, svincoli, rotonde, parcheggi etc.).

COMUNI	TIPOLOGIA 1	TIPOLOGIA 2
ROVERETO	<ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione bypass Sant'Ilario - Collegamento Rovereto nord- Alta Vallagarina - Interramento del tratto SS 12 davanti alla stazione e sistemazione p.le Orsi - Bretella ai Fiori (appaltata) - Variante alla Mira - Tangenziale est - Tangenziale ovest - Parcheggio ospedale S. Maria del Carmine 	<ul style="list-style-type: none"> - Via Benacense - Via Caffonara - Sottopasso stazione FF. SS. per il collegamento con S. Giorgio

Tabella 6.1 *Opere inserite dal Documento Stralcio in materia di mobilità della Comunità di Valle Vallagarina (2011) per il Comune di Rovereto*

Il percorso del PRG

6.2 Le previsioni del P.R.G. vigente

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

Il PRG vigente, è stato approvato dalla Giunta Provinciale con deliberazione n. 1310 del 22/06/2012. È redatto ai sensi della L.P. 5 settembre 1991 n. 22 e s. m. "Ordinamento urbanistico e tutela del Territorio" e della L.P. 4.03.2008 n. 1 "Pianificazione urbanistica e governo del territorio" e si applica a tutto il territorio Comunale di Rovereto.

Ai fini delle valutazioni sul tema della mobilità, vale la pena ricordare come l'Amministrazione Comunale in fase di stesura della Revisione del Piano abbia commissionato al prof. ing. Maurizio Crispino e al dott. ing. Roberto Lorenzi lo studio delle problematiche legate alla mobilità.

Le risultanze di tale fase di studio e del dialogo in merito con la Provincia, che ha portato alla sottoscrizione di un protocollo d'intesa per la realizzazione di alcune opere viabilistiche di interesse sovracomunale, sono riportate nel documento di accompagnamento alla terza e definitiva adozione della Variante 2009 "Territorio Ambiente Paesaggio", al Capitolo 14, di cui si dà qui sintesi generale.

Il principale elemento di novità legato alla mobilità nel Comune di Rovereto riguarda il nuovo assetto della viabilità sovracomunale e la sua interconnessione con la rete urbana.

La Commissione Urbanistica Provinciale, in sede di verifica dello strumento di pianificazione urbanistica vigente per il Comune di Rovereto adottata in via definitiva, ha chiesto la cancellazione delle previsioni relative alla variante Est.

Per quanto concerne la variante Ovest, la stessa Commissione aveva evidenziato la necessità di una comparazione con lo studio generale sulla viabilità della

Le opere stradali inserite nel
PRGGli altri obiettivi del PRG in
fatto di mobilità

Vallagarina promosso dalla Provincia Autonoma di Trento in relazione alle nuove indicazioni contenute nel Piano Urbanistico Provinciale.

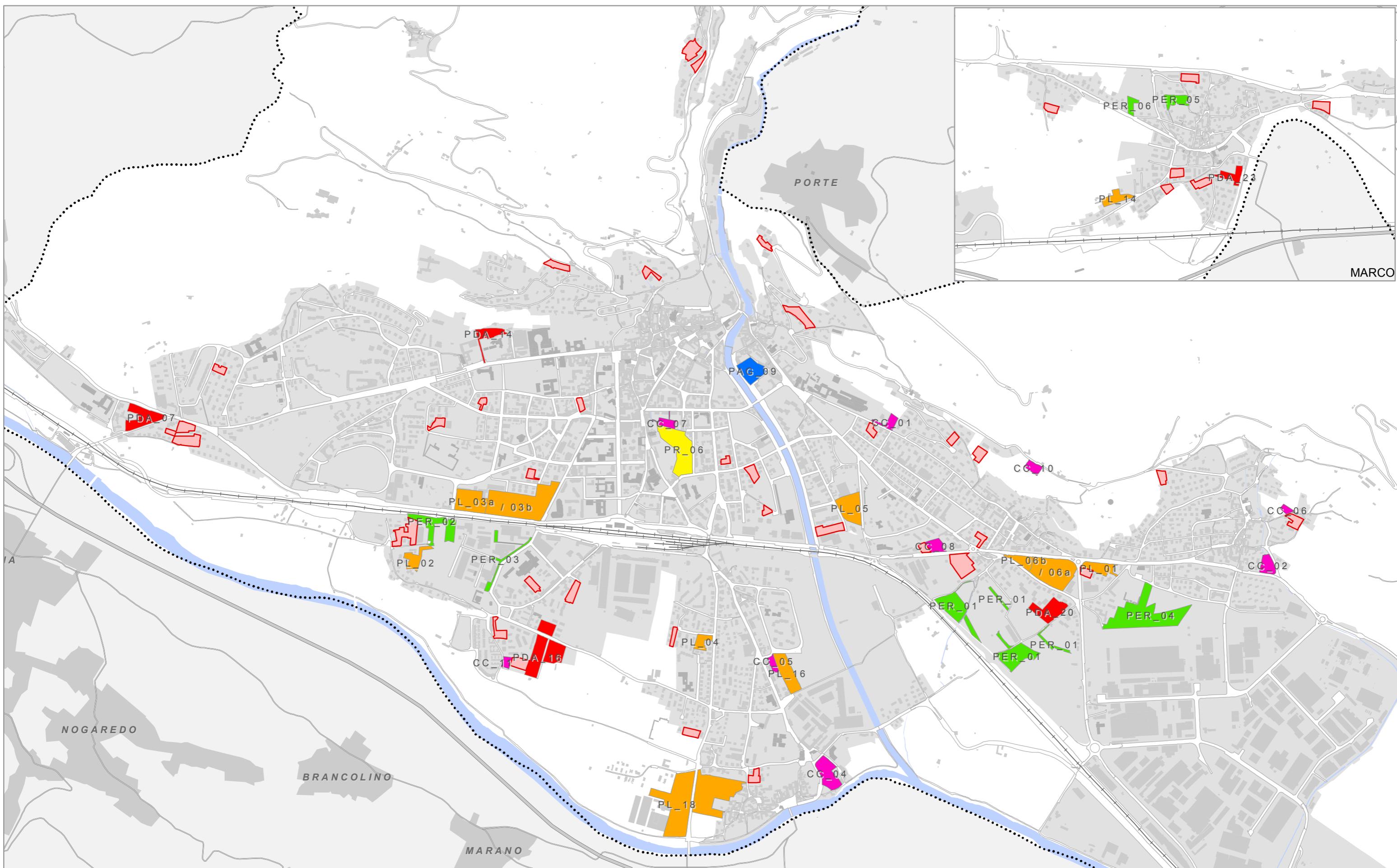
Le altre principali opere stradali inserite nel PRG sono:

- un nuovo tracciato per la S.S.12 a nord di Rovereto, nota come Variante di S.Ilario, opera condivisa anche con la Comunità di Valle;
- la Bretella "Ai Fiori", già in fase di realizzazione;
- la Variante "Alla Mira", di cui è in corso la progettazione definitiva;
- le opere legate ad una nuova accessibilità all'area della Baldresca dalla città mediante collegamento con sottopasso con via Lungo Leno Sinistro;
- le opere per il collegamento tra il Polo della Meccatronica e piazzale Orsi, secondo quanto previsto dal Masterplan dell'Arch. Barozzi;
- un collegamento tra l'anello multi direzionale in zona Stadio e San Giorgio, alternativo alla S.S.12;
- l'interramento della S.S.12 in corrispondenza della stazione ferroviaria, da studiare con i dovuti approfondimenti;
- la nuova strada di accesso agli edifici posti a monte di corso Verona lungo salita S.Antonio;
- una serie di percorsi ciclabili a servizio delle relazioni interne alla città e tra la città e le frazioni.

Tra gli obiettivi dell'Amministrazione in fatto di mobilità vanno citati anche:

- il miglioramento della qualità del Centro Storico, includendovi le aree di piazza Podestà e S.Maria, anche attraverso l'estensione delle ZTL;
- lo sgravio di via Benacense quale direttrice di traffico che determina una frattura fisicamente tangibile nel quartiere che attraversa;
- la funzione della ferrovia per il trasporto collettivo e il collegamento rapido, da valorizzare con la realizzazione di stazioni puntuali a servizio dei quartieri, delle aree produttive o delle scuole;
- il potenziamento delle strutture ciclopedonali per una città "a misura d'uomo"
- la realizzazione di nuove opere di attraversamento dell'asse stradale e ferroviario che attualmente divide la città in direzione nord-sud, in previsione di un progressivo sviluppo della città sotto il profilo urbanistico a ovest della ferrovia;
- il potenziamento delle strutture per la sosta.

Le scelte del PRG che hanno un riflesso importante su quelle del PUM non sono evidentemente solo quelle prettamente infrastrutturali e trasportistiche, ma anche quelle relative al dimensionamento residenziale, a cui sono legate le variazioni nel numero e nelle caratteristiche degli spostamenti interni, in entrata e in uscita dal territorio comunale. Le variazioni nella domanda di mobilità sono state oggetto di un'analisi che il PUM ha condotto in modo specifico anche grazie all'utilizzo del modello di simulazione del traffico. Si rimanda pertanto per questi aspetti alla lettura del Capitolo 8 e del Paragrafo 8.2.1 in particolare.



Transformazioni urbanistiche

- [Pink square] Concessioni Convenzionate
- [Green square] Perequazioni
- [Blue square] Piani Attuativi a Fini Generali
- [Orange square] Piani di Lottizzazione
- [Yellow square] Piani di Recupero
- [Red square] Piani d'Area
- [Light red square] Aree di completamento

TRASFORMAZIONE PREVISTE DAL P.R.G.

Figura

6.1

Scala 1:15000



La prima direttrice
Il disegno della viabilità strategica di
attraversamento della valle

L'approccio del passo corto e
del passo lungo

6.3 Le scelte strategiche della Relazione previsionale e programmatica

Si riportano in questo paragrafo alcuni stralci significativi della *Relazione previsionale e programmatica per il periodo 2013-2015* del Comune di Rovereto, riferiti in particolare agli indirizzi dell'Amministrazione sulle scelte strategiche inerenti la viabilità sovra comunale ed all'approccio del "passo corto" e del "passo lungo" sul quale anche il P.U.M. si è basato nel fornire per il sistema della mobilità risposte operative realizzabili nel breve termine e risposte strategiche di più ampio respiro e/o di portata economica rilevante nel medio-lungo termine, compatibilmente con gli scenari economico-finanziari più plausibili.

Rovereto rappresenta un baricentro nodale di traffico della Vallagarina essendo generatore di flussi verso le aree di Trento e dell'Alto Garda e contestualmente polo attrattore di traffico in ragione della presenza sul proprio territorio di servizi di interesse sovra comunale. Il sistema viabilistico che interessa la città presenta aspetti di rilevante criticità nei tratti di attraversamento nord-sud ed est-ovest. Il tema è all'attenzione dell'Amministrazione ed è stato oggetto di approfonditi dibattiti in sede consiliare anche per le sollecitazioni venute dai vari gruppi di maggioranza e opposizione avanzate con appositi ordini del giorno collegati ai bilanci 2011 e 2012 ed approvati a larga maggioranza.

La tematica è stata puntualmente seguita anche nella fase di stesura ed approvazione del documento preliminare al Piano Territoriale di Comunità e denominato "stralcio in materia di mobilità", approvato dalla Comunità di Valle dopo ampio confronto con gli altri comuni interessati e la Provincia autonoma di Trento (v. Paragrafo 6.1.3). Il documento, pur fornendo alcune indicazioni condivise, non è esaustivo di tutte le problematiche espresse dal Comune di Rovereto.

Non sono ritenute soddisfacenti inoltre le risposte della Provincia in termini di impegno progettuale e finanziario messe in campo per risolvere il tema del traffico di attraversamento della città considerato che a tutt'oggi non è stata ancora fornita una soluzione progettuale adeguata.

L'approccio rimane quindi quello del passo corto e del passo lungo.

In questo contesto il Comune di Rovereto si attiverà in termini concreti su due linee direttive.

La prima, riguarda il disegno della viabilità strategica di attraversamento della valle, che a livello progettuale non ha ancora ottenuto una condivisione complessiva, posto che vengono interessati altri comuni limitrofi, in particolare le amministrazioni della destra Adige. A fronte di una progettazione di larga massima prodotta dalla Provincia, non sono disponibili altre soluzioni tecniche e di impatto.

E' quindi indispensabile, a questo punto, ai fini della concreta definizione dell'annoso problema, che il Comune di Rovereto diventi protagonista di un tavolo di confronto e concertazione con le altre amministrazioni supportato da uno studio comparativo tecnico-economico che analizzi vari scenari (basandosi anche sui dati derivanti dalle ultime rilevazioni acquisite per il PUM e i rilievi svolti dalla Provincia) in modo da poter interagire con i soggetti preposti alla pianificazione e realizzazione dell'opera quali la Comunità di Valle e la Provincia.

E' indispensabile a tal fine che il Comune di Rovereto, quale principale interessato del problema, assuma la regia in tempi ragionevolmente brevi e d'intesa con la Comunità di Valle, per la definizione della migliore soluzione del problema mettendo in atto tutte le iniziative utili nei confronti della Provincia Autonoma di Trento affinchè questo strategico tema, evidenziato ormai da decenni, venga risolto nell'interesse di Rovereto, della Vallagarina e in definitiva nell'interesse dell'intero Trentino.

Su sollecitazione dell'amministrazione la Comunità di Valle ha affidato un incarico professionale per la stesura del Piano urbano di comunità avvalendosi degli stessi professionisti che hanno elaborato il P.U.M.

L'amministrazione si riserva di affidare a professionista con esperienze viabilistiche un eventuale incarico professionale ai fini della comparazione delle proposte per poter disporre di un quadro tecnico idoneo a supportare le conseguenti decisioni.



La seconda direttrice
Gli interventi attuabili nel breve e
medio termine

La seconda prospettiva è l'attuazione di interventi concreti di breve e medio termine per dare subito risposte a taluni nodi della viabilità di attraversamento.

Come sarà evidenziato nei capitoli che seguono, l'amministrazione si è prontamente attivata per dare concretezza agli interventi di miglioramento dell'attuale assetto della strada statale 12 per migliorare e fluidificare i flussi di traffico da nord verso sud e viceversa attivando le seguenti iniziative:

- supporto operativo agli uffici provinciali nel favorire la prosecuzione senza interruzioni del cantiere relativo alla bretellina "ai fiori" (pur con le incognite dovute alla bonifica di alcuni siti svolte senza impedimenti);
- progettazione, su delega della provincia stessa della bretellina della Mira;
- progettazione e prossima cantierizzazione della rotatoria di via Craffonara. I rapporti patrimoniali con i privati confinanti sono già stati definiti.
- progettazione di massima di un passaggio pedonale sopraelevato all'altezza della stazione ferroviaria;
- ulteriori scenari possibili indagati attraverso il PUM.

In questa fase è fondamentale svolgere una ulteriore valutazione di impatto, mediante affidamento di incarico a professionista viabilista, sulle prospettive che saranno sviluppate a livello generale nel PUM riguardo al tema del collegamento della città con il nuovo polo della meccatronica, valutando sia lo scenario proposto dalla Provincia sia ipotesi di connessione in altra zona più a nord.

E' fondamentale nel 2013 individuare la soluzione progettuale per poi procedere con i finanziamenti delle opere e alla realizzazione dei lavori entro il prossimo quadriennio per procedere di pari passo con gli investimenti già programmati dalla Provincia sull'area di via Zeni.

Altre iniziative messe in campo per il miglioramento dei collegamenti stradali in ambito urbano ed extracomunale riguardano:

- il nuovo tracciato della SS. 12 a nord di Rovereto, in attuazione del protocollo d'intesa con il quale

l'Amministrazione comunale, durante l'anno 2012, ha proseguito il dialogo con la Provincia dopo il Protocollo d'intesa del 2010, la quale Provincia ha evidenziato la volontà di progettare l'opera e di finanziarla attraverso il proprio bilancio; l'intervento ha assunto carattere prioritario sulle altre opere previste a Rovereto;

- l'interramento della S.S.12 in corrispondenza di piazzale Orsi, per il quale è stata elaborata una soluzione progettuale preliminare; anche in questo caso la Provincia si è assunta l'onere, compatibilmente con la disponibilità finanziaria, di proseguire l'iter di progettazione;
- un sovrappasso pedonale alla S.S.12 in corrispondenza della stazione dei treni, sulla scorta dello studio elaborato dall'arch. Francesco Cocco, da realizzarsi in attesa della definizione dell'intervento di cui al punto precedente; la Provincia ha accolto favorevolmente tale proposta, prefigurando un suo prolungamento fino a via Zeni che attraversi quindi l'intero areale ferroviario, e avanzato l'ipotesi di finanziarlo quale collegamento d'interesse nell'ambito del Polo della Meccatronica;
- la Bretella "Alla Mira", collegamento viario tra S.S.12 e via Caproni, prioritaria per l'Amministrazione in quanto rappresenta la soluzione ottimale per connettere l'importante nodo della rotatoria in località Favorita con la S.S. 12, nel disegno complessivo contenuto nel P.U.M. che ne lega la funzione anche alla Bretella "Ai Fiori" in fase di ultimazione;
- le opere necessarie per l'accesso e il rientro al centro sportivo della Baldresca, che assumono importanza sovra comunale vista la localizzazione impianti di primissimo rilievo provinciale e nazionale.



6.4 I focus specifici

Contestualmente all'avvio della stesura del P.U.M. il Comune di Rovereto ha inteso affidare una serie di incarichi specifici mirati all'approfondimento di alcune questioni ritenute rilevanti inerenti aree particolarmente sensibili della città, o trasformazioni urbanistiche di particolare rilievo o la realizzazione di nuove infrastrutture viarie previste dagli strumenti urbanistici vigenti.

Con la seconda fase del P.U.M. si sono assunte le attività analitiche e le risultanze prodotte da tali "focus di approfondimento" quali elementi utili nel processo tecnico-decisionale che ha portato alla definizione della proposta definitiva di Piano. Il P.U.M. si configura pertanto in questo senso anche come necessario strumento di sintesi di tutti gli studi, analisi e proposte inerenti la mobilità espresse dal territorio e dai suoi attori.

Tre approfondimenti hanno riguardato lo studio di impatto di altrettante nuove infrastrutture viarie previste a completamento dello schema viabilistico primario roveretano:

- Bretella "Alla Mira"
- Tangenziale Est
- Variante di S.Ilario

Gli altri si sono occupati della riqualificazione urbana di alcune aree strategiche per lo sviluppo della città, con particolare riguardo all'analisi delle diverse alternative per la configurazione dello schema di accessibilità ed allo studio del loro impatto sulla viabilità esistente:

- via Benacense
- corso Bettini
- Follone
- ex Manifattura Tabacchi
- Polo della Meccatronica
- Parcheggi e viabilità ex Bimac, ospedale e sinistra Leno.