

**Redazione del Biciplan, del Masterplan della mobilità
e del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS) del Comune di Trento**

RAPPORTO SUI PARERI ESPRESSI DALLE CIRCOSCRIZIONI

Premessa

Con Deliberazione della Giunta Comunale n.130 del 13.06.2022 è stato adottato il Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS), il Biciplan e il Masterplan della mobilità del Comune di Trento ed è stato deliberato di attivare l'iter partecipativo con la pubblicazione dell'avviso relativo alla adozione dei Piani, al deposito degli stessi per libera visione per 30 giorni consecutivi presso gli uffici comunali e alla pubblicazione degli stessi sul sito istituzionale del Comune e all'Albo comunale.

Ai sensi dell'art.28 – pareri - del Regolamento del decentramento 2020, con nota prot.n.173259 del 20.06.2022, è stato chiesto parere alle Circoscrizioni del Comune di Trento, assegnando un termine di 30 (trenta) giorni per l'espressione del suddetto parere, termine successivamente prorogato al 15.09.2022 con nota prot.n.188378 del 06.07.2022.

Nel presente fascicolo sono riportate le schede relative ai vari pareri espressi dalle Circoscrizioni.

PARERE
CIRCOSCRIZIONE N°2 MEANO
Deliberazione n.24 del 04.07.2022

Parere sfavorevole
Consiglieri presenti n.11, voti favorevoli n.6, voti contrari 0, astenuti 5.

OSSERVAZIONI

Di seguito si riporta la motivazione a supporto del parere sfavorevole espresso con la Deliberazione in oggetto.

“ La stesura del nuovo PUMS doveva essere una delle più importanti scelte strategiche della consiliatura. In ragione di ciò, il Consiglio Circoscrizionale di Meano ha istituito un gruppo di lavoro apposito, che si è occupato di ragionare su possibili contributi in merito.

La transizione ecologica e la mobilità sostenibile sono infatti pilastri fondamentali delle priorità di questo Consiglio, ribadite in molte delibere; innanzitutto ricordiamo le priorità di bilancio (delibera 18/2022, in continuità con le priorità già espresse), nelle quali si richiede il collegamento ciclabile col fondovalle, e i documenti in cui si è richiesta la presenza di stazioni e-motion sul territorio della Circoscrizione.

Quella che appare dal PUMS è sostanzialmente una cosa: esso non riguarda davvero la nostra Circoscrizione. Non rileviamo nessun miglioramento che permetta una mobilità alternativa all'uso dell'automobile privata degna di rilievo: non si trovano significative modifiche né all'incentivo dell'uso delle biciclette, dal momento che non è previsto alcun collegamento sensato tra fondovalle e l'abitato di Meano, che costituisce il sobborgo principale. Le alternative previste dal piano, pensate nel periodo di emergenza Covid, risultano non idonee allo spostamento verso e dal fondovalle, per le pendenze elevatissime anche nel caso di bici a pedalata assistita (segnaliamo anche un errore in mappa i quanto viene segnata una salita di accesso da Lamar di Gardolo non praticabile).

Tale mancanza suscita ancora più perplessità se si pensa che invece si prevede un tratto di ciclabile tra il Campo sportivo e Gazzadina, scelta che valutiamo positivamente ma che appare inutile ai fini del miglioramento della viabilità e del tutto scollegata da una più ampia progettualità. Le uniche opere in previsione riguardano un eventuale parcheggio pertinenziale, opera sulla cui utilità non si entra nel merito in questa circostanza, ma che non si comprende come possa essere di aiuto nel raggiungere gli obiettivi previsti dal piano e che insiste su zona altamente di pregio, come è stato evidenziato in un sopralluogo con gli architetti che si occupano della Carta del Paesaggio.

Rimangono del tutto esclusi da interventi i collegamenti tra sobborghi, per i quali erano stati richiesti interventi quali ad esempio la possibilità di estendere al sobborgo il servizio di noleggio monopattini elettrici e che risulterebbero estremamente utili per abitati come quello di Gardolo di Mezzo, che al momento non è collegato al sobborgo se non tramite mezzi privati.

Riguardo al potenziamento del trasporto pubblico, non si evince alcun elemento che permetta di sperare in un miglioramento in termini qualitativi o quantitativi del servizio.

Rileviamo inoltre che i suggerimenti proposti negli incontri e nei sopralluoghi non hanno ottenuto nessuna accoglienza.

Per le ragioni sopra indicate Il Consiglio della Circoscrizione di Meano esprime parere sfavorevole alla redazione del Biciplan, del Masterplan della Mobilità e del Piano Urbano della

mobilità sostenibile (PUMS), per quanto concerne quanto previsto in merito al territorio della sopracitata circoscrizione”.

RAPPORTO SULLE OSSERVAZIONI

Mancanza di collegamento ciclabile con il fondovalle:

In accoglimento di quanto segnalato viene inserito nel Biciplan il tratto della strada SP76 per collegare il centro abitato di Meano al fondovalle. Considerata la complessità dell'opera, si evidenzia come risulti necessario un studio di fattibilità che potrà portare a soluzioni differenti e/o alternative rispetto al tratto inserito.

Viene inoltre corretto in planimetria l'errore segnalato in merito alla salita di accesso da Lamar di Gardolo.

Localizzazione parcheggi pertinenziali:

Il Piano Urbano della Mobilità sostenibile definisce l'opportunità di prevedere la realizzazione di parcheggi pertinenziali ma non ne definisce l'esatta localizzazione. Nella Relazione viene infatti specificato che nel caso si scelga di realizzare un qualsiasi degli interventi proposti sarà necessario eseguire una analisi di fattibilità.

Estensione del servizio di noleggio dei monopattini elettrici:

Il Piano urbano della mobilità sostenibile è un piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle merci in ambito urbano e periurbano per migliorare la qualità della vita. Proprio per il fatto di essere un piano strategico non definisce l'area di estensione del servizio di monopattini in sharing, la cui valutazione spetta all'Amministrazione comunale, ma bensì definisce l'opportunità di prevedere tale servizio.

Miglioramento del trasporto pubblico locale:

Nel P.U.M.S. viene analizzato anche l'attuale sistema di trasporto urbano evidenziandone criticità e interventi.

Il Masterplan (elaborato C2JTR011) analizza il sistema di trasporto urbano evidenziandone le maggiori criticità nella ridotta estensione di percorsi protetti che ne agevolano il servizio (corsie preferenziali, priorità semaforiche, ...) e nella non chiara gerarchizzazione della rete, con la sovrapposizione di itinerari lungo la direttrice nord/sud.

Il Masterplan (elaborato C2JTR011), analizzando i dati di congestione del traffico veicolare e i dati relativi alla domanda e offerta dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma urbani, individua gli assi viari lungo i quali poter successivamente sviluppare uno studio di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione di accorgimenti finalizzati all'aumento della velocità commerciale (corsie preferenziali). Le viabilità da attenzionare, e sulle quali sarà pertanto necessario sviluppare un successivo studio più approfondito, sono state individuate attraverso la sovrapposizione delle linee del trasporto pubblico a maggiore frequenza con la mappa di congestione della rete stradale.

Il Masterplan (Elaborato C2JTR011), considerando il quadro pianificatorio e programmatico dei sistemi di trasporto pubblico in sede fissa e analizzate le criticità del sistema attuale, definisce inoltre la necessità di rimodulare il trasporto pubblico locale (T.P.L.). Questa rimodulazione viene affidata ad un successivo studio specifico in quanto non di competenza diretta di un Piano Urbano della Mobilità.

Nel documento di Masterplan viene evidenziato come sarà necessario stimare gli effetti del completamento del sistema in sede fissa (Nordus e Tram) sul sistema di trasporto pubblico locale su gomma urbano. Dovranno infatti essere individuate quelle linee e direttrici che, a seguito dell'avvio dei servizi sulle nuove linee in sede fissa, risentiranno di una contrazione della domanda e potranno quindi essere interessate da azioni di riconfigurazione o

soppressione in quanto in sovrapposizione, parziale o totale, con le nuove linee di trasporto in sede fissa di cui sopra.

Il Piano fornisce indicazione affinché le percorrenze dei servizi su gomma in sovrapposizione con i servizi metropolitani restino comunque attribuite allo stesso servizio su gomma, sia per rafforzarne la presenza in ambiti che esprimono una domanda anche di tipo potenziale, ancora non del tutto soddisfatta, sia per migliorare l'adduzione al sistema ferroviario, che rivestirà in maniera ancora più incisiva il ruolo di sistema portante.

Si evidenzia inoltre che le cerniere di mobilità individuate a Trento nord sono tutte accessibili da Meano percorrendo la SP76 fino alla rotatoria Bermax (in auto o con servizio TPL (linea 3)). Da qui l'utente potrà effettuare lo scambio con il Bus rapid transit (BRT) nel breve medio periodo e con il TRAM nel medio lungo periodo, entrambi a elevata frequenza.

PARERE

**CIRCOSCRIZIONE N°4 SARDAGNA
Deliberazione n.12 del 26.07.2022**

Parere favorevole con osservazioni

Consiglieri presenti n.6, voti favorevoli n.6, voti contrari 0, astenuti 0

OSSERVAZIONI

Di seguito si riporta l'osservazione contenuta nella Deliberazione in oggetto.

“In considerazione del fatto che Trento si qualifica come “Città Alpina”, la Circoscrizione di Sardagna pone l'accento sugli spostamenti verso la montagna del Bondone. In particolar modo, all'attuale impianto funiviario che collega la città con il sobborgo. Detto tratto fa parte del circuito del trasporto urbano ed è ormai nota l'obsolescenza dell'impianto, che comporta il fermo dell'impianto stesso sia per manutenzioni straordinarie annuali sia in caso di vento anche non forte.

Al fine di integrare tutti i mezzi di trasporto pubblico per favorire lo sgravio del flusso di automobili private verso la città, va ripristinata la piena funzionalità delle impianto funiviario, unicum nel panorama provinciale di mezzo a fune che collega una città ad un sobborgo sulle pendici di un monte.

Si chiede, pertanto, di predisporre lo studio di fattibilità per la scissione del progetto dell'impianto del Bondone in due tranches. La prima con lo scopo di riqualificare il collegamento della città al sobborgo di Sardagna, con evidenti impatti dal punto di vista del miglioramento dell'efficienza, del risparmio energetico e della fruibilità da parte dei residenti, dei cittadini e dei turisti.”.

RAPPORTO SULLE OSSERVAZIONI

La richiesta di suddividere il progetto dell'impianto del Bondone in due tranches, di cui la prima dedicata al collegamento della città con il sobborgo di Sardagna non risulta essere pertinente alla documentazione di piano che, trattandosi di piano strategico, individua il cd. “grande impianto” come opera necessaria per il collegamento della città con la collina ovest e nello specifico con il sobborgo di Sardagna (rif.paragrafo 2.7 Relazione generale del Masterplan) ma non entra nel dettaglio delle fasi progettuali.

Premesso quanto sopra si rileva che il progetto allegato all'istanza per l'accesso alle risorse di cui all'art.33 bis del D.L. 30 aprile 2022 n.36, convertito con L.79/2022, destinate al TRM ad impianti fissi, fornisce positivo riscontro a quanto richiesto dalla Circoscrizione in quanto prevede un primo lotto funzionale dall'Ex-sit a Sardagna (con un primo tronco dall' Ex-sit all' ex-italcementi ed un secondo tronco dall'ex-italcementi a Sardagna) ed un secondo lotto funzionale da Sardagna a Vason (con un primo tronco da Sardagna a Vaneze ed un secondo tronco da Vaneze a Vason).

**Redazione del Biciplan, del Masterplan della mobilità
e del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS) del Comune di Trento**

**PARERE
CIRCOSCRIZIONE N°7 POVO
Deliberazione n.19 del 01.08.2022**

Parere favorevole
Consiglieri presenti n.9, voti favorevoli n.8, voti contrari 1, astenuti 0.

OSSERVAZIONI

Nessuna.

PARERE

CIRCOSCRIZIONE N° 9 VILLAZZANO

Deliberazione n.20 del 01.08.2022

Parere favorevole con osservazioni

Consiglieri presenti n.7, voti favorevoli n.6, voti contrari n.1, astenuti n.0

OSSERVAZIONI

Di seguito si riporta l'osservazione contenuta nella Deliberazione in oggetto.

- *“È necessaria una rivisitazione del sistema dei collegamenti trasversale della collina est. Viene ipotizzato un collegamento “ettometrico” fra la stazione di Villazzano e il sobborgo (Villa de Mersi), ma senza indicare percorso, caratteristiche ecc, di un sistema che porterebbe solamente in una zona già satura (a meno di sacrificare superficie agricola) oltre che meno attrattiva rispetto al centro del paese. Si dovrebbe valutare quindi un collegamento trasversale Povo-Villazzano-San Rocco, senza ipotesi eccessivamente impegnative e audaci, che porterebbero necessariamente ad una realizzazione in tempi eccessivi.*
- *Da considerare inoltre che, se verrà realizzata l'ipotesi del tram “a Y”, quindi con capolinea a Madonna Bianca, dovrà essere integrato anche questo importante snodo con un collegamento con San Rocco-Villazzano. Questo è già oggi inesistente, e dovrebbe essere valutato anche a prescindere dalla realizzazione del tram.*
- *Per quanto concerne il biciplan, il percorso ciclabile denominato “itinerario 11” risulta essere decontestualizzato rispetto alla realtà viaria del paese; si ritiene non funzionale la partenza in Via Tabarelle, che porta ad utilizzare un tracciato prevalentemente pedonale, di sezione ridotta e con problematiche annose di sbocco su una proprietà privata. L'itinerario dovrebbe quindi partire da via Tambosi, a fronte della realizzazione già ipotizzata del tratto ciclabile sulla via stessa fino a “Villa Tambosi”, integrato, come da osservazioni trasmesse già in precedenza dalla previsione di un percorso ciclabile di collegamento con San Rocco a salire su via Galassa.*
- *In merito al percorso di sperimentazione sul nostro territorio del progetto “bicibus”, si fanno presenti le difficoltà emerse gli ultimi anni ad attuare le linee del piedibus. I tragitti delineati per bicibus così come presentato nella slide, sono a nostro avviso molto azzardati vista l'estrema pericolosità delle strade che convergono sulla piazza. Il tratto della ciclabile su via Valnigra termina di fatto all'altezza del cimitero costringendo gli eventuali bambini ed accompagnatori a procedere sul marciapiede o sulla strada provinciale molto trafficata al mattino fino alla rotatoria con altrettanto attraversamento pedonale non sorvegliato. L'ultimo tratto in Via dei Colli risulterebbe anch'esso molto pericoloso da percorrere sulla carreggiata stradale. Anche il tragitto partendo da Via Tabarelle proseguendo su tratto di ciclabile e poi lungo Via Tessadri e Via Villa non risulta idoneo per la conformità delle strade e le criticità legate al traffico nelle ore concomitanti con l'inizio e il termine delle lezioni scolastiche. Si chiede pertanto un ragionamento congiunto per la messa in sicurezza della piazza e delle vie adiacenti per realizzare una zona scolastica sicura in primis ai pedoni.*
- *Ove vengono dettagliate le “cerniere di mobilità” e i nuovi parcheggi di attestamento, il focus è soprattutto nelle zone a sud e nord della città, valorizzando gli attestamenti come parte della città stessa e non come dei “non luoghi”. In questa previsione riteniamo sia necessario inserire anche quanto presente presso la stazione FS di Villazzano, già oggi utilizzato come*

interscambio per i pendolari in discesa dalla collina e dall'altopiano della Vigolana. Il parcheggio è, a maggior ragione, in una zona povera di servizi e potrebbe essere quindi valorizzato o implementato.

- *Nella sezione dedicata alla previsione di aree per parcheggi pertinenziali, si chiede la previsione sul territorio di Villazzano di un'area atta allo scopo nella zona di Strada della Pozzata – Via Tabarelle, in risposta a numerose richieste e raccolta firme della cittadinanza, che lamentano la carenza di spazi, in una zona densamente abitata.*
- *Ove viene progettata l'installazione di pannelli a messaggio variabile, quello previsto per il flusso proveniente dalla SS 349 viene posto in via Menguzzato, già ampiamente indirizzato nel tessuto urbano della zona sud della città. Si chiede pertanto la sua ricollocazione su via Galassa, per instradare i flussi di traffico e verso la città e verso via Conci, a seconda della situazione viabilistica e delle necessità.*
- *Come nota a margine si fa presente la situazione attualmente in essere della "linea 1" del servizio di autobus urbano che, nelle giornate festive, prende il posto della "linea 6" che storicamente interessa il nostro territorio; questo non già in entrambe le direzioni, ma solamente a scendere dalla località Grotta, mantenendo invece il numero 6 a salire. A beneficio della chiarezza nella consultazione di orari e itinerari si chiede che sia ridenominata quale "linea 6" in entrambe le direzioni, senza distinzioni fra feriale e festivo".*

RAPPORTO SULLE OSSERVAZIONI

Collegamento con la collina (prima allinea):

Obiettivo del Piano Urbano della mobilità sostenibile è trovare una soluzione per il collegamento della città con la collina e pertanto vengono proposte le connessioni ettometriche per il collegamento tra la città e Martignano e per il collegamento tra la città e Villazzano; il dettaglio del percorso nonché la definizione del punto di partenza e di quello di arrivo rimane però da definire con studi specifici successivi al P.U.M.S..

I risultati di questi studi, e dei confronti che si avranno con le Circostruzioni su tale tema, potranno quindi portare a soluzioni differenti, partendo sempre dalla necessità di collegamento della città con i sobborghi di Villazzano, Martignano e Povo.

Valutazioni su Itinerario n.11 (terza allinea):

L'itinerario 11 parte dal Parcheggio di Villazzano (e non quindi da Via Tabarelle come indicato in Deliberazione) per proseguire su Via A. Tambosi e poi su Via Castel di Pietrapiana fino a raggiungere l'abitato di Povo e pertanto lo stesso si prefigge l'obiettivo del collegamento dei sobborghi di Povo e Villazzano.

Il Biciplan prevede un collegamento con San Rocco a partire dal parcheggio del Parco lungo via S.Rocco fino a via E. Conci, passando da via Zita Lorenzi.

Un ulteriore collegamento è già previsto da via Giuseppe Ferrandi, attraverso il Giardino pubblico E. Conci fino al sottopasso della ferrovia della Valsugana (via Enrico Conci). Tale sottopasso necessita di un allargamento per il passaggio ciclabile e pedonale, al fine di garantire così il collegamento Madonna Bianca - Villazzano.

Si precisa che tali percorsi, rientrano all'interno dei "percorsi ciclabili di collegamento con la collina", individuati negli elaborati grafici con il colore giallo e nella relazione generale al capitolo 8. Seppur non rientranti nella categoria degli "itinerari", sono da considerare comunque di eguale importanza e quindi di possibile sviluppo attraverso ulteriori studi di approfondimento al fine di integrare/completare/sviluppare la rete ciclabile urbana.

Viene aggiunto nelle planimetrie del Biciplan un tratto ciclabile lungo via E.Conci, dal sottopasso ciclopedonale in prossimità del Parcheggio Camper fino al collegamento con via Zita Lorenzi, per garantire un collegamento più diretto con la Stazione di Villazzano.

Si ritiene invece di difficile realizzazione il collegamento su via Galassa (Ss.349).

Bicibus e Zona scolastica (quarta allinea):

Si prende atto delle criticità indicate nella Deliberazione relativamente all'eventuale istituzione di un percorso Bicibus. Si evidenzia però come nella Relazione del Biciplan è specificato come a valle dell'approvazione del PUMS occorre effettuare degli studi di dettaglio per verificare da un lato la domanda potenziale, attraverso indagini mirate a genitori e alunni delle scuole, e dall'altro la fattibilità del percorso e dell'ubicazione delle fermate e dei capolinea da ubicarsi in spazi sicuri e idonei ad essere punti di raccolta. Viene inoltre precisato come le linee Bicibus possano essere attivate una volta realizzate le condizioni al contorno quali la realizzazione delle piste ciclabili, delle zone 30 di progetto e delle zone scolastiche. Tali interventi vanno inoltre attuati in linea con il principio di gradualità e sperimentality.

Cerniere di mobilità e Parcheggio stazione FS Villazzano (quinta allinea):

Si ritiene condivisibile la proposta di attrezzare il parcheggio esistente della Stazione di Villazzano F.S. e trasformarlo in cerniera di mobilità. Viene conseguentemente aggiornata la relazione del PUMS.

Parcheggio pertinenziale a Villazzano (sesta allinea):

Il PUMS intende confermare la previsione di realizzare parcheggi pertinenziali contemporaneamente ad una riduzione dei posti auto su strada. Come esplicitato nella relazione di Piano, il PUMS non ritiene necessaria la puntuale individuazione dei parcheggi pertinenziali, ma si rinvia ad una valutazione caso per caso delle proposte di localizzazione e realizzazione degli stessi, tenendo presente che essi dovranno essere compatibili con la situazione di suolo, sottosuolo e sottoservizi. Il PUMS individua però delle possibili localizzazioni su cui realizzarli, qualora si manifestasse l'interesse da parte dei residenti. Allo stato attuale non risultano disponibili aree pubbliche nella zona indicata tra Strada della Pozzata e via Tabarelle.

Alla luce del Parere della Circoscrizione, si prende atto però dell'interesse da parte dei residenti di Villazzano e pertanto il P.U.M.S. aggiunge, tra le possibili localizzazioni, anche Villazzano, non escludendo un possibile parcheggio interrato lineare al di sotto della viabilità via Torricelle nella confluenza con strada della Pozzata e, in alternativa, avviare un confronto tra l'Amministrazione e la Circoscrizione per la ricerca di un'area idonea al soddisfacimento della domanda. Vengono conseguentemente aggiornate la relazione del PUMS al capitolo dei parcheggi pertinenziali inserendo la presente considerazione per Villazzano e la relativa tavola grafica.

Spostamento previsione pannello messaggio variabile su Via Galassa (settima allinea):

I Pannelli a messaggio variabile (PMV) previsti nel P.U.M.S. sono finalizzati all'indirizzamento dei flussi alle cerniere di mobilità, in questo caso collocate a sud. Si condivide la proposta di arretrare il PMV da via Menguzzato a via Galassa al fine di indirizzare i flussi della SS349 verso via Conci e via Menguzzato verso le cerniere sud. Si specifica comunque che il P.U.M.S. non ha carattere prescrittivo e che l'esatta ubicazione dei pannelli verrà di volta in volta valutata in fase di attuazione dell'intervento.

Viene pertanto aggiornata la tavola del PUMS relativa ai PMV e il relativo capitolo della relazione generale.

Ridenominazione linea del trasporto pubblico locale urbano (ottava allinea):

Si evidenzia che tale richiesta non risulta essere pertinente alla documentazione di piano che, trattandosi di pianificazione a carattere strategica, non si può occupare di pianificazione di dettaglio della rete del trasporto pubblico.

Quanto sopra premesso, l'Amministrazione comunale terrà in considerazione la richiesta di cui sopra.

**Redazione del Biciplan, del Masterplan della mobilità
e del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS) del Comune di Trento**

**PARERE
CIRCOSCRIZIONE N°11 S. GIUSEPPE S.CHIARA
Deliberazione n.20 del 01.08.2022**

Parere favorevole con osservazioni
Consiglieri presenti n.9, voti favorevoli n.7, voti contrari 0, astenuti 2.

OSSERVAZIONI

Di seguito si riporta l'osservazione contenuta nella Deliberazione in oggetto.

“si chiede di attivare l'adozione delle Zone 30 - limite 30 km/h - in gran parte del territorio circoscrizionale individuando fin da subito le strade dove è opportuno e possibile farlo”.

RAPPORTO SULLE OSSERVAZIONI

La richiesta di individuare fin da subito le strade in cui è possibile realizzare la “Zona 30” non risulta essere pertinente alla documentazione di piano, che come ben noto è un piano a carattere strategico, bensì alla programmazione degli interventi da parte dell'Amministrazione comunale, che terrà in considerazione la richiesta di cui sopra.

PARERE
CIRCOSCRIZIONE N°3 BONDONE
Deliberazione n.21 del 02.08.2022

Parere favorevole con osservazioni
Consiglieri presenti n.9, voti favorevoli n.5, voti contrari 0, astenuti 4.

OSSERVAZIONI

Di seguito si riporta l'osservazione contenuta nella Deliberazione in oggetto.

“ Il Piano elaborato e le ambizioni che l'amministrazione comunale si è posta, grazie alla consulenza di Sintagma, prevede una profonda trasformazione della mobilità urbana della città. Dopo la definizione degli obiettivi e un'attività di raccolta dati, è stata elaborata la prima proposta di piano. L'obiettivo principale è quello di ridurre significativamente gli spostamenti in auto incentivando quelli in bici, a piedi o con il trasporto pubblico. Gli interventi principali riguardano il trasporto pubblico locale, i sistemi ettometrici, il miglioramento delle rete ciclabile e l'istituzione di zone 30. Il PUMS individua una nuova strategia di accessibilità alla città indirizzando i flussi di traffico privato verso le cerniere di mobilità, collocate prevalentemente a nord e a sud.

Gli interventi infrastrutturali individuati abbinano piccoli accorgimenti di progettazione a grandi opere con il Nordus, il Tram fino a Lavis, nuove linee di trasporto pubblico su gomma, il BRT bus rapid transit, l'ETT che corrisponde all'ascensore di Mesiano e la funivia Trento-Monte Bondone.

Il territorio della Circoscrizione Bondone è interessato prevalentemente dai primi e solo marginalmente da opere di natura strategica che necessitano di ingenti investimenti, se non fosse per la parte sommitale che avrà il collegamento funiviario da e per la città. La funivia aiuterà certamente a collegare il fondovalle alla montagna senza però avvicinare i paesi pedemontani alla parte alta del Monte Bondone ed a Trento. Le caratteristiche morfologiche del nostro territorio complicano la situazione. E' presente un'unica strada che porta a Trento che non consente il transito alla mobilità dolce, costringendo gli abitanti della Circoscrizione Bondone ad arrivare in città utilizzando un mezzo di trasporto su gomma. La ciclabile del Bus de vela è l'opera che consente di superare questo limite. Il Piano ha previsto questa soluzione e il consiglio circoscrizionale non può che appoggiare questa ipotesi.

Il collegamento tra i paesi è un tema altrettanto importante. Legarli realmente tra loro con percorsi pedonali sicuri è una priorità. Trovare questa richiesta nel PUMS è un motivo per essere favorevoli a questo piano. Rimane, però, irrisolta la questione relativa al collegamento di TPL perché è escluso il paese di Vigolo Baselga da un possibile futuro tracciato. E' estremamente necessario inserire un percorso dedicato che possa garantire il servizio di trasporto pubblico anche per i cittadini che abitano in questo sobborgo.

La mobilità interna dei paesi presenta problemi simili tra loro. E' diffuso un utilizzo eccessivo dell'auto anche per spostamenti di brevi tratti. I pochi posti auto aggravano ulteriormente questa dinamica creando situazioni di confusione nei luoghi maggiormente frequentati. Occorre un'importante opera di sensibilizzazione dei cittadini per far comprendere quali siano i benefici economici, sociali e salutari di un utilizzo coscienzioso dell'automobile.

Occorre sperimentare una zona scolastica nei pressi della scuola elementare di Cadine per garantire maggiore sicurezza di accesso ai bambini e alle famiglie che frequentano la scuola.

Valutare l'istituzione di una corsia preferenziale per l'autobus sul tratto riguardante il Bus de Vela".

RAPPORTO SULLE OSSERVAZIONI

Collegamento TPL di Vigolo Baselga: l'opera provinciale "S-951 - Allargamento e sistemazione della curva del "Palloncino Rosso" sulla SS45bis della Gardesana Occidentale nel comune di Trento" prevede, attraverso l'inserimento di due nuove intersezioni, la possibilità di effettuare una manovra di inversione di marcia per i mezzi pesanti provenienti da Trento nonché quindi per gli autobus.

Fatta questa premessa, che è condizione necessaria per l'eventuale collegamento con autobus urbano dell'abitato di Vigolo Baselga, la valutazione circa l'opportunità di prevedere l'estensione del servizio urbano viene demandata nel Piano ad un successivo approfondimento sulla rete del trasporto pubblico locale.

Il documento di Masterplan (Elaborato C2JTR011) rimanda infatti ad un successivo studio specifico sul trasporto pubblico locale (T.P.L.) - in quanto non di competenza diretta di un Piano Urbano della Mobilità - la rimodulazione delle linee di trasporto, nonché l'istituzione di nuove linee anche per rafforzare la presenza del trasporto pubblico in ambiti che esprimono una domanda, anche di tipo potenziale.

Opera di sensibilizzazione:

L'Amministrazione comunale, con riferimento al tema della sensibilizzazione, è già impegnata su molti fronti; si concorda comunque sulla necessità di approfondire e sviluppare tale aspetto.

Zone scolastiche:

Una delle azioni che il Piano Urbano della Mobilità sostenibile mette in campo per raggiungere l'obiettivo prefissato di modificare il "modal share" (ripartizione modale nei trasporti) della città è la realizzazione delle Zone scolastiche che vengono proposte, nella prima fase sperimentale, in n.4 scuole per poi estendere la previsione nel numero più elevato di scuole possibili.

Nell'ambito di tali studi verrà quindi valutato anche il caso della scuola di Cadine.

Corsie preferenziali autobus:

Il Masterplan (elaborato C2JTR011) , analizzando i dati di congestione del traffico veicolare e i dati relativi alla domanda e offerta dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma urbani, individua gli assi viari lungo i quali poter successivamente sviluppare uno studio di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione di accorgimenti finalizzati all'aumento della velocità commerciale.

Le viabilità da attenzionare, e sulle quali sarà pertanto necessario sviluppare un successivo studio più approfondito, sono state individuate attraverso la sovrapposizione delle linee del trasporto pubblico a maggiore frequenza con la mappa di congestione della rete stradale.

La linea 1 del trasporto urbano (Linea Ospedale-P.Dante-Sopramonte) risulta tra le 7 linee urbane individuate dal P.U.M.S. maggiormente utilizzate (linee 3, 7, 4, 8, 5, 10, 1). Come si evince dall'immagine di pag. 53 del Masterplan (quadrante centro), l'instradamento della linea 1 sul Bus de Vela in direzione Trento avviene su una viabilità che presenta un livello di saturazione compreso tra il 50% e il 75%. Il Bus de Vela in direzione Trento risulta pertanto una viabilità da attenzionare nello studio delle preferenziali bus. La relazione del Masterplan viene corretta inserendo l'esplicitazione del Bus de Vela come viabilità da attenzionare nel collegamento est ovest.

PARERE

**CIRCOSCRIZIONE N°6 ARGENTARIO
Deliberazione n.42 del 24.08.2022**

Parere favorevole con osservazioni

Consiglieri presenti n.13, voti favorevoli n.7, voti contrari 3, astenuti 0.

OSSERVAZIONI

Di seguito si riportano le osservazioni contenute nella Deliberazione in oggetto.

“• **Coprire il dislivello:** nell'ottica di riduzione dell'uso delle auto, non è chiaro come gli abitanti della collina debbano coprire il dislivello che li separa dal fondovalle. Si può pensare ad un impianto a fune? Come ci si collega con l'ascensore di Mesiano? È possibile pianificare la riapertura della stazione di Ponte Alto, in modo che venga usata come stazione della "metropolitana di superficie"?

• **Integrazione della ciclabile PAT:** la ciclabile sulla Provinciale, pur avendo una serie di problemi che abbiamo evidenziato in altra sede, rappresenta un'opportunità per la collina. È però necessario progettare degli innesti efficienti dai principali sobborghi: Cognola, Martignano e San Donà;

• **Altre ciclabili:** nel disegno generale del piano sarebbe opportuno inserire la ciclabile che dalla rotonda di San Donà porta all'Orrido e la ciclabile che attraversa in direzione nord sud le circoscrizioni di Argentario, Povo e Villazzano, in vista di un'integrazione tra i vari percorsi;

• **Trasporto pubblico:** ci sono interi sobborghi scoperti (Laste) e zone servite scarsamente (Montevaccino serale e festivo). È necessario un forte ampliamento del servizio;

• **Traffico di attraversamento:** la posizione dell'Argentario rispetto all'asse Trento – Valsugana impone un surplus di ragionamento su come evitare che il flusso di macchine da e per la città impatti sulla qualità della vita in collina.

• **Questioni puntuali:**

1. è necessario addivenire ad una modifica sia della viabilità sia della mobilità attorno alle scuole di Cognola il cui traffico nelle ore di apertura e chiusure delle stesse è pericoloso;

2. i limiti di velocità attualmente imposti sono spesso violati (ad esempio 30 km/h sulla salita di Zell). È necessario intensificare i controlli”.

RAPPORTO SULLE OSSERVAZIONI

Coprire il dislivello:

Obiettivo del Piano Urbano della mobilità sostenibile è trovare una soluzione per il collegamento della città con la collina e pertanto vengono proposte le connessioni ettometriche per il collegamento tra la città e Martignano e per il collegamento tra la città e Villazzano; il dettaglio del percorso nonché la definizione del punto di partenza e di quello di arrivo rimane però da definire con studi specifici successivi al P.U.M.S..

I risultati di questi studi, e dei confronti che si avranno con le Circoscrizioni su tale tema, potranno quindi portare a soluzioni differenti, partendo sempre dalla necessità di collegamento della città con i sobborghi di Villazzano, Martignano e Povo.

Con riferimento a Povo, la realizzazione dell'ascensore inclinato – che collegherà Viale Bolognini con L'Università di Mesiano – e il tratto di pista ciclabile che condurrà dall'edificio sede dell'Università di ingegneria al suo ingresso, rappresenta il primo “tassello” per il miglioramento delle connessioni con uno dei maggiori sobborghi di Trento, Povo, anche sede universitaria e della Fondazione Bruno Kessler.

Con riferimento alla possibilità di pianificare la riapertura della stazione di Ponte Alto si ritiene che sia possibile prevedere la riapertura purché i livelli di frequentazione della nuova fermata siano paragonabili a quelli delle altre fermate della linea Valsugana, che allo stato attuale (dato pre-Covid) sono compresi tra i 408 pax/giorno della stazione Santa Chiara e i 688 pax/giorno della stazione Povo-Mesiano (movimentazioni giornaliere: saliti e discesi). Occorre quindi che, tramite eventualmente un apposito Progetto di fattibilità tecnico economica, venga svolto un approfondimento per verificare se la connessione tra stazione e quartiere, da realizzare con sistema ettometrico semplice, sia tale da garantire livelli di frequentazione adeguati.

Integrazione della ciclabile PAT:

Si concorda nel considerare la nuova ciclabile provinciale della Valsugana una opportunità per la collina e, proprio per tale motivo, l'Amministrazione comunale ha intrapreso un confronto con la Provincia al fine favorire il collegamento della città con tale ciclabile.

Quanto sopra premesso si evidenzia che tale collegamento è garantito dai seguenti percorsi:

- collegamento (su strada sterrata) della ciclabile con Località Piazzina e, conseguentemente, Via dei Solteri in corrispondenza dell'incrocio con via Marconi.

- il collegamento della ciclabile con Martignano avviene da Via Bellavista/Via missioni Africane o, in alternativa, dallo svincolo Via alle Coste/Via Muralta, dove potrà essere previsto un nuovo attraversamento ciclabile.

- il collegamento della ciclabile con Cognola avviene dal predetto svincolo Via alle Coste/Via Muralta o, in alternativa, da Via delle Laste.

Si prende atto di come l'abitato di San Donà rimane scollegato dalla nuova ciclabile ma si potrà realizzare uno progetto di fattibilità tecnico economica per l'eventuale collegamento da Via dei Valoni.

Si prende atto di come l'abitato di Cognola est rimane scollegato dalla nuova ciclabile; si potrà realizzare uno progetto di fattibilità tecnico economica per verificare la possibilità di collegamento da Via Campanelle.

Altre ciclabili:

Non si ritiene necessario prevedere una ciclabile che dalla rotonda di san Donà porti all'orrido in quanto il collegamento è già garantito nel progetto di Biciplan dalla combinazione dell'itinerario 02 (che si collega proprio con la rotonda di San Donà) e l'itinerario 06.

Con riferimento al collegamento nord-sud delle circoscrizioni di Argentario, Povo e Villazzano si ritiene che lo stesso sia già garantito nel progetto di Biciplan dalla combinazione dell'itinerario 12 (Martignano-Cognola) con l'itinerario 11 (Povo-Villazzano). Il collegamento Cognola-Povo avverrà inevitabilmente attraverso percorsi classificati come “percorsi ciclabili di collegamento con la collina” (nel caso specifico su Via alla cascata).

Si evidenzia inoltre come l'istituzione delle Zone30, oltre che garantire un movimento più sicuro e più libero al ciclista, e quindi favorire i brevi spostamenti casa-scuola e/o casa-lavoro, risulta spesso l'unica valida soluzione per dare continuità alla rete dei percorsi ciclabili, in particolare nelle aree cui lo stato attuale dei luoghi non permette la realizzazione di infrastrutture ciclabili dedicate ed esclusive.

Trasporto pubblico:

Il documento di Masterplan (Elaborato C2JTR011), considerando il quadro pianificatorio e programmatico dei sistemi di trasporto pubblico in sede fissa e analizzate le criticità del sistema

attuale, definisce la necessità di rimodulare il trasporto pubblico locale (T.P.L.). Questa rimodulazione viene affidata ad un successivo studio specifico in quanto non di competenza diretta di un Piano Urbano della Mobilità.

Nel documento di Masterplan viene evidenziato come sarà necessario stimare gli effetti del completamento del sistema in sede fissa (Nordus e Tram) sul sistema di trasporto pubblico locale su gomma urbano. Dovranno infatti essere individuate quelle linee e direttrici che, a seguito dell'avvio dei servizi sulle nuove linee in sede fissa, risentiranno di una contrazione della domanda e potranno quindi essere interessate da azioni di riconfigurazione o soppressione in quanto in sovrapposizione, parziale o totale, con le nuove linee di trasporto in sede fissa di cui sopra.

Il Piano fornisce indicazione affinché le percorrenze dei servizi su gomma in sovrapposizione con i servizi metropolitani restino comunque attribuite allo stesso servizio su gomma, sia per rafforzarne la presenza in ambiti che esprimono una domanda anche di tipo potenziale, ancora non del tutto soddisfatta, sia per migliorare l'adduzione al sistema ferroviario, che rivestirà in maniera ancora più incisiva il ruolo di sistema portante.

Traffico di attraversamento:

Allo stato attuale, nell'ora di punta della mattina, via Valsugana e via Venezia, in direzione Trento centro, presentano livelli di saturazione compresi tra il 50% e il 75%. Nello scenario di lungo periodo, con tutti gli interventi del P.U.M.S. attuati, le 2 viabilità si scaricano. Un effetto che occorre considerare in aggiunta, e che non risulta apprezzabile dai risultati delle simulazioni, riguarda l'indirizzamento dei flussi alle cerniere di mobilità realizzati tramite l'introduzione dei pannelli a messaggio variabile (PMV) proposti dal P.U.M.S.. In fase di realizzazione di questo intervento potrà essere ad esempio valutata l'ipotesi di aggiungere un PMV anche sulla SS47, prima del viadotto dei Crozi, in modo da indirizzare il traffico esterno verso la cerniera di Trento Nord alla Spaghetata.

Con opportuni studi di dettaglio, da effettuare in cascata al P.U.M.S., supportati anche da micromodelli simulazione, potranno essere valutati gli effetti sulla rete di politiche più puntuali (ad esempio istituzioni di Zone ad Accessibilità Controllata, riduzioni di velocità, ecc.)

Questione puntuale n.1:

Una delle azioni che il Piano Urbano della Mobilità sostenibile mette in campo per raggiungere l'obiettivo prefissato di modificare il "modal share" (ripartizione modale nei trasporti) della città è la realizzazione delle Zone scolastiche che vengono proposte, nella prima fase sperimentale, in n.4 scuole per poi estendere la previsione nel numero più elevato di scuole possibili.

Nell'ambito di tali studi verrà quindi valutato anche il caso della scuola di Cagnolà.

Questione puntuale n.2:

Si prende atto della problematica evidenziando come la stessa esuli dal Piano Urbano della Mobilità sostenibile.

**PARERE
CIRCOSCRIZIONE N°10 OLTREFERSINA
Deliberazione n.33 del 31.08.2022**

Parere favorevole con osservazioni
Consiglieri presenti n.13, voti favorevoli n.9, voti contrari 4, astenuti 0.

OSSERVAZIONI

Di seguito si riportano le osservazioni contenute nella Deliberazione in oggetto.

“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 Circoscrizionale). Si ritiene che si tratta di un'opera di valenza extra circoscrizionale, 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 Circoscrizione Oltrefersina.*
4. **Ciclabile di collegamento tra via Conci e Opera Universitaria.** *Suggeriamo 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 Bartolomeo, 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).**

RAPPORTO SULLE OSSERVAZIONI

Necessità di azioni coordinate con la Provincia Autonoma di Trento al fine di intercettare il traffico veicolare:

Con riferimento alla osservazione denominata "osservazioni a carattere generale" si evidenzia come il tema riguarda la mobilità a livello provinciale e pertanto il Piano provinciale della mobilità di cui all'art.2 della Legge provinciale 30 giugno 2017 n.6 che, ad oggi, non risulta essere stato approvato.

Gli ingressi nella città di Trento delle auto che provengono dal territorio esterno (mobilità centripeta) rappresentano circa un terzo (31%) del totale delle relazioni alla scala comunale.

Le cerniere di mobilità possono rispondere alle esigenze di questa componente, per la quale si accetta che la prima parte dello spostamento avvenga in auto.

Le direttrici prevalenti sono da nord (33%) e da sud (27%), asse su cui sono state individuate le cerniere di progetto. La domanda di sosta alle cerniere, conseguente alla diversione modale da auto a tpl (trasporto pubblico locale) è stata stimata attraverso il modello multimodale.

Analizzando i risultati delle simulazioni si evince che le cerniere di mobilità, nella loro configurazione finale di lungo periodo, hanno un buon funzionamento in quanto determinano una diversione modale verso il modo collettivo pari a 2.392 veic/h. Alla componente delle cerniere occorre poi sommare la quota dei 1.293 veic/h che, in virtù degli interventi di Piano, già alla partenza da casa scelgono di lasciare l'auto in favore del mezzo pubblico.

Mancanza di uno studio relativo agli stalli per le biciclette:

La Relazione generale del Biciplan (C2JBR011) dedica l'intero paragrafo 7.5 al sistema della sosta definendo la necessità di intervenire prevedendo un aumento degli stalli per la sosta breve, soprattutto nelle cerniere di mobilità ed in prossimità di scuole, uffici e aree commerciali, e per la sosta lunga, nei grandi poli attrattori oltre che in stazioni e cerniere di mobilità.

Attraverso il modello di simulazione del traffico, è stato fornito un elenco di vie, distinte per ciclabili esistenti e di progetto, dove poter localizzare la sosta breve e lunga di progetto.

Si ritiene pertanto che lo studio relativo agli stalli per le biciclette sia stato eseguito. Considerata la natura strategica del Piano Urbano della mobilità Sostenibile, il dimensionamento del numero degli stalli biciclette è demandato ad un successivo studio di dettaglio.

Percorribilità ciclabile Viale Verona:

La richiesta di avviare al più presto un iter progettuale relativamente all'asse ciclabile su Viale Verona non risulta essere pertinente alla documentazione di piano bensì alla programmazione degli interventi da parte dell'Amministrazione comunale, che terrà comunque in considerazione la richiesta di cui sopra.

Sottopasso della ferrovia della Valsugana (Via Enrico Conci):

Si precisa che i tratti all'interno dei "percorsi ciclabili di collegamento con la collina", individuati negli elaborati grafici con il colore giallo e nella relazione generale al capitolo 8, seppur non rientranti nella categoria degli "itinerari", sono da considerare comunque di stessa importanza e quindi di possibile sviluppo attraverso ulteriori studi di approfondimento e successivi livelli di progettazione al fine di integrare/completare/sviluppare la rete ciclabile urbana.

A seguito di questa precisazione, visto che il Biciplan prevede un percorso ciclabile lungo via E. Conci, si ritiene necessario prevedere un sottopasso ciclabile e pedonale della ferrovia della Valsugana (via Enrico Conci) per migliorare il collegamento Madonna Bianca - Villazzano.

Collegamento ciclabile con la collina est:

Si precisa che i tratti all'interno dei "percorsi ciclabili di collegamento con la collina", individuati negli elaborati grafici con il colore giallo e nella relazione generale al capitolo 8, seppur non rientranti nella categoria degli "itinerari", sono da considerare comunque di stessa importanza e quindi di possibile sviluppo attraverso ulteriori studi di approfondimento e successivi livelli di progettazione al fine di integrare/completare/sviluppare la rete ciclabile urbana.

Il collegamento richiesto risulta previsto lungo via A. Bettini e via E. Conci.

Collegamento ciclabile tra Via Conci e Opera Universitaria:

Si precisa che i tratti all'interno dei "percorsi ciclabili di collegamento con la collina", individuati negli elaborati grafici con il colore giallo e nella relazione generale al capitolo 8, seppur non rientranti nella categoria degli "itinerari", sono da considerare comunque di stessa importanza e quindi di possibile sviluppo attraverso ulteriori studi di approfondimento e successivi livelli di progettazione al fine di integrare/completare/sviluppare la rete ciclabile urbana.

Il collegamento richiesto tra via E. Conci e l'Opera Universitaria risulta già inserito lungo via della Malpensada e via A. Bettini.

Zone scolastiche:

Una delle azioni che il Piano Urbano della Mobilità sostenibile mette in campo per raggiungere l'obiettivo prefissato di modificare il "modal share" (ripartizione modale nei trasporti) della città è la realizzazione delle Zone scolastiche che vengono proposte, nella prima fase sperimentale, in n.4 scuole per poi estendere la previsione nel numero più elevato di scuole possibili.

Nell'ambito di tali studi verrà quindi valutato anche il caso della scuola "Othmar Winkler" e della scuola primaria "Clarina".

Pista ciclabile Via Degasperi:

La richiesta di procedere con la riqualificazione della pista ciclabile su Via Degasperi non risulta essere pertinente alla documentazione di piano bensì alla programmazione degli interventi da parte dell'Amministrazione comunale, che terrà comunque in considerazione la richiesta di cui sopra.

Ciclabilità Via Einaudi:

L'area della Clarina è perimetrata dai principali itinerari ciclabili (B07 su Viale Verona, B13 su Via Degasperi) e nella stessa è prevista la realizzazione di una "Zona 30" che, come indicato nei documenti di piano, oltre che garantire un movimento più sicuro e più libero al ciclista, e quindi favorire i brevi spostamenti casa-scuola e/o casa-lavoro, risulta spesso l'unica valida soluzione per dare continuità alla rete dei percorsi ciclabili, in particolare nelle aree urbane cui lo stato attuale dei luoghi non permette la realizzazione di infrastrutture ciclabili dedicate ed esclusive. Si rileva comunque che la previsione della Zona 30 non preclude la realizzazione futura di una pista ciclabile nel caso in cui l'Amministrazione verificasse la fattibilità della stessa. L'inserimento della casa avanzata potrà essere preso in considerazione all'interno del progetto di fattibilità per la riorganizzazione del sistema ciclabile lungo viale Verona.

Percorribilità Via San Bartolomeo:

La richiesta di procedere con l'istituzione del divieto di accesso come proposto non risulta essere pertinente alla documentazione di piano, che come ben note è un piano a carattere strategico, bensì alla programmazione degli interventi da parte dell'Amministrazione comunale, che terrà in considerazione la richiesta di cui sopra, valutandone la fattibilità.

Carenza di collegamenti tra lo studentato di S.Bartolomeo e la città:

Con riferimento alla scarsità di collegamenti del trasporto pubblico locale in orario serale/notturno, si evidenzia come il Piano Urbano della mobilità prende in considerazione il tema del trasporto pubblico ma, trattandosi di un piano a carattere strategico, rimanda a successivi studi specifici la progettazione degli interventi di dettaglio.

Il documento di Masterplan (Elaborato C2JTR011), considerando il quadro pianificatorio e programmatico dei sistemi di trasporto pubblico in sede fissa e analizzate le criticità del sistema attuale, definisce la necessità di rimodulare il trasporto pubblico locale (T.P.L.). Questa rimodulazione viene affidata ad un successivo studio specifico in quanto non di competenza diretta di un Piano Urbano della Mobilità.

Nel documento di Masterplan viene evidenziato come sarà necessario stimare gli effetti del completamento del sistema in sede fissa (Nordus e Tram) sul sistema di trasporto pubblico locale su gomma urbano. Dovranno infatti essere individuate quelle linee e direttrici che, a seguito dell'avvio dei servizi sulle nuove linee in sede fissa, risentiranno di una contrazione della domanda e potranno quindi essere interessate da azioni di riconfigurazione o soppressione in quanto in sovrapposizione, parziale o totale, con le nuove linee di trasporto in sede fissa di cui sopra.

Il Piano fornisce indicazione affinché le percorrenze dei servizi su gomma in sovrapposizione con i servizi metropolitani restino comunque attribuite allo stesso servizio su gomma, sia per rafforzarne la presenza in ambiti che esprimono una domanda anche di tipo potenziale, ancora non del tutto soddisfatta, sia per migliorare l'adduzione al sistema ferroviario, che rivestirà in maniera ancora più incisiva il ruolo di sistema portante.

Cerniere di mobilità – parcheggio P3:

Tra le cerniere di mobilità proposte dal PUMS a Trento sud vi è quella sull'attuale area camper situata tra la SS12 e via Ragazzi del '99. Qui il Piano prevede, nel Medio Lungo Periodo, di aggiungere circa 400 posti auto per effettuare lo scambio auto-tpl, anche in funzione della nuova linea tramviaria.

L'area è fortemente strategica per gli accessi da sud, in quanto ubicata in corrispondenza dell'uscita 2 Trento sud della SS12: da sola determina una diversione modale dall'auto al TPL di circa 200 veic/h rispetto ai 68 veic/h drenati dal P1 via Ragazzi del '99 e i 75 veic/h drenati dal P2 Lidorno, entrambi prossimi all'area camper.

I 400 posti auto previsti dal PUMS si collocano in corrispondenza dell'attuale rimessaggio camper, senza quindi consumo di suolo aggiuntivo. Per il rimessaggio è possibile prevedere una delocalizzazione in aree dismesse e meno strategiche per la mobilità cittadina.

Nella progettazione della nuova area rimessaggio camper occorrerà trovare soluzioni progettuali che comunque non impediscano la permeabilità dei suoli e siano inserite ambientalmente e paesaggisticamente nel contesto.

Interventi puntuali di ottimizzazione:

Quanto evidenziato nella richiamata Deliberazione circoscrizionale n.28/2021 non risulta essere pertinente alla documentazione di piano, in quanto il Bicipan, che costituisce un piano di settore del P.U.M.S., non costituisce una pianificazione di dettaglio. I suddetti interventi afferiscono invece alla competenza/programmazione dell'Amministrazione comunale, che terrà in considerazione le richieste/suggerimenti di cui sopra, valutandone la fattibilità.

**Redazione del Biciplan, del Masterplan della mobilità
e del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS) del Comune di Trento**

**PARERE
CIRCOSCRIZIONE N°12 CENTRO STORICO PIEDICASTELLO
Deliberazione n.57 del 02.09.2022**

Parere favorevole
Consiglieri presenti n.12, voti favorevoli n.10, voti contrari 0, astenuti 2.

OSSERVAZIONI

Nessuna.

**PARERE
CIRCOSCRIZIONE N°8 MATTARELLO
Deliberazione n.31 del 07.09.2022**

Parere favorevole con osservazioni
Consiglieri presenti n.11, voti favorevoli n.10, voti contrari 0, astenuti 1.

OSSERVAZIONI

Di seguito si riporta le osservazione/proposte contenute nella Deliberazione in oggetto.

- “- Istituire sin da subito il limite 30 km orari sull’abitato di Mattarello;*
- Predisporre dossi rallentatori o in via sperimentale i cuscini Berlinesi i davanti alle Scuole e Parco come da delibera Circostrizionale di Mattarello n. 14 di data 10/05/2022 oltre che in via Catoni, via Villa vecchia ed in vari punti di Via Nazionale;*
- Adeguare il Biciplan con proseguimento della ciclabile fino Villa Bortolazzi e le Scuole come indicato nel sopralluogo effettuato;*
- Inserire la ciclabile di Via S. Vincenzo tra le priorità;*
- Inserire nel Biciplan la ciclabile che collega Trento a Valsorda passando per il Bosco della Città e prosegue per Vigolo Vattaro e Valsugana come proposta negli incontri tra comune di Trento e Vigolo Vattaro;*
- Procedere con urgenza alla realizzazione della pista ciclabile di Via S.Vincenzo visti i lavori che si stanno eseguendo nella medesima area;*
- Lo studio di una bretella che prima del sopracitato tratto congiunga la strada delle Novaline con Via delle Regole spostando parte del traffico dalle Scuole e da Piazza Perini*
- Inserimento nel PUMS di una rotatoria nord all’entrata del Paese, incrocio Via Carozeti, Via Nazionale Via Catoni, Via Torre Franca: si creerebbe un’alternativa al traffico che passa da piazza Perini e davanti alle Scuole;*
- Limitare l’accesso in Via della Decima ai soli frontisti o in alternativa regolare viabilità con semaforo;*
- Inserire nel PUMS la realizzazione di una rotatoria sud fine Paese, al posto del semaforo, allo scopo di ridurre la velocità e risolvere il problema incidenti;*
- riprogettare in funzione della rotatoria da realizzare l’attuale capolinea sud dell’autobus;*
- Inserire nel PUMS un nuovo percorso dell’autobus che colleghi Mattarello con Romagnano e la parte sud della città con necessario adeguamento dei ponti su Fiume Adige e ponti A22;*

RAPPORTO SULLE OSSERVAZIONI

Istituzione zona 30 km/h/ predisposizione dossi rallentatori/ priorità ciclabile San Vincenzo/ bretella di collegamento Via Novaline con Via delle Regole/limitazione dell’accesso a Via della Decima/nuovo collegamento autobus tra Mattarello e Romagnano:

Il Piano urbano della mobilità sostenibile è un piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle merci in ambito urbano e periurbano per migliorare la qualità della vita. Proprio per il fatto di essere un piano strategico non tratta progettazioni/elementi di dettaglio – come quelli sopra evidenziati - che vengono invece demandati a studi successivi.

L’Amministrazione comunale terrà in debita considerazione le richieste ed i suggerimenti forniti nella programmazione degli interventi.

Adeguamento Biciplan (terza e quinta allinea):

- Il Biciplan verrà modificato facendo proseguire la ciclabile fino a Villa Bortolazzi.
- Non si ritiene invece necessario modificare il Biciplan facendo proseguire la ciclabile verso le Scuole in quanto le stesse sono inserite in "Zona 30". Come evidenziato nei documenti di Biciplan l'istituzione delle Zone30, oltre che garantire un movimento più sicuro e più libero al ciclista, e quindi favorire i brevi spostamenti casa-scuola e/o casa-lavoro, risulta spesso l'unica valida soluzione per dare continuità alla rete dei percorsi ciclabili, in particolare nelle aree urbane cui lo stato attuale dei luoghi non permette la realizzazione di infrastrutture ciclabili dedicate ed esclusive.
- Verrà inserito nel Biciplan il collegamento Trento – Valsorda – San Rocco di Villazzano.

Adeguamento P.U.M.S. (ottava, decima e undicesima allinea):

- Con riferimento all'inserimento di una nuova rotatoria a Nord, vista la complessità del nodo, nel quale convergono 6 rami (in senso orario: via Nazionale, via Giulio Catoni, via della Torre Franca, via Giulio Catoni, via Nazionale e via Carozeti), è opportuno realizzare un micromodello di simulazione supportato da indagini specifiche sui flussi e le manovre di svolta attuali. Verrà aggiornata la relazione del PUMS inserendo il nodo tra quelli che necessitano di approfondimento.
- Con riferimento all'inserimento di una nuova rotatoria a Sud, vista la complessità del nodo, nel quale convergono 4 rami (in senso orario: via Nazionale, via Giulio Catoni, via Nazionale e località Meset) è opportuno realizzare un micromodello di simulazione supportato da indagini specifiche sui flussi e le manovre di svolta attuali. Verrà aggiornata la relazione del PUMS inserendo il nodo tra quelli che necessitano di approfondimento.
- Con riferimento alla previsione del rifacimento dell'opera di scavalco del fiume Adige e autostrada A22 si informa che la Provincia e il Comune di Trento hanno siglato un protocollo di intese (Allegato alla D.G.C. n.182 del 2022) con il quale si impegnano a favorire il proseguo degli incontri tecnici con A22 e a renderli propedeutici ad uno studio di fattibilità coordinato.

PARERE

CIRCOSCRIZIONE N°5 RAVINA ROMAGNANO

Deliberazione n.28 del 12.09.2022

Parere favorevole con osservazioni

Consiglieri presenti n.9, voti favorevoli n.8, voti contrari 0, astenuti 1.

OSSERVAZIONI

Di seguito si riporta l'osservazione contenuta nella Deliberazione in oggetto.

“si chiedono al Comune di Trento maggiori specifiche in merito a:

- operatività della previsione “zona 30”: come funzionerà? Con quali strumenti operativi?*
- trasmettere notizia dell'intenzione, già discussa informalmente con il Comune di Trento, di realizzazione di un parcheggio pertinenziale a Ravina, sotto al parcheggio della Circoscrizione di Ravina;*
- valutare la possibilità di aumentare le corse e la frequenza delle linee di trasporto pubblico che interessano la Circoscrizione (linea 12 e linea 14), partendo da un'analisi della domanda presente tra la cittadinanza. Si chiede anche di poter valutare un collegamento tra Ravina e Romagnano e la zona sud di Trento, con particolare riferimento alla zona dell'ospedale Santa Chiara, eventualmente anche valutando delle fasi di sperimentazione. Rispetto al progetto Pedibus, la Circoscrizione di Ravina Romagnano si carica dell'onere di valutare, insieme al corpo docente, la possibilità di attivare il servizio. Solo dopo aver interloquuto con gli/le insegnanti si procederà a comunicare eventuale attivazione al Comune. Questo anche per favorire la risoluzione dei problemi legati alla sosta carrabile eccessiva e non regolamentare negli orari di entrata e uscita da scuola.”*

RAPPORTO SULLE OSSERVAZIONI

Operatività Zona 30

Il Piano urbano della mobilità sostenibile è un piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle merci in ambito urbano e periurbano per migliorare la qualità della vita. Proprio per il fatto di essere un piano strategico non tratta progettazioni/elementi di dettaglio – come quello sopra menzionato - che vengono invece demandati a studi successivi.

Parcheggio pertinenziale a Ravina

Il PUMS intende confermare la previsione di realizzare parcheggi pertinenziali contemporaneamente ad una riduzione dei posti auto su strada. Come esplicitato nella relazione di Piano, il PUMS non ritiene necessaria la puntuale individuazione dei parcheggi pertinenziali, ma si rinvia ad una valutazione caso per caso delle proposte di localizzazione e realizzazione degli stessi, tenendo presente che essi dovranno essere compatibili con la situazione di suolo, sottosuolo e sottoservizi. Il PUMS individua però delle possibili localizzazioni su cui realizzarli, qualora si manifestasse l'interesse da parte dei residenti. Alla luce di queste considerazioni si prende atto dell'interesse da parte della Circoscrizione di Ravina di realizzare il pertinenziale e si aggiunge pertanto, nella relazione del PUMS, come possibile localizzazione, l'area sotto al parcheggio della Circoscrizione di Ravina.

Modifiche/integrazioni al sistema pubblico locale urbano di trasporto

Come sopra detto, il Piano urbano è un piano strategico e pertanto non entra nello dettaglio della programmazione delle corse del Tpl (trasporto pubblico locale) che viene invece demandata a studi di dettaglio.

Il Masterplan (elaborato C2JTR011), analizzando i dati di congestione del traffico veicolare e i dati relativi alla domanda e offerta dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma urbani, individua gli assi viari lungo i quali poter successivamente sviluppare uno studio di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione di accorgimenti finalizzati all'aumento della velocità commerciale (corsie preferenziali). Le viabilità da attenzionare, e sulle quali sarà pertanto necessario sviluppare un successivo studio più approfondito, sono state individuate attraverso la sovrapposizione delle linee del trasporto pubblico a maggiore frequenza con la mappa di congestione della rete stradale.

Il Masterplan (Elaborato C2JTR011), considerando il quadro pianificatorio e programmatico dei sistemi di trasporto pubblico in sede fissa e analizzate le criticità del sistema attuale, definisce inoltre la necessità di rimodulare il trasporto pubblico locale (T.P.L.). Questa rimodulazione viene affidata ad un successivo studio specifico in quanto non di competenza diretta di un Piano Urbano della Mobilità.

Nel documento di Masterplan viene evidenziato come sarà necessario stimare gli effetti del completamento del sistema in sede fissa (Nordus e Tram) sul sistema di trasporto pubblico locale su gomma urbano. Dovranno infatti essere individuate quelle linee e direttrici che, a seguito dell'avvio dei servizi sulle nuove linee in sede fissa, risentiranno di una contrazione della domanda e potranno quindi essere interessate da azioni di riconfigurazione o soppressione in quanto in sovrapposizione, parziale o totale, con le nuove linee di trasporto in sede fissa di cui sopra.

Il Piano fornisce indicazione affinché le percorrenze dei servizi su gomma in sovrapposizione con i servizi metropolitani restino comunque attribuite allo stesso servizio su gomma, sia per rafforzarne la presenza in ambiti che esprimono una domanda anche di tipo potenziale, ancora non del tutto soddisfatta, sia per migliorare l'adduzione al sistema ferroviario, che rivestirà in maniera ancora più incisiva il ruolo di sistema portante.

Tutto quanto sopra premesso, l'Amministrazione comunale terrà in debita considerazione le richieste ed i suggerimenti forniti nella programmazione degli interventi.

Piedibus

L'Amministrazione prende atto della volontà della Circostrizione relativamente alla eventuale attivazione della linea Piedibus.

**PARERE
CIRCOSCRIZIONE N°1 GARDOLO
Deliberazione n.42 del 15.09.2022**

Parere favorevole con osservazioni
Consiglieri presenti n.15, voti favorevoli n.8, voti contrari 0, astenuti 7.

OSSERVAZIONI

Di seguito si riporta l'osservazione contenuta nella Deliberazione in oggetto.

“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 smartworking, 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)";

RAPPORTO SULLE OSSERVAZIONI

Eliminazione dei passaggi a livello:

Nella conclusione del P.U.M.S. (Cap.27 della relazione generale del P.U.M.S.) è indicato che le simulazioni dimostrano anche la possibilità di lasciare aperti scenari intermedi in cui fermo restando la validità dei tracciati possono essere ipotizzati ambiti di unificazione del materiale rotabile. Il tutto tenendo conto che i vettori tranviari hanno una caratterizzazione profilata su trasporti a carattere urbano e che i sistemi ferroviari, pur potendo assolvere e supportare,

movimenti interni alla città (e domande di mobilità di tipo centripeto) sono più orientati al servizio dai territori esterni alla città compatta. In altre parole, verificata la validità dei tracciati, si ritiene che possano essere esplorate diverse configurazioni e diverse tipologie di vettori, indirizzandosi verso quelle che, a esito di necessari approfondimenti tecnici già previsti e attivati, risulteranno maggiormente adeguate e corrispondenti alle necessità di mobilità, alla situazione infrastrutturale su cui si innestano e alle disponibilità economiche e territoriali a tale scopo messe in campo.

A questo proposito va evidenziato come l'aspetto delle disponibilità economiche, non solo per la realizzazione delle nuove infrastrutture ma anche, se non soprattutto, per la loro gestione, sia decisivo per le politiche delle amministrazioni pubbliche in tema di trasporto pubblico ed è quindi decisiva la loro determinazione in via preventiva.

La complessità e l'articolazione della nuova offerta in sede fissa, considerate le notevoli risorse messe a disposizione per l'elaborazione di un P.F.T.E. che affronti in modo ancora più dettagliato il tema Nordus/Tram non solo in termini tecnici ma anche economici, suggerisce quindi di tener conto anche delle risultanze di questo approfondimento. Questo anche in considerazione dei tempi, sufficientemente rapidi, di elaborazione del P.F.T.E., recentemente affidato.

Quanto sopra premesso si rileva come la valutazione circa la chiusura o meno dei passaggi a livello è strettamente dipendente dai risultati del P.F.T.E. (progetto di fattibilità tecnico-economica) di cui sopra.

Trasporto pubblico locale in sede propria:

Non si ritiene che le conclusioni riportate nella Relazione del P.U.M.S. (cap.27 documento C2JPR023) siano ambigue in quanto viene espressamente indicato come verificata la validità dei tracciati del Nordus e Tram, si ritiene che possano essere esplorate diverse configurazioni e diverse tipologie di vettori, indirizzandosi verso quelle che, a esito di necessari approfondimenti tecnici già previsti e attivati, risulteranno maggiormente adeguate e corrispondenti alle necessità di mobilità, alla situazione infrastrutturale su cui si innestano e alle disponibilità economiche e territoriali a tale scopo messe in campo.

A questo proposito è stato evidenziato come l'aspetto delle disponibilità economiche, non solo per la realizzazione delle nuove infrastrutture ma anche, se non soprattutto, per la loro gestione, sia decisivo per le politiche delle amministrazioni pubbliche in tema di trasporto pubblico ed è quindi decisiva la loro determinazione in via preventiva.

La complessità e l'articolazione della nuova offerta in sede fissa, considerate le notevoli risorse messe a disposizione per l'elaborazione di un P.F.T.E. che affronti in modo ancora più dettagliato il tema Nordus/Tram non solo in termini tecnici ma anche economici, suggerisce quindi di tener conto anche delle risultanze di questo approfondimento.

Questo anche in considerazione dei tempi, sufficientemente rapidi, di elaborazione del P.F.T.E., in corso di affidamento.

Penalizzazione del trasporto privato su gomma:

Tra gli obiettivi del PUMS non c'è solo quello di ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico ma anche quello di minimizzare l'impatto dell'uso individuale dell'auto privata e la moderazione del traffico veicolare attraverso la ricerca di forme di incentivazione dell'uso del mezzo pubblico per gli spostamenti sistematici e occasionali in ambito urbano e l'indicazione di soluzioni che prevedono la realizzazione di zone 30 o nuove aree pedonali. Altri obiettivi che si prefigge il Piano sono quelli di aumentare la percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi e ridurre i fenomeni di congestione, mediante l'individuazione di soluzioni integrate del sistema di trasporti e delle infrastrutture.

Premesso quanto sopra l'Amministrazione comunale auspica un passaggio dal trasporto automobilistico a carburante verso un trasporto con auto elettriche e ibride. In tale ottica è stato infatti recentemente aggiudicato un bando relativo all'individuazione di operatori economici interessati all'installazione e gestione di infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici su suolo pubblico del Comune di Trento.

Rapporto Nordus-Tram:

Si ritiene possa valere quanto già indicato per la "eliminazione dei passaggi a livello" evidenziando quindi che ogni ulteriore valutazione circa il Nordus e il Tram è strettamente dipendente dai risultati del P.F.T.E. (progetto di fattibilità tecnico-economica).

Zone scolastiche:

Una delle azioni che il Piano Urbano della Mobilità sostenibile mette in campo per raggiungere l'obiettivo prefissato di modificare il "modal share" (ripartizione modale nei trasporti) della città è la realizzazione delle Zone scolastiche che vengono proposte, nella prima fase sperimentale, in n.4 scuole per poi estendere la previsione nel numero più elevato di scuole possibili.

Nell'ambito di tali studi verrà quindi valutato anche il caso dell'istituto Sant'Anna.

Miglioramento ed efficientamento dell'attuale sistema di trasporto:

Nel P.U.M.S. viene analizzato anche l'attuale sistema di trasporto urbano evidenziandone criticità e interventi.

Il Masterplan (elaborato C2JTR011) analizza il sistema di trasporto urbano evidenziandone le maggiori criticità nella ridotta estensione di percorsi protetti che ne agevolano il servizio (corsie preferenziali, priorità semaforiche, ...) e nella non chiara gerarchizzazione della rete, con la sovrapposizione di itinerari lungo la direttrice nord/sud.

Il Masterplan (elaborato C2JTR011) , analizzando i dati di congestione del traffico veicolare e i dati relativi alla domanda e offerta dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma urbani, individua gli assi viari lungo i quali poter successivamente sviluppare uno studio di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione di accorgimenti finalizzati all'aumento della velocità commerciale (corsie preferenziali). Le viabilità da attenzionare, e sulle quali sarà pertanto necessario sviluppare un successivo studio più approfondito, sono state individuate attraverso la sovrapposizione delle linee del trasporto pubblico a maggiore frequenza con la mappa di congestione della rete stradale.

Il Masterplan (Elaborato C2JTR011), considerando il quadro pianificatorio e programmatico dei sistemi di trasporto pubblico in sede fissa e analizzate le criticità del sistema attuale, definisce inoltre la necessità di rimodulare il trasporto pubblico locale (T.P.L.). Questa rimodulazione viene affidata ad un successivo studio specifico in quanto non di competenza diretta di un Piano Urbano della Mobilità.

Nel documento di Masterplan viene evidenziato come sarà necessario stimare gli effetti del completamento del sistema in sede fissa (Nordus e Tram) sul sistema di trasporto pubblico locale su gomma urbano. Dovranno infatti essere individuate quelle linee e direttrici che, a seguito dell'avvio dei servizi sulle nuove linee in sede fissa, risentiranno di una contrazione della domanda e potranno quindi essere interessate da azioni di riconfigurazione o soppressione in quanto in sovrapposizione, parziale o totale, con le nuove linee di trasporto in sede fissa di cui sopra.

Il Piano fornisce indicazione affinché le percorrenze dei servizi su gomma in sovrapposizione con i servizi metropolitani restino comunque attribuite allo stesso servizio su gomma, sia per rafforzarne la presenza in ambiti che esprimono una domanda anche di tipo potenziale, ancora non del tutto soddisfatta, sia per migliorare l'adduzione al sistema ferroviario, che rivestirà in maniera ancora più incisiva il ruolo di sistema portante.