

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

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI

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 di quanto disposto dall'Allegato 1 lett.g) del Decreto 4 agosto 2017, i documenti di piano sono stati pubblicati per 30 giorni; nel periodo di deposito – avvenuto dal 20 giugno al 20 luglio 2022 – sono pervenute sette osservazioni per le quali si riportano nelle schede seguenti la sintesi delle richieste e le relative controdeduzioni.

Si evidenzia che alcuni documenti (nello specifico l'osservazione n.1, osservazione n.6 e osservazione n.7) contenevano più osservazioni e, pertanto, si è provveduto a numerare le singole osservazioni mantenendo inalterato il numero principale di riferimento (ex. l'osservazione 1 è stata numerata in 1a/1b/1c ecc.).

Nell'ultima pagina del presente documento è riportato uno schema riepilogativo.

Nel presente fascicolo sono riportate le schede relative alle osservazioni e le relative controdeduzioni.

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione evidenzia la carenza del percorso partecipativo nella stesura del P.U.M.S.

CONTRODEDUZIONI

Per la definizione degli interventi del P.U.M.S., Biciplan e Masterplan di Trento si è lavorato su due distinte direzioni: una prima di indagini e sopralluoghi sul territorio, una seconda di incontri e confronti con chi vive e si occupa del territorio.

Si sono svolti incontri specifici con i principali portatori di interesse e attori della mobilità urbana e una strutturata campagna indagine sulla mobilità pubblica e privata integrata da ben 3.000 interviste online ai cittadini e interviste telefoniche.

Il questionario, rimasto in pubblicazione per circa 3 mesi (dai primi di maggio a fine luglio 2021), era finalizzato a conoscere le opinioni, i bisogni e i desideri dei cittadini in modo che il P.U.M.S. ne fosse ispirato e tenesse conto delle loro esigenze. Oltre alle domande specifiche sui comportamenti attuali sugli spostamenti, sono state indagate le opinioni dei cittadini in merito a interventi di moderazione del traffico, aree ad accessibilità controllate, uso di mezzi sharing, uso di sistemi ettometrici, propensione all'uso della bici, individuazione di percorsi pedonali su itinerari a scelta dell'utenza. Il questionario, infine, lasciava un campo aperto a suggerimenti per migliorare la mobilità di Trento.

Complessivamente, tra incontri a carattere interno, momenti di confronto con l'Amministrazione, con i soggetti tecnico-politici coinvolti, momenti di partecipazione, incontri con le Circoscrizioni e sopralluoghi, si sono svolti oltre 30 incontri (distribuiti tra la fase relativa al "Quadro Conoscitivo" e sviluppo dei Piani).

In particolare tra questi rientrano i 3 tavoli tematici di discussione con le Associazioni, le categorie economiche e le 12 Circoscrizioni svoltisi il 13/07/2021.

Tutto quanto sopra premesso si evidenzia che l'osservazione non riguarda i documenti di piano e pertanto non risulta essere pertinente.

Per le ragioni esposte l'osservazione non può essere accolta.

OSSERVAZIONE N°

1b

protocollo n. 202355 di data 20/07/2022

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione segnala la necessità di una revisione globale degli elaborati evidenziando quanto segue:

- la necessità dell'introduzione di un "glossario" per facilitare la lettura del documento che contiene termini tecnici/sigle/abbreviazioni, la bassa risoluzione di alcune immagini e la mancanza di alcuni riferimenti a foto e mappe.
- segnala la presenza di alcuni errori fattuali (a p. 49 della relazione generale, si stima la domanda di mobilità privata su auto in "circa 300.000 unità", mentre dalla tabella alla pagina seguente la stima corretta è di circa 250.000 unità.)
- segnala la mancanza di relazioni sintetiche che evidenzino i punti salienti.

CONTRODEDUZIONI

Si recepisce positivamente l'osservazione nella parte in cui suggerisce l'introduzione di un "glossario".

Non si ravvisa alcun errore nei dati riportati nella relazione del PUMS: le circa 300.000 unità indicate sono ottenute sommando la componente interno-interno (150.460), la componente esterno-interno (73.599) e la componente interno-esterno (73.599) – tutti dati riportati nella tabella di pg.49 della Relazione generale del P.U.M.S. (elaborato C2JPR023).

Il dato di 386.957 riportato nella tabella a pg.50 riguarda, come esplicitato nella tabella stessa, i passeggeri (e non i veicoli) ed è ottenuto utilizzando il coefficiente di conversione pari a 1,3 $((150.460+73.599+73.599)*1,3)$.

La Relazione generale del P.U.M.S. è stata organizzata in paragrafi ognuno dei quali corrisponde sostanzialmente alle singole Azioni che vengono messe in campo dal piano (ex. interventi infrastrutturali stradali, interventi sul sistema di trasporto pubblico su gomma e su ferro ecc.) e all'interno dei suddetti paragrafi si trovano poi gli specifici riferimenti ai singoli interventi previsti; il tutto è stato redatto in coerenza con quanto riassunto nel "quadro sinottico degli interventi" (Allegato 7 al P.U.M.S.). Per tale motivo non si ravvisa la necessità di relazioni sintetiche che evidenzino i punti salienti.

Per facilitare la lettura delle relazioni, inoltre, tutte le parti normative e le tabelle sono state inserite in apposti allegati e richiamate puntualmente nel testo.

Per le ragioni esposte l'osservazione può essere parzialmente accolta.

OSSERVAZIONE N°

1c

protocollo n. 202355 di data 20/07/2022

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione segnala la scarsità di chiari e sintetici obiettivi che traducano le linee guida generali in dati osservabili, misurabili e monitorabili durante il periodo di riferimento del PUMS.

CONTRODEDUZIONI

L'osservazione è accolta nella parte in cui segnala la necessità di mettere più in evidenza gli obiettivi del Piano; per tale motivo l'obiettivo del nuovo riparto modale contenuto nel paragrafo 5.3 della Relazione generale del P.U.M.S. del testo in adozione viene riportato nel capitolo "4. Definizione degli obiettivi" (paragrafo "4.5 obiettivi di nuovo riparto modale").

Per completezza di informazioni, è stato definito anche il target di nuovo modal split atteso per lo scenario di breve-medio periodo (2026-2027), in modo tale da avere un parametro di verifica anche a tale fase temporale (due sono infatti gli scenari di progetto). La tabella con gli obiettivi di nuovo riparto modale viene pertanto implementata e di conseguenza modificata la relazione generale del PUMS.

		AUTO	TPL FERRO/ GOMMA	PIEDI BICI	TOTALE
Nuovo Modal Split	PUMS 2020	51,4%	13,8%	34,8%	100%
	Soglia minima 2026-2027	48,4% (-3%)	13,8% (stabile)	37,8% (+3%)	100%
	Soglia massima 2026-2027	46,7% (-4,7%)	13,9% (+0,1%)	39,4% (+4,6%)	100%
	Soglia minima 2030	41,4% (-10%)	17,8 (+4%)	40,8% (+6%)	100%
	Soglia massima 2030	37,4% (-14%)	19,8% (+6%)	42,8% (+8%)	100%

Nuovi riparti modali al 2026-2027 e al 2030 (spostamenti interni-ora di punta) rispetto alla diversione modale attuale (febbraio 2020).

Si evidenzia inoltre che dati quali "la riduzione della motorizzazione privata" non sono dati rappresentativi dell'obiettivo che il piano si prefigge di raggiungere. L'obiettivo risulta infatti essere la riduzione dell'uso dell'automobile ed è pertanto questo il dato che deve essere monitorato.

Rispetto agli **obiettivi di riduzione degli inquinanti**, al fine di definire target facilmente quantificabili e verificabili relativi ai soli effetti del sistema dei trasporti, occorre partire da un valore certo e misurabile riferito al punto zero. Per il PUMS di Trento tale valore è stato calcolato a partire dai dati di traffico veicolare stimati dal modello di simulazione dello stato attuale, calibrato con dati febbraio 2020 in situazione pre-Covid.

Gli obiettivi prefissati, misurabili anche ex-post in fase di monitoraggio del Piano sono fissati nei seguenti:

	SP BM 2026-2027	SP ML 2031-2032

	(TARGET)	(TARGET)
Risparmio/anno di consumo di carburante	-11%	-21%
Risparmio/anno di emissioni di NOx	-10%	-20%
Risparmio/anno di emissioni di CO	-11%	-22%
Risparmio/anno di emissioni di PM10	-9%	-19%
Risparmio/anno di emissioni di CO2	-9%	-19%

Rispetto agli **obiettivi di riduzione dell'incidentalità**, si accoglie la richiesta di un maggior dettaglio relativo agli obiettivi.

Gli obiettivi da trarre nel breve-medio periodo e medio lungo-periodo sono fissati nei seguenti:

	UdM	SP BM 2026-2027 (TARGET)	SP ML 2031-2032 (TARGET)
c.1. Tasso di incidentalità stradale	incidenti/100.000 abitanti	-50%	-90%
c.2.a - Indice di mortalità stradale	morti/1000 incidenti	-50%	-90%
c.2.b - Indice di lesività stradale	feriti/1000 incidenti	-50%	-90%
c.3.a - Tasso di mortalità per incidente stradale	morti/100.000 abitanti	-50%	-90%
c.3.b - Tasso di lesività per incidente stradale	feriti/100.000 abitanti	-50%	-90%
c.4.a – Indice di mortalità stradale tra gli utenti deboli	morti/abitanti (fasce età predefinite)	-50%	-90%
c.4.b - Indice di lesività stradale tra gli utenti deboli	feriti/abitanti (fasce età predefinite)	-50%	-90%

Viene pertanto aggiornata la Relazione generale del P.U.M.S. al “capitolo 4 Definizione degli obiettivi” e l’Allegato 11 al P.U.M.S..

Per le ragioni esposte l’osservazione è parzialmente accolta.

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione segnala l'eccessiva dipendenza delle misure proposte da progetti che potrebbero non essere realizzati (circonvallazione ferroviaria, NorduS, progetto integrat, progetto Ring, funivia per il Monte Bondone, completa riurbanizzazione dell'area ex-Italcementi, nuovo ospedale di Trento (NOT)).

CONTRODEDUZIONI

Il Piano urbano della mobilità sostenibile, come definito nel Decreto 4 agosto 2017, è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Il PUMS è un piano strategico di medio-lungo termine, con il quale si affrontano problemi di mobilità la cui soluzione richiede «investimenti» e quindi risorse finanziarie e tempi tecnici di realizzazione, oltre che la realizzazione di politiche urbane complesse e intersettoriali. Gli obiettivi vengono perseguiti «non a risorse infrastrutturali inalterate».

Considerato quanto sopra detto, il piano deve quindi considerare i progetti infrastrutturali citati nella osservazione.

Si evidenzia inoltre che, come definito nel Decreto 4 agosto 2017, il Piano è aggiornato con cadenza almeno quinquennale. Deve inoltre essere eseguito un monitoraggio biennale volto ad individuare eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi previsti e le relative misure correttive, al fine di sottoporre il piano a costante verifica, tenendo conto degli indicatori di cui all'allegato 2.

Per le ragioni esposte l'osservazione non può essere accolta.

OSSERVAZIONE N°

1e

protocollo n. 202355 di data 20/07/2022

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione segnala la mancanza di un obiettivo chiaro di diminuzione del numero di stalli auto disponibili. Considera in maniera negativa la previsione di una grande quantità di posti auto nelle cosiddette "cerniere di mobilità" previste dal PUMS, considerata la mancanza di una forte politica di riduzione degli stalli all'interno del perimetro urbano.

Con riferimento ai parcheggi pertinenziali viene evidenziato come tali interventi se da una parte consentono di liberare la sede stradale per favorire interventi per infrastrutture ciclabili dall'altra, una maggiore disponibilità di parcheggi, aumenta ulteriormente la propensione all'uso dell'auto privata.

CONTRODEDUZIONI

Si evidenzia come uno degli obiettivi principali dichiarati nel piano sia quello di ridurre la percentuale di spostamenti che viene fatta utilizzando l'automobile; la diminuzione del numero di stalli auto sarà quindi una conseguenza della diminuzione dell'utilizzo dell'auto stessa.

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.

Con riferimento ai parcheggi pertinenziali citati (piazza Centa, San Donà e via Esterle), realizzati dall'Amministrazione Comunale negli scorsi anni, si evidenzia che gli stessi fanno parte della ricostruzione dello stato attuale del PUMS. Si ritiene condivisibile l'idea che la realizzazione di un nuovo parcheggio pertinenziale possa rappresentare un'occasione di sperimentazione di urbanistica tattica in superficie. In tal senso l'Amministrazione Comunale potrebbe richiedere nel bando per la concessione, come specifica progettuale, la possibilità di adibire lo spazio superficiale a interventi di urbanistica tattica, valutandone la fattibilità caso per caso. Viene pertanto introdotto il nuovo paragrafo "11.3.4 Urbanistica tattica e parcheggi pertinenziali" nella Relazione generale del PUMS.

Per le ragioni esposte l'osservazione può essere parzialmente accolta.

OSSERVAZIONE N°

1f

protocollo n. 202355 di data 20/07/2022

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione segnala la mancanza di coerenza tra le linee guida dettate dal Biciplan e i nuovi progetti ciclabili dell'Amministrazione.

CONTRODEDUZIONI

L'osservazione non risulta essere pertinente in quanto non riguarda la documentazione di piano.

Premesso quanto sopra si evidenzia comunque che tracciati dei nuovi percorsi ciclabili nei programmi dell'amministrazione e relativi ai fondi del P.N.R.R. sono stati sviluppati in coerenza con i tracciati ciclabili previsti nel documento di Biciplan e risultano peraltro essere coerenti con le linee guida riportate nella Relazione generale del Biciplan stesso.

Si evidenzia inoltre che il Piano urbano della mobilità sostenibile è un piano strategico, ad un livello quindi di pianificazione differente rispetto al Piano Regolatore Generale al quale coerentemente si applica la salvaguardia di cui all'art.47 della L.P.15/2015 – Legge provinciale per il governo del territorio 2015; salvaguardia che, invece, non può in alcun modo essere applicata al piano strategico in oggetto.

Per le ragioni esposte l'osservazione non può essere accolta.

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione segnala come nei documenti di piano siano riportati alcuni casi studio che presentano però soluzioni molto timide o molto costose, senza incidere sull'ostacolo principale alla diffusione della mobilità attiva (via della Pontara, tapis roulant Povo – Villazzano, corso 3 novembre).

CONTRODEDUZIONI

Il Piano urbano della mobilità sostenibile, come definito nel Decreto 4 agosto 2017, è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Tale pianificazione strategica risulta essere orientativa per i successivi livelli di progettazione.

Quanto sopra premesso si evidenzia come il piano preveda determinati interventi, la cui effettiva realizzazione potrà essere valutata alla luce di approfondimenti e studi di dettaglio. Il Piano urbano della mobilità sostenibile è infatti un piano dinamico e che, per questo, necessita di un costante aggiornamento – come peraltro previsto dal Decreto 4 agosto 2017.

Per le ragioni esposte l'osservazione non può essere accolta.

OSSERVAZIONE N°

1h

protocollo n. 202355 di data 20/07/2022

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione segnala che la gran maggioranza dei percorsi è stata mappata come raccordo di percorsi esistenti e non come innervatura razionale della città (mancanza di percorsi prioritari anulari concentrici con il centro storico - in particolare mancanza di un percorso anulare tangente al centro storico stesso, fondamentale per attraversare la città da nord a sud senza incorrere nei disagi e nei conflitti con le aree ad alta frequentazione pedonale del centro storico, mancanza di collegamenti pratici con la collina).

CONTRODEDUZIONI

Una delle criticità maggiori della rete ciclabile esistente è proprio la frammentazione della maglia ciclabile; proprio per tale motivo uno degli obiettivi che il Biciplan si è prefissato è quello della "riammagliatura" della rete ciclabile. Gli itinerari previsti nel Biciplan sono quindi realizzati in parte sulla rete esistente ed in parte su una rete di progetto.

L'attraversamento del Centro Storico in direzione Nord/Sud è stato individuato lungo via Rosmini - via della Prepositura.

In parziale accoglimento della osservazione in oggetto, all'interno del Biciplan viene aggiunto un'ulteriore attraversamento in direzione nord/sud, percorrendo Piazza Fiera, Piazza Venezia, via Bernardo Clesio fino a ricollegarsi con via Romagnosi e via Petrarca, unendo così anche il percorso anulare intorno al Centro Storico (a integrazione dell'itinerario 01).

Per quanto riguarda i collegamenti con la collina, il Biciplan ha esaminato, e in parte recepito, i 14 percorsi individuati e proposti da Legambiente e Fiab. Tali percorsi sono riportati all'interno degli elaborati grafici del Biciplan come "percorsi ciclabili di collegamento con la collina" (colore giallo) e nella Relazione generale del Biciplan al capitolo 8 "*Descrizione degli itinerari del Biciplan*".

Tali percorsi, seppur non rientranti nella categoria degli "itinerari", sono da considerare comunque di eguale importanza e quindi di possibile sviluppo attraverso ulteriori studi di dettaglio al fine di integrare/completare/sviluppare la rete ciclabile urbana. Tra questi sono presenti anche i collegamenti con la collina citati nell'osservazione, lungo via San Bartolomeo e via E. Conci.

Per le ragioni esposte l'osservazione può essere parzialmente accolta.

OSSERVAZIONE N°

1i

protocollo n. 202355 di data 20/07/2022

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione segnala l'eccessivo dilazionamento nel tempo dei piccoli interventi (interventi relativi alla mobilità attorno alle scuole previsti solo a partire dal 2031).

CONTRODEDUZIONI

Si rileva che quanto segnalato nella osservazione circa il fatto che *“interventi a basso costo ed alto impatto sono programmati solo a partire dal 2031”* non risulta essere corretto in quanto gli scenari di progetto previsti dal piano (orizzonte di breve-medio periodo al 2026-27 e orizzonte di medio lungo periodo al 2031/32) contengono interventi che a quelle date prefissate (vedasi il quadro sinottico degli interventi di cui all'Allegato 7 del P.U.M.S. in cui ogni singolo intervento è associato ad un orizzonte temporale di piano) si prevede siano realizzati.

Si condivide comunque la considerazione secondo cui alcuni interventi a basso costo ma ad alto impatto possono essere anticipati nel breve medio periodo. Questo anche in linea con il principio di gradualità e sperimentalità con cui attuare le azioni del Piano.

Si ritiene quindi che tutte le zone scolastiche (ZSC) possano essere anticipate già nel breve-medio periodo avviando una sperimentazione sul territorio.

Gli elaborati del P.U.M.S. vengono pertanto modificati in tal senso.

Per le ragioni esposte l'osservazione può essere parzialmente accolta.

OSSERVAZIONE N°

11

protocollo n. 202355 di data 20/07/2022

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione segnala l'opportunità di realizzare un'unica grande zona 30 per la parte di città pianeggiante, con esclusione delle arterie principali, quando dotate di ciclabili e marciapiedi adeguati per evitare un numero eccessivo di cartelli di inizio fine zona 30.

CONTRODEDUZIONI

L'obiettivo del progetto è chiaramente quello di avere un'unica "Zona30" per l'area pianeggiante e ulteriori Zone30 per i centri abitati di collina con esclusione degli assi di scorrimento principale.

La scelta di dividere la macro zona in più "zone 30" è più legata ad aspetti operativi successivi al P.U.M.S.. La suddivisione proposta, e che dovrà essere verificata successivamente attraverso studi di dettaglio, permetterà infatti una attuazione per stralci funzionali e in modo graduale in base alle risorse economiche disponibili, senza perdere di vista l'obiettivo principale, che è quello di ottenere una Zona30 diffusa su tutto il centro abitato pianeggiante.

L'osservazione pertanto non si ritiene accoglibile in quanto il contenuto della stessa è già previsto nei documenti di Piano.

Per le ragioni esposte l'osservazione non può essere accolta.

OSSERVAZIONE N°

2

protocollo n. 194154 di data 12/07/2022

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione riporta indicazioni progettuali, linee guida ed esempi realizzativi utili per essere impiegati come riferimento nella realizzazione dei singoli interventi.

Viene segnalata la difficoltà del caricamento di numerosi elaborati progettuali del Biciplan contenuti nella sezione "elaborati grafici".

CONTRODEDUZIONI

Si precisa che gli "Esempi realizzativi 01 e 04" dell'osservazione sono trattati al paragrafo "2.10.3 Segnaletica Orizzontale" della Relazione del Biciplan ed il tema della colorazione delle piste ciclabili è riportato nel capitolo "7.12 Linee guida per la progettazione delle piste ciclabili a Trento" dove si indica come strategia di intervento che il sedime della pista non deve essere colorato e l'utilizzo del colore va limitato ai punti di "attenzione" e di conflitto (incroci, passi carrai ecc.).

Per quanto riguarda l' "esempio realizzativo 05" si precisa che il Biciplan, nella relazione generale al capitolo 7.5.1 "La sosta di progetto per Trento", *"individua come tipologia da utilizzare nelle future installazioni quella ad archetto, già utilizzata sul territorio e che risulta la più sicura e gradita dai ciclisti, evitando altre tipologie che spesso non vengono sfruttate, e che favoriscono la sosta "selvaggia" creando situazioni di degrado urbano e di disagio agli altri utenti della strada"*. Ulteriori chiarimenti in merito ai portabiciclette sono riportati nel paragrafo 7.5.2.2 "Sosta breve".

In merito all' "esempio realizzativo 02 e 03" si accoglie l'osservazione. Nella Relazione generale del Biciplan - capitolo "7.12 Linee guida per la progettazione delle piste ciclabili a Trento" - vengono pertanto inserite le indicazioni progettuali degli esempi 02 e 03 sopracitati.

Per le ragioni esposte l'osservazione può essere parzialmente accolta.

OSSERVAZIONE N°

3

protocollo n. 200223 di data 18/07/2022

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione segnala che negli elaborati relativi al Piano urbano della mobilità sostenibile non si fa cenno al "sistema della sosta" se non per la parte relativa ai parcheggi di interscambio e parcheggi di attestamento.

Considerato che il P.U.M., come sopra detto, ha assorbito il Piano urbano parcheggi e della sosta, si ritiene necessario venga fatto un approfondimento in tal senso anche nel P.U.M.S. ad oggi in adozione.

CONTRODEDUZIONI

Si ritiene che l'osservazione possa essere accolta. La Relazione generale del P.U.M.S. viene pertanto integrata con il nuovo Capitolo 9 "Il sistema della sosta".

Per le ragioni esposte l'osservazione può essere accolta.

OSSERVAZIONE N°

4

protocollo n. 199601 di data 18/07/2022

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

- L'osservazione richiede di adottare soluzioni finalizzate alla riduzione del traffico veicolare in entrata / uscita dalla città. Tra queste rientrano la ricerca di spazi di interscambio (mezzo privato/mezzo pubblico) nei comuni/agglomerati urbani limitrofi alla città di Trento (Lavis, Valle dei Laghi, Pergine, Rovereto, Mezzolombardo ecc), l'aumento delle frequenze dei mezzi di trasporto pubblici soprattutto nelle ore di punta, l'adozione di politiche di agevolazione tariffaria per i pendolari che usufruiscono dei mezzi pubblici in determinate fasce orarie per il tragitto casa/lavoro, l'intercettazione e il blocco nelle ore di maggior flusso dei mezzi privati in ingresso qualora sprovvisti di parcheggio privato.
- L'osservazione segnala come il Pums non tenga conto l'attuale congiuntura economico/climatica né l'invecchiamento della popolazione: suggerisce di incentivare la socializzazione e la partecipazione alla vita della città degli anziani autosufficienti, intervenendo con l'istituzione di posti auto ad essi riservati in aree limitrofe al centro cittadino.
- L'osservazione segnala l'opportunità di inibire il transito di tutti i veicoli (biciclette e monopattini) – consentendo il solo transito con conduzione manuale - nelle ore di maggior afflusso pedonale in quelle vie del centro storico particolarmente congestionate.
- L'osservazione segnala come il “grande impianto del Bondone” sia un'opera oggi non prioritaria, i cui vantaggi si limitano ad un ipotetico incremento dei turisti sulla montagna non sufficiente a giustificare gli elevati costi di realizzazione e di manutenzione.
- L'osservazione suggerisce di favorire la realizzazione di parcheggi interrati a servizio dei residenti nei sobborghi, per liberare le piazze dalle auto e destinarle a luogo di aggregazione sociale.

CONTRODEDUZIONI

Con riferimento a quanto sintetizzato nella prima allinea 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 rappresentano una risposta concreta alle esigenze di questa componente, per la quale si accetta che la prima parte dello spostamento avvenga in auto. Si condivide la considerazione di fare un necessario salto di scala provinciale, ma quello che occorre sottolineare è la distinzione tra “area di studio” del PUMS (la Provincia, come dimostrato anche dalla scelta di adottare un modello di traffico provinciale”) e “area di intervento” (il territorio del comune di Trento): questo al fine pianificare interventi realizzabili concretamente in tempi per lo più dipendenti dall'Amministrazione. Poiché le direttrici prevalenti sono da nord (33%) e da sud (27%), agli estremi di tale asse, ma sempre nei confini comunali, sono state individuate le cerniere di progetto. La verifica dell'efficacia delle cerniere e la domanda di sosta attesa, conseguente alla diversione modale da auto a tpl (trasporto pubblico locale) è stata stimata attraverso il modello multimodale.

Con riferimento a quanto sintetizzato nella seconda allinea si evidenzia come il problema – a cui il P.U.M.S. cerca di dare risposta con l'introduzione delle cerniere di mobilità e numerosi altri interventi di contorno – è quello di evitare che le auto arrivino in città, a prescindere dall'età o altre caratteristiche del conducente.

Quanto sopra premesso si rileva che, considerato il carattere strategico della pianificazione del P.U.M.S., il predetto piano non risulta essere lo strumento corretto a recepire eventualmente quanto segnalato.

Con riferimento a quanto sintetizzato nella terza allinea si evidenzia che già l'art.182 comma 4 del D.Lgs.30 aprile 1992, n.285 obbliga i ciclisti a condurre a mano il veicolo *“quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza.”*. La stessa norma può essere fatta valere anche per i monopattini considerato il fatto che gli stessi, ai sensi dell'art. 1 comma 75 -quinquies della legge n. 160 del 27 dicembre 2019, sono equiparati ai velocipedi. Si segnala inoltre che il recente bando pubblicato dall'Amministrazione comunale per *“l'individuazione di operatori economici interessati a svolgere servizi di mobilità in sharing a flusso libero con monopattini elettrici sul territorio del comune di Trento a cui associare il logo del comune di Trento”* ha definito regole più stringenti per la circolazione dei monopattini in sharing istituendo specifiche *“aree con limitazione di velocità”, “aree escluse dalla circolazione”, “aree in cui la chiusura del noleggio non è ammessa”, aree che potranno essere successivamente integrate.*

Con riferimento a quanto sintetizzato nella quarta allinea si evidenzia come l'opera citata non ha una finalità legata esclusivamente all'aspetto turistico ma soprattutto legata a connettere la città di Trento con la montagna. L'analisi costi-benefici redatta per la richiesta di finanziamento dell'opera al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (M.I.M.S.) ha dimostrato la sostenibilità economica dell'intervento.

Con riferimento a quanto sintetizzato nella quinta allinea si evidenzia che il P.U.M.S. prevede proprio la realizzazione di parcheggi pertinenziali a servizio dei residenti (cfr. paragrafo 11.3 della Relazione generale del Piano) anche nella zona collinare.

Per le ragioni esposte l'osservazione non può essere accolta.

OSSERVAZIONE N°

5

protocollo n. 202533 di data 20/07/2022

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione contiene segnalazioni puntuali finalizzate alla correzione di imprecisioni / errori grafici contenuti nelle tavole grafiche. Nello specifico viene riportato quanto segue:

- la rete ciclabile esistente, andrebbe integrata con il percorso ciclopedonale su via Lubiana;
- la rete ciclabile di progetto andrebbe integrata con il tracciato ciclabile su via de Gresti così come previsto nel progetto di realizzazione del complesso polifunzionale in zona APP2 dei F.lli Poli s.p.a (variante 2019 al PRG);
- il percorso ciclabile su via Ponte Alto, indicato col colore blu nelle tavole C2JB001 e C2JB002 non corrispondere a quanto in fase di realizzazione; tale incongruenza appare anche nella tavola C2JB004 in cui viene indicato un percorso con linea gialla tratteggiata;
- il percorso ciclabile sopra il parco del Salè, indicato come esistente nelle tavole C2JB001 e C2JB002, è nella realtà un percorso esclusivamente pedonale;
- non compare nelle tavole il collegamento ciclabile tra via Sanseverino e via Ghiaie che, per quanto di conoscenza, l'Amministrazione intende realizzare attraverso via del Maso Smalz.
- le ciclostazioni del servizio di bike sharing andrebbero aggiornate. Recentemente infatti, è stata attivata la ciclostazione del bike sharing nel sobborgo di Mattarello (n°6 colonnine di ricarica). Quella che ora è indicata "in progetto" (rossa) dovrebbe essere identificata come esistente (verde);
- risulta più corretto sostituire la dicitura "percorsi ciclabili di collegamento con la collina" con la dicitura "percorsi consigliati di collegamento con la collina". I percorsi indicati con tratteggio giallo sulle tavole infatti, non sono percorsi ciclabili, ma strade secondarie aperte a tutti i veicoli che possono presentare punti in cui la bici va condotta a mano o in cui la pendenza è elevata. Sarebbe opportuno inoltre, eliminare i percorsi che attraversano i terreni privati (vedi ad esempio collegamento via Gmeiner / via Mesiano).
- Nella Relazione del Biciplan (pg.165) gli itinerari vengono distinti in "prioritario/via verde/secondario", come previsto dalla Legge 2/2018. Questa suddivisione non trova invece corrispondenza con la classificazione indicata nella legenda delle tavole C2JB004, C2JB005 C2JB006.
- la mappa di sfondo non è aggiornata alla situazione attuale (ad esempio non risulta né via Lubiana né la rotatoria in corrispondenza dello svincolo via Bolzano / via Ca Rossa).
- si consiglia di verificare se l'indicazione del parcheggio pertinenziale di Corso 3 Novembre sia ancora attuale;
- Relativamente al documento descrittivo C2JBR013, segnalo infine un errore di numerazione delle pagine e la presenza di alcune pagine vuote.

CONTRODEDUZIONI

Trattasi di imprecisioni/errori presenti nei documenti. Le modifiche sono integrate nella Relazione del Biciplan e nei relativi elaborati grafici.

L'osservazione di cui alla settima allinea non viene invece accolta per le seguenti motivazioni. Il Biciplan ha esaminato, e in parte recepito, i 14 percorsi individuati e proposti da Legambiente e Fiab. All'interno degli elaborati grafici del Biciplan sono riportati come "percorsi ciclabili di

collegamento con la collina” (colore giallo) e nella relazione generale al capitolo 8 *“Descrizione degli itinerari del Biciplan”*.

Tali percorsi, che presentano numerose difficoltà per un’utenza non esperta, come elevate pendenze, fondi stradali non ottimali e tratti in promiscuo con il traffico veicolare che risultano ad oggi molto pericolosi, necessitano di un maggiore livello di approfondimento prima di poter essere inseriti tra gli Itinerari ciclabili. Il Biciplan ritiene tali percorsi di elevata importanza per il collegamento tra la città pianeggiante e la collina Est e per questo motivo li inserisce, come una categoria separata dagli itinerari, in modo da poter essere oggetto di studi e analisi più approfonditi.

Per le ragioni esposte l’osservazione può essere parzialmente accolta.

OSSERVAZIONE N°

6a

protocollo n. 203299 di data 21/07/2022

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione suggerisce di indicare in modo più chiaro ed evidente l'obiettivo che il Piano si pone di riduzione dell'uso dell'auto privata (quantificato in una riduzione dal 51% al 37-41%). Suggerisce poi di quantificare come gli interventi previsti possano contribuire all'obiettivo e proporre indicatori intermedi per verificare l'andamento.

CONTRODEDUZIONI

L'osservazione è accolta nella parte in cui segnala la necessità di mettere più in evidenza gli obiettivi del Piano; per tale motivo l'obiettivo del nuovo riparto modale contenuto nel paragrafo 5.3 della Relazione generale del P.U.M.S. del testo in adozione viene riportato nel paragrafo "4. Definizione degli obiettivi".

Per completezza di informazioni, è stato definito anche il target di nuovo modal split atteso per lo scenario di breve-medio periodo (2026-2027), in modo tale da avere un parametro di verifica anche a tale fase temporale (due sono infatti gli scenari di progetto). La tabella con gli obiettivi di nuovo riparto modale viene pertanto implementata e di conseguenza modificata la relazione generale del P.U.M.S. .

		AUTO	TPL FERRO/ GOMMA	PIEDI BICI	TOTALE
Nuovo Modal Split	PUMS 2020	51,4%	13,8%	34,8%	100%
	Soglia minima 2026-2027	48,4% (-3%)	13,8% (stabile)	37,8% (+3%)	100%
	Soglia massima 2026-2027	46,7% (-4,7%)	13,9% (+0,1%)	39,4% (+4,6%)	100%
	Soglia minima 2030	41,4% (-10%)	17,8 (+4%)	40,8% (+6%)	100%
	Soglia massima 2030	37,4% (-14%)	19,8% (+6%)	42,8% (+8%)	100%

Nuovi riparti modali al 2026-2027 e al 2030 (spostamenti interni-ora di punta) rispetto alla diversione modale attuale (febbraio 2020).

Per le ragioni esposte l'osservazione può essere parzialmente accolta.

OSSERVAZIONE N°

6b

protocollo n. 203299 di data 21/07/2022

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione è relativa alla mancanza di un obiettivo specifico inerente le "auto in ingresso nel comune di Trento". Nella tabella 5 (pg.248 della Relazione del PUMS) è infatti indicata – relativamente all'Auto - una percentuale "interni e di scambio" pari al 63% nello scenario attuale e pari al 52% nello scenario di lungo periodo. Si rileva inoltre che il dato del 52% sopraindicato è maggiore rispetto al dato indicato nella Legge provinciale.

CONTRODEDUZIONI

Si evidenzia come la problematica non riguarda le "auto in ingresso nel comune di Trento" in quanto le cerniere di mobilità (in cui ci si prefigge di bloccare il traffico in ingresso alla città) sono posizionate all'interno del Comune di Trento (cfr. capitolo 9 della Relazione generale del P.U.M.S.).

La Legge Provinciale n.6 del 30/06/2017 "Pianificazione e gestione degli interventi in materia di mobilità sostenibile" all'art.2 indica che il Piano Provinciale della Mobilità si pone l'obiettivo di concorrere al raggiungimento dei seguenti obiettivi di riparto modale per il 2020, 2025, 2030:

LP 6/2017		
Anno	Spostamenti AUTO	Spostamenti MOBILITÀ SOSTENIBILE
2020	55%	45%
2025	50%	50%
2030	40%	60%

I risultati del PUMS portano invece ai seguenti valori di riparto modale (tabella pg.222 della relazione generale del P.U.M.S.). Per confrontare dati omogenei con quelli della LP 6/2017, si riporta il valore relativo agli spostamenti interni e di scambio:

PUMS TRENTO		
Anno	Spostamenti (interni e di scambio) AUTO	Spostamenti (interni e di scambio) MOBILITÀ SOSTENIBILE
2020	63%	37%
2026-2027	59,6%	40,4%
2031-2032	51,7%	48,3%

Occorre fare alcune considerazioni:

- 1) Partiamo, al 2020, da una quota di mobilità sostenibile del 37% e non del 45% (situazione sfavorevole di 8 punti percentuali) come auspicato dalla Legge Provinciale;
- 2) Ragionando non sui valori assoluti della L.P.6/2017 ma sugli incrementi attesi, la L.P.6/2017 si pone l'obiettivo di far guadagnare 15% alla mobilità sostenibile (dal 45% al 60%);
- 3) Per contro il P.U.M.S. stima un incremento dell'11,3%;

- 4) Si deve poi considerare che i risultati del riparto modale del P.U.M.S., che emergono dall'applicazione di un modello di simulazione e sono quindi oggettivi, rappresentano un limite inferiore delle modifiche indotte dal P.U.M.S. e ciò in quanto evidenzia solo i risultati di natura "matematica". A questi vanno aggiunti i risultati, attualmente non quantificabili in termini numerici, dei cambiamenti indotti da nuove politiche di gestione della mobilità che costituiscono tuttavia elementi importanti del P.U.M.S. (politiche incentivanti la mobilità sostenibile, pedibus, bicibus e zone scolastiche, infomobilità per gli automobilisti, ecc.). Questi effetti potranno essere monitorati e meglio valutati, anche in termini numerici, a valle dell'attuazione dei provvedimenti;
- 5) Al raggiungimento dell'obiettivo della L.P.6/2017 dovrà necessariamente contribuire anche il Piano Provinciale della Mobilità con i suoi interventi alla scala sovracomunale, al momento ancora in fase embrionale (con D.G.P. n.576 del 08.04.2022 sono state approvate dalla Giunta Provinciale le Linee strategiche di indirizzo);

A valle delle considerazioni sopra espresse si può affermare che all'obiettivo di crescita della componente sostenibile della mobilità del 15% dichiarata nella Legge Provinciale, il PUMS comunale contribuisce per l'11,3%.

I dati percentuali di riparto modale attesi dal P.U.M.S. saranno verificabili numericamente nella fase di monitoraggio del P.U.M.S. stesso, attraverso la costruzione delle nuove matrici auto, trasporto pubblico e mobilità dolce relative al 2030 e l'aggiornamento del modello di simulazione implementato: va in questa direzione la scelta dell'Amministrazione di dotarsi di big data telefonici per la ricostruzione degli spostamenti nella fase di monitoraggio del P.U.M.S..

Con riferimento a quanto segnalato circa la necessità che *"l'Amministrazione Comunale si faccia interprete presso la Provincia della necessità di un piano della mobilità a livello sovracomunale, ed eventualmente riveda obiettivi ed interventi del PUMS alla luce di esso"*, pur non essendo pertinente ai documenti di piano, verrà tenuto in debito conto.

Per le ragioni esposte l'osservazione non può essere accolta.

OSSERVAZIONE N°

6c

protocollo n. 203299 di data 21/07/2022

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

- L'osservazione è relativa al gran numero di posti auto che il Piano prevede come cerniere di mobilità e parcheggi di scambio ponendo come quesito se tale numero sia stato quantificato tenendo delle potenzialità del trasporto pubblico su alcune relazioni.
- Viene inoltre evidenziato come nel Pums manchi una proposta di rivedere la politica urbanistica sui parcheggi presso le attività commerciali e i luoghi di lavoro, che sono fortissimi attrattori della mobilità su auto privata.

CONTRODEDUZIONI

Con riferimento a quanto sintetizzato nella prima allinea, la domanda di sosta alle cerniere di mobilità conseguente alla diversione modale è stata stimata attraverso il modello multimodale implementato calibrato al 2020. Tale domanda è quella generata da chi, grazie agli interventi di Piano, trova più conveniente effettuare diversione modale da auto al tpl (trasporto pubblico locale) nell'ora di punta. La domanda è stata quindi confrontata con l'offerta di sosta attuale ed è stato determinato il saldo di posti auto, positivo o negativo. Dal confronto domanda/offerta scaturisce la quota di nuovi parcheggi di scambio di cui dotare la città. Complessivamente i nuovi posti auto aggiuntivi nelle cerniere del PUMS sono 3.333, e non 8.000 come rilevato nell'osservazione.

Le cerniere sono state individuate in luoghi caratterizzati da servizi di TPL di progetto ad elevata frequenza, quali il BRT e la nuova linea tramviaria.

Con riferimento a quanto sintetizzato nella seconda allinea si rileva che tale tema risulta essere di carattere provinciale e andrebbe pertanto più coerentemente inserito all'interno del 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.

Per le ragioni esposte l'osservazione non può essere accolta.

OSSERVAZIONE N°

6d

protocollo n. 203299 di data 21/07/2022

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione segnala l'opportunità che i parcheggi pertinenziali non determinino un aumento dei posti auto considerando anche che la transizione ecologica dovrebbe portare ad una riduzione del numero di automobili di proprietà.

CONTRODEDUZIONI

Nella Relazione generale del PUMS, al capitolo 10.4, viene espressamente indicato che *“Il PUMS intende confermare la previsione di realizzare parcheggi pertinenziali contemporaneamente ad una riduzione dei posti auto su strada sia attraverso la stipula di specifiche convenzioni per i residenti all'interno dei parcheggi in struttura, sia con la realizzazione di nuovi parcheggi”*.

Per le ragioni esposte l'osservazione non può essere accolta.

OSSERVAZIONE N°

6e

protocollo n. 203299 di data 21/07/2022

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione evidenzia che, dai dati dalla Tabella 1 e 2 a pag. 99 della Relazione Generale del Masterplan, sembrerebbe che la realizzazione di Nordus e Tram porterebbe ad un numero di passeggeri solo lievemente superiore a quanto si avrebbe realizzando soltanto uno dei due. Pone pertanto la questione se tale aumento valga i costi.

CONTRODEDUZIONI

A fronte delle ipotesi di intervento con sistemi di trasporto in sede fissa già in qualche modo delineate dalle amministrazioni comunale e provinciale relative al cosiddetto Progetto Nordus e alla tranvia, gli approfondimenti e le simulazioni del Masterplan hanno evidenziato la bontà dei due corridoi da infrastrutturare e la loro possibile coesistenza.

Considerando tutte le azioni e le politiche di mobilità sostenibile nel loro complesso (cerniere di mobilità, biciplan e zone 30, sistemi a guida vincolata ettometrici, etc.), le simulazioni evidenziano che il tram, nell'ora di punta, è in grado di trasportare, circa 3.700/3.800 passeggeri e il Nordus circa 3.100/3.200 passeggeri.

<i>Frequenzazione sistemi di mobilità collettiva in ora di punta del mattino (pax/h)</i>					
Sistemi di TPL	Saliti su sistemi di TPL in ora di punta del mattino (pax/h)				
	ATT	Rif_BP	Rif_LP	Prog_BP	Prog_LP
Bus Extraurbani	1.915	1.914	1.979	2.104	2.823
Sistema Ferroviario	1.821	1.822	1.878	1.722	2.664
Bus Urbani	4.386	4.356	4.826	4.381	4.332
Funicolari e Ettometrici	25	56	57	57	102
Nordus	0	0	0	0	3.121
Tram e BRT	0	0	0	1.172	3.753
Totale	8.147	8.148	8.740	9.436	16.795

Rispetto al riparto modale (tabella pg.222 della relazione generale del P.U.M.S.), complessivamente negli scenari P.U.M.S. il privato passa dal 51,4% attuale al 38,3% (nel lungo periodo) con una riduzione percentuale dell'auto di circa il 13,1%. Il TPL nel suo complesso sale dal 13,8% al 18,2% con un incremento percentuale del 4,35%.

Nella conclusioni 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.

Per le ragioni esposte l'osservazione non può essere accolta.

OSSERVAZIONE N°

6f

protocollo n. 203299 di data 21/07/2022

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione segnala l'opportunità di realizzare un'unica grande zona 30 (anziché n.55 zone 30 previste nel Piano) comprendente l'ambito strettamente urbano e le periferie ad eccezione di poche strade.

CONTRODEDUZIONI

L'obiettivo del progetto è chiaramente quello di avere un'unica "Zona30" per l'area pianeggiante e ulteriori Zone30 per i centri abitati di collina con esclusione degli assi di scorrimento principale.

La scelta di dividere la macro zona in più "zone 30" è più legata ad aspetti operativi successivi al P.U.M.S.. La suddivisione proposta, e che dovrà essere verificata successivamente attraverso studi di dettaglio, permetterà infatti una attuazione per stralci funzionali e in modo graduale in base alle risorse economiche disponibili, senza perdere di vista l'obiettivo principale, che è quello di ottenere una Zona30 diffusa su tutto il centro abitato pianeggiante.

L'osservazione pertanto non si ritiene accoglibile in quanto già previsto nei documenti di Piano.

Per le ragioni esposte l'osservazione non può essere accolta.

OSSERVAZIONE N°

6g

protocollo n. 203299 di data 21/07/2022

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione segnala la mancanza di collegamenti tra la città e la collina est (ad eccezione dell'ascensore inclinato di Mesiano ed il percorso pedonale assistito verso Povo). Evidenzia come sarebbe importante sistemare quegli itinerari di collegamento fra la collina Est e la città, che utilizzano strade e sentieri esistenti e che necessiterebbero solo di interventi di limitazione del traffico automobilistico o di espropri di piccoli tratti.

CONTRODEDUZIONI

Il Biciplan ha esaminato, e in parte recepito, i 14 percorsi individuati e proposti da Legambiente e Fiab. All'interno degli elaborati grafici del Biciplan sono riportati come "percorsi ciclabili di collegamento con la collina" (colore giallo) e nella relazione generale al capitolo 8 "*Descrizione degli itinerari del Biciplan*".

Tali percorsi, che presentano numerose difficoltà per un'utenza non esperta, come elevate pendenze, fondi stradali non ottimali e tratti in promiscuo con il traffico veicolare che risultano ad oggi molto pericolosi, necessitano di un maggiore livello di approfondimento prima di poter essere inseriti tra gli Itinerari ciclabili. Il Biciplan ritiene tali percorsi di elevata importanza per il collegamento tra la città pianeggiante e la collina Est e per questo motivo li inserisce, come una categoria separata dagli itinerari, in modo da poter essere oggetto di studi e analisi più approfonditi.

Per le ragioni esposte l'osservazione non può essere accolta.

OSSERVAZIONE N°

6h

protocollo n. 203299 di data 21/07/2022

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione segnala come alcuni interventi – che non richiedono particolari infrastrutture – sono stati comunque previsti per il medio lungo termine (ex. Bicibus e la velocizzazione del trasporto pubblico attraverso le corsie preferenziali).

CONTRODEDUZIONI

Le linee Bicibus sono state tragguardate nel medio-lungo periodo quando si presuppone siano completate tutte le condizioni al contorno (piste ciclabili di progetto e zone 30). Si condivide però la considerazione secondo cui alcuni interventi a basso costo ma ad alto impatto possono essere anticipati nel breve medio periodo. Questo anche in linea con il principio di gradualità e sperimentabilità con cui attuare le azioni del Piano. Ad esempio tutte le zone scolastiche (ZSC) possono essere anticipate già nel breve-medio periodo avviando una sperimentazione sul territorio. Analogamente per le linee bicibus e la creazione di corsie preferenziali per il trasporto pubblico. Si modificano pertanto gli elaborati del P.U.M.S. in tal senso.

Per le ragioni esposte l'osservazione può essere accolta.

OSSERVAZIONE N°

7a

protocollo n. 203386 di data 21/07/2022

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione segnala la necessità di realizzare sull'asse di V.Brennero una corsia riservata, anche parzialmente, al TPL, almeno dalla rotatoria di incrocio di via Caduti di Nassiriya al ponte sul torrente Avisio e la necessità di realizzare una corsia preferenziale anche nel tratto di via Torre Verde, via Manzoni e Via Brennero fino all'incrocio con via Ambrosi.

Viene inoltre evidenziato come risulti inefficace prevedere tali lavori nello scenario di breve-medio termine al 2025/2026 in quanto gli stessi dovrebbero essere terminati entro la fine dell'anno 2023.

CONTRODEDUZIONI

Si rileva che la necessità segnalata di realizzare una corsia preferenziale per gli autobus è già contenuta all'interno dell'intervento denominato TPL1 (cfr. capitolo 8 della Relazione generale del P.U.M.S. e capitolo 4 della Relazione generale del Masterplan) che prevede proprio la realizzazione di un sistema BRT (Bus Rapid Transit) sugli assi segnalati.

Si evidenzia inoltre che aver inserito tale intervento (TPL1) nello scenario di progetto di breve medio periodo (2025/26) non implica che tale intervento non possa essere concluso prima di tale data.

Per le ragioni esposte l'osservazione non può essere accolta.

OSSERVAZIONE N°

7b

protocollo n. 203386 di data 21/07/2022

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

L'osservazione segnala la necessità di tenere in considerazione, nei futuri progetti di sottopassi, dell'altezza effettiva degli dei bus, prevedendo quindi una luce netta di almeno 3,6 m e adeguate rampe di accesso, adatte ai notevoli sbalzi anteriore e posteriore dei veicoli.

CONTRODEDUZIONI

Quanto segnalato non riguarda i documenti di Piano bensì la progettazione futura di eventuali sottopassi e pertanto non risulta essere pertinente.

Quanto sopra premesso l'Amministrazione si fa carico di recepire l'informazione e trasmetterla agli uffici competenti.

Per le ragioni esposte l'osservazione non può essere accolta.

SCHEMA RIEPILOGATIVO DELLE OSSERVAZIONI

<i>OSSERVAZIONI</i>	<i>AREA TEMATICA</i>	<i>ACCOLTA (riempire con X)</i>	<i>NON ACCOLTA (riempire con X)</i>	<i>PARZIALMENTE ACCOLTA (riempire con X)</i>
OSSERVAZIONE 1 a	GENERALE		X	
OSSERVAZIONE 1 b	GENERALE			X
OSSERVAZIONE 1 c	GENERALE			X
OSSERVAZIONE 1 d	PROGETTI INFRASTRUTTURALI		X	
OSSERVAZIONE 1 e	SOSTA			X
OSSERVAZIONE 1 f	CICLABILI DI PROGETTO		X	
OSSERVAZIONE 1 g	GENERALE		X	
OSSERVAZIONE 1 h	BICIPLAN			X
OSSERVAZIONE 1 i	ZONE SCOLASTICHE			X
OSSERVAZIONE 1 l	ZONE 30		X	
OSSERVAZIONE 2	BICIPLAN			X
OSSERVAZIONE 3	SOSTA	X		
OSSERVAZIONE 4	GENERALE		X	
OSSERVAZIONE 5	BICIPLAN			X
OSSERVAZIONE 6 a	GENERALE			X
OSSERVAZIONE 6 b	GENERALE		X	
OSSERVAZIONE 6 c	SOSTA		X	
OSSERVAZIONE 6 d	SOSTA		X	
OSSERVAZIONE 6 e	PROGETTI INFRASTRUTTURALI		X	
OSSERVAZIONE 6 f	ZONE 30		X	
OSSERVAZIONE 6 g	BICIPLAN		X	
OSSERVAZIONE 6 h	GENERALE	X		
OSSERVAZIONE 7 a	BRT		X	
OSSERVAZIONE 7 b	SOTTOPASSI		X	