

La politica strategica per il centro è centrale per tutto il sistema della mobilità di Rovereto

Le misure per ridurre la pressione veicolare sul centro

L'accessibilità al parcheggio strategico del Follone

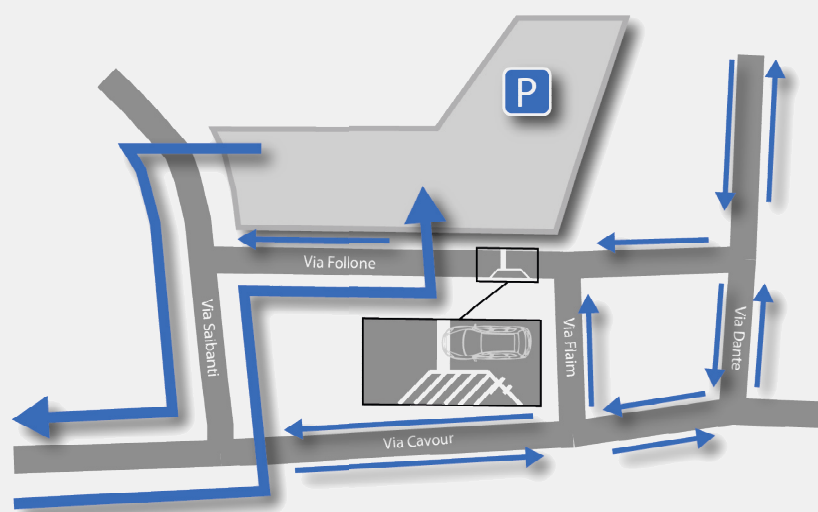


Figura 9.12 Schema di accessibilità di progetto al Follone

9.4 La riqualificazione del centro storico

La riqualificazione del centro storico, tra gli obiettivi specifici del PUM, passa attraverso una politica strategica che interessa non solo il centro storico stesso ma l'intero sistema viabilistico cittadino e le misure di mobility management per spostare quote di mobilità maggiori su sistemi di trasporto alternativi a quello basato sul mezzo motorizzato privato.

I paragrafi precedenti e successivi (con particolare riguardo a quello sull'ottimizzazione della mobilità veicolare e sul sistema della sosta) contengono pertanto richiami e dettagli ulteriori rispetto a questo in cui si traccia una sintesi degli elementi significativi della proposta, che andranno poi integrati tra loro.

La riduzione della pressione veicolare sul centro si ottiene attraverso:

- l'estensione della Z.T.L. attuale a tutta la fascia compresa tra corso Rosmini a nord e via Cavour a sud fino a via Cesari e via Saibanti, da attuarsi in due step di breve termine (fino a via Dante e via Setaioli, escluse) e di medio;
- inserendo il limite dei 30 km/h su tutta la viabilità del centro;
- la realizzazione di una cintura di parcheggi strategici ad alta capacità attorno alla Z.T.L. in grado di assorbire buona parte delle soste di media e lunga durata, qualificando poi i percorsi di avvicinamento al centro storico della durata di pochi minuti;
- la riorganizzazione delle fasce tariffarie in modo da favorire la sosta nei parcheggi strategici rispetto a quella fuori strada, lo spostamento col trasporto pubblico invece che in auto per le medie e lunghe distanze, lo spostamento a piedi e in bici per le brevi.

I dettagli delle misure sul sistema della sosta sono contenuti nel Paragrafo 9.5.

Lo schema dell'accessibilità veicolare al centro storico sarà così revisionato:

- eliminando il traffico di attraversamento nord-sud che interessa l'asse di via Dante;
- individuando in corso Rosmini a nord e via Cavour a sud le spine di accesso dalla S.S. 12 ai parcheggi strategici di cintura;
- potenziando ed aggiornando al nuovo quadro la segnaletica di indirizzamento ai parcheggi a messaggistica variabile.

Nel dettaglio particolarmente rilevante diventerà il parcheggio del Follone, che subirà un aumento di capacità già programmato nel breve termine e che nel medio termine, grazie alla trasformazione complessiva dell'area, potrà configurarsi come il principale parcheggio a servizio del centro storico con almeno 600 posti auto stimati.

Per garantire una fluida e comoda accessibilità al Follone dalla S.S. 12 occorre attuare una serie di interventi viabilistici già descritti in precedenza che riguardano:

- la fluidificazione dell'intersezione via Cavour – via Saibanti – via Halbherr ottenibile con la riorganizzazione geometrica dei rami di accesso e la contestuale rifasatura del semaforo (v. Paragrafo 9.2.4);
- la riorganizzazione del tratto di via Cavour compreso tra l'intersezione con via Saibanti e via Halbherr (riorganizzata secondo la proposta descritta nel Paragrafo 9.2.4) e la rotonda con via Craffonara, possibile grazie alla delocalizzazione del distributore di carburante, con il quale sarà realizzata una pista ciclabile e la strada avrà uno spartitraffico centrale che impedirà svolte e attraversamenti se non utilizzando le due rotonde di testata;
- la separazione del punto di accesso e di uscita al nuovo parcheggio con il mantenimento dell'attuale sistema di circolazione di via Follone e via Flaim in modo da garantire la maggior fluidità possibile ai flussi degli utenti del parcheggio e nel contempo la maggior sicurezza possibile; una soluzione possibile è



La riduzione del traffico di attraversamento sull'asse via Fontana – via Dante

Le soluzioni per S.Maria

quella proposta nello schema di cui alla Figura 9.9, che prevede l'apertura di un varco diretto su via Saibanti dal piazzale Leoni (da utilizzare in uscita) e l'utilizzo di via Follone per l'accesso in entrata; tale soluzione minimizza la conflittualità tra i flussi in entrata e uscita al nuovo comparto.

La riduzione del traffico di attraversamento del centro storico che interessa l'asse via Fontana – via Dante si ottiene con interventi diversi, che possono essere calibrati nel tempo a seconda del quadro generale in cui si inseriscono:

- nel breve termine si ritiene possa essere sperimentata l'istituzione dell'obbligo di svolta a destra per i flussi che si attestano su via Paoli all'incrocio con corso Rosmini, in modo tale da obbligare all'utilizzo della rotatoria di piazzale Orsi, e quindi ad un allungamento consistente del percorso, i veicoli che volessero accedere a via Fontana, e incentivandoli in questo modo ad utilizzare invece la S.S. 12 fluidificata dalla realizzazione della rotatoria di via Craffonara per accedere al centro storico da sud o all'area della Benacense e dell'ospedale;
- nel medio termine, l'estensione della Z.T.L. proposta prevede l'istituzione di un varco di accesso proprio su via Fontana, per cui in prospettiva il provvedimento eventualmente adottato nel breve termine per quel che riguarda l'obbligo di svolta a destra da via Paoli potrà essere revocato, poiché i flussi che attraverseranno l'incrocio per immettersi in via Fontana da via Paoli saranno solo gli aventi diritto.

A pieno titolo va considerata come area facente parte del centro storico il quartiere di S.Maria, che soffre delle problematiche legate al traffico di attraversamento (incluso di mezzi pesanti) sulle relazioni tra la S.S. 12 e la S.S. 46 e

la S.P. 89 che convergono nel suo baricentro all'ingresso del Leno in città.

Dal momento che non è possibile risolvere la questione se non con interventi drastici di realizzazione di nuove e costose infrastrutture a monte, il P.U.M. si è concentrato sulla valutazione di soluzioni percorribili nel breve periodo che possano in qualche modo ridurre l'impatto del traffico veicolare sul quartiere ed aprire così via S.Maria ad una riqualificazione complessiva.

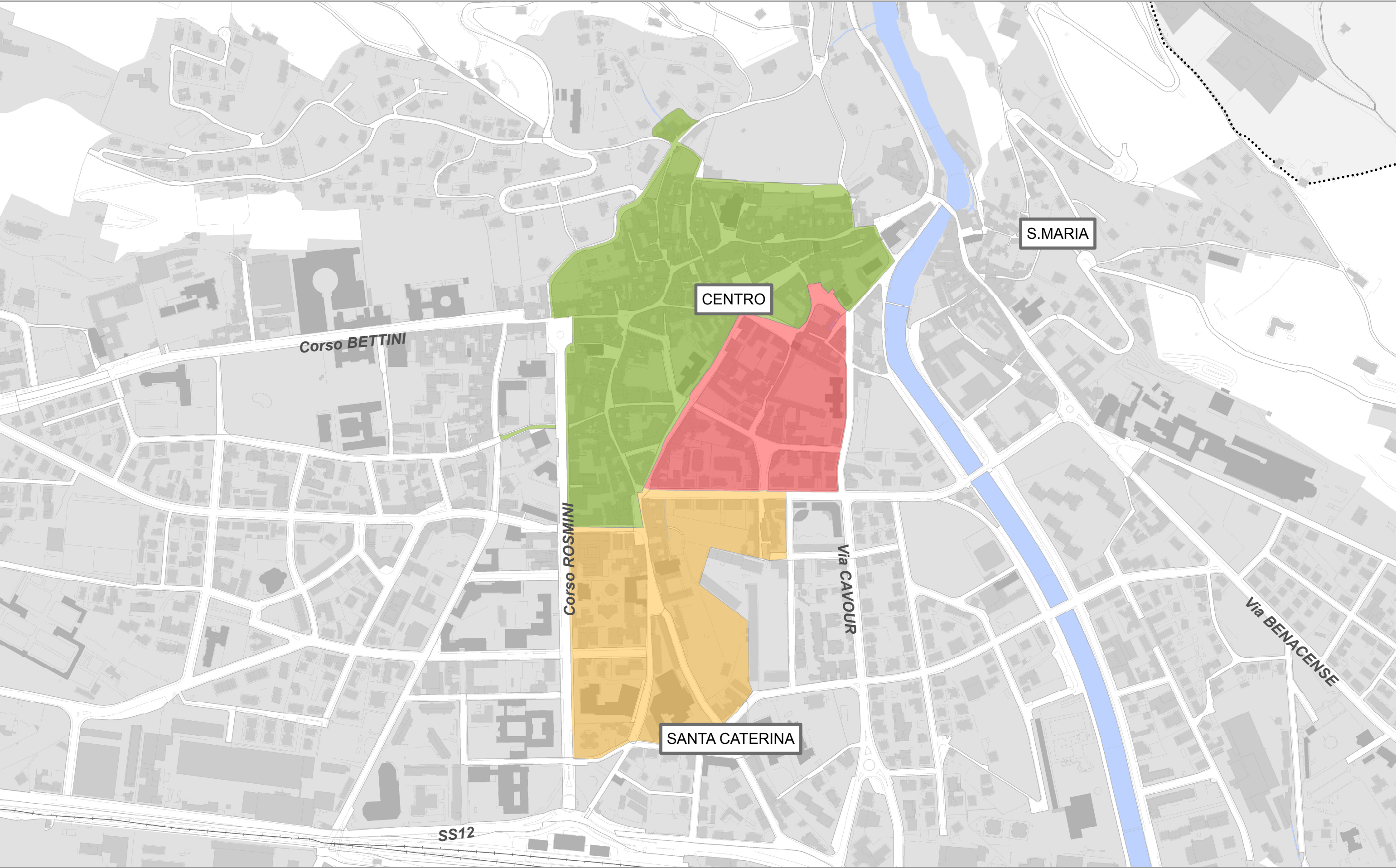
Le soluzioni valutate sono:

- l'istituzione di una Z.T.L. nel tratto di S.Maria compreso tra l'intersezione con viale Schio e il ponte sul Leno;
- l'inversione del senso unico nel tratto di S.Maria compreso tra piazza Podestà e l'intersezione con viale Schio, con l'incrocio in piazza Podestà modificato in modo da consentire l'accesso solo ai veicoli provenienti da via Setaioli.

Entrambe le soluzioni sono da ritenersi valide anche per il fatto che i visitatori del quartiere potranno utilizzare i nuovi parcheggi in fase di realizzazione all'ex Bimac, ma la seconda è da ritenersi maggiormente efficace. Nel caso dell'inversione del senso unico i residenti di via S.Maria non subirebbero disagi, poiché vedrebbero invertire solamente i rapporti tra un accesso oggi più comodo e domani più lungo e un'uscita oggi più tortuosa domani più veloce verso via Benacense e la città.

La fattibilità e sostenibilità della Z.T.L. dovrebbe essere invece approfondita sulla scorta dell'impatto sul commercio e della possibilità di inserire un sistema di videocontrollo per non rischiare che non venga rispettata.

➤



- Zona a traffico limitato esistente
- Estensione della ZTL proposta per il breve periodo
- Estensione della ZTL proposta per il medio periodo

ZONA A TRAFFICO LIMITATO ESISTENTE E PROPOSTA