



COMUNE DI TRENTO

CIRCOSCRIZIONE N. 10 - OLTREFERNSINA

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 33

del Consiglio circoscrizionale

Oggetto: REDAZIONE DEL BICIPLAN, DEL MASTERPLAN DELLA MOBILITÀ E DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS). ESPRESSIONE PARERE.

Il giorno 31.08.2022 ad ore 20.30 nella sala delle adunanze 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 **Giovannini Alessandro**
Luchi Piero
Martinelli Francesco
Matuella Sandra
Mazzalai Roberta
Menapace Franco
Pegoretti Marco
Postai Lorenzo
Saracino Michele
Sartori Chiara
Vullo Michele

Assenti: consigliere **Casagrande Corrado**
e consiglieri **Facchini Luca**

e pertanto complessivamente presenti n. 13, assenti n. 2, componenti del Consiglio.

Assume la presidenza il signor Di Pippo Errico.
Partecipa la Segretaria circoscrizionale Perghem Martina.

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

Il Consiglio circoscrizionale

premessi che con nota di data 20/06/2022 prot. n. 173259 del Progetto mobilità e rigenerazione urbana – Ufficio Mobilità sostenibile è stato richiesto a questo Consiglio circoscrizionale, ai sensi dell'art. 28 del Regolamento del Decentramento, di esprimere il proprio parere in merito alla redazione del Biciplan, del Masterplan della mobilità e del Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS);

esaminata la documentazione allegata alla nota suddetta;

sentito l'intervento del consigliere Vullo, Presidente della Commissione, Urbanistica e Mobilità, il quale descrive in sintesi il Piano urbano della mobilità sostenibile (P.U.M.S.), corredato dal Biciplan e dal Masterplan della mobilità;

sentiti gli interventi dei Consiglieri e delle Consigliere della Circoscrizione i quali propongono alcune osservazioni sotto riportate;

sentito il Presidente della Circoscrizione che pone in votazione l'espressione del parere favorevole con le osservazioni presentate;

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 di data 09.03.1994 n. 25 e di data 09.03.2022; n. 30;
- il Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione consiliare di data 23.11.2016 n. 136;
- la deliberazione del Consiglio comunale di data 23.12.2021 n. 199, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il Documento Unico di Programmazione 2022-2024 e successive variazioni;
- il Regolamento del decentramento approvato e da ultimo modificato rispettivamente con deliberazioni consiliari di data 11.03.2015 n. 41 e di data 29.07.2020 n. 120;

sulla base di tali risultati il Consiglio circoscrizionale

d e l i b e r a

1. di esprimere parere favorevole, in merito al Piano urbano della mobilità sostenibile (P.U.M.S.), corredato dal Biciplan e dal Masterplan della mobilità con le osservazioni di seguito inserite:

Osservazioni sul metodo

In linea generale si apprezza la coerenza del piano con le linee guida Eltis (European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans), in cui i pianificatori sono riusciti a farsi carico di molte istanze, spesso confliggenti, che in prima battuta riguardano la sfera locale, ed in un'ottica di ampio respiro si allineano alle politiche europee per la lotta al cambiamento climatico ed agli obiettivi di efficienza energetica.

Il piano strategico si pone correttamente l'obiettivo quello di soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle merci in ambito urbano e periurbano per migliorare la qualità della vita. Prende spunto dalle pratiche di pianificazione esistenti tenendo in debito conto i principi di integrazione, partecipazione e valutazione.

Il biciplan, piano di settore del PUMS, appare coerentemente finalizzato a definire obiettivi, strategie ed azioni necessarie a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, migliorando al contempo la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.

Si apprezza il processo partecipativo che, pur con qualche "inciampo" nel percorso, sta vedendo coinvolte le Circoscrizioni, i privati, le associazioni e gli enti portatori di interesse.

Osservazioni di carattere generale

Si ritiene che il grande flusso veicolare che nelle ore di punta (27.060 mezzi privati leggeri) dalle valli giunge in città non possa essere intercettato solo con le grandi cerniere di mobilità previste e i nuovi snodi di interscambio, ma sia necessario prevedere azioni in concerto con la PAT per incentivare, sostenere e facilitare il trasporto pubblico verso e dal capoluogo (frequenza corse, trasporto bici sul mezzo pubblico, sistema tariffario attrattivo ecc.).

Si rileva come nel piano non ci sia uno studio specifico riguardo la possibilità di stallo per le biciclette (esso è presente sia per camper che per le automobili) e non sono presenti previsioni di implementazione degli stalli negli scenari di medio- breve e medio-lungo periodo

Osservazioni sul territorio circoscrizionale

Sul territorio circoscrizionale (ma tali considerazioni possono essere estese per analogia ad altre zone cittadine) preme sottolineare come sia necessario rendere l'attuale rete ciclabile più armoniosa e sicura, andando a eliminare laddove possibile i tratti di promiscuità pedone-ciclista. In sede di pianificazione sarà indispensabile adottare tutte le innovazioni e le possibilità progettuali consentite dal CdS: larghezza della sede ciclabile, urbanistica tattica, interventi agili di calmierazione della velocità come chicane, isole, ecc.

Sempre con riguardo al territorio circoscrizionale, richiamando la delibera dd 8 luglio 2021 nr.28., si rileva e si suggerisce quanto segue:

1. **Percorribilità viale Verona.** Viale Verona rappresenta uno dei principali assi viari tanto della Circoscrizione Oltrefersina quanto dell'intera città di Trento. Rappresenta il percorso di arrivo al più importante ingresso ciclabile previsto per la città (Piazza Fiera), è sede di numerose attività commerciali, collega la parte sud del territorio circoscrizionale (Stella di Man, Madonna Bianca, Villazzano Tre, Clarina, San Bartolomeo) e del territorio comunale (Mattarello, Ravina, Romagnano) alla città. Attualmente soffre di numerose problematiche che rendono la via pericolosa per gli utenti della strada (pedoni, ciclisti, traffico veicolare) e di difficile percorribilità. In particolare sono presenti numerose alberature che riducono di fatto la larghezza e la sicurezza dell'attuale sede ciclopedonale, oltre che diversi attraversamenti che ne riducono la velocità di percorrenza e di conseguenza l'attrattività. Inoltre, soprattutto nel tratto dall'intersezione con via Fogazzaro fino al Ponte dei Cavalleggeri, sono presenti numerose attività commerciali e quindi elevati flussi pedonali e passi carrai che interferiscono con il regolare utilizzo della pista ciclabile, rendendola di fatto poco sicura e inducendo il ciclista a muoversi in carreggiata con il traffico motorizzato. In ragione di ciò, il Consiglio Circoscrizionale riprende e fa proprio quanto espresso nel

documento "C2JBR013_Relazione generale Biciplan_ parte 2" a pag. 184: "considerando l'importanza di questo asse, risulta necessario una completa riprogettazione della sezione stradale, separando i flussi pedonali da quelli ciclabili, che dovranno essere previsti su corsie ciclabili monodirezionali in carreggiata poste sul lato destro per ogni senso di marcia". Preme altresì sottolineare che a differenza di altre opere previste, non esiste allo stato attuale un cronoprogramma progettuale o di intervento su Viale Verona. Si chiede con forza che venga al più presto avviato un iter progettuale.

2. **Sottopasso della Valsugana.** Nel quadro sinottico degli interventi (azioni di breve - medio - lungo periodo) non è previsto, menzionato o ipotizzato, il sottopasso pedociclabile che affianchi quello attuale sotto la ferrovia della Valsugana (primo punto della deliberazione n. 28 d.d. 8 luglio 2021 del Consiglio Circostrizionale). Si ritiene che si tratta di un'opera di valenza extra circostrizionale, supportando la via Conci consistenti volumi di traffico provenienti anche da altri comuni, che è facile ipotizzare aumentino in previsione della costruzione del NOT. Tale opera inoltre acquisisce importanza in virtù di ragioni sociali: su 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, transitando così lungo uno stretto marciapiede ove a malapena passano affiancate 2 persone, in un ambiente inquinato e rumoroso, unica via di collegamento.
3. **Collegamenti con la collina.** Inserire nello schema delle ciclabili e dei percorsi proposti, un collegamento per la collina sud-est che interconnetta l'itinerario 7 e/o l'itinerario 13 con l'itinerario 11. In sostanza un percorso che, partendo da Madonna Bianca e attraverso via Conci/Villazzano Tre, conduca al sobborgo di Villazzano e, quindi, a Povo, ovvero un collegamento in grado di ricucire la parte di pianura con quella collinare della Circostrizione Oltrefersina.
4. **Ciclabile di collegamento tra via Conci e Opera Universitaria.** Sugeriamo di valutare la realizzazione di una ciclabile di collegamento tra l'Opera Universitaria e via Conci, percorso visionato in occasione del sopralluogo con Sintagma.
5. **Previsione di strade scolastiche.** Si chiede di valutare l'istituzione di strade scolastiche in via degli Olmi (accesso alla SSPG "Othmar Winkler") e via Einaudi (accesso alla Scuola Primaria "Clarina"). Entrambe le proposte godono del sostegno dell'IC TN 4 (vedasi delibera n.11 dd. 03/03/2022).
6. **Ciclabilità via Degasperi.** Via Degasperi è strada particolarmente trafficata, è la principale arteria del quartiere Clarina su cui insistono numerose attività commerciali ed abitazioni; è utilizzata da diversi utenti della strada (automobili, pedoni, biciclette). La corsia ciclabile sul lato EST, soffre di diverse criticità tra cui spazi ridotti, avvallamenti e saliscendi nel percorso, uno stato del manto stradale degradato, che di fatto rendono pericoloso, poco fruibile e poco attrattivo il percorso. Si ritiene utile quindi procedere ad una riqualificazione della via Degasperi procedendo alla sistemazione della corsia ciclabile, secondo quanto previsto ed atteso in accordo con le recenti disposizioni di legge (pittogrammi, separazione dei flussi pedonali e ciclabili, segnaletica orizzontale, ecc).
7. **Ciclabilità via Einaudi.** Manca un collegamento ciclabile che interconnetta via Einaudi (ove ha sede la scuola primaria Clarina) a viale Verona. La presenza di un incrocio semaforico molto trafficato tra la via Einaudi e viale Verona suggerisce la realizzazione di una casa avanzata a servizio del ciclista che possa permettere di liberare in sicurezza l'incrocio e di raggiungere l'attuale ciclopedonale di viale Verona.

8. **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 sbuca in prossimità del distributore Eni (loc. Cernidor). Tale via è molto frequentata da pedoni che da Villazzano 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.
9. **Collegamenti con studentato – Opera Universitaria.** Lo studentato San Bartolameo, residenza universitaria aperta nel 2008, che conta 830 posti letto, è un punto focale della nostra città e tale dovrebbe essere considerata nei documenti del piano, essa sconta una carenza di collegamenti efficienti ed efficaci con il centro cittadino e le sedi universitarie della città. Risulta scarsamente servito da corse del TPL soprattutto in orario serale (pressoché assenti in orario notturno). Risulta inoltre carente il collegamento con la rete ciclabile attuale e prevista, così come mancano stalli sicuri ove i residenti dello studentato possano lasciare il proprio mezzo.
10. **Cerniere di mobilità – parcheggio P3.** Il Consiglio valuta negativamente il progetto di costruire un nuovo parcheggio ("P3") con capienza di 400 posti camper in una zona già densamente occupata da parcheggi a raso che consumano suolo pubblico e contestualmente creano le cosiddette "isole di calore". La riduzione di aree verdi urbane, altrettanto importanti per la regolazione del microclima locale, le superfici pavimentate con asfalto scuro e costruite in cemento, assorbono calore e non permettono adeguata traspirazione ed evaporazione del terreno. In un'ottica di benessere, di incentivo alla mobilità dolce, di vivibilità dei centri urbani, tale opera di progetto appare fortemente dissonante.
11. **Interventi puntuali di ottimizzazione** della rete ciclabile del territorio circoscrizionale per i quali rimandiamo alla scorsa delibera circoscrizionale dd 8 luglio 2021 nr.28 (vedi delibera allegata).

Data lettura del presente verbale, viene approvato e sottoscritto

LA SEGRETARIA CIRCOSCRIZIONALE
f.to Perghem

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: REDAZIONE DEL BICIPLAN, DEL MASTERPLAN DELLA MOBILITÀ E DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS). ESPRESSIONE PARERE.

Votazione palese resa per alzata di mano

Consigliere e Consiglieri presenti in aula al momento del voto n. 13

Favorevoli: n. 9

Contrari: n. 4

Astenuti: n. 0

Non votanti: n. 0

Trento, addì 31.08.2022

la Segretaria circoscrizionale
Martina Perghem
(firmato elettronicamente)



COMUNE DI TRENTO

_____ CIRCOSCRIZIONE N. 10 - OLTREFERNSINA _____

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ TECNICO-AMMINISTRATIVA

Oggetto: REDAZIONE DEL BICIPLAN, DEL MASTERPLAN DELLA MOBILITÀ E DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS). ESPRESSIONE PARERE.

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, 31.08.2022

la Segretaria circoscrizionale
Martina Perghem
(firmato elettronicamente)