



COMUNE DI TRENTO

CIRCOSCRIZIONE N. 10 - OLTREFERNSINA

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 28

del Consiglio circoscrizionale

Oggetto: PROPOSTE AI SENSI DELL'ART. 27 COMMA 2 LETTERA A) DEL REGOLAMENTO DEL DECENTRAMENTO RIGUARDO AL PUMS (PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE).

Il giorno 08.07.2021 ad ore 20.30 in videoconferenza presso la sede del Comune in seguito a convocazione disposta con regolari avvisi recapitati a termini di legge alle Consigliere e ai Consiglieri, si è riunito, in seduta pubblica, il Consiglio circoscrizionale sotto la presidenza del signor Di Pippo Errico presidente del Consiglio circoscrizionale.

Presenti: presidente **Di Pippo Errico**
consigliere **Anzi Francesca**
e consiglieri **Dell'Eva Luca**
Giovannini Alessandro
Luchi Piero
Martinelli Francesco
Matuella Sandra
Mazzalai Roberta
Menapace Franco
Negriolli Alessia
Pegoretti Marco
Postai Lorenzo
Sartori Chiara
Vullo Michele

Assenti: consigliere **Saracino Michele**
e consiglieri

e pertanto complessivamente presenti n. 14, assenti n. 1, componenti del Consiglio.

Assume la presidenza il signor Di Pippo Errico.
Partecipa il Segretario circoscrizionale Groff Armando.

Accertata la presenza del numero legale, il Presidente dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato.

Il Consiglio circoscrizionale

premessi che in data 29/06/2021 prot. n. 170624 il Presidente della commissione Mobilità, Ambiente e Urbanistica Michele Vullo ha presentato una proposta, ai sensi dell'art. 27 comma 2 lettera A) del Regolamento del Decentramento contenente ipotesi e suggerimenti per la realizzazione del nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di interesse circoscrizionale;

sentita la presentazione della proposta da parte del consigliere Vullo Michele Presidente della commissione Mobilità, Ambiente e Urbanistica;

sentiti gli interventi dei consiglieri e delle consigliere circoscrizionali;

sentite le dichiarazioni di voto dei consiglieri e delle consigliere;

sentito infine il Presidente che pone in votazione l'approvazione della proposta da trasmettere alla Giunta Comunale di ipotesi e suggerimenti per la realizzazione del nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS);

rilevato che, ai sensi dell'art. 53, comma 1, lett. c), del Regolamento del Decentramento, sulla presente proposta di deliberazione il Segretario di Circoscrizione ha espresso il parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa, unito alla presente deliberazione;

visti:

- il Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino – Alto Adige approvato con Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2, e successive modifiche;
- lo Statuto comunale approvato e da ultimo modificato rispettivamente con deliberazioni consiliari 09.03.1994 n. 25 e 21.11.2017 n. 147;
- il Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione consiliare 23.11.2016 n. 136;
- la deliberazione del Consiglio comunale 29.12.2020 n. 175, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il Documento Unico di Programmazione 2021-2023 e successive variazioni;
- il Regolamento del decentramento approvato e da ultimo modificato rispettivamente con deliberazioni consiliari 11.03.2015 n. 41 e 29.07.2020 n. 120;

constatato e proclamato da parte del Presidente, con l'assistenza degli scrutatori, l'esito della votazione allegato;

sulla base di tali risultati il Consiglio circoscrizionale

d e l i b e r a

1. di approvare la proposta di seguito inserita, da inviare alla Giunta comunale di ipotesi e suggerimenti in merito alla realizzazione del nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS);

Proposta ai sensi dell'art. 27 comma 2 lettera a) del Regolamento del Decentramento riguardo al PUMS in Circoscrizione Oltrefersina.

Premessa

Tale documento nasce all'interno della Commissione Mobilità, Ambiente, Urbanistica della Circoscrizione Oltrefersina, è un documento di lavoro aperto, condiviso con il Consiglio circoscrizionale e sottoposto all'attenzione del Comune di Trento. Obiettivo è quello di

porsi come interlocutori critici ed attivi, proponendo all'attenzione dell'amministrazione proposte, ipotesi e suggerimenti in merito alla realizzazione del nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e del Biciplan del Comune di Trento.

La città

Trento, capoluogo di Provincia del Trentino-Alto Adige, è una città turistica di grande interesse, per le bellezze naturali che la circondano e quelle architettoniche che la decorano. Morfologicamente non è una città compatta, ma una città dispersa, allungata (16 km) da nord a sud e caratterizzata da dislivelli non trascurabili.

Il territorio comunale, infatti, è caratterizzato da uno stretto fondovalle pianeggiante che si sviluppa lungo la valle dell'Adige, attraversata dall'omonimo fiume Adige e dalla ferrovia del Brennero, e da altopiani circostanti che ospitano non pochi agglomerati urbani (sobborghi), per un totale di 12 circoscrizioni.

La Circoscrizione Oltrefersina

La circoscrizione copre un ampio territorio, comprendente i quartieri Bolghera, Clarina, S. Bartolomeo, Man, Madonna Bianca, Villazzano Tre. Il territorio, da un punto di vista urbanistico, dei servizi, della viabilità e della socialità è estremamente vario e diversificato, con peculiarità specifiche che richiederebbero un approccio diversificato per ognuno di essi.

Tuttavia, abbracciando il modello della sostenibilità e transizione ecologica, uno dei punti cardine del programma politico dell'amministrazione cittadina e del sindaco Franco Ianeselli, riteniamo che alcune tematiche e proposte progettuali siano trasversali a tutto il nostro territorio, e crediamo condivisibili da tutta la città.

La transizione ecologica è quel processo di innovazione tecnologica, che non tiene conto solo dell'aspetto economico-finanziario delle scelte da attuarsi in materia urbanistica, dei trasporti, della mobilità, ma guarda al rispetto dei criteri per la sostenibilità ambientale.

Verso una mobilità sostenibile

Il settore dei trasporti è responsabile di circa un quarto delle emissioni di gas serra in Italia, oltre a essere tra le principali fonti di inquinamento atmosferico.

Si stima che rispetto al periodo precedente al lockdown causato dal coronavirus, l'utilizzo dell'auto come mezzo di trasporto nelle città è aumentato del 70%. Lo spostamento a piedi è cresciuto del 26%. Il trasporto pubblico locale è calato del 25%. I dati si riferiscono allo scorso 30 luglio e fanno parte dei grafici elaborati sulla base delle richieste di indicazioni registrate da Apple maps in Italia tra il 15 febbraio e il 19 settembre 2020. Lo stravolgimento delle città causato dal Covid è uno dei temi analizzati all'interno del rapporto 2020 dell'Osmm (Optimal sustainable mobility mix), intitolato "Mobilità sostenibile per il rilancio delle città metropolitane" e che, come nell'edizione precedente, oltre ai dati cerca di fornire soluzioni concrete nel contesto della transizione verso forme di mobilità sostenibili. Tra gli effetti collaterali dell'epidemia c'è, quindi, anche quello sulla sostenibilità dei trasporti all'interno delle città italiane. Trento non fa sicuramente eccezione e neppure la nostra Circoscrizione. Al suo interno, infatti, sono insediati servizi che costituiscono veri e propri poli di attrazione per la mobilità proveniente dall'esterno, che va ad aggiungersi a quella della popolazione residente.

Crediamo quindi ci sia bisogno di investire davvero su mobilità cittadina diversa, ripensata, ragionata, efficiente, sostenibile.

Obiettivo di questo documento in tema di mobilità, coerentemente con le Linee Programmatiche di consiliazione proposte dal Sindaco, è quindi, quello di fare proposte di investimento e manutenzione di infrastrutture stradali ma, soprattutto, pedonali e ciclabili che insistono sul territorio circoscrizionale.

I problemi

1. Sottopassaggio Ferrovia della Valsugana in via Enrico Conci.

Tra le proposte di investimento a medio-lungo termine si propone di impegnare l'Amministrazione comunale alla realizzazione di un sottopasso pedo-ciclabile che affianchi a nord l'attuale sottopasso della ferrovia della Valsugana, che divide il quartiere di Villazzano Tre da quello di Madonna Bianca. Si tratta di un'opera di valenza extra circoscrizionale, sopportando la via Conci consistenti volumi di traffico provenienti anche da altri comuni. Le ragioni a monte di tale proposta sono diverse, tra esse:

a. Ragioni sociali. Il quartiere di Villazzano Tre soffre, fin dalla nascita, di notevoli problemi di coesione sociale, acuiti anche dal suo isolamento fisico dal resto della Città. In via Conci non esiste alcun servizio pubblico e tutti i residenti (tra cui molti anziani) devono necessariamente gravitare su Madonna Bianca ove ci sono la scuola, la farmacia, il supermercato, il ristorante pizzeria, la banca, la piscina. Chi si sposta a piedi, è costretto a transitare lungo uno stretto marciapiede ove a malapena passano affiancate 2 persone, in un ambiente inquinato e rumoroso, unica via di collegamento.

b. Ragioni viabilistiche. La realizzazione di importanti opere pubbliche a valle (Nuovo Ospedale e Centro Natatorio nell'area sportiva Ghiaie), lascia purtroppo presupporre che si assisterà ad un incremento di traffico automobilistico, già oggi molto intenso sulla via Conci e Menguzzato. Per questa ragione, lo stanziamento a bilancio per l'intervento, ben potrebbe essere considerato come opera accessoria alle citate nuove opere pubbliche. L'attuale sottopasso (caso quasi unico in tutto il territorio comunale) può essere percorso solo a senso unico alternato, in caso di passaggio di mezzi pubblici o mezzi pesanti, con disagi anche per i conducenti delle linee di trasporto pubblico. Riservare l'attuale sedime ai mezzi a motore garantirebbe maggior sicurezza a ciclisti e pedoni che potrebbero utilizzare un sottopasso a loro riservato a nord dell'esistente con imbocco a monte nel parco di via Ferrandi. L'opera potrebbe inoltre molto incentivare spostamenti in bicicletta da e per le zone situate a monte.

c. Ragioni di rigenerazione urbana. A valle del sottopasso c'è una vecchia vasca irrigua in disuso malamente recintata e ricettacolo di rifiuti abbandonati. Nei pressi del sottopasso vi è inoltre una roggia che puntualmente esonda in caso di pioggia. L'intervento potrebbe quindi essere valutato nella sua complessità e potrebbe risolvere in maniera definitiva tali problematiche. Tale intervento risulterebbe anche funzionale alla cosiddetta "Città del 10 minuti" (rif. programma di mandato del sindaco) ai sensi del quale qualunque luogo ove insistano servizi pubblici, dovrebbe risultare raggiungibile a piedi in un quarto d'ora.

Essendo i terreni coinvolti di proprietà pubblica, una soluzione percorribile potrebbe essere quella di bucare a nord del terrapieno della ferrovia e sbucare al di là della ferrovia con sottopasso pedociclabile.

Circolazione pedonale in via Conci

Attorno alle Torri n. 9-10-11-12-13-14 vi sono dei vialetti pedonali la cui pavimentazione in asfalto (risalente alla costruzione del quartiere, metà anni settanta) è in condizioni non buone, anche in seguito agli scavi per il rifacimento della rete di illuminazione malamente "rammendati". Tali viali, ben adatti per dimensioni a percorsi pedo-ciclabili, inoltre sono percorribili, secondo segnaletica parecchio malandata, solo a piedi. Chi si volesse spostare dalla zona verso la città in bicicletta, senza commettere infrazioni, sarebbe di fatto inibito. Opportuna quindi una seria riflessione nel senso di rivedere ordinanza e relativa segnaletica, per favorire la mobilità ciclabile da e verso il fondovalle.

2. Ciclabilità viale Verona e via Degasperi.

La ciclabile di viale Verona, che già sconta una strutturazione che favorisce una certo non positiva promiscuità tra pedoni e ciclisti, acuita da una progettazione che prevede, in spazi

già esigui, la piantumazione, presenta i seguenti punti critici che andrebbero al più presto risolti:

Intersezione ciclabile con via della Malpensada e con le entrate alla questura.

La ciclabile, in tali punti, di fatto, si interrompe perché non vi è attraversamento ciclabile. Chi si sposta in bicicletta, inevitabilmente, resta in sella a proprio rischio perché non si può chiedere di scendere e risalire in sella tre volte nell'intervallo di 300 metri. Fronte questura, inoltre, la ciclabile è sbarrata con cavallotti metallici che induce i ciclisti a scendere in carreggiata e percorrere anche un tratto contromano. A tale riguardo si ricorda una decisione che fa giurisprudenza e che potrà essere utilizzata per chiedere a tutte le Amministrazioni d'Italia di rimuovere ostacoli impropri sulle ciclabili: il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha accolto il ricorso che a giugno 2020 Fiab Faenza aveva presentato contro l'Unione della Romagna Faentina, per il posizionamento di barriere parapetonali su alcuni tratti ciclopedonali. Il problema potrebbe essere quindi risolto rimuovendo le barriere, realizzando un attraversamento pedo-ciclabile rafforzato da un segnale di stop e dosso rallentatore per i ciclisti, in modo tale da conciliare le esigenze dei veicoli ordinari e in emergenza che accedono e recedono dalla questura e il diritto dei ciclisti urbani di restare in sella.

Intersezione ciclabile con via Fogazzaro. E' necessaria la realizzazione di attraversamento pedo-ciclabile con lampada semaforica bici (ora solo pedonale) presso l'impianto semaforico di Viale Verona immediatamente a sud dell'intersezione con via Fogazzaro. È attualmente collocato solo il segnale verticale di fine pista ciclabile (lato ovest della carreggiata) e stante così la segnaletica i ciclisti sono costretti a scendere e condurre a mano per raggiungere il lato est della carreggiata ove prosegue la pista ciclabile su viale Verona.

Si dovrebbe adeguare la segnaletica a pedociclabile, inserendo anche una segnaletica per allertare le bici della presenza di pedoni.

Passaggio pedo-ciclabile fronte lavasecco Viale Verona, 48. Il passaggio risulta parecchio pericoloso per pedoni e ciclisti. La pista ciclabile è sistematicamente invasa da automobili che parcheggiano a ridosso dell'adiacente condominio, su spazi privati che non paiono avere le dimensioni minime per essere adibiti a parcheggi. Ciò comporta che lo spazio adibito a marciapiede sia sistematicamente occupato da soste abusive di veicoli e vi siano continui transiti sulla ciclabile, in senso longitudinale e perpendicolare, anche in retromarcia, che la rendono estremamente pericolosa per chi la utilizza in modo corretto.

Collegamento via Gino Bartali con via Degasperi. Nel realizzando collegamento a cura dell'Amministrazione comunale è necessario aver cura che anche il tratto finale fino a via Degasperi, sia dotato di pista ciclabile e, come tale, riservata alle sole biciclette come già accade nel resto della via, per evitare pericolose commistioni con il transito pedonale. In alternativa, in sede progettuale e/o in attesa delle opere in carico ai privati collegate alla convenzione di lottizzazione, e per non sottrarre spazio alla pedonalità sul sedime rialzato, si propone la realizzazione di corsie ciclabili su strada e/o altri accorgimenti (strada 30 km/h, strada urbana ciclabile etc...) come ammesso dalle recenti modifiche al Codice della Strada.

Intersezione ciclabile con via Fermi. Immediatamente a nord della rotatoria, chi percorre la ciclabile in direzione nord, rileva una curva cieca che crea il rischio di potenziali collisioni con pedoni od altri ciclisti. Si propone la collocazione di uno specchio parabolico.

Situazione ciclabile viale Verona civico 121. Le proprietà a ridosso degli edifici verso il civico 121 di Viale Verona vengono utilizzate come parcheggio/zona fermata e zona carico/scarico per i fornitori ed i clienti delle attività commerciali limitrofe e spesso gli autoveicoli ingombrano interamente o parte della ciclopedonale ostacolando il passaggio di pedoni e di biciclette.

3. Percorribilità della via S. Bartolomeo.

La via S. Bartolomeo è una strada paesaggisticamente molto gradevole che si diparte dalla via Chini, sale fino all'omonima chiesetta con annesso cimitero per poi arrivare ripida fino alla via Asiago, ove sbucca in prossimità del distributore (loc. Cernidor).

Tale via, a maggior ragione in questo periodo in cui diversi cittadini hanno preferito abbandonare il trasporto pubblico, è molto frequentata da pedoni che da Villazano decidono di raggiungere per lavoro o svago, la città, essendo in assoluto la più breve per chi abita in zona. È a senso unico a salire (eccetto mezzi agricoli) quindi, in discesa non può essere percorsa dalle biciclette, che la possono percorrere solo in salita. Accade che diversi automobilisti la utilizzano come scorciatoia per salire in collina (anziché utilizzare la più agevole via Asiago) e vista la larghezza esigua, pedoni e ciclisti sono costretti a fermarsi adagiandosi al muro per dare spazio ai mezzi motorizzati che transitano a malapena a carreggiata sgombra.

Per fare in modo che la via diventi un'arteria "sostenibile" di penetrazione tra città e collina, percorribile in sicurezza da pedoni, bici tradizionali o a pedalata assistita e considerato che esiste una comoda via alternativa per i mezzi motorizzati, sarebbe quanto mai opportuno porre un divieto di accesso a salire (eccetto residenti - n. 1 sola abitazione) all'altezza del ponte sulla ferrovia della Valsugana, consentendo quindi il transito dei mezzi a motore solo fino ai parcheggi fronte cimitero e riservando la parte alta a pedoni e ciclisti, ben potendo le automobili agevolmente percorrere la via Asiago.

4. Circolazione via Gorizia e via Pasubio

Via Gorizia, che risulta essere una strada rettilinea a senso unico, la cui carreggiata è molto larga e induce l'autista a mantenere velocità elevate, in realtà merita molta più attenzione dal punto di vista pedonale e ciclabile. È una strada di quartiere che ospita molte realtà che risultano essere intimorite dalla velocità dei veicoli sulla carreggiata, inoltre vista la ciclabile creata su via Gerola a senso unico a salire, risulta necessario l'introduzione di una ciclabile verso l'ospedale e la rivisitazione di via Gorizia potrebbe portare all'introduzione di tale ciclabile.

Circolazione ciclabile in via Pasubio. In tale strada la ciclabile è segnata su strada, occupando parte del manto stradale che in parte è segnato da diversi tombini. Poter stare nella ciclabile diventa quindi difficoltoso.

5. Circolazione via Gocciadoro

Via Gocciadoro è una via che ospita diversi servizi (società di ricerca personale, negozi, ecc), e mette in comunicazione Viale Verona con il centro G. Manazon e l'attuale Ospedale. A fronte di un consistente volume di traffico, sia di vetture che di biciclette, presenta una carreggiata stretta e pericolosa, soprattutto in corrispondenza degli incroci con le vie Onestighel e S. Antonio.

In questo primo tratto la convivenza tra automobili e bici è difficile, così come difficile risulta addirittura l'incrocio di due autovetture.

Pur consapevoli dei limiti oggettivi a mettere in atto soluzioni che possano permettere una circolazione sicura a bici ed autovetture, proponiamo di pensare a soluzioni "coraggiose": introduzione di "zone 30" ed eliminazione dei parcheggi per far posto ad un collegamento ciclabile (anche su strada) con Viale Verona.

6. Realizzazione ciclabile Man

Un particolare tema che riteniamo debba interessare la nostra città è la mancanza di un collegamento ciclabile con il territorio più a sud della nostra circoscrizione tra via di Madonna Bianca e via Degasperi – viale Verona.

Via di Madonna Bianca è una strada molto trafficata: è – infatti – uno dei principali assi del traffico cittadino, vi circolano tutte le auto che da Trento sud intendono immettersi in tangenziale (o viceversa).

La classificazione della strada non consente l'installazione di dossi rallentatori, o altri strumenti atti a ridurre il potenziale rischio per i ciclisti che la percorrono. La carreggiata stretta e la presenza in alcuni tratti, di abitazioni e di un muro di cinta permettono soltanto la presenza di un marciapiede molto stretto.

È opportuno che il collegamento ciclabile tra la pista ciclabile di Viale Verona ed il nuovo quartiere di Stella di Man, in fase di progettazione, venga realizzato garantendo ai suoi potenziali utilizzatori spazi e percorribilità tali da incentivarne l'uso.

- **Foto in allegato**

Ipotesi e proposte innovative

“Zone 30”, “strade scolastiche”, “urbanismo tattico”.

Stanno diffondendosi sempre più in Italia (la Città di Parma per fare solo un esempio o via Matteotti a Trento) le buone pratiche legate alla chiusura delle vie al traffico nei pressi delle scuole nelle fasce orarie di inizio e fine lezione (c.d. strade scolastiche). E questo per favorire la mobilità pedonale degli studenti, favorire una cultura della mobilità che non sia “autocentrica” ridurre l'inquinamento atmosferico nelle immediate vicinanze dei plessi scolastici.

- **Foto in allegato**

Lo stesso vale anche per le “zone 30 km/h” che in varie città, italiane ed europee, trovano sempre più ampia diffusione per mitigare l'impatto del traffico automobilistico.

L'Urbanistica tattica, invece, è un nuovo particolare approccio di cui si è iniziato a parlare solo da pochi anni, che si basa sull'idea che possa bastare relativamente poco – poco tempo e poco budget – per cambiare una strada o una piazza (con la vernice, ma non solo). Si tratta di un'idea che prevede diversi tipi di azioni – a volte fatte direttamente dai cittadini, altre dalle amministrazioni locali – che hanno lo scopo di migliorare gli spazi pubblici per renderli più utili e piacevoli per chi li usa.

- **foto in allegato**

Dato che molti spazi pubblici sono attraversati o occupati dalle auto, l'urbanistica tattica prevede soluzioni creative per far sì che le persone possano attraversarli meglio non solo in auto, o addirittura fermarsi a leggere, chiacchierare, lavorare o bere qualcosa. Ma non è solo questione di pedonalizzare alcune aree: in molti casi le auto possono continuare a passare, ma entro certi limiti di spazio e di velocità; e in altri casi si tratta semplicemente di rendere più evidente – anche solo riverniciando le superfici – lo scopo originale di certi spazi. Per quanto riguarda il nostro territorio, si potrebbe chiedere la collaborazione di istituti scolastici o la struttura comunale che si occupa di beni comuni, stipulando specifici patti di collaborazione con realtà del territorio.

“Case avanzate (CA)”.

In corrispondenza di un incrocio con semaforo, la CA è uno spazio riservato alle biciclette, posto davanti alla linea di arresto dei veicoli a motore, che permette ai ciclisti di aspettare il verde in una posizione più visibile agli altri veicoli, non respirare i gas di scarico delle automobili che stanno davanti e, nel caso, poter svoltare per primi.

Le CA sono state introdotte ufficialmente nel Codice della Strada grazie al decreto Rilancio emanato dal Governo per facilitare la ripresa economica e sociale del paese dopo l'epidemia di Coronavirus, tuttavia in passato alcune amministrazioni già si cimentarono nella realizzazione. Secondo le indicazioni previste dal provvedimento, le case avanzate in Italia si possono realizzare solo su strade di tipo urbano, presso incroci semaforizzati e dove il limite di velocità massimo è di 50 km/h. La CA va realizzata in modo che sia estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semicarreggiata, anche se fornite di più corsie per senso di marcia. Questa è posta a una distanza pari almeno a 3 metri rispetto alla

linea di arresto stabilita per il flusso veicolare. L'area delimitata deve essere accessibile attraverso una corsia di lunghezza pari almeno a 5 metri riservata alle biciclette, situata sul lato destro in prossimità dell'intersezione.

Il decreto non parla di scelta e usi del colore, tuttavia, sul modello di quanto già fatto a Torino o Milano è possibile usare una colorazione di fondo differente per evidenziare meglio la presenza di questo spazio.

Vie potenzialmente interessate, sprovviste di pista ciclabile, ove poter sperimentare tale soluzione potrebbero essere via Einaudi, viale Verona - Distretto militare.

Riteniamo inoltre che sia di fondamentale importanza la comunicazione. Investire nella direzione di una mobilità sostenibile richiede un cambiamento culturale che passa inevitabilmente da un'opera di sensibilizzazione volta a far capire la necessità di una reale convivenza tra i diversi fruitori della strada, costruendo una "consapevolezza civica" che nasce dalla convinzione che chi utilizza la bici come mezzo di trasporto permette a tutti di respirare un'aria migliore e di liberare le strade dal traffico.

In questi ambiti, la Circoscrizione Oltrefersina potrebbe essere la "Circoscrizione pilota" a livello comunale individuando in maniera puntuale vie, piazze, parcheggi, scuole, ecc. e modalità con cui avviare delle sperimentazioni da rendere auspicabilmente stabili e strutturate.

- Foto in allegato

Data lettura del presente verbale, viene approvato e sottoscritto.

Allegati parte integrante: foto descrittive del PUMS.

IL SEGRETARIO CIRCOSCRIZIONALE
f.to Groff

IL PRESIDENTE
f.to Di Pippo

Alla presente deliberazione è unito:

- esito della votazione palese resa per alzata di mano;
- parere in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa;
- certificazione iter.



COMUNE DI TRENTO

_____ CIRCOSCRIZIONE N. 10 - OLTREFERSINA _____

ESITO DELLA VOTAZIONE

Oggetto: PROPOSTE AI SENSI DELL'ART. 27 COMMA 2 LETTERA A) DEL REGOLAMENTO DEL DECENTRAMENTO RIGUARDO AL PUMS (PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE).

Votazione palese resa per alzata di mano

Consigliere e Consiglieri presenti in aula al momento del voto n. 14

Favorevoli: n. 10

Contrari: n. 4

Astenuti: n. 0

Trento, addì 08.07.2021

il Segretario circoscrizionale
Armando Groff
(firmato elettronicamente)



COMUNE DI TRENTO

_____ CIRCOSCRIZIONE N. 10 - OLTREFERSINA _____

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ TECNICO-AMMINISTRATIVA

Oggetto: PROPOSTE AI SENSI DELL'ART. 27 COMMA 2 LETTERA A) DEL REGOLAMENTO DEL DECENTRAMENTO RIGUARDO AL PUMS (PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE).

Vista la suddetta proposta di deliberazione, si esprime, ai sensi dell'art. 53, comma 1, lett. c), del Regolamento del Decentramento, parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa, senza osservazioni.

Trento, 08.07.2021

il Segretario circoscrizionale
Armando Groff
(firmato elettronicamente)