



3 L'offerta infrastrutturale e dei servizi per la mobilità

3.1 La rete viaria primaria

La rete viaria primaria di rango territoriale è costituita dalle seguenti infrastrutture:

- l'Autostrada A22 Modena – Brennero;
- la S.S. 12 dell'Abetone e del Brennero: Rovereto si trova a circa 65 km da Verona e 25 km da Trento;
- la S.S. 240 di Loppio e di Val di Ledro: Rovereto dista circa 20 km da Riva del Garda;
- la S.S. 46 del Pasubio, importante direttrice verso il Veneto in particolare Vicenza, distante 80 km circa;

- la S.P. 2 di Terragnolo, che conduce a Terragnolo e Folgaria
- la S.P. 89 Sinistra Leno, che percorre la Vallarsa parallelamente alla SS 46, sul versante opposto della valle;
- la S.P. 90 nota come "Destra Adige", poiché corre sul lato occidentale della valle, a destra rispetto al fiume, esterna rispetto al confine comunale.

3.2 La rete ferroviaria

La rete ferroviaria è costituita dalla linea a doppio binario Verona – Brennero che ha nel territorio di Rovereto una stazione a servizio della città, in piazzale Orsi, dove si trova anche attualmente lo scalo merci, ed una stazione in località Mori Stazione, dove è programmato anche il trasferimento dello scalo merci.

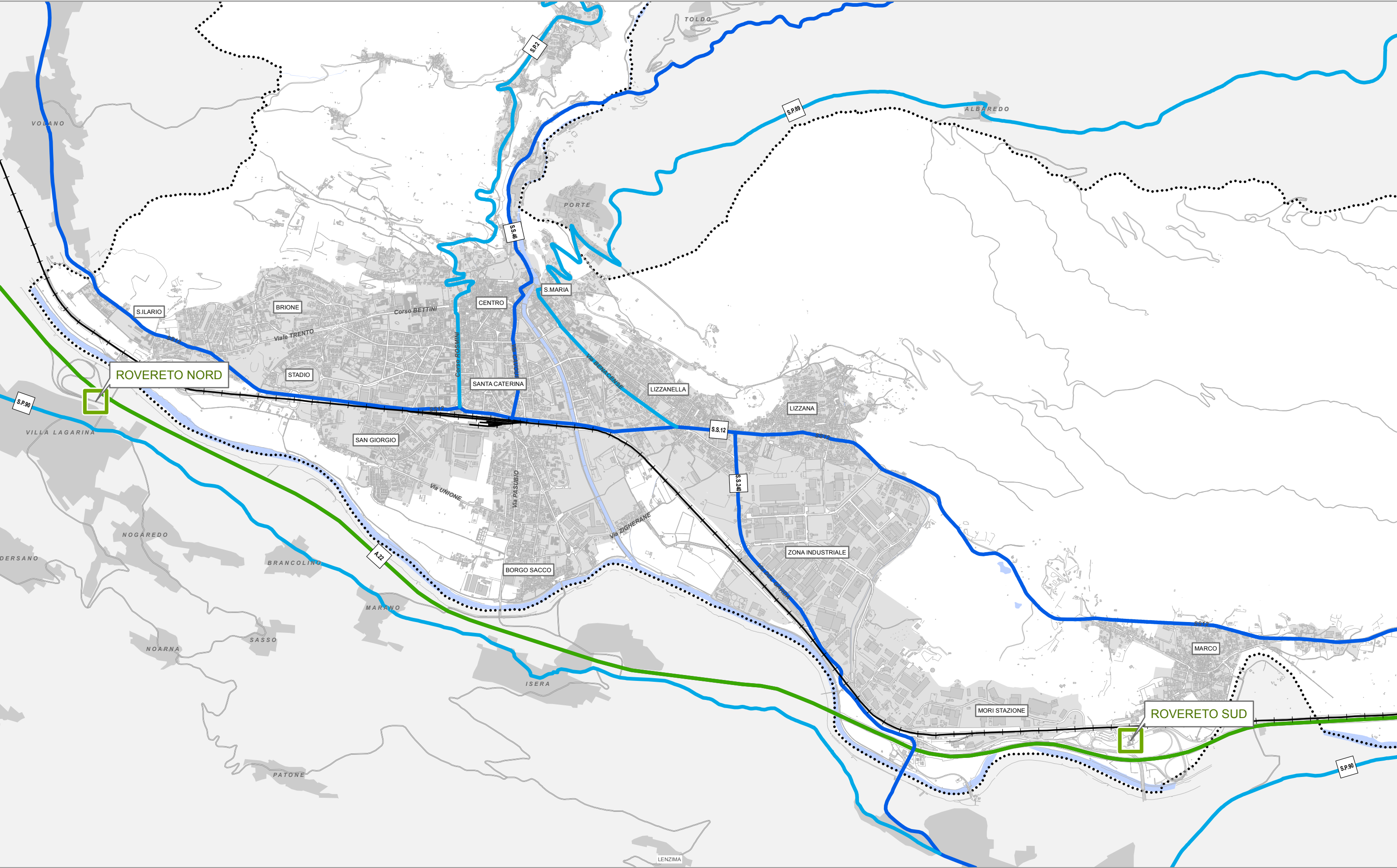
Sono in fase di esecuzione e progettazione i lavori per la realizzazione della T.A.V.

Si segnala anche la ferrovia dismessa Rovereto – Arco – Riva "RAR", una linea a scartamento ridotto (760 mm) che

collegava la Ferrovia del Brennero con la riva nord del Lago di Garda in esercizio dal 1891 al 1936.

La funzione, se non il tracciato, di questa linea potrebbe essere ripristinata dal progetto "Metroland", un piano di rete ferroviaria in galleria per collegare in modo rapido tutte le valli del Trentino a cui sta lavorando la Provincia Autonoma di Trento. Infatti una delle linee previste, e quella alla quale dovrebbe essere data priorità, è la linea Rovereto - Arco - Ponte Arche - Tione, del costo stimato di 678,9 milioni di euro.





Rete viaria primaria

Autostrada

Strade statali

Strade provinciali

Rete ferrovia

Caselli autostradali

RETE INFRASTRUTTURALE TERRITORIALE



Lo stato della ciclabilità e la
politica del Comune

La rete ciclabile diffusa

3.3 La rete ciclabile esistente

L'analisi critica della rete ciclabile di Rovereto non può che nascere da due considerazioni di ordine generale:

- la morfologia del terreno su cui si sviluppa la città e il suo contesto orienta sulla direttrice nord-sud la maggior parte delle relazioni e limita la lunghezza delle traverse est-ovest quasi esclusivamente alle relazioni interne alla città, se si eccettua l'apertura verso la piana di Mori a sud;
- la mobilità ciclabile di tipo turistico e del tempo libero, che ha nei percorsi fluviali lungo l'Adige e lungo il Leno i suoi assi portanti, dev'essere affiancata da una mobilità ciclabile di tipo sistematico ed urbano e quindi da una rete di percorsi ed itinerari con caratteristiche geometriche e funzionali diverse.

Il Comune di Rovereto ha avviato da qualche anno una politica chiaramente orientata ad incrementare il numero e la qualità dei percorsi ciclabili cittadini, grazie agli approfondimenti pianificatori e progettuali portati da diversi studi, con particolare riguardo a "Piani ciclabilità. Tratto via Zeni - viale della Vittoria - via Campagnole - corso Bettini - corso Rosmini - via Benacense -via Circonvallazione" del giugno 2011 (Leoni&Leoni) e "Analisi e progetti per una rete ciclabile diffusa. Piano Ciclabilità 2012" (Malossini), dei cui risultati si è tenuto conto nella stesura del P.U.M. a partire dal riconoscimento delle criticità e delle priorità di intervento.

Dal secondo degli studi citati si sono estratte le informazioni riportate nella Tabella 3.1 ed integrate secondo le analisi condotte per il P.U.M.

PERCORSO ESISTENTE	SENSO DI MARCIA	TIPOLOGIA	CRITICITA' - DISCONTINUITA'
Via Dante	BiD	In sede propria	
Lungo Leno Sx e Lungo Leno Dx	BiD	In sede propria	Sottopasso barriera Strada Statale 12-Lungo Leno dx
Lungo Leno Sx	BiD	Ciclopedonale e/o su marciapiede	Attraversamento verso il centro (Ponte Leno-Via Calcinari e via Santa Maria)
Corso Bettini	MonoD	Corsia ciclabile	Manca corsia monodirezionale in senso opposto. Strettoia finale.
Via Brione-Piazza della Pace	BiD	In sede propria	Segnaletica a terra: Piazza della Pace
Viale Trento	BiD	In sede propria	Attraversamento rotatoria via Magazol. Carenza segnaletica e riconoscibilità.
Via Cittadella	BiD	In sede propria	Connessioni strategiche carenti con viabilità principale
Viale della Vittoria	BiD	Contigua a marciapiede	Segnaletica a terra carente in parcheggio Manifattura
Via Col Santo	BiD	Promiscuo su strada a basso traffico	
Via San Giorgio	BiD	Promiscuo su strada a basso traffico	
Via Navicello	BiD	In sede propria	
Via delle Zigherane	BiD	In sede propria	Connessioni strategiche carenti : via delle Zigherane -via dei Fiori
corso Verona (prox RoverCenter)	BiD	In sede propria	Attraversamento segnaletica a terra: Z.I. viale del Lavoro-corso Verona
Zona industriale	MonoD / BiD	Ciclopedonale promiscuo	Segnaletica a terra

Tabella 3.1 Elenco delle piste ciclabili esistenti: sensi di marcia, tipologie e criticità

Lo Studio del Malossini converte la propria analisi, estesa anche alla mappatura delle aree di sosta localizzate in vicinanza delle piste ciclabili esistenti, in una proposta di "rete ciclabile diffusa" basata sostanzialmente sui seguenti elementi:

- quattro grandi arterie convergenti verso il centro, a ciascuna delle quali, oltre che servire le relazioni sui quattro punti cardinali, è assegnato un tematismo socio - economico - ambientale per soddisfare tutte le esigenze di spostamento (casa-lavoro, casa-scuola, servizi e commerci):

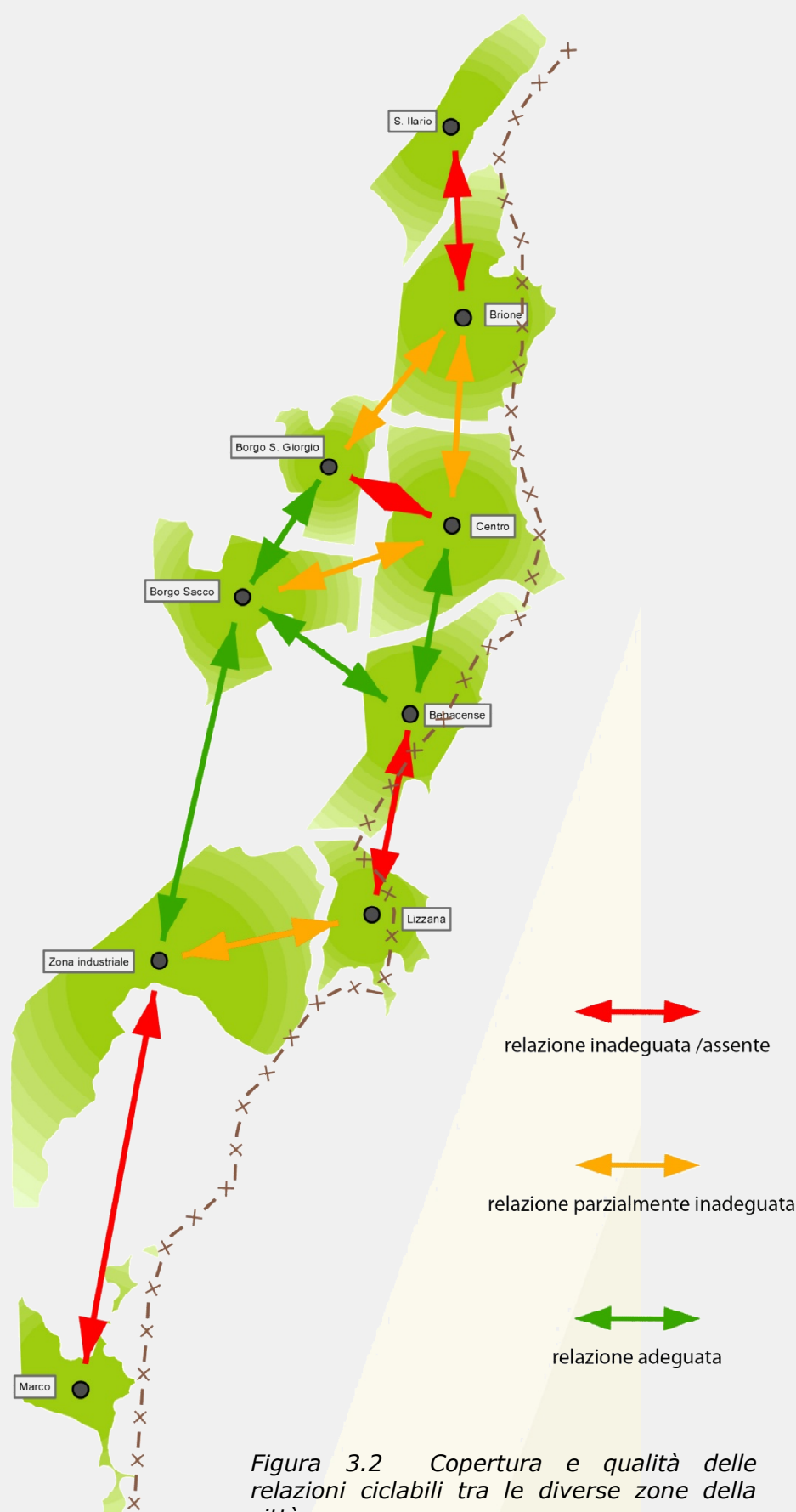


Figura 3.2 Copertura e qualità delle relazioni ciclabili tra le diverse zone della città

- ✓ la Linea 1 "pista Longa" connetterebbe tutti i centri abitati in Sinistra Adige con valenza turistica ma anche ricreativa per gli abitanti e sistematica per le relazioni con i quartieri più lontani della città;
- ✓ la Linea 2 "pista del parco del Leno" connette tutte le funzioni e parti della città che vi si affacciano;
- ✓ la Linea 3 "pista della Roggia" rappresenta l'altro asse nord-sud ad ovest dalla ferrovia;
- ✓ la Linea 4 "pista del lavoro" connette le aree produttive storiche con quelle attuali.

- una rete ciclabile di quartiere flessibile legata al rapporto del Comune con le Circoscrizioni;
- l'intermodalità con il trasporto pubblico da perseguire in varie forme (connubio tra interventi fisici e campagne promozionale dei mezzi pubblici e della bici, promozione della sicurezza stradale) e con l'individuazione di aree di sosta per autovetture e bici vicine alle piste ciclabili ed alle fermate degli autobus; in questo ragionamento rientra l'implementazione del bike sharing tradizionale (AMR) e a pedalata assistita (Provincia).

I "Piani ciclabilità" del 2011 presentano contenuti più progettuali, ripresi nel Capitolo 9.6 sulla proposta. Al fine dell'analisi dell'esistente si citano qui solamente i principali indirizzi dello studio che in qualche modo traducono le problematiche di contesto riscontrate:

- A. l'individuazione di corsie ciclabili possibilmente in sede propria;
- B. l'individuazione di aree a parcheggio per autoveicoli che compensino quelle eliminate per la creazione delle ciclabili;
- C. la limitazione a 30 km/h della velocità sulle vie di traffico principali;
- D. la cura e l'attenzione al centro storico;
- E. la messa in sicurezza degli attraversamenti con adeguate segnaletica ed illuminazione;
- F. l'attenta gestione degli impianti semaforici.

Interessante anche la proposta di una valutazione qualitativa dei percorsi ciclabili, mutuata dalla consuetudine svizzera, basata sull'assegnazione di un giudizio ad ognuno degli otto

diversi criteri di valutazione proposti (grado di scorrimento, qualità ambientale circostante, rivestimento, regime e volume di traffico, omogeneità, punti pericolosi, senso di sicurezza, capillarità).

Per quel che concerne l'analisi critica della rete esistente, il P.U.M., preso atto degli elementi portati dagli studi sopra sintetizzati, propone un'analisi orientata alla verifica dell'accessibilità in bicicletta alle diverse zone della città, intesa come copertura con percorsi (almeno uno) di adeguata qualità e sicurezza delle relazioni con tutte le zone limitrofe. Pur tenendo conto degli itinerari utilizzati per il tempo libero, il P.U.M. concentra la sua attenzione sui percorsi che possono servire gli spostamenti urbani di tipo sistematico o legati alle abitudini quotidiane dei residenti, dal momento che dal loro potenziamento passa il perseguimento dell'obiettivo di far aumentare la mobilità ciclabile a discapito di quella motorizzata.

Tale analisi trova una sua efficace e schematica rappresentazione nella Figura 3.2, che segnala:

le relazioni coperte con percorsi ciclabili adeguati

- tra la zona industriale e Borgo Sacco, grazie alle piste di viale dell'Industria – via della Roggia – via delle Zigherane ed ai percorsi che si innestano a pettine dal Leno verso l'interno del quartiere;
- tra Borgo Sacco e la zona Benacense, grazie ai percorsi lungo il Leno, che offrono contesto e qualità fruibili anche nel tempo libero;
- tra Borgo Sacco e San Giorgio, grazie al percorso riservato lungo via Col Santo che, se risulta comodo per il nucleo storico di Sacco, risulta disassato e quindi poco diretto per le porzioni di quartiere più vicine alla ferrovia;
- tra il centro storico e la Benacense, grazie al percorso in fase di adeguamento lungo via Dante ed alla possibilità di attraversare il centro storico stesso e sfruttare quindi i ponti di S.Maria;

le relazioni coperte solo parzialmente e/o con percorsi ciclabili da adeguare

- tra il centro storico e Borgo Sacco, per la mancanza di un itinerario continuo sull'asse via Cavour – viale

della Vittoria, che rientra comunque nelle priorità della programmazione delle opere del Comune, e per l'assenza di altri passaggi strutturati (escludendo quello lungo il Leno);

- tra il centro e Brione, che usufruiscono dell'asse ciclabile di corso Bettini e viale Trento, da adeguare nel tratto di corso Bettini, ma non di altri collegamenti nord-sud e di altre connessioni est-ovest;
- tra San Giorgio e Brione, a causa della difficoltà di attraversare il fascio infrastrutturale costituito dall'affiancamento di ferrovia e S.S. 12;

le relazioni non coperte e quindi con percorsi ciclabili del tutto assenti

- tra Marco e la Zona Industriale e tra Marco e la città in generale;
- tra Lizzana e il centro di Rovereto (manca in particolare il tratto che la collegherebbe alla Benacense, al Leno e da lì, appunto, al resto della rete ciclabile della città);
- tra il centro e San Giorgio, dove la problematica è rappresentata dalla già citata impermeabilità della ferrovia;
- tra S.Ilario a nord e Brione, dove risulta problematico recuperare gli spazi necessari lungo l'asta della S.S. 12.

La rete ciclabile odierna si configura quindi come un insieme di percorsi non ancora tra loro connessi in modo ottimale e non serve diverse zone della città. La lunghezza complessiva dei percorsi ciclabili esistenti classificabili secondo una delle tipologie previste dalla norma è pari a circa 24 km di cui una parte da adeguare / riqualificare / mettere in sicurezza / connettere.

A questi è possibile sommare oltre 11 km di percorsi che si sviluppano in promiscuità con il traffico veicolare motorizzato su strade e itinerari "a basso traffico", perché regolamentati come strade riservate a frontisti o a particolari categorie di veicoli o perché inseriti in aree a traffico moderato (limite di 30 km/h) o in contesti residenziali protetti. È il caso particolare dell'itinerario che collega Sacco,

San Giorgio e S.Ilario più a nord attraverso via Col Santo, via Europa, via San Giorgio e via Valdiriva. In generale questo tipo di percorsi, se opportunamente segnalati con segnaletica dedicata alle bici e messi in sicurezza nei punti sensibili, rappresentano risorse importanti da valorizzare per le relazioni inter- e intra-quartiere ed offrono il vantaggio di non necessitare di risorse economiche aggiuntive rispetto a quelle comunemente impiegate per la manutenzione stradale ordinaria.

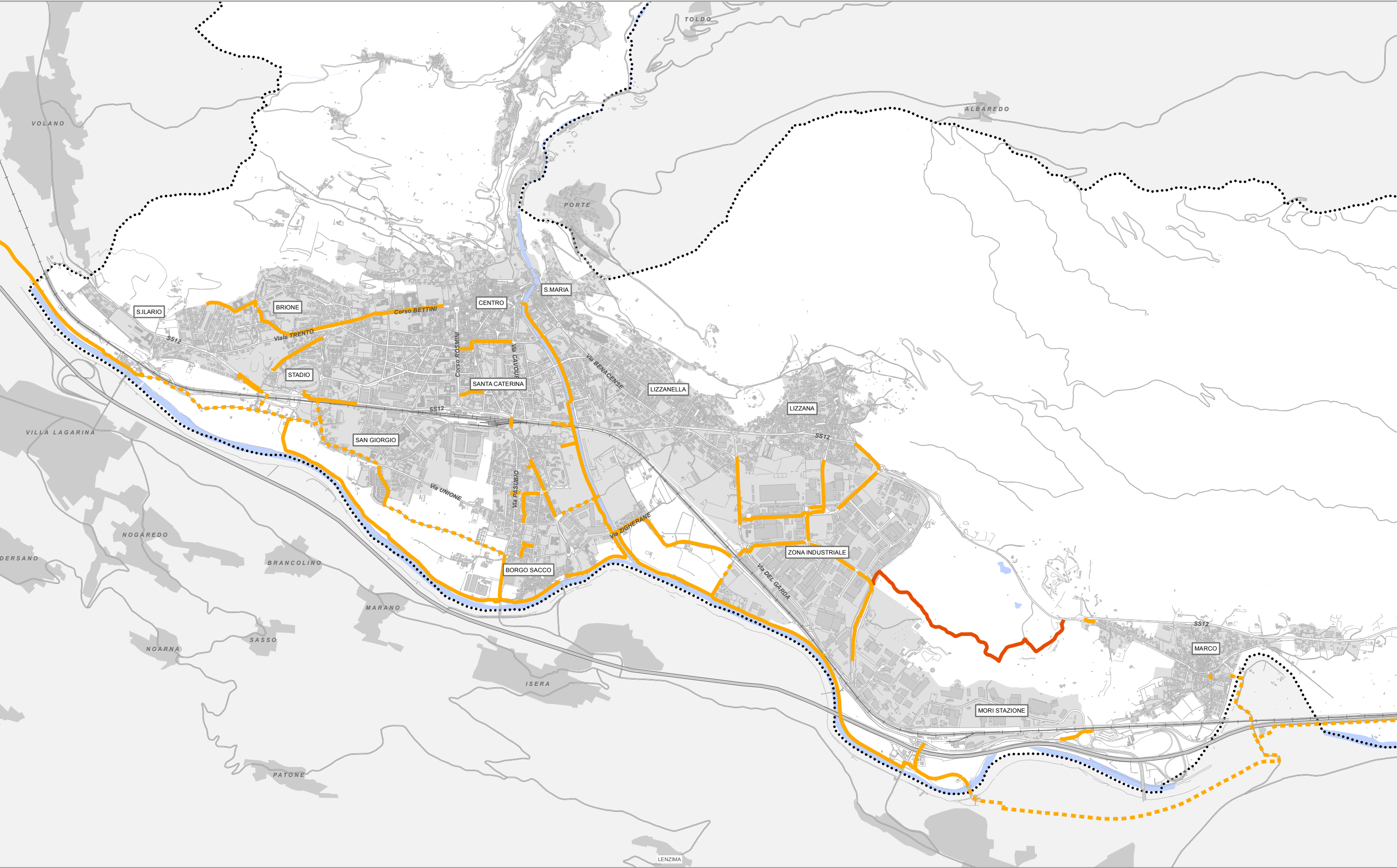
Anche se con funzione diversa da quella di collegamento prettamente urbano, si segnala anche il percorso natura di circa 2 km che attraversa il biotopo dei Lavini di Marco, tra la zona industriale a nord e la frazione di Marco a sud.

In realtà la Pista dell'Adige copre un itinerario lungo ben 18,5 km, di cui 7,6 su percorso promiscuo, per cui se si restringe l'analisi al conteggio dei km di percorsi di tipo più prettamente urbano, l'offerta ciclabile a Rovereto appare molto più contenuta.

In generale è possibile affermare che la dotazione di percorsi ciclabili di Rovereto è sufficiente se misurata in termini di km di percorsi per abitante (6,41 km o 3,57 km / 10000 abitanti senza considerare i percorsi promiscui con il traffico veicolare a seconda che si includa o meno la Pista dell'Adige nel conteggio) o km di percorsi per superficie (0,47 km o 0,27 km / kmq). Nel contempo diverse relazioni cruciali rimangono ad oggi non servite ed il livello di utilizzo della bicicletta per la mobilità quotidiana di tipo sistematico è ancora piuttosto basso (6,5% per gli spostamenti interni) se confrontato con realtà di dimensioni analoghe. Si tenga conto che quest'ultimo dato è riferito agli spostamenti pendolari interni censiti dall'ISTAT nel 2001 e che verosimilmente risulta oggi già aumentato.

Le politiche a cui recentemente il Comune ha saputo dare impulso e le dimensioni della città offrono quindi ampi margini di miglioramento: fermo restando che l'obiettivo è far crescere il numero di spostamenti in bici e non far aumentare i chilometri di piste ciclabili, è evidente che la realizzazione di una rete ciclabile sta alla base della creazione di un vero e proprio sistema di trasporto "bici" di pari dignità rispetto a quello privato e pubblico di tipo motorizzato.

La dotazione dei percorsi
ciclabili di Rovereto



Tipologia delle ciclabili

- Ciclabili esistenti
- Percorsi ciclabili in sede promiscua
- Percorso Natura

RETE CICLABILE ESISTENTE

Il Piano d'Area dei trasporti pubblici



3.4 La rete del trasporto pubblico su gomma

3.4.1 Il trasporto pubblico urbano

Il servizio di trasporto pubblico locale di Rovereto è organizzato su una dimensione suburbana di bacino che interessa diversi altri comuni di cintura all'interno della Vallagarina.

Il Piano d'Area dei trasporti pubblici di Rovereto e Comuni limitrofi (Isera, Mori, Nogaredo, Nomi, Pomalo, Villa Lagarina, Volano), attuato il 18/04/2001, è stato di recente revisionato grazie ad uno studio affidato all'Ing.Enzo Porcu conclusosi nel 2011 con l'ulteriore estensione del servizio di bacino al Comune di Calliano e alla frazione del Comune di Trambileno.

Si tratta di uno studio di settore molto specifico al quale il PUM non può che attingere in riferimento ai dati sull'esistente ed alle progettualità in essere.

Il *Rapporto Definitivo* del Piano d'Area assembla e aggiorna i documenti preliminari (il primo rapporto preliminare è del 27-2-2009 e, il secondo è del 30-4-2009) e integrativi (il primo è del 5-9-2009 e, il secondo è del 25-9-2009) con i quali sono state studiate e verificate una serie di richieste

presentate dal Comune di Rovereto e dagli altri Comuni facenti parti del bacino.

Fra gli scenari di intervento, il Comitato del Piano d'Area ha deciso di procedere all'attuazione dello Scenario "Fer6d".Lo scenario Fer6d ha risposto alle richieste proponendo diversi interventi sui percorsi. Il prolungamento della linea A e le modifiche di percorso hanno permesso di migliorare le cadenze e di collegare Brione/Tiella a l'Ospedale. La nuova linea 7 collega la zone Ovest di Rovereto a l'ospedale e, serve la Campagna e l'Ossario. E il potenziamento del servizio a Marco è stato possibile con la nuova linea 1. Nonostante la richiesta, lo scenario Fer6d prevedeva delle riduzioni di frequenze il sabato e i giorni festivi (linea 3, 4 e A).

Ai miglioramenti ottenuti con l'attuazione di questo scenario si aggiungono degli elementi criticità in alcune zone a causa degli smembramenti e delle trasformazioni dei percorsi. Questi disagi emersi sono risolvibili in parte con le proposte dello Scenario "Fer5b" che ripristina alcuni percorsi. Le proposte risolutive sono in fase d'attuazione.

Linea		Percorso	Frequenza giornaliera media feriale	Frequenza giornaliera media festiva
Linea 1	radiale	Nomi – Bettini – Ospedale – Lizzana - Marco	ca 40 min	ca 100 min
Linea 2	radiale	Costa - Corso Rosmini - S.Giorgio	ca 40 min	ca 80 min
Linea 3	diametrale	Pedersano – Nogaredo – Rosmini - Lenzima	ca 50 min	Nessuna corsa
Linea 4	diametrale	Rosmini - Isera - Nogaredo - Villa Lagarina	ca 70 min	Nessuna corsa
Linea 5/6	diametrale	Nomi – Calliano – Volano – Rosmini - Mori	ca 50 min	ca 90 min
Linea 7	radiale	Campagna Dei Caduti - Rosmini - Noriglio	10 corse	Nessuna corsa
Linea A	circolare	Brione - S.Giorgio – Lizzana - P.Guella	ca 40 min	ca 70 min

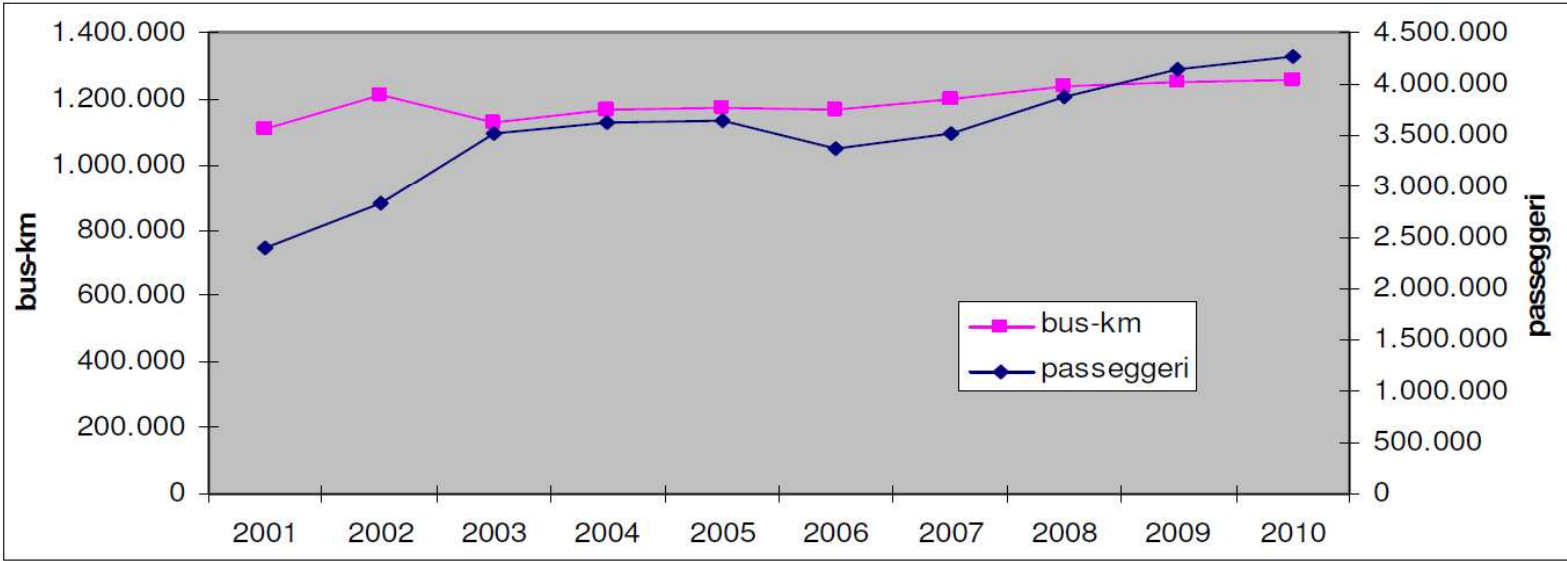
Tabella 3.2 Linee del trasporto pubblico urbano

L'attuale rete è costituita da otto linee (linee bus di forza sulla dorsale nord-sud 1-5-6, linee minibus A-2-3-4-7) che si intersecano nel centro di Rovereto, fra piazzale Orsi (Stazione FS) e corso Rosmini.

Dal 1 marzo 2010 è in vigore il sistema di tariffazione vigente per il quale si paga:

- € 1,00 il titolo per una corsa di durata fino a 70 min;
- € 1,40 il titolo per una corsa di durata fino a 180 min;
- € 9,00 – 12,50 il carnet di 10 biglietti.

Bus-km	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
con bus urbani	1.066.163	1.127.897	1.040.189	1.076.837	1.080.496	1.076.454	1.105.524	1.150.164	1.161.969	1.159.895
con bus extraurbani	40.665	84.421	87.940	91.465	90.398	89.357	92.344	88.491	91.400	96.199
Totale	1.106.828	1.212.318	1.128.129	1.168.302	1.170.894	1.165.811	1.197.868	1.238.656	1.253.369	1.256.095
Passeggeri	2.400.000	2.839.006	3.515.873	3.616.759	3.652.315	3.376.707	3.512.537	3.879.890	4.137.627	4.273.315



Fonti: Trentino Trasporti, ediz.dic.07 e aggiornam. apr.09 e mag.11; Bilanci 2008 e 2009; Comune Rovereto, D.D.1648 / 29-6-10

Al totale vanno aggiunti: - i servizi subaffidati a privati: Savignano e Castellano (per un totale 2008 di ca 15.000 bus-km/anno e dal 2009 anche corse bis per Nomi) e Baldresca (ca 9.000 bus-km netti /anno a partire dal settembre 2009);
- i servizi aggiuntivi per chiusura Ravazzone (3.626 bus-km nel 2009 e 24.889 nel 2010).

Tabella 3.3 Andamento degli indicatori bus*km e passeggeri dal 2001 al 2010

La gestione del servizio

Da un punto di vista gestionale, va ricordato che nel corso del 2008 la Provincia Autonoma di Trento ha inteso di procedere ad una riorganizzazione del settore trasporti, al fine di consentire modalità di affidamento dei servizi di trasporto pubblico nel rispetto di quanto previsto dalla disciplina di settore.

A fianco di Trentino trasporti S.p.A. è stata pertanto costituita una società interamente pubblica denominata

Trentino Trasporti Esercizio S.p.A., operativa dal 1° gennaio 2009, destinato a gestire per la provincia e per i comuni e le comunità interessati i servizi pubblici di trasporto urbani ed extraurbani.

Dal 2007, l'andamento dell'offerta in trasporto (bus urbani e extraurbani) non segue la crescita dell'utenza. Questo disavanzo è stato provocato dal mancato adeguamento dei contributi provinciali e dalle basse tariffe applicate.



Nel Bilancio 2011 del servizio urbano e extraurbano di Rovereto l'offerta in trasporto ha subito una leggera flessione, mentre il trend dell'utenza si conferma:

- i chilometri percorsi sono di 1.254.160, ovvero - 1,27% rispetto a 2010;
- il numero di passeggeri ammonta a 4.588.536, ovvero +7,38% rispetto a 2010.

In generale è possibile affermare che l'organizzazione di bacino del trasporto pubblico sia stata una scelta vincente, che sa offrire risposte adeguate ad una mobilità che, come si vedrà anche nel Capitolo 4.1, si basa su relazioni molto forti tra Rovereto ed il suo intorno circoscritto al territorio della Comunità di Valle Vallagarina (l'80% degli spostamenti

pendolari per motivi di lavoro e di studio in ingresso a Rovereto tutte le mattine ha origine all'interno della Vallagarina).

Ciononostante, complice un momento di crisi generale per i servizi pubblici locali, è richiesto agli Enti Locali uno sforzo notevole per mantenere in equilibrio il servizio da un punto di vista gestionale, con il contributo provinciale che rappresenta comunque al voce di introito fondamentale ed imprescindibile rispetto agli introiti da tariffa. Il costo del servizio è pari a 3,45 €/km e a 2,79 €/km per i servizi subaffittati). Il prospetto successivo, sempre estratto dal Rapporto Definitivo del Piano d'Area, riporta anche le cifre a carico dei Comuni aderenti al Bacino.

Bilancio economico del Piano d'area (dati in €)			2008	2009		2010	2011
			consuntivo	previsionale (1)	consuntivo (3)	pre- consuntivo	preventivo (7)
VOCI DI COSTO	Costo standard urbano		3,182	3,413	3,413	3,458 (5)
	(€ /bus-km) extraurb.		3,164	3,237	3,237	3,316 (5)
	Canone fisso per affitti e altre spese (6)		0	66.430	66.430	66.430 (5)
	Da corrispondere per i servizi di T.T.		3.939.809	4.320.150	4.328.092	4.396.345
	Da corrispondere per i servizi subaffidati		40.000 circa	60.000	95.591 (2)	116.378 (4)	121.000 (2)
	Totale da corrispondere a T.T.		3.980.000 circa	4.380.150	4.423.683	4.512.723
VOCI DI INTROITO	Contributo provinciale		3.485.420	3.671.000	3.679.638	3.737.000	3.737.000
	Introiti tariffari		433.490	433.000	433.432	418.964 (4)	458.000-466.000
	Incassi pubblicitari		non considerati	non considerati	56.964	63.000 circa	60.000-65.000
	Introiti totali		3.918.910	4.104.000	4.170.034	4.219.000 circa	4.255.000-4.268.000
DISAVANZO	Complessivo		61.000 circa	276.000	253.649	294.000 circa
	Di cui a carico del Comune di Rovereto		-	-	28.180 (8)	48.480 (4)	54.000
	Da ripartire fra i Comuni del Piano d'area		61.000 circa	276.000	225.469	246.000 circa

(1) Dati stimati nel Secondo Rapporto Preliminare (30-04-09) nell'ipotesi di mantenere invariati i ricavi da traffico
(2) Di cui, per linea B a carico del Comune di Rovereto, € 28.180 nel 2009, 48.480 nel 2010 e ca 54.000 nel 2011
(3) Fonte: D.D. n.1628 del 29-06-10
(4) Fonte: Trentino Trasporti Esercizio, Bilancio Consuntivo 2010
(5) Fonte: D.G.C. n.292 del 28-12-09
(6) A partire dal 2009 in conseguenza della scissione di Trentino Trasporti S.p.A.
(7) Stima nell'ipotesi di mantenere invariato il servizio rispetto al 2010 e di assumere, per gli introiti tariffari, un ventaglio prudenziale di aumento del 12-14% per il provvedimento vigente dal 01-03-11

Tabella 3.4 Bilancio economico del Piano d'Area del trasporto pubblico urbano di Rovereto e Comuni limitrofi

3.4.2 Il trasporto pubblico extraurbano

Il comune di Rovereto è servito da dodici linee extraurbane, elencate qui di seguito.

Linea	Percorso	Frequenza media giornaliera feriale	Frequenza media giornaliera festiva
Linea 301	Trento – Besenello – Calliano – Rovereto	23. corse	13 corse
Linea 305	Rovereto – Mori – Brentonico – Saccone	12 corse	Nessuna corsa
Linea 306	Rovereto – Calliano – Folgaria – Lavarone	10 corse	6 corse
Linea 307	Rovereto – Mori – Chizzola – Cornè – Ala – Avio	10 corse	Nessuna corsa
Linea 310	Rovereto – Mori – S.Felice – Nomesino – Ronzo Chienis	9 corse	Nessuna corsa
Linea 311	Rovereto – Villa – Nomi – Aldeno	5 corse	Nessuna corsa
Linea 312	Rovereto – Parrocchia di V. – Pian delle Fugazze	12 corse	Nessuna corsa
Linea 314	Rovereto – Riva – Obra di Vallarsa – Ometto	8 corse	Nessuna corsa
Linea 315	Rovereto – Terragnolo – Serrada – Folgaria	12 corse	4 corse
Linea 316	Rovereto – Trambileno – Vanza – Pozzacchio	9 corse	Nessuna corsa
Linea 334	Rovereto – Mori – Riva – Arco – Bolognano	10 corse	3 corse
Linea 335	Rovereto – Ala – Masi d'Avio – Avio – Rovereto	9 corse	2 corse

Tabella 3.5 Linee del trasporto pubblico extraurbano