



10 Interventi specifici nei quartieri

In questo Capitolo gli interventi descritti nel Capitolo 9 secondo i temi tipici della mobilità (infrastrutture, sosta, mobilità lenta, trasporto pubblico, ecc.) sono riproposti ripartiti per ambito territoriale, secondo la Circoscrizione, o le Circoscrizioni, interessate da essi.

La rassegna degli interventi è corredata da una planimetria per ogni circoscrizione (Figure 10.1 – 10.8) e dalle tabelle di cui al Capitolo successivo che, elencando gli interventi per breve termine (Paragrafo 11.1) medio termine (Paragrafo 11.2) e lungo termine (Paragrafo 11.3), riportano anche, in

ultima colonna il numero della Circoscrizione in cui sono inseriti.

Nel riproporre questa lettura del Piano si intende in realtà dare maggior risalto agli effetti che il quadro complessivo della proposta di piano portano nei singoli quartieri. Si ricorda che in generale il PUM si concentra nel delineare un progetto di insieme della mobilità e che il livello di dettaglio dei singoli interventi dovrà essere approfondito con dedicati piani di settore, piani particolareggiati o studi di fattibilità e progettazioni.

10.1 Circoscrizione I

La Circoscrizione I, ricoprendo la porzione centrale della città, cuore pulsante della vita urbana e centralità forte dal punto di vista dell'attrazione degli spostamenti, è interessata da una serie rilevante di interventi mirati innanzitutto a ridurre la pressione del traffico veicolare attraverso l'estensione progressiva della Zona a Traffico Limitato (ZTL) e la revisione dell'estensione e del regime delle aree della sosta a pagamento (Zona Rossa e Zona Gialla) a seguito della creazione di una cintura di parcheggi strategici di attestamento attorno al centro storico.

Questo creerà le condizioni per un maggior utilizzo dei sistemi di trasporto sostenibili nell'accesso all'area centrale della città, dal trasporto pubblico alla mobilità lenta ciclabile e pedonale, che presenta forti margini di aumento della domanda e che potrà usufruire di una rete maggiormente infrastrutturata e raccordata con tutti gli altri quartieri.

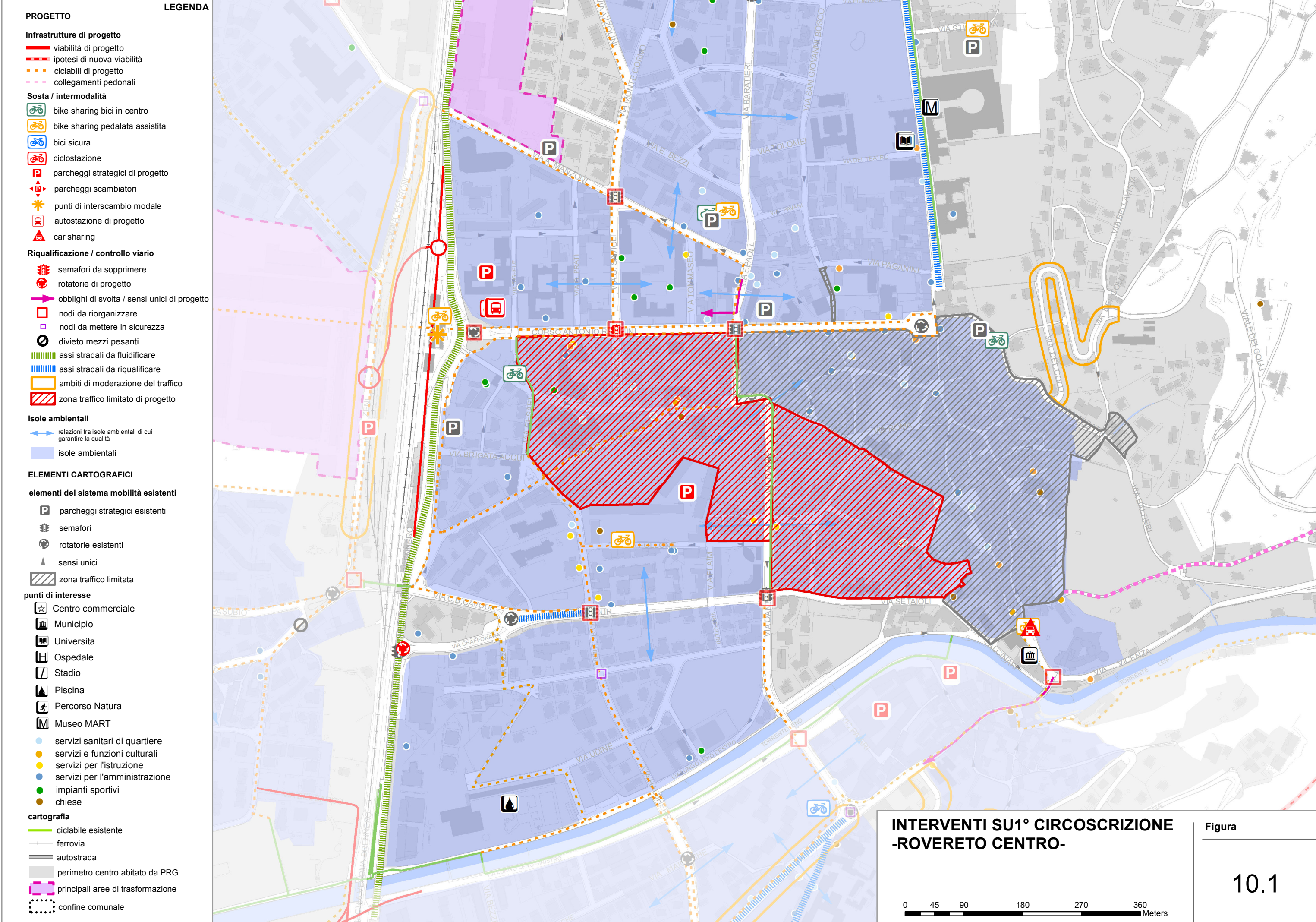
Via Cavour da un lato e corso Rosmini dall'altro rimarranno le spine di penetrazione verso il centro dall'asse della

S.S.12, la quale sarà oggetto di importanti e progressivi interventi mirati alla fluidificazione del traffico veicolare.

Corso Bettini subirà una sostanziale riqualificazione che ne valorizzerà la vocazione di boulevard della cultura e dell'arte, con il riequilibrio della dotazione di spazi oggi fortemente sbilanciata a favore degli autoveicoli.

L'area della stazione dei treni e di piazzale Orsi diventerà un vero e proprio nodo intermodale, motore della mobilità sostenibile della Comunità di Valle, con la realizzazione della nuova autostazione del trasporto pubblico locale, di un nuovo parcheggio di interscambio, di una ciclostazione e dei collegamenti ciclopeditoni col Polo della Meccatronica sul lato opposto della ferrovia.

Le aree perimetrate dalla viabilità di quartiere rappresentano Isole Ambientali da proteggere dal traffico veicolare attraverso interventi di moderazione del traffico e misure di salvaguardia della vivibilità a favore dei residenti.



PROGETTO

Infrastrutture di progetto

- viabilità di progetto
- ipotesi di nuova viabilità
- ciclabili di progetto
- collegamenti pedonali

Sosta / intermodalità

- bike sharing bici in centro
- bike sharing pedalata assistita
- bici sicura
- ciclostazione
- parcheeggi strategici di progetto
- parcheeggi scambiatori
- punti di interscambio modale
- autostazione di progetto
- car sharing

Riqualificazione / controllo viario

- semafori da sopprimere
- rotatorie di progetto
- obblighi di svolta / sensi unici di progetto
- nodi da riorganizzare
- nodi da mettere in sicurezza
- divieto mezzi pesanti
- assi stradali da fluidificare
- assi stradali da riqualificare
- ambiti di moderazione del traffico
- zona traffico limitato di progetto

Isole ambientali

- relazioni tra isole ambientali di cui garantire la qualità
- isole ambientali

ELEMENTI CARTOGRAFICI

elementi del sistema mobilità esistenti

- parcheeggi strategici esistenti
- semafori
- rotatorie esistenti
- sensi unici
- zona traffico limitata

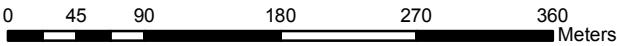
punti di interesse

- Centro commerciale
- Municipio
- Universita
- Ospedale
- Stadio
- Piscina
- Percorso Natura
- Museo MART
- servizi sanitari di quartiere
- servizi e funzioni culturali
- servizi per l'istruzione
- servizi per l'amministrazione
- impianti sportivi
- chiese

cartografia

- ciclabile esistente
- ferrovia
- autostrada
- perimetro centro abitato da PRG
- principali aree di trasformazione
- confine comunale

INTERVENTI SU1° CIRCOSCRIZIONE
-ROVERETO CENTRO-



Figura

10.1



10.2 Circoscrizione II

La Circoscrizione II ha vocazione prettamente residenziale. L'accessibilità ai servizi, alle scuole ed alle funzioni terziarie presenti è legata alla S.S.12 per quel che riguarda S.Ilario, all'asse via Trento per Brione, e agli assi di corso Bettini, via Baratieri e via Pasqui per quel che riguarda l'area più densa a ridosso del centro storico a sud.

Le misure del PUM si concentrano pertanto nel rifunzionalizzare e/o migliorare gli assi stradali citati, puntando sugli elementi che li possono meglio caratterizzare come assi urbani attrezzati.

A S.Ilario la realizzazione della variante alla S.S.12 consentirà di declassare l'asse originale di viale Trento e di rifunzionalizzarlo mettendolo a disposizione del quartiere; nel breve termine la realizzazione della rotatoria "a fagiolo" all'intersezione con via Lagarina e via XIII Settembre e le trasformazioni in atto nelle immediate vicinanze contribuiranno alla costruzione della nuova immagine di S.Ilario.

Viale Trento presenta caratteristiche diverse a nord e a sud della rotatoria di via Comei; se nel tratto nord va risolta la critica assenza di marciapiede su un lato della strada e la presenza della sosta in una sezione stradale ridotta, a sud occorre intervenire per ridurre le velocità di transito in un lungo tratto rettilineo che induce i conducenti a superare i limiti. Pur con modalità diverse quindi (ad esempio inserendo una fascia/banchina, anche a raso o leggermente rialzata ma con pavimentazione e/o colorazione differenziata per dare l'effetto di restringimento della carreggiata a nord e realizzando pedane rialzate e/o isole salvagente a sud) in

corrispondenza degli attraversamenti pedonali, l'intero asse andrà in generale sottoposto a interventi di riqualificazione e moderazione del traffico.

I carichi veicolari su via Magazol, particolarmente gravosi nella percezione dei residenti, potranno essere ridotti inserendo un senso unico da est a ovest dall'intersezione con via Cittadella alla rotatoria di via Pasqui. Non si tratta di un intervento strategico nello schema viabilistico cittadino ma di una risposta ad un problema specifico. Parallelamente o in modo autonomo rispetto all'introduzione del senso unico sarà auspicabile inserire sulla carreggiata elementi di moderazione del traffico che rendano più fattivo l'obbligo dei 30 km/h rispetto alle attuali misure messe in campo, basate più che altro sulla segnaletica.

Lungo via Pasqui sono previsti interventi di riqualificazione mirati alla messa in sicurezza dei nodi (con via Parteli e con via Piomarta) nonché ad adeguare la strada in vista delle trasformazioni in atto (con particolare riguardo all'area ex Merloni), ivi incluso la realizzazione di un percorso ciclabile.

In generale la costruzione della rete ciclabile in Circoscrizione II consentirà da un lato di raccordare S.Ilario, Brione e il centro, dall'altro di offrire un collegamento con San Giorgio oltre la ferrovia.

Anche se in Circoscrizione III; particolare rilievo assumerà per la Circoscrizione II, oltre alla variante di S.Ilario, la realizzazione di una strada di collegamento tra lo stadio e San Giorgio, che determinerà un alleggerimento del traffico su via Pasqui, via Azzolini e via Manzoni.

10.3 Circoscrizione III

La Circoscrizione III soffre evidentemente delle difficoltà di relazione con il resto della città, determinate dall'effetto barriera portato dal fascio infrastrutturale composto da S.S.12 e ferrovia ad est e dalla sola ferrovia a sud.

Peraltro in prospettiva Borgo Sacco e San Giorgio saranno interessate da importanti trasformazioni urbanistiche, che hanno nel Polo della Meccatronica e in quello dell'ex Manifattura Tabacchi i due elementi di spicco non solo a livello cittadino ma anche provinciale. Le opportunità di crescita e innovazione legate alla realizzazione di questi due progetti andranno accompagnate da un'attenta pianificazione dell'accessibilità e della mobilità in generale.

In questo quadro, si può sintetizzare la proposta del PUM per l'area in due linee strategiche: il miglioramento dell'accessibilità, anche in vista del rilevante aumento della domanda espresso da questa parte di città, e la protezione dei quartieri di San Giorgio e Borgo Sacco dal traffico veicolare di attraversamento.

Il disegno proposto delle isole ambientali, la riqualificazione di piazza San Giorgio con la ricucitura del quartiere all'area verde centrale e la moderazione del traffico sui due lati stradali da conservare, l'istituzione di una Zona a Traffico Limitato nel centro storico di Sacco, il divieto ai mezzi pesanti su via del Porto e viale della Vittoria, la moderazione del traffico sul tratto di viale della Vittoria tra via Unione e piazza Manifattura nonché il completamento della rete ciclopeditone sono le misure che potranno progressivamente essere attuate per salvaguardare la vivibilità dei quartieri e per evitare che la necessaria infrastrutturazione della viabilità di accesso a Meccatronica e ex Manifattura a nord (collegamento Stadio - San Giorgio) e a sud (bretella Ai

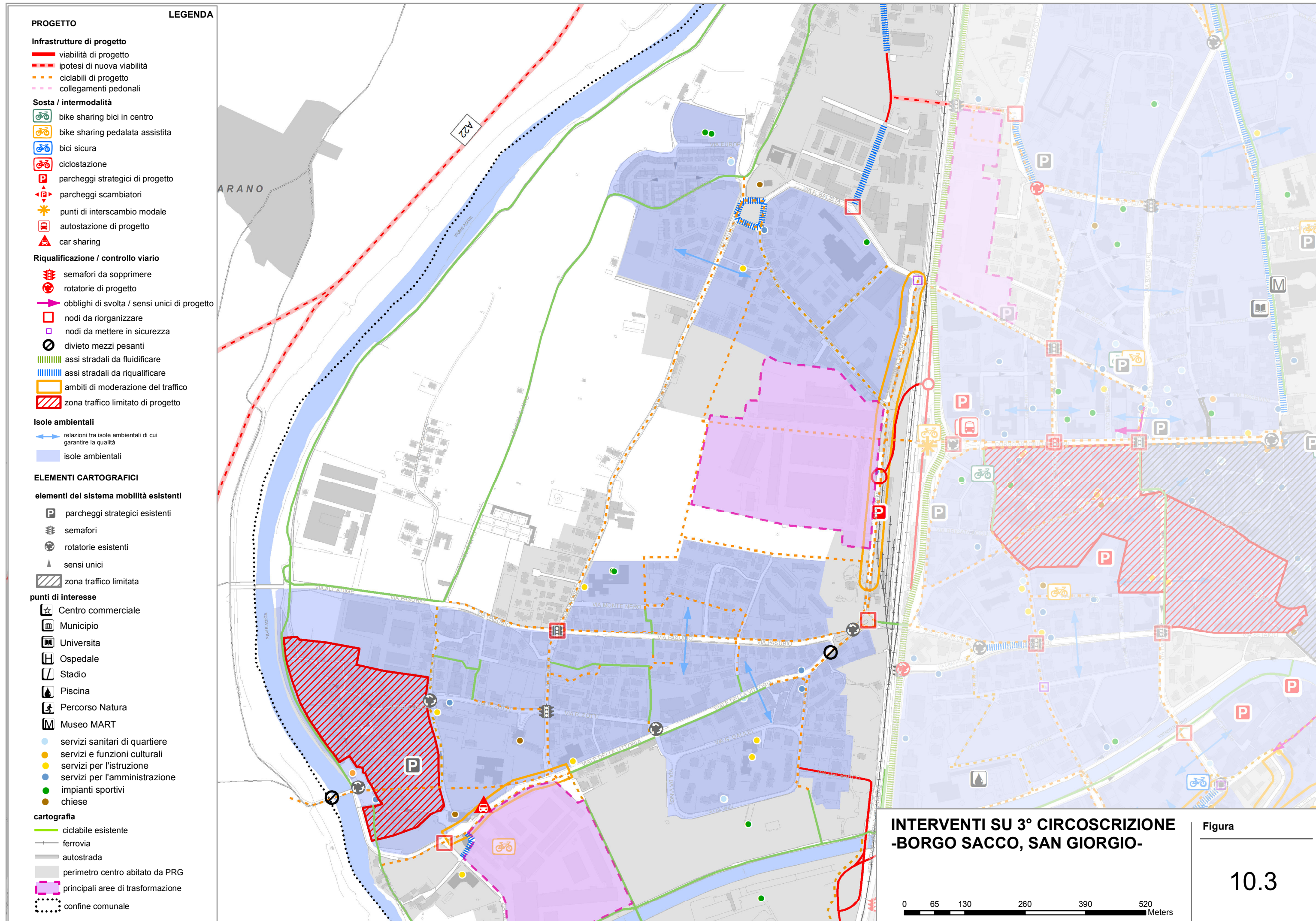
Fiori) non porti con sé l'effetto by-pass della S.S.12 e quindi traffico di attraversamento a San Giorgio e a Borgo Sacco.

Le risposte all'aumento della domanda di mobilità imputabile alle trasformazioni in atto e previste vanno cercate nel potenziamento dei servizi di trasporto pubblico e della rete ciclopeditone, nonché nella maggior permeabilità della ferrovia (soprattutto col sottopasso ciclopeditone di collegamento col polo intermodale di piazzale Orsi).

Dal punto di vista dell'accessibilità veicolare fondamentale per la Meccatronica e per la zona industriale di San Giorgio risulta la realizzazione di una strada di collegamento tra lo Stadio e San Giorgio a prosecuzione di via Cavalcabò, la cui sezione andrà adeguata insieme anche all'intersezione con via Balista. Altrettanto importante una nuova strada di connessione con la S.S.12, con un tracciato individuato dalla Provincia che prevede la realizzazione di un sottopasso ferroviario e di una rotatoria sotterranea sotto il sedime della S.S.12 o, in alternativa, con un tracciato a nord della zona industriale di San Giorgio che si innesterebbe sul collegamento con lo Stadio grazie ad un nuovo sottopasso in corrispondenza di via Parteli.

Sul fronte della Meccatronica si auspica inoltre che via Zeni, oggi spesso percorsa da veicoli ad alta velocità, riacquisti una funzione più consona al contesto ed alla presenza futura di centinaia di studenti e lavoratori.

Per la ex Manifattura Tabacchi andrà incentivato, sia da nord che da sud, l'accesso attraverso la Bretella "Ai Fiori", per evitare che il traffico si riversi su viale della Vittoria, dove invece, occorre preventivamente intervenire con misure di moderazione del traffico e con l'istituzione del divieto di transito per i mezzi pesanti che oggi è già presente su via del Porto provenendo da ovest.



10.4 Circoscrizione IV

L'approccio allo studio della mobilità per la Circoscrizione IV l'ha suddivisa fondamentalmente in questi ambiti: S.Maria, l'ospedale, il quartiere di via Benacense, il quadrante di Lizzanella e via Benacense II afferente alla S.S.12.

Per storia, caratteristiche e funzioni, Santa Maria appartiene di diritto al centro storico, ma soffre delle problematiche legate da un lato all'innesto di viale Schio dall'altro al traffico veicolare di attraversamento del quartiere da sud a nord, che ne impediscono la sua piena valorizzazione.

Il PUM contribuisce a costruire opportunità di riqualificazione per S.Maria proponendo due ipotesi non necessariamente alternative ma anche complementari: l'istituzione della ZTL in via S.Maria a nord dell'intersezione con viale Schio e l'inversione del senso unico da nord a sud sempre fino all'intersezione con viale Schio associata al divieto di svolta a sinistra in piazza Podestà per i veicoli provenienti da via Vicenza. A supporto di tale scelta gli interventi di adeguamento della rotatoria all'intersezione con via Prima Armata e via Santa Maria, e la riorganizzazione dell'incrocio in prossimità del ponte sul Leno tra via Prima Armata e via Lungo Leno sx in vista dell'apertura dei parcheggi della ex Bimac, che per S.Maria, oltre che per il centro storico, risulteranno fondamentali come parcheggi di attestazione.

L'ospedale rappresenta una funzione tanto importante quanto ingombrante per il quartiere. Sarà importante organizzare l'accessibilità e la mobilità delle persone in modo che risultino il meno gravosi possibile gli impatti sul contesto, in termini soprattutto di traffico parassitario ingenerato dalla ricerca del parcheggio e di occupazione del suolo pubblico. Per questo si prevede di

- potenziare l'offerta di sosta nelle immediate vicinanze dell'ospedale, senza dimenticare l'importanza del parcheggio del cimitero;
- migliorare l'accessibilità alle aree di sosta di progetto dell'ospedale introducendo una rotatoria all'intersezione con via Circonvallazione, il doppio senso di marcia su via Fiume e il senso unico

invertito nel primo tratto di via Trieste in modo da proteggere il quartiere dai veicoli in allontanamento;

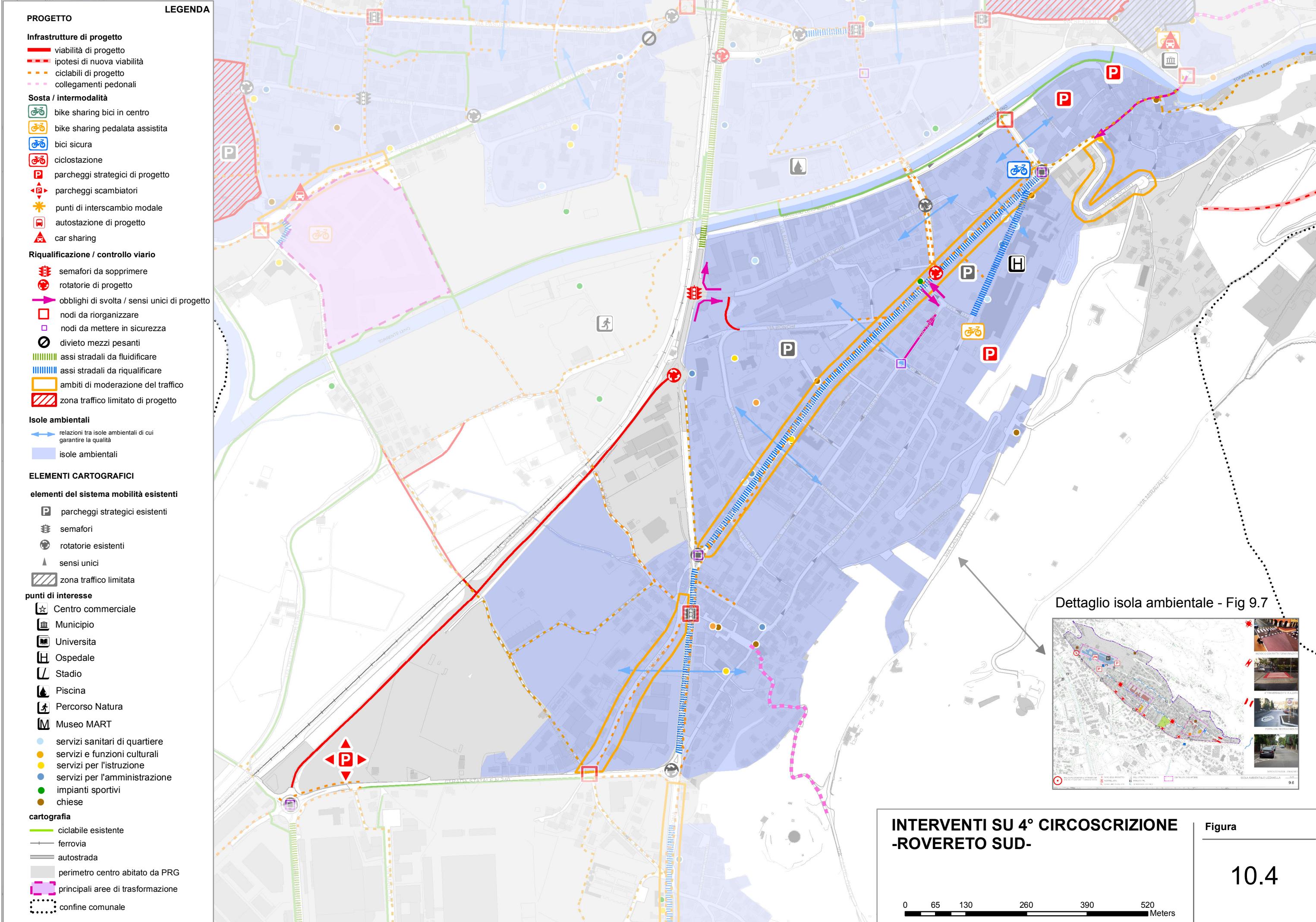
- riqualificare corso Verona sul fronte dell'ospedale riequilibrando gli spazi a favore di trasporto pubblico, mobilità lenta e convertendo la sosta a pagamento in spazi per fermata e per disabili.

Per il quartiere di via Benacense il PUM abbraccia la filosofia su cui si basa la progettualità già messa in campo dal Comune su via Benacense, che mira, declassandone la funzione, alla creazione di un asse urbano con carreggiata ristretta e pista ciclabile separata. Nel contempo approfondisce le modalità di realizzazione di un'isola ambientale a est di via Benacense nel quartiere segnato da via Trieste e corso Verona, che prevede l'applicazione di diverse tecniche di moderazione del traffico mirate a scoraggiare l'attraversamento del quartiere stesso da parte dei flussi veicolari indotti dall'ospedale e a rendere più vivibile, sicuro e confortevole il quartiere per pedoni e biciclette.

L'ambito afferente alla S.S.12 potrà essere interessato da una sostanziale riqualificazione dopo l'apertura della Bretella Ai Fiori.

In particolare a Lizzanella potrà essere ricavato lo spazio per una pista ciclabile e introdotti altri attraversamenti pedonali con relativa protezione con isola salvagente centrale. Si ritiene che il semaforo pedonale, per quel che riguarda la congestione veicolare, non costituirà più un problema dopo l'apertura della Bretella Ai Fiori.

Via Benacense II andrà trattata in modo da darle una maggior qualità estetica e da migliorare le condizioni di accessibilità a tutto il quadrante a cui far riferimento, anche tenendo conto delle trasformazioni urbanistiche in atto (es. area ex Marangoni Meccanica). Per questo si propone di assoggettarla ad interventi di moderazione del traffico e a favore della mobilità lenta e di riorganizzare i nodi di connessione con la S.S.12 a nord e via del Garda a sud.





10.5 Circoscrizione V

Il territorio urbanizzato della Circoscrizione V è occupato in gran parte dalla zona industriale, secondo polo attrattore della città dopo il centro storico. La mobilità in quest'area, incluso quella degli abitati di Lizzana e Mori Stazione, è fortemente influenzata dagli spostamenti indotti dalla zona industriale e dalla presenza delle due maggiori strade con funzioni di transito che attraversano il Comune: la S.S.12 da un lato e la S.S.240 dall'altro.

Coerentemente con il quadro infrastrutturale previsionale del PRG, il PUM prevede che gli impatti del traffico veicolare su Lizzana possano essere alquanto ridotti spostando quote consistenti di flussi su un nuovo itinerario composto dalla Bretella "Alla Mira", dall'asse via Caproni - viale dell'Industria e dalla Bretella "Ai Fiori". Le analisi condotte, anche attraverso il modello di simulazione, hanno mostrato come non sia però sufficiente la creazione del nuovo percorso per dirottare i flussi veicolari, dal momento che il percorso lungo corso Verona rimane il più breve per spostarsi da sud a nord e viceversa.

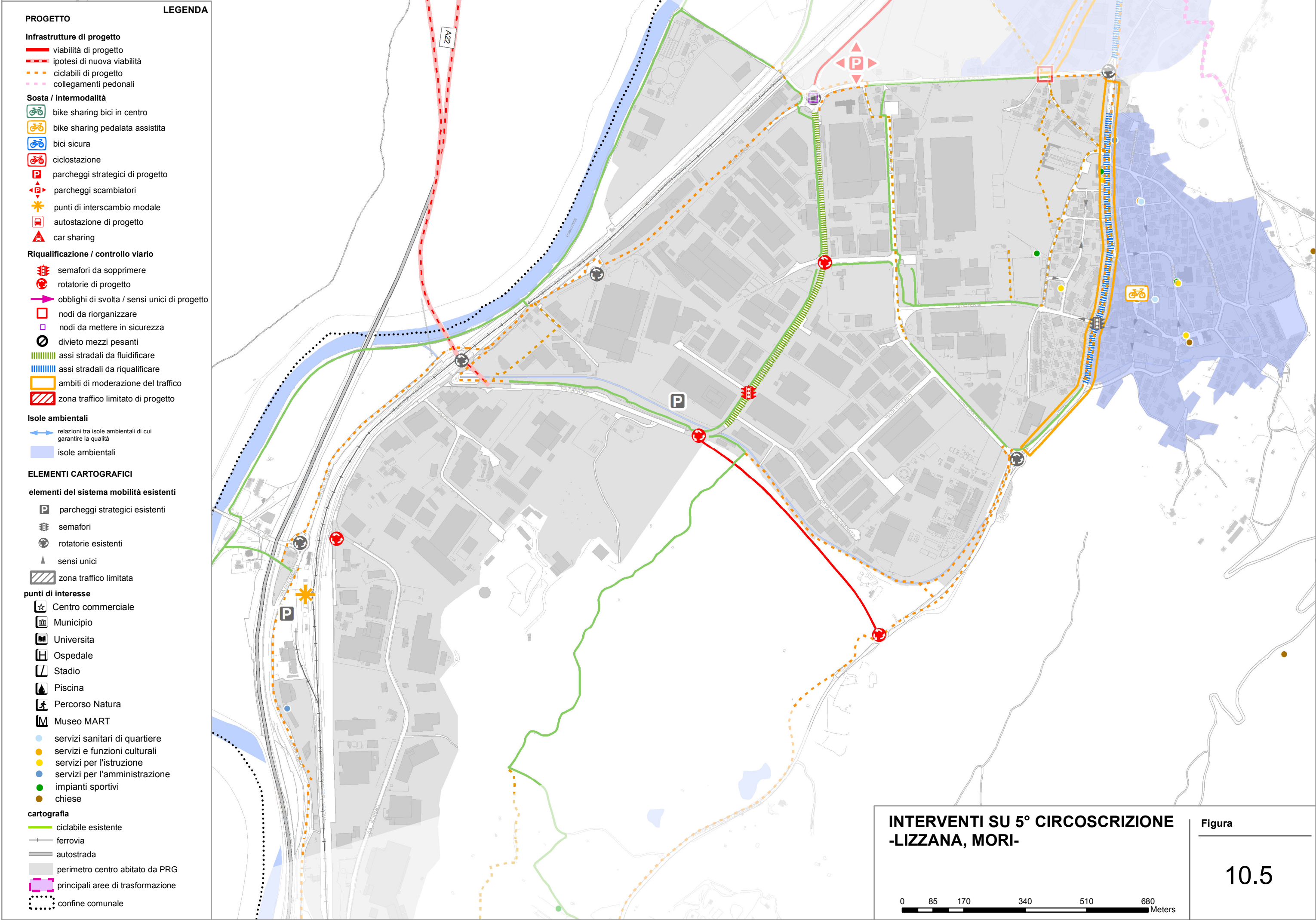
Pertanto per ottenere l'effetto atteso sarà necessario:

- da un lato fluidificare l'asse via Caproni - viale dell'Industria, eliminando il semaforo sullo sbocco

dell'accesso alla Luxottica, eliminando la sosta a bordo strada, realizzando una rotatoria all'intersezione con viale dell'Industria e vietando le svolte a sinistra lungo tutto l'asse, obbligando invece all'utilizzo delle rotatorie di testata per l'inversione di marcia;

- dall'altro intervenire con una riqualificazione complessiva fortemente orientata alla moderazione del traffico su corso Verona nel tratto di attraversamento di Lizzana, che porterà con sé la ricucitura delle parti est e ovest della frazione e un'opportunità di valorizzazione dell'intero ambito; si sottolinea come tale riqualificazione consentirà anche di creare un collegamento ciclabile dedicato con il centro di Rovereto.

L'ambito di Mori Stazione andrà valorizzato dal punto di vista dell'intermodalità ferro-gomma, ma più in generale trasporto privato - trasporto pubblico. L'ampliamento del parcheggio di interscambio infatti potrà servire non solo il treno come mezzo di trasporto per spostamenti di medio-lungo raggio, ma anche in futuro il trasporto pubblico locale. Un secondo parcheggio di interscambio trasporto privato - trasporto pubblico potrà essere localizzato lungo la Bretella Ai Fiori.





10.6 Circoscrizione VI

La frazione di Marco rappresenta l'ambito di studio del PUM nella Circoscrizione VI.

Si tratta evidentemente della frazione più lontana dal centro di Rovereto tra quelle situate nel fondovalle. Oltre al fattore distanza, appesantisce la visione problematica della mobilità da parte dei residenti la vicinanza del casello autostradale di Rovereto Sud e l'improprio traffico di attraversamento che si sposta dall'ambito del casello alla S.S.12 e viceversa utilizzando il percorso più breve attraverso appunto Marco.

La strategia del PUM punta a fare dell'intero centro abitato di Marco un'unica isola ambientale, all'interno della quale minimizzare il traffico veicolare e valorizzare invece lo spazio a disposizione di pedoni e biciclette. Rimandando al Capitolo dedicato nel PUM alle isole ambientali per la lettura dei principi generali che ne sottendono la creazione, si ritiene utile rimarcare qui come all'interno delle isole ambientali vada perseguita più che la separazione delle diverse componenti di traffico, che potrebbe comunque rivelarsi opportuna in certi casi, la loro pacifica integrazione su spazi promiscui resi accoglienti per tutti e in particolare per le utenze deboli. In questa logica si ritiene che su tutta la viabilità interna a Marco, e su via 2 Novembre in particolare, si possa intervenire con un piano particolareggiato per

l'individuazione degli elementi di moderazione del traffico e arredo necessari alla realizzazione dell'isola ambientale e per l'individuazione delle modalità realizzative dei percorsi ciclabili (separati, su corsia o promiscui).

Una misura per eliminare il traffico di attraversamento da e per l'area del casello di Rovereto Sud potrebbe essere l'istituzione di una ZTL riservata ai residenti di Marco sul tratto di via S.Romedio che va dal sottopasso ferroviario all'intersezione con via dei Fossi, ma la sua fattibilità va approfondita tecnicamente e concertata con la popolazione perché comporterebbe comunque dei possibili disagi ai residenti.

Nel breve termine si punta pertanto a ridurre gli impatti del traffico attraverso la messa in sicurezza dei nodi critici e l'applicazione estesa di interventi di moderazione del traffico.

Per quel che riguarda le connessioni con l'esterno, a fronte del potenziamento dei disincentivi al traffico veicolare, pesante in particolar modo (il divieto provenendo dal casello andrebbe posto già in uscita dalla rotatoria), andranno realizzati i percorsi ciclabili per il collegamento da un lato con Mori Stazione, dall'altro con Lizzana lungo la S.S.12.



10.7 Circoscrizione VII

Le peculiarità del territorio montagnoso che caratterizzano la Circoscrizione VII la differenziano chiaramente dalle altre dal punto di vista dell'approccio alle questioni inerenti la mobilità.

Le due infrastrutture viarie che segnano le Valli del Leno (S.S.46 via Vicenza e S.P.2 via dei Colli) fanno convergere in pieno centro storico di Rovereto un traffico veicolare che pesa non tanto per la sua entità complessiva, tutto sommato limitata, quanto per la rilevanza degli impatti in termini di potenzialità di valorizzazione inesprese dei contesti di piazza Podestà e S.Maria.

A tali problematiche è possibile dare risposta unicamente pensando ad un'infrastruttura impattante e costosa che, nelle sue varie forme, tracciati e caratteristiche, è comunemente denominata Tangenziale Est. L'analisi costi benefici eseguita da uno studio di approfondimento dedicato ha mostrato come i vari scenari di progetto che considerano le migliori alternative possibili non spiccano in modo significativo rispetto allo scenario "do nothing" che manterrebbe la viabilità inalterata. A questo proposito si

ritiene che, qualora la riqualificazione di piazza Podestà e della parte alta di S.Maria fosse ritenuta importante, possa essere approfondita la possibilità di realizzare unicamente una bretella di collegamento tra la S.S.46 e viale Schio che consentirebbe di dirottare su quest'ultima il traffico, a discapito ovviamente della parte bassa di S.Maria.

Aldilà delle ipotesi sulla Tangenziale Est, già nel breve termine è possibile intervenire lungo l'asse della S.P.2 nei punti di attraversamento dei contesti abitati di Noriglio per limitare la velocità dei veicoli in transito. Il nucleo storico di Noriglio è a tutti gli effetti un'isola ambientale.

Il PUM propone anche di eseguire un'analisi ad hoc sui residenti di Noriglio mirata a studiarne le esigenze in fatto di mobilità sistematica e non, allo scopo di soddisfarne le esigenze cercando nel contempo di ridurre al minimo gli impatti che il traffico motorizzato indotto porta inevitabilmente sul centro storico. Vanno in questa direzione iniziative come il trasporto pubblico "a chiamata", adeguato ai territori cosiddetti "a domanda debole" come Noriglio o il car pooling organizzato lungo percorsi ad alta richiesta.

