



COMUNE DI TRENTO

---

CIRCOSCRIZIONE N. 1 - GARDOLO

---

**VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 42**

**del Consiglio circoscrizionale**

Oggetto: ARTICOLO 28 DEL REGOLAMENTO DEL DECENTRAMENTO. REDAZIONE DEL BICIPLAN, DEL MASTERPLAN DELLA MOBILITÀ E DEL PIANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS). ESPRESSIONE PARERE

---

Il giorno 15.09.2022 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 della signora Frizzera Gianna presidente del Consiglio circoscrizionale.

Presenti: presidente **Frizzera Gianna**  
consigliere **Andreatta Antonella**  
e consiglieri **Avi Gianni**  
**Beltramello Fabio**  
**De Mare Vittoria**  
**Franceschini Lorenza**  
**Nicolussi Paolaz Luca**  
**Paolazzi Corrado**  
**Parkoo Kudzo Woezo**  
**Rizzi Sara**  
**Rodler Christian**  
**Tezzon Ivan**  
**Tomasi Michele**  
**Tosoni Marco**  
**Weiss Giuliano**

e pertanto complessivamente presenti n. 15, assenti n. 0, componenti del Consiglio.

Assume la presidenza la signora Frizzera Gianna.  
Partecipa il Segretario circoscrizionale Cordellini Ubaldo.

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

## Il Consiglio circoscrizionale

Vista la nota di data 20/06/2022 prot. 173259 a firma del dirigente del Servizio Progetto mobilità e rigenerazione urbana ing. Giuliano Franzoi, con la quale, ai sensi degli artt. 28 e 29 del Regolamento del Decentramento, viene chiesto di esprimere il parere del Consiglio Circoscrizionale in merito alla redazione del Biciplan, del Masterplan della Mobilità e del Piano Urbano della mobilità sostenibile (PUMS);

presa visione della documentazione allegata alla richiesta di parere;

sentita l'illustrazione della richiesta di parere da parte della Presidente della Circoscrizione;

sentito l'intervento del Presidente della Commissione territorio che formula a nome della Commissione le seguenti osservazioni:

“Prima osservazione è quella relativa alla mission del PUMS che dovrebbe portare alla riduzione delle emissioni di CO2 aderentemente a quanto previsto dal “Green Deal” della UE. Ma dal report “Behavioural Climate Change - Mitigation Options” dell'aprile 2012 possiamo ricavare che il principale metodo per ridurre le emissioni nel medio e lungo periodo si quello di migrare il trasporto automobilistico a carburante verso un trasporto con automobili elettriche e in seconda battuta ibride (entrambe rientranti a pieno titolo nella mobilità sostenibile) con percentuali che sfiorano abbattimenti di emissioni rispettivamente del 62% e del 25-40%. Nelle previsioni di questo PUMS notiamo uno spostamento deciso verso il trasporto pubblico e la mobilità dolce, penalizzando in quasi tutte le previsioni il trasporto privato su gomma, ma dal medesimo report possiamo vedere che tale cambio di modalità trasportistica comporta un abbattimento così suddiviso:

- passaggio da auto a bicicletta max 3%
- passaggio da auto a piedi max 3%
- passaggio da auto a trasporto pubblico tra lo 0,6 e 1,4 %

Il dubbio è vale la pena di fare tutti questi investimenti e previsioni per andare a pregiudicare la potenzialità di quello che viene identificato come il più efficace metodo di abbattimento delle emissioni di CO2? Soprattutto pensando che il solo puntare su una promozione dello smart-working, stando ai medesimi dati, porterebbe ad un abbattimento delle emissioni superiore (circa 9%) alla somma di tutto quanto raggiunto con queste previsioni del PUMS.

- I dati di utenza riportati nel PUMS, in cui viene identificata tramite modelli statistici la potenziale utenza dei vari sistemi di trasporto pubblico, fa nascere qualche dubbio sia in termini di numeri totali di accessi alla città (che non tornano) sia di attrattività dei mezzi.

- Altra perplessità riguarda l'indicazione che Nordus e Tram non sono da considerarsi succedanei, in quanto il Nordus ha come utenza la parte extraurbana mentre il tram quella urbana senza che vi siano sovrapposizioni, ma il dubbio nasce quando si apprende la necessità di raddoppio dei binari Nordus sul tratto urbano con intensificazione della frequenza di passaggio, cosa che comporta un aumento di utenza nell'area urbana.

- Altro punto riguarda la chiusura dei passaggi a livello di via Aeroporto e di Via Aichner, soprattutto per il primo viene indicata l'impossibilità di interrimento causa la presenza della stazione TN-Malè, che realisticamente possiamo declassare facilmente a biglietteria automatica che la differenzia da una qualsiasi altra fermata. Si rileva la possibilità di spostamento verso nord dei binari necessari o la soppressione degli stessi in vista del tram in via Brennero. Altro aspetto è la preoccupazione per la soluzione prospettata del sottopasso da CRM a via Bittanti, sia per una questione di possibili allagamenti dello stesso, che per convogliamento del traffico in un unico punto già fortemente trafficato. Per quanto riguarda la presenza di rogge presso via Aeroporto, rileviamo che la stessa presenza si avrebbe anche in corrispondenza del sottopasso citato.

- Ci si è poi soffermati sull'inserimento di una previsione di zona scolastica presso l'istituto Pigarelli, in cui vengono anche identificati dei requisiti necessari a procedere, requisiti che non si riscontrano sull'istituto S.Anna che invece non è stato indicato all'interno del PUMS.

- Sono anche nate delle perplessità in merito alla necessità di un nuovo sistema di trasporto invece di puntare al miglioramento ed efficientamento dell'attuale (trasporto urbano su gomma, magari con corsie preferenziali e miglioramento degli orari e dei percorsi);

sentito l'intervento del consigliere Weiss che legge un documento con le seguenti osservazioni: “L'iter di approvazione del PUMS prevede che, dopo l'adozione da parte della Giunta, vengano raccolti i pareri delle Circoscrizioni, ma anche eventuali osservazioni da parte dei

singoli cittadini. Sulle annotazioni formulate in tale fase è previsto che vengano elaborate delle controdeduzioni con un nuovo passaggio in Giunta a seguito delle eventuali modifiche apportate al PUMS, prima dell'approvazione definitiva da parte del Consiglio comunale. Proprio questa impostazione dell'iter procedurale ci consente di formulare la nostra richiesta che, alla luce delle osservazioni di seguito illustrate, è proprio quella dell'introduzione di alcune modifiche all'attuale stesura del PUMS, prima dell'approvazione finale. In questo senso il nostro PARERE FAVOREVOLE è dettato da una generale condivisione dell'impianto complessivo del PUMS, dall'apprezzamento per molte delle azioni prospettate e degli interventi infrastrutturali stradali previsti, ma fortemente condizionato all'accoglimento delle modifiche che andiamo a specificare:

#### ELIMINAZIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO

Sul nostro territorio, al fine di "migliorare la permeabilità trasversale" (est-ovest), il PUMS prevede l'eliminazione di diversi passaggi a livello. Il collegamento con sottopasso stradale e pedonale tra la SS12 e Spini risolverà di fatto il problema degli attuali PPLL in Loc. Palazzine e all'imbocco est di via per Spini. Per quanto riguarda i PPLL di via Aeroporto e di via della Canova si prevede la chiusura al transito veicolare delle due strade e di realizzare un nuovo sottopasso alla FTM tra via Bittanti e via Aichner. Questo diventerebbe l'unico attraversamento est-ovest dalla rotatoria Bermax a quella di Nassiria. Il rischio è di concentrare tutto il traffico sulla via Soprasasso, una delle vie già oggi più trafficate del sobborgo dove si concentrano diversi poli di attrazione. Chiediamo che il PUMS non assuma come scelta definitiva la chiusura al transito veicolare di via Aeroporto e di via della Canova (in direzione Roncafort), ma che prospetti diverse alternative, non scartando a priori l'interramento, compatibili con l'ipotesi di incremento dei passaggi ferroviari previsti dal progetto NORDUS.

#### TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN SEDE PROPRIA

Recependo le indicazioni del Masterplan, il PUMS prefigura un assetto finale dei vari sistemi di trasporto che prevede:

- il Nordus che dai territori a nord, e parallelamente a via Bolzano si spinge, a sud, fino alla frazione di Mattarello;

- il tram che dalla zona industriale percorre via Bolzano, raggiunge la stazione ferroviaria e si sposta a sud con una diramazione ad "y". Una diramazione raggiunge, a sud l'area sportiva tra la ferrovia del Brennero e l'Adige, l'altra si connette con il popoloso quartiere di Madonna Bianca. Nel confermare la bontà dei due corridoi da infrastrutturare e la loro possibile coesistenza il PUMS afferma che le simulazioni fatte dimostrano la possibilità di lasciare aperti scenari intermedi in cui fermo restando la validità dei tracciati possono essere ipotizzati ambiti di unificazione del materiale rotabile e che possono essere esplorate diverse configurazioni e diverse tipologie di vettori. Chiediamo che queste, già di per sé ambigue, affermazioni vengano modificate rimandando le conclusioni e le previsioni dell'assetto finale a dopo la valutazione degli esiti del P.F.T.E. recentemente commissionato e a dopo la valutazione dell'introduzione del BRT (Bus Rapid Transit). Per quanto ci riguarda, tali valutazioni saranno dirimenti e decisive rispetto alle scelte del sistema di trasporto pubblico locale in sede propria";

sentiti gli interventi delle consigliere e dei consiglieri;

sentita, infine, la proposta del Presidente della Circoscrizione di porre in votazione l'espressione del parere favorevole con osservazioni alla redazione del Bicipan, del Masterplan della Mobilità e del 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 circoscrizionale ha espresso 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;

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

sulla base di tale risultato il Consiglio Circostrizionale

### delibera

1. di esprimere parere favorevole alla redazione del Bicipan, del Masterplan della Mobilità e del Piano Urbano della mobilità sostenibile (PUMS) con le seguenti osservazioni: "L'iter di approvazione del PUMS prevede che, dopo l'adozione da parte della Giunta, vengano raccolti i pareri delle Circostrizioni, ma anche eventuali osservazioni da parte dei singoli cittadini. Sulle annotazioni formulate in tale fase è previsto che vengano elaborate delle controdeduzioni con un nuovo passaggio in Giunta a seguito delle eventuali modifiche apportate al PUMS, prima dell'approvazione definitiva da parte del Consiglio comunale. Proprio questa impostazione dell'iter procedurale ci consente di formulare la nostra richiesta che, alla luce delle osservazioni di seguito illustrate, è proprio quella dell'introduzione di alcune modifiche all'attuale stesura del PUMS, prima dell'approvazione finale. In questo senso il nostro PARERE FAVOREVOLE è dettato da una generale condivisione dell'impianto complessivo del PUMS, dall'apprezzamento per molte delle azioni prospettate e degli interventi infrastrutturali stradali previsti, ma fortemente condizionato all'accoglimento delle modifiche che andiamo a specificare:

#### ELIMINAZIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO

Sul nostro territorio, al fine di "migliorare la permeabilità trasversale" (est-ovest), il PUMS prevede l'eliminazione di diversi passaggi a livello. Il collegamento con sottopasso stradale e pedonale tra la SS12 e Spini risolverà di fatto il problema degli attuali PPLL in Loc. Palazzine e all'imbocco est di via per Spini. Per quanto riguarda i PPLL di via Aeroporto e di via della Canova si prevede la chiusura al transito veicolare delle due strade e di realizzare un nuovo sottopasso alla FTM tra via Bittanti e via Aichner. Questo diventerebbe l'unico attraversamento est-ovest dalla rotatoria Bermax a quella di Nassiria. Il rischio è di concentrare tutto il traffico sulla via Soprasasso, una delle vie già oggi più trafficate del sobborgo dove si concentrano diversi poli di attrazione. Chiediamo che il PUMS non assuma come scelta definitiva la chiusura al transito veicolare di via Aeroporto e di via della Canova (in direzione Roncafort), ma che prospetti diverse alternative, non scartando a priori l'interramento, compatibili con l'ipotesi di incremento dei passaggi ferroviari previsti dal progetto NORDUS.

#### TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN SEDE PROPRIA

Recependo le indicazioni del Masterplan, il PUMS prefigura un assetto finale dei vari sistemi di trasporto che prevede:

- il Nordus che dai territori a nord, e parallelamente a via Bolzano si spinge, a sud, fino alla frazione di Mattarello;

- il tram che dalla zona industriale percorre via Bolzano, raggiunge la stazione ferroviaria e si sposta a sud con una diramazione ad "y". Una diramazione raggiunge, a sud l'area sportiva tra la ferrovia del Brennero e l'Adige, l'altra si connette con il popoloso quartiere di Madonna Bianca. Nel confermare la bontà dei due corridoi da infrastrutturare e la loro possibile coesistenza il PUMS afferma che le simulazioni fatte dimostrano la possibilità di lasciare aperti scenari intermedi in cui fermo restando la validità dei tracciati possono essere ipotizzati ambiti di unificazione del materiale rotabile e che possono essere esplorate diverse configurazioni e diverse tipologie di vettori. Chiediamo che queste, già di per sé ambigue, affermazioni vengano modificate rimandando le conclusioni e le previsioni dell'assetto finale a dopo la valutazione degli esiti del P.F.T.E. recentemente commissionato e a dopo la valutazione dell'introduzione del BRT (Bus Rapid Transit). Per quanto ci riguarda, tali valutazioni saranno dirimenti e decisive rispetto alle scelte del sistema di trasporto pubblico locale in sede propria.

Un'altra quella relativa alla mission del PUMS che dovrebbe portare alla riduzione delle emissioni di CO2 aderentemente a quanto previsto dal "Green Deal" della UE. Ma dal report "Behavioural Climate Change - Mitigation Options" dell'aprile 2012 possiamo ricavare che il principale metodo per ridurre le emissioni nel medio e lungo periodo si quello di migrare il trasporto automobilistico a carburante verso un trasporto con automobili elettriche e in seconda battuta ibride (entrambe rientranti a pieno titolo nella mobilità sostenibile) con percentuali che sfiorano abbattimenti di emissioni rispettivamente del 62% e del 25-40%. Nelle previsioni di questo PUMS notiamo uno spostamento deciso verso il trasporto pubblico e la mobilità dolce, penalizzando in quasi tutte le previsioni il trasporto privato su gomma, ma dal medesimo report possiamo vedere che tale cambio di modalità trasportistica comporta un abbattimento così suddiviso:

- passaggio da auto a bicicletta max 3%
- passaggio da auto a piedi max 3%
- passaggio da auto a trasporto pubblico tra lo 0,6 e 1,4 %

Il dubbio è vale la pena di fare tutti questi investimenti e previsioni per andare a pregiudicare la potenzialità di quello che viene identificato come il più efficace metodo di abbattimento delle emissioni di CO2? Soprattutto pensando che il solo puntare su una promozione dello smart-working, stando ai medesimi dati, porterebbe ad un abbattimento delle emissioni superiore (circa 9%) alla somma di tutto quanto raggiunto con queste previsioni del PUMS.

- I dati di utenza riportati nel PUMS, in cui viene identificata tramite modelli statistici la potenziale utenza dei vari sistemi di trasporto pubblico, fa nascere qualche dubbio sia in termini di numeri totali di accessi alla città (che non tornano) sia di attrattività dei mezzi.

- Altra perplessità riguarda l'indicazione che Nordus e Tram non sono da considerarsi succedanei, in quanto il Nordus ha come utenza la parte extraurbana mentre il tram quella urbana senza che vi siano sovrapposizioni, ma il dubbio nasce quando si apprende la necessità di raddoppio dei binari Nordus sul tratto urbano con intensificazione della frequenza di passaggio, cosa che comporta un aumento di utenza nell'area urbana.

- Altro punto riguarda la chiusura dei passaggi a livello di via Aeroporto e di Via Aichner, soprattutto per il primo viene indicata l'impossibilità di interramento causa la presenza della stazione TN-Malè, che realisticamente possiamo declassare facilmente a biglietteria automatica che la differenzia da una qualsiasi altra fermata. Si rileva la possibilità di spostamento verso nord dei binari necessari o la soppressione degli stessi in vista del tram in via Brennero. Altro aspetto è la preoccupazione per la soluzione prospettata del sottopasso da CRM a via Bittanti, sia per una questione di possibili allagamenti dello stesso, che per convogliamento del traffico in un unico punto già fortemente trafficato. Per quanto riguarda la presenza di rogge presso via Aeroporto, rileviamo che la stessa presenza si avrebbe anche in corrispondenza del sottopasso citato.

- Ci si è poi soffermati sull'inserimento di una previsione di zona scolastica presso l'istituto Pigarelli, in cui vengono anche identificati dei requisiti necessari a procedere, requisiti che non si riscontrano sull'istituto S. Anna che invece non è stato indicato all'interno del PUMS.

- Sono anche nate delle perplessità in merito alla necessità di un nuovo sistema di trasporto invece di puntare al miglioramento ed efficientamento dell'attuale (trasporto urbano su gomma, magari con corsie preferenziali e miglioramento degli orari e dei percorsi)";

Data lettura del presente verbale, viene approvato e sottoscritto.

IL SEGRETARIO CIRCOSCRIZIONALE  
f.to Cordellini

LA PRESIDENTE  
f.to Frizzera

---

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. 1 - GARDOLO

---

**ESITO DELLA VOTAZIONE**

Oggetto: ARTICOLO 28 DEL REGOLAMENTO DEL DECENTRAMENTO. REDAZIONE DEL BICIPLAN, DEL MASTERPLAN DELLA MOBILITÀ E DEL PIANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS). ESPRESSIONE PARERE

---

---

**Votazione palese resa per alzata di mano**

Consigliere e Consiglieri presenti in aula al momento del voto n. 15

**Favorevoli:** n. 8

**Contrari:** n. 0

**Astenuti:** n. 7

**Non votanti:** n. 0

Trento, addì 15.09.2022

il Segretario circoscrizionale  
Ubaldo Cordellini  
(firmato elettronicamente)



COMUNE DI TRENTO

---

CIRCOSCRIZIONE N. 1 - GARDOLO

---

**PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ TECNICO-AMMINISTRATIVA**

Oggetto: ARTICOLO 28 DEL REGOLAMENTO DEL DECENTRAMENTO. REDAZIONE DEL BICIPLAN, DEL MASTERPLAN DELLA MOBILITÀ E DEL PIANO 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, 15.09.2022

il Segretario circoscrizionale  
Ubaldo Cordellini  
(firmato elettronicamente)