

SCHEDE SINOTTICHE DEGLI INTERVENTI

LEGENDA

SISTEMA TERRITORIALE

- Idrografia
- Centro abitato

POLARITA' ATTRATTIVE

- Municipio
- Chiesa
- Polarità commerciali
- Polo scolastico
- Polo scolastico di progetto
- Polo universitario
- Poste
- Centro sportivo
- Ospedale
- Museo
- Castello
- Centro servizi alla persona per anziani
- Centro servizi alla persona per anziani di progetto
- Area verde attrezzata
- Centro culturale
- Teatro
- Cantina sociale
- Cimitero
- Zona industriale
- Ambito strategico

VIABILITA'

- Autostrada
- Viabilità principale
- Viabilità secondaria
- Viabilità locale
- Semaforo esistente
- Viabilità di progetto
- Senso unico di progetto
- Interventi di riqualificazione
- Interventi di moderazione
- Interventi di fluidificazione
- Messa in sicurezza pedoni su asse principale

TRASPORTO PUBBLICO

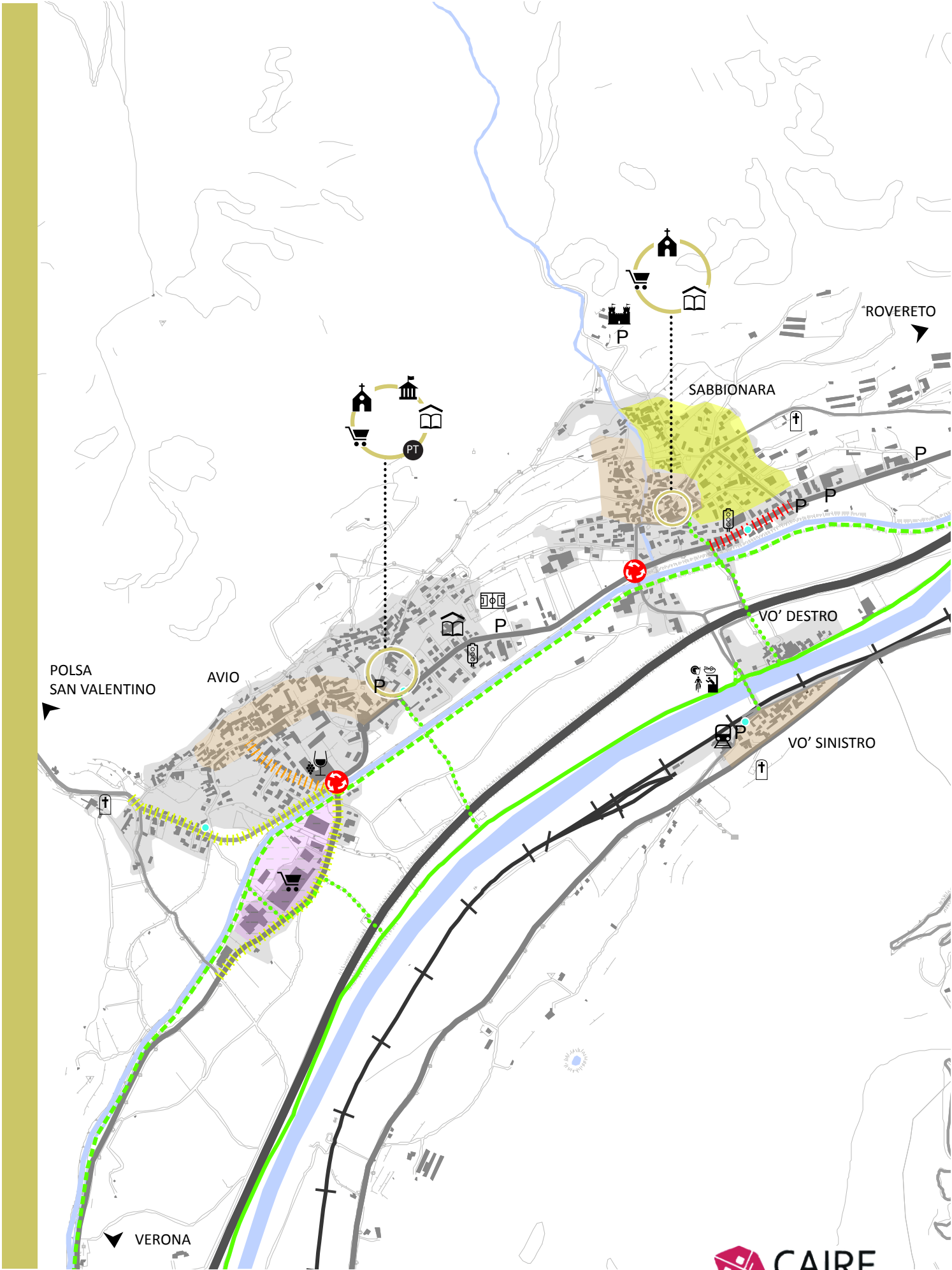
- Linea ferroviaria
- Stazione ferroviaria
- Stazione ferroviaria dismessa con potenzialità di ripristino
- Fermata urbana TPL
- Fermata extraurbana TPL
- Linea del TPL urbana
- Linea del TPL extraurbana
- Linea del TPL urbana ed extraurbana

MOBILITA' CICLABILE

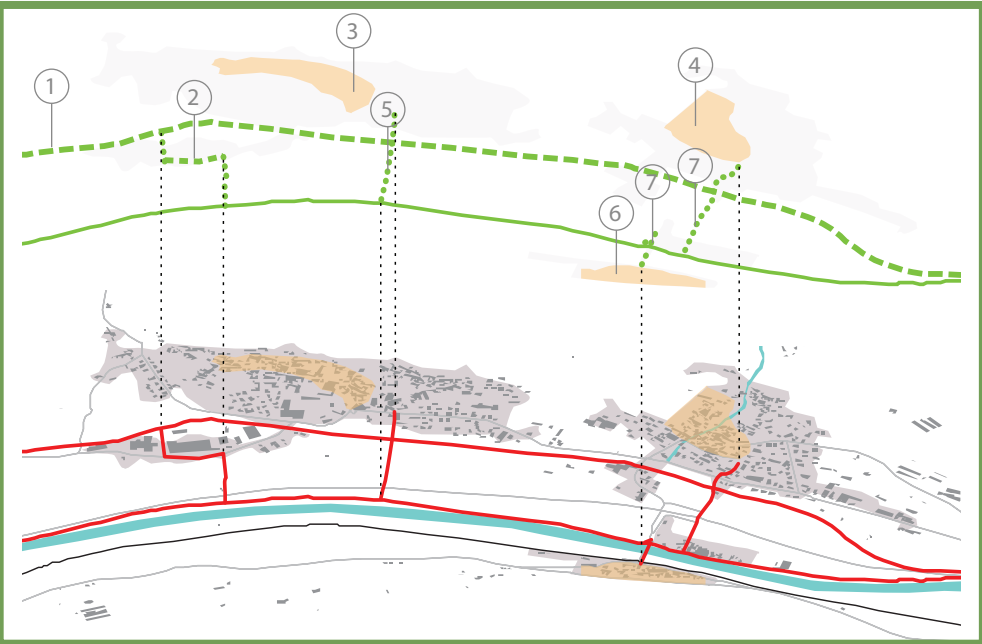
- Percorso ciclabile esistente
- Percorso ciclabile di progetto
- Percorso ciclabile di progetto su strada a basso traffico
- Stazioni bike sharing in realizzazione
- Stazioni bike sharing di progetto
- BiciGrill

- Rotatoria di progetto
- Nodo da riorganizzare
- Zone a pedonalità privilegiata
- Isole ambientali
- Area di sosta
- Area di sosta di progetto
- Parcheggio di attestamento
- Polo logistico

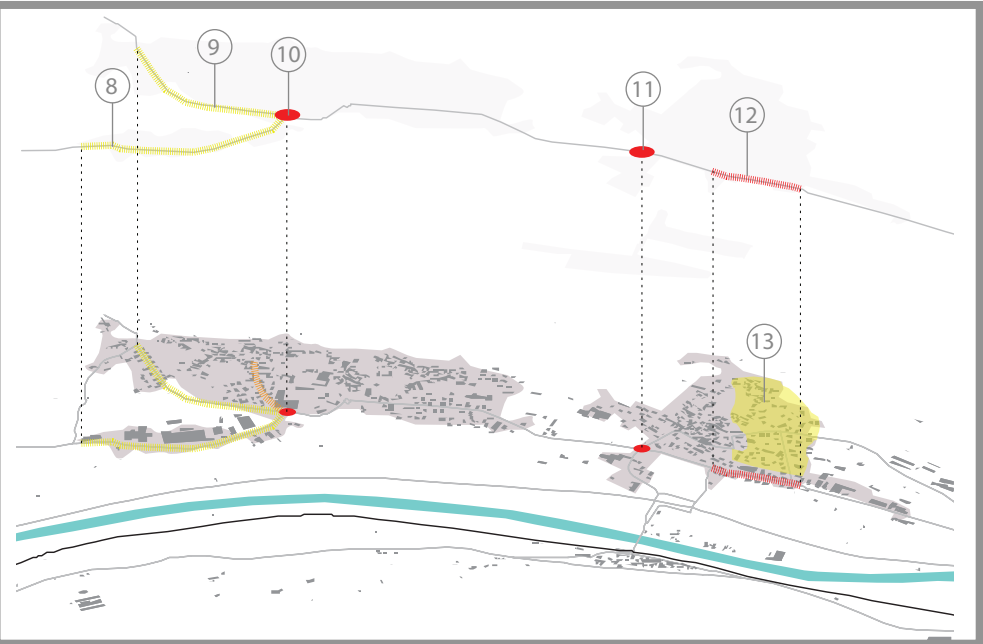
AVIO



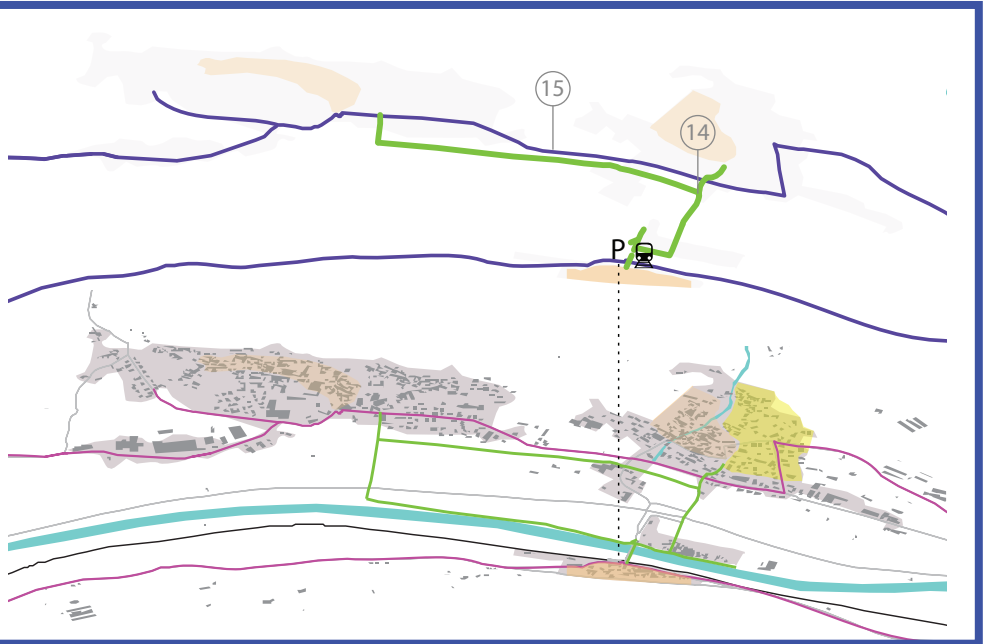
MOBILITA' LENTA



VIABILITA'



TRASPORTO PUBBLICO



1 CICLABILE ALA AVIO 2 ZAI AVIO

Il percorso individuato è su sede propria e corre a fianco del canale che lambisce i centri abitati di Avio e Sabbionara collegando per estensione Avio con Ala a nord e Mama d'Avio a sud.. La sua posizione ne privilegia la fruizione ricreativa e sportiva ma risulta utile anche a raggiungere la stazione ferroviaria di Avio in loc. Vo' Sinistro.

Il percorso raccorda la pista ciclabile Ala-Avio con la Pista del Sole Eurovelo 7 attraversando la zona produttiva, la S.P.90 e oltrepassando l'autostrada tramite un sottopasso esistente. La sede potrebbe essere su sede propria su via del Lavoro, mentre per gli altri tratti si può pensare a un percorso promiscuo, trattandosi di strade a basso traffico.terminare infine

sulla pista europea. La sede potrebbe essere su sede propria su via del lavoro, mentre per gli altri tratti si può pensare a un traffico promiscuo, trattandosi di strade a basso scorrimento.

3 - 4 - 6 ZONE A PEDONALITA' PRIVILEGIATA

Le zone a pedonalità privilegiata racchiudono i centri storici di Avio, Sabbionara e Vo' Sinistro, per permettere agli utenti deboli una fruizione degli spazi pubblici più sicura e confortevole. Ad Avio l'area comprende piazza Emanuele II dove si trova la chiesa, proseguendo

anche su via Venezia fino all'altezza di via Campagnola. A Sabbionara la zona racchiude i principali poli attrattori in piazza della Conciliazione ma si estende anche lungo via Sant'Antonio e via Castelbarco.

5 AVIO - EUROVELO

Il percorso collega la zona a pedonalità privilegiata di Avio e l'area in cui si concentrano i principali poli attrattori con la ciclabile Ala-Avio e con il percorso europeo. Il percorso, su sede promiscua, consente di utilizzare la pista lungo il canale come alternativa alla S.P.90 per le relazioni Avio - Sabbionara.

7 SABBIONARA - STAZIONE AVIO

Il percorso collega la zona a pedonalità privilegiata e i poli attrattori dell'abitato di Sabbionara con la stazione di Avio sfruttando via Teatro. Anche in questo caso alla fruizione ricre-

ativa basata sulla connessione alla Pista dell'Adige si affianca quella sistemica.

8 VIA DEL LAVORO

L'intervento prevede la messa in sicurezza per la mobilità lenta della strada lungo via del lavoro nella zona produttiva a sud di Avio, attraverso la cura dei bordi e la realizzazione di percorsi dedicati.

9 VIA MONTEBALDO

Lungo la S.P.208 che collega Avio a Polsa e S. Valentino per la porzione che attraversa il centro

abitato servono interventi che facciano rispettare i limiti di velocità e mettano in sicurezza l'attraversamento dei pedoni.

10 ROTATORIA AVIO

Sull'intersezione tra S.P.90 e S.P.208 troverà spazio una rotatoria compatta per la messa in sicurezza del nodo. la realizzazione di percorsi dedicati.

11 ROTATORIA SABBIONARA

Lungo la S.P.90 all'altezza dell'incrocio con via Castelbarco si prevede la realizzazione di una rotatoria che agevoli e metta in sicurezza le manovre di svolta di una importante connessione con la S.S.12

12 SP 90 SABBIONARA

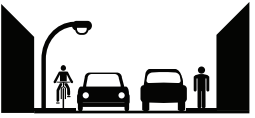
A Sabbionara nel tratto della S.P.90 che va dall'incrocio con via Monelle a quello con via Teatro si prevede una riqualificazione dell'asse stradale con interventi di ridefinizione degli spazi della carreggiata, con particolare attenzione ai percorsi pedonali, e di trattamento della pavimentazione in

modo da rallentare la velocità dei veicoli e valorizzare gli spazi pubblici adiacenti.

13 ISOLA AMBIENTALE

Nella parte est dell'abitato di Sabbionara, perimetrata a sud dalla S.P.90 si è individuata un'isola ambientale. L'area comprende una zona prettamente

residenziale che include la parte orientale di via S. Antonio, via Sabbioni, parte di via Pozza e via Morelle.



esempio possibile di sezione stradale nell'isola ambientale



esempio possibile di sezione stradale riqualificata

14 ACCESSIBILITA' ALLA STAZIONE DI AVIO

L'individuazione dei nuovi percorsi ciclabili permette la creazione di una rete che connette i centri abitati di Avio, Sabbionara e Vo' Destro alla stazione ferroviaria di Avio. In questo modo si vuole incentivare l'uso del treno incentivando la combinazione con spostamenti

ciclabili o pedonali. Il percorso corre lungo un tratto della ciclabile nella zona industriale, proseguendo poi sulla pista Ala-Avio e sul percorso promiscuo che collega Sabbionara con la ciclabile europea per poi raggiungere la stazione tramite l'attraversamento

dell'Adige su via al Ponte

15 TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

Il trasporto pubblico su gomma che serve i centri abitati di Avio e Sabbionara offre due linee extraurbane:

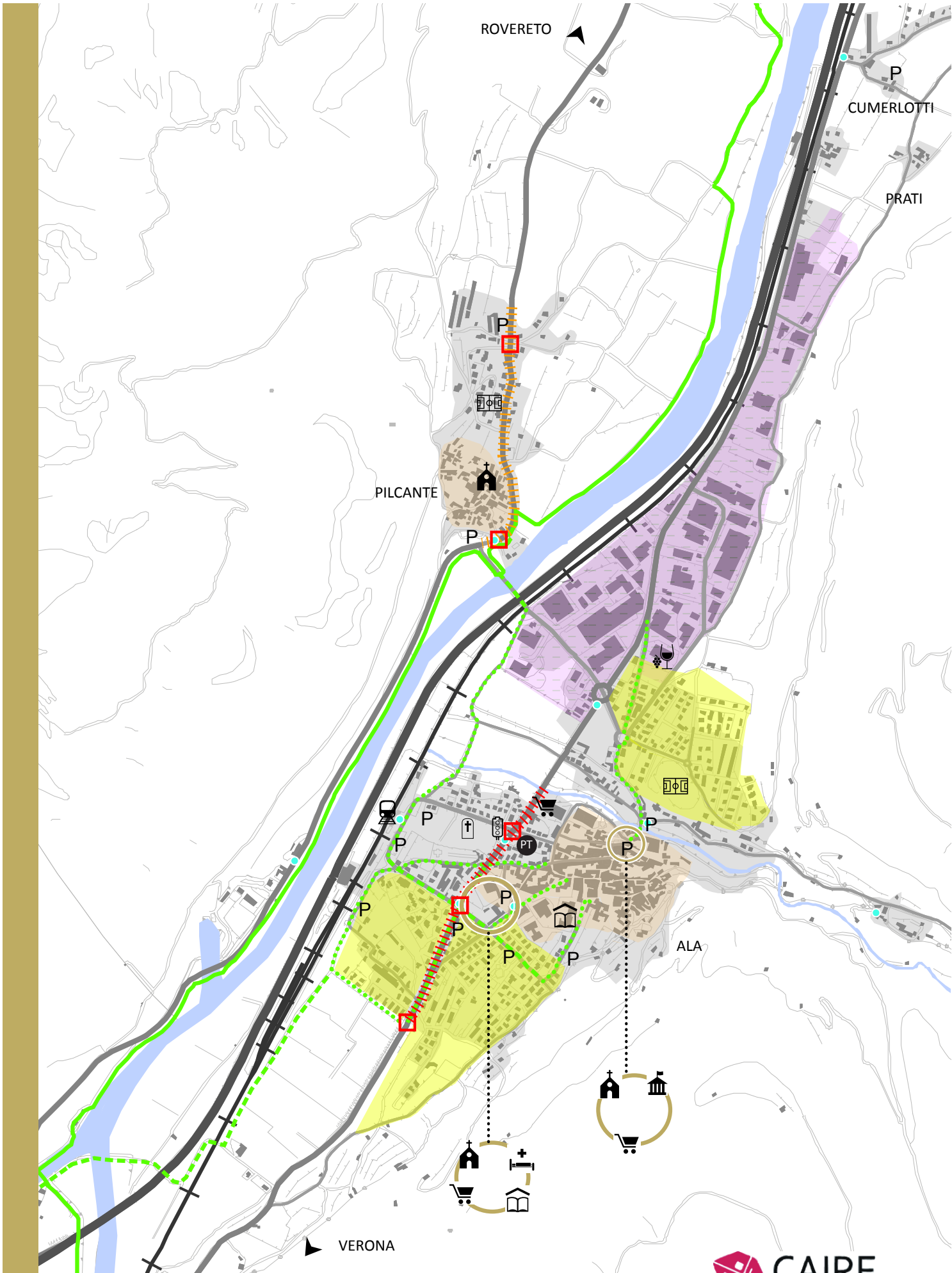
- la 334 che passando dalla stazione di Avio collega Avio e Sabbionara a Rovereto seguendo il tracciato della S.S.12
- la 307 che li connette a

Rovereto, passando per Cornè e Mori.

Nella fermata principale di Avio il numero delle corse giornaliere è 41, mentre a Pilcante il numero si riduce a 31 e a 20 nella fermata della stazione di Avio. Le fermate di Sabbionara ricadono nel tratto di S.P.90 in cui è prevista la riqualificazione (12). In

quest'ottica le fermate potrebbe essere migliorate tramite il rialzamento dell'area di attesa rispetto alla sede stradale e interventi per aumentare la visibilità dell'attraversamento pedonale adiacente.

ALA



MOBILITA' LENTA



- 1 CICLABILE ALA AVIO**

Il percorso parte dalla fine di via dell'Adige e raggiunge Mama d'Avio, passando per Sabbionara e Avio oltrepassando la diga sull'Adige. Si tratta di un itinerario su sede propria a prevalente fruizione ricreativa senza escludere la possibilità di un uso più sistematico.
- 2 ALA - EUROVELO**

L'itinerario collega la ciclabile Ala - Avio con la pista europea, affiancando la stazione ferroviaria e correndo su strade a basso traffico. L'attraversamento del ponte sull'Adige rappresenta una criticità da risolvere.
- 3 ZONE A PEDONALITA' PRIVILEGIATA**

La zona a pedonalità privilegiata di Ala, permettendo un traffico promiscuo di autoveicoli con pedoni e ciclisti, va a valorizzare oltre al centro storico, che presenta già buoni interventi in questo senso, anche l'area
- 4 ALA EST - CENTRO**

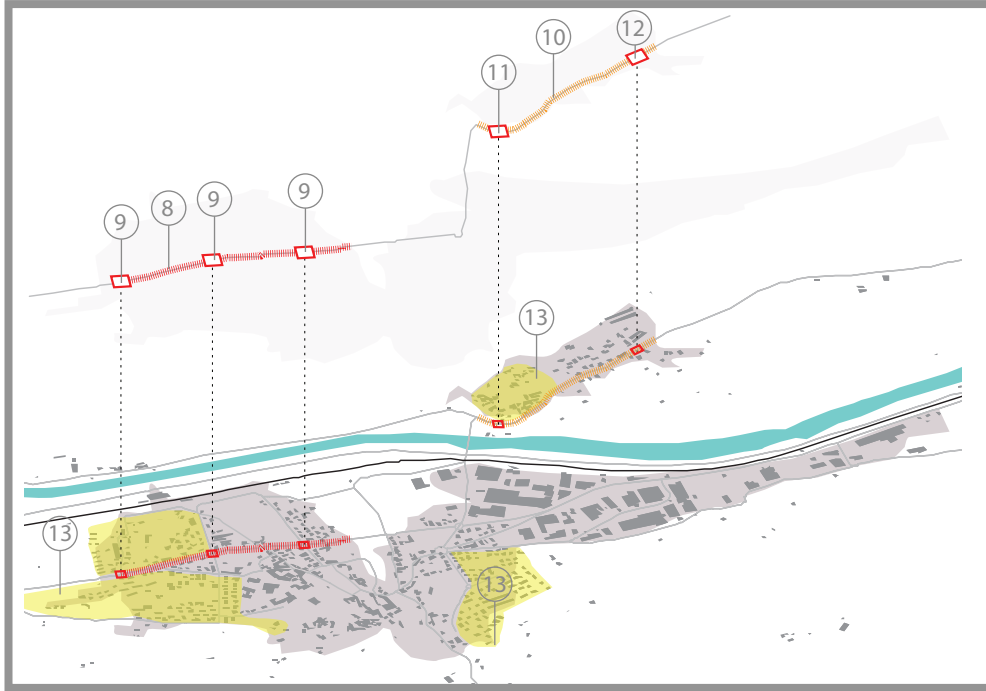
Il percorso contribuisce alla creazione di una rete ciclabile per la mobilità sistematica in quanto collega la ciclabile che porta alla stazione ferroviaria con la zona a pedonalità privilegiata toccando alcuni poli attrattori, tra cui cimitero, poliambulatorio e scuole. L'itinerario
- 5 STAZIONE CENTRO**

La pista collega la stazione di Ala con la zona a pedonalità privilegiata, in modo da incentivare il trasporto intermodale. L'itinerario è su sede promiscua trattandosi di strade a basso traffico (e prevede la circolazione delle biciclette a doppio senso anche sul senso unico di viale IV Novembre).
- 6 CICLABILE S.S.12**

La pista collega la stazione di Ala con la zona a pedonalità privilegiata, in modo da incentivare il trasporto intermodale. L'itinerario è su sede promiscua trattandosi di strade a basso traffico.
- 7 CICLABILE ZONA INDUSTRIALE**

Il percorso collega la zona produttiva e la parte

VIABILITA'



- 8 S.S.12 ALA**

Il tratto di S.S.12 che va da via Autari al ponte sul rio Ala potrebbe essere oggetto di un intervento di riqualificazione complessiva, con la ridefinizione degli spazi della carreggiata, oggi molto ampia, e particolare attenzione ai percorsi pedonali.
- 9 NODI S.S.12**

Nel tratto della S.S.12 da riqualificare, alcune intersezioni con vie di penetrazione locale all'abitato soffrono di un tasso di incidentalità medio-alto rispetto alle media comunale. Nello specifico gli incroci con la S.S.12 e via Autari, viale 4 Novembre e via Malfatti potrebbero essere ripensati per migliorarne la sicurezza.
- 10 S.P.90 PILCANTE**

Il tratto della S.P.90 che attraversa il centro abitato di Pilcante potrebbe essere interessato da interventi di moderazione del traffico, quali la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali e l'installazione di elementi per il rallentamento degli autoveicoli nei punti di maggiore criticità.
- 11-12 NODI S.P.90 PILCANTE**

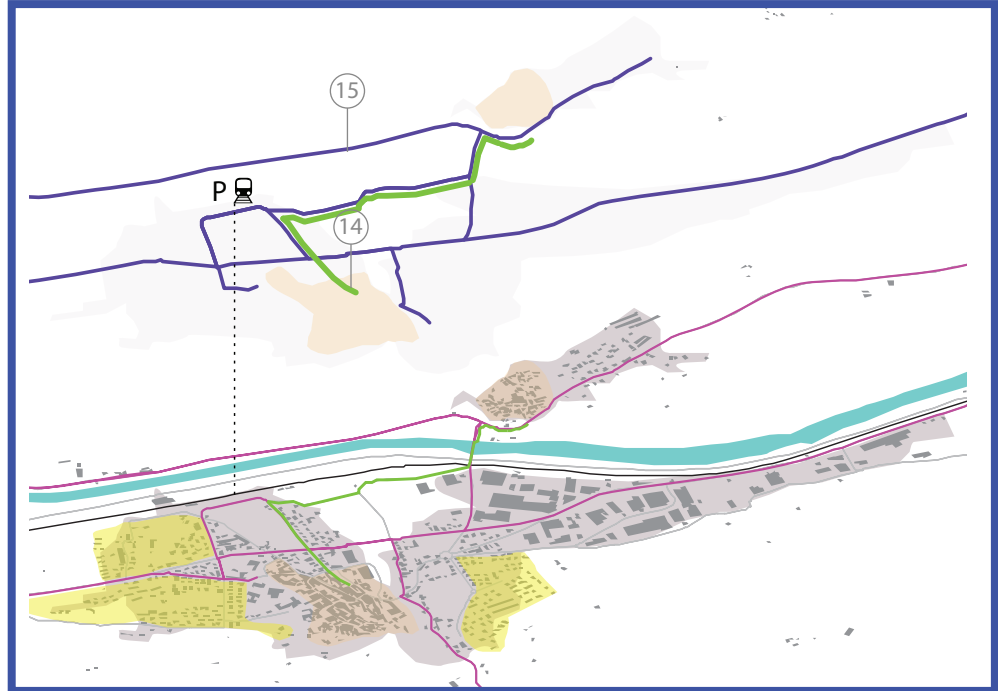
Nel tratto sopra descritto, le intersezioni con le vie di penetrazione a nord e a sud all'abitato possono essere riorganizzate come porte d'accesso al centro ed al tratto a traffico moderato della S.P.90.
- 13 ISOLE AMBIENTALI**

Si sono individuate tre isole ambientali, la prima delimitata da via Tre chiodi a nord, da via Tambuset ad ovest e ad est dalla S.S.12, esclusa dagli interventi legati alla realizzazione dell'isola ambientale; la seconda compresa tra via Autari a sud, viale 4 Novembre a nord e la S.S. 12, esclusa dall'isola ambientale; la terza si trova in prossimità della zona produttiva, tra via Largaioli, via Piazza e la S.S.12



esempio possibile di sezione stradale nell'isola ambientale

TRASPORTO PUBBLICO



- 14 ACCESSIBILITA' ALLA STAZIONE DI ALA**

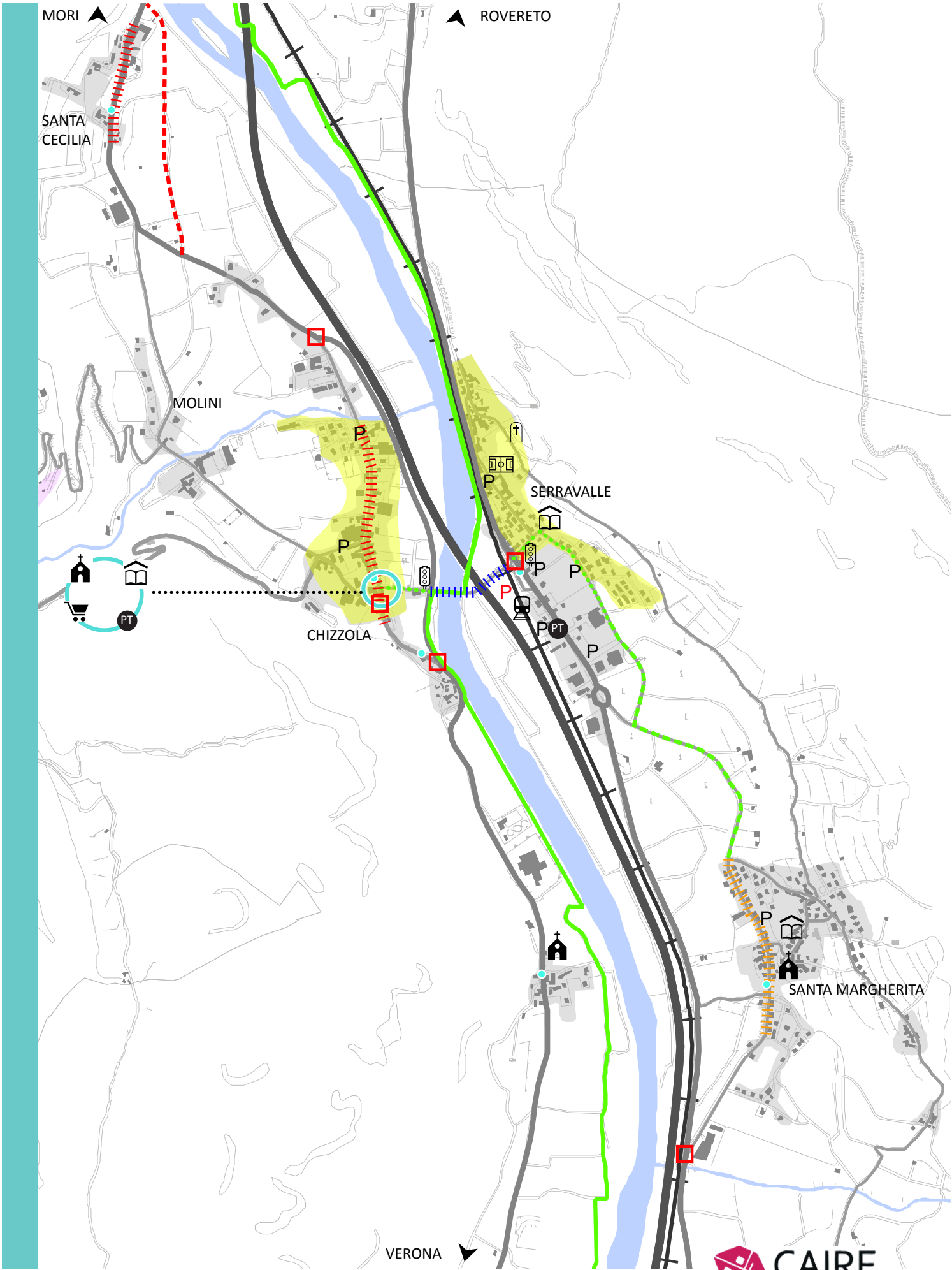
L'individuazione dei nuovi percorsi ciclabili permette la creazione di una rete che connette i centri abitati di Ala e Pilcante alla stazione ferroviaria di Ala. In questo modo si vuole incentivare l'uso del treno, con la combinazione del trasporto su ferro con quello ciclabile e pedonale. Dal centro di Ala sono due i percorsi realizzabili. Da Pilcante, dopo aver attraversato il ponte che rimane un punto critico da risolvere, l'itinerario prosegue lungo strada della Passerella fino a raggiungere la stazione.
- 15 TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA**

Il trasporto pubblico su gomma che serve il centro di Ala offre tre linee extraurbane:

 - la 334 e la 335 che collega Ala a Rovereto seguendo il tracciato della SS12;
 - la 307 che serve sia Ala che Pilcante, passando per Cornè e Mori per terminare a Rovereto;
 - la 336 che mette in collegamento Ala con Ponzolotti

Nelle fermate principali di Ala il numero delle corse giornaliere è pari a circa 50, mentre a Pilcante il numero si riduce a 11. La fermata di Pilcante Bivio ricade nel tratto di riqualificazione della SS12 e potrebbe essere riorganizzata in quanto presenta spazi ridotti per la manovra di accostamento dei mezzi.

SERRAVALLE



MOBILITA' LENTA

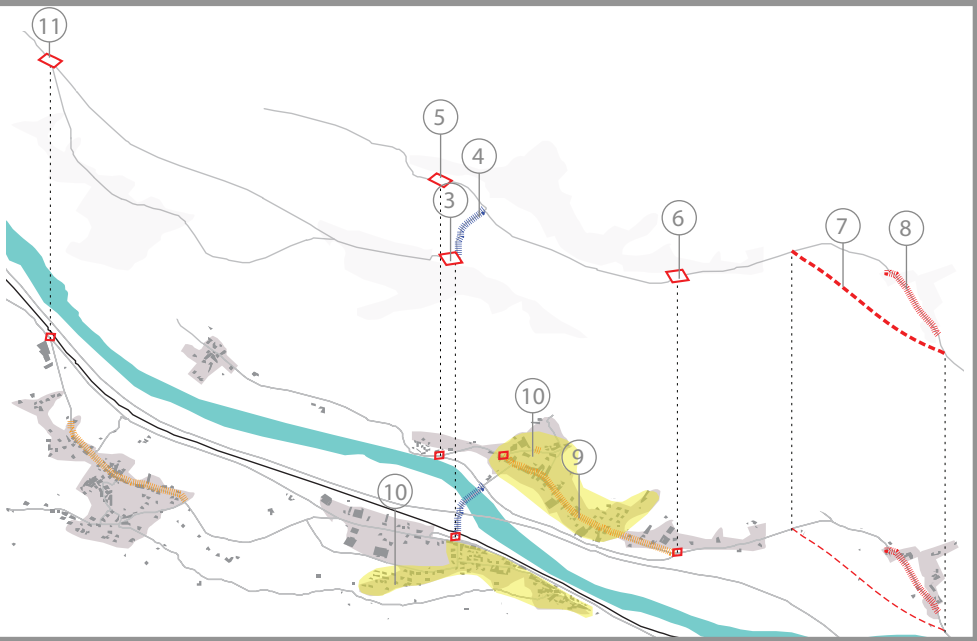


1 S. MARGHERITA - SERRAVALLE
2 CHIZZOLA- SERRAVALLE

La ciclabile unisce l'abitato di Santa Margherita con quello di Serravalle e potrebbe essere in parte su sede propria e in parte promiscua. L'itinerario ha l'obiettivo di incentivare la mobilità sistematica verso Serravalle.

Il percorso collega il centro abitato di Chizzola alla stazione di Serravalle e alla ciclabile che porta verso S. Margherita. L'itinerario potrebbe correre su di via Alcide de Gasperi, interessato da interventi per la riorganizzazione degli spazi per migliorare le condizioni del traffico e dell'accessibilità ciclabile.

VIABILITA'



3 NODO STAZIONE

All'altezza dell'immissione della strada per Chizzola potrebbe essere realizzata una rotonda in corrispondenza dell'intersezione con la strada che conduce al sottopasso ferroviario; potrà quindi essere studiata una riorganizzazione complessiva del sistema di controllo viario che migliori le condizioni generali di sicurezza nell'ambito, favorisca l'accesso alla stazione dei treni e al centro abitato, anche ipotizzando di sfruttare la rotonda come punto di approdo di una nuova strada parallela a via Filzi che si colleghi al parcheggio della lottizzazione di recente realizzazione sul retro del fronte edificato che si affaccia sulla statale

4 SS 12 S.P. 90

Il collegamento tra le due frazioni potrebbe essere oggetto di un intervento di fluidificazione, che si traduce nella rifasatura del

semaforo su via de Gasperi a Chizzola e nella realizzazione dell'intervento (3) a Serravalle. La combinazione di queste due azioni permetterebbe una connessione più scorrevole non solo tra i due centri, ma anche tra le due principali direttrici di traffico, la S.P. 90 e la SS 12

8 RIQUALIFICAZIONE S.P. 90 S. CECILIA

Come conseguenza della realizzazione dell'intervento (8) il tratto della S.P.90 che attraversa il centro di S. Cecilia sarebbe oggetto di interventi di riqualificazione

9 CENTRO CHIZZOLA
L'ex tracciato della S.P. 90 che attraversa il centro abitato di Chizzola

5-6 S.P.90 CHIZZOLA
7 CIRCONVALLAZIONE S. CECILIA

I nodi che dalla S.P.90 conducono al centro di Chizzola potrebbero essere riorganizzati in modo da rendere più sicura e agevola l'immissione sulla S.P.90 e la svolta verso il centro di Chizzola

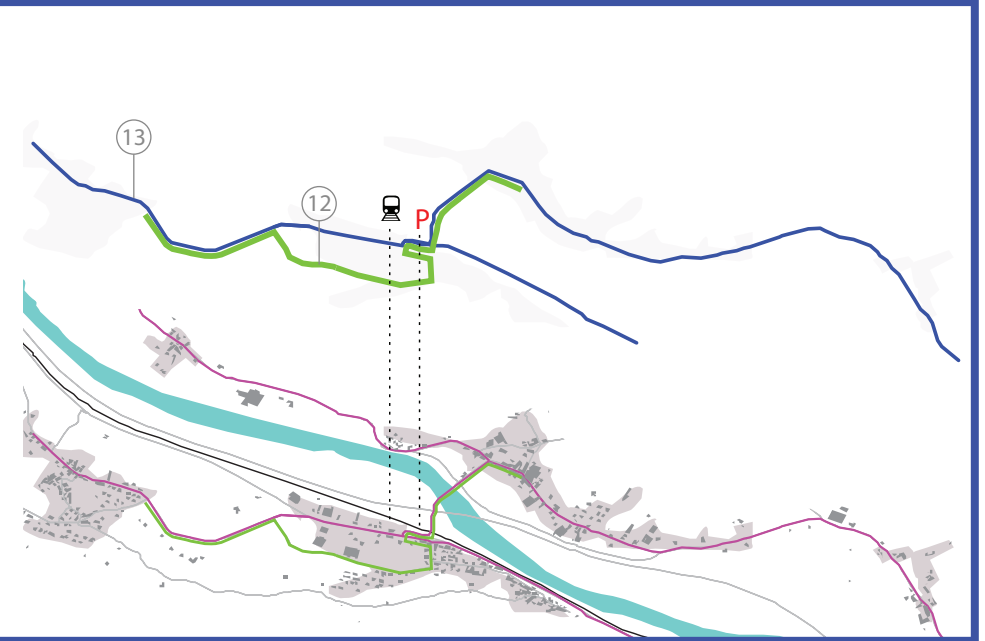
Per superare la località Santa Cecilia attraversata dalla S.P. 90, tenuti in considerazione gli interventi di recente realizzazione, nel lungo termine potrebbe essere realizzata una circonvallazione che aggiri l'abitato.

SS12, che comprende l'area sportiva e le scuole, l'altra a Chizzola che racchiude quasi tutto il centro abitato e i principali poli attrattori.

11 NODO S.S. 12 S. MARGHERITA
Al pari del nodo di accesso a nord di S. Margherita anche questa intersezione merita un approfondimento progettuale per metterlo in sicurezza.

10 ISOLE AMBIENTALI
Si sono individuate due isole ambientali, una nel quartiere residenziale di Serravalle ad est della

TRASPORTO PUBBLICO



12 ACCESSIBILITA' ALLA STAZIONE DI SERRAVALLE

L'individuazione dei nuovi percorsi ciclabili permette la creazione di una rete che connette i centri abitati di S. Margherita e Chizzola alla stazione ferroviaria di Serravalle. In questo modo si vuole incentivare il trasporto intermodale, con la combinazione del sistema su ferro e di quello ciclabile e pedonale. Inoltre il nuovo parcheggio nei pressi della stazione mira ad incrementare i servizi degli utenti della linea ferroviaria in modo da incentivare l'intermodalità negli spostamenti sistematici.

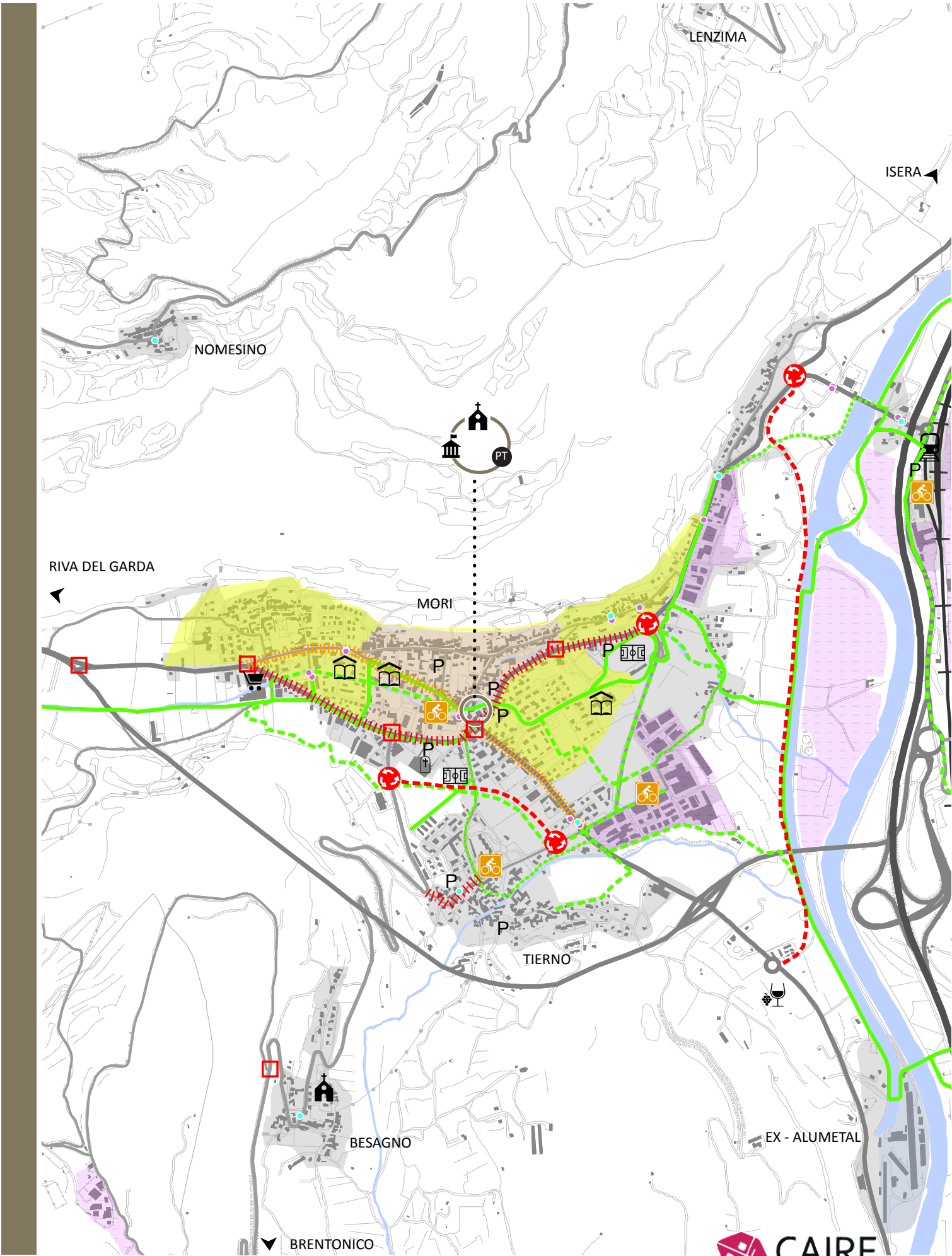
13 TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

Il trasporto pubblico su gomma che serve i centri abitati Serravalle e Chizzola offre le seguenti linee extraurbane extraurbane:

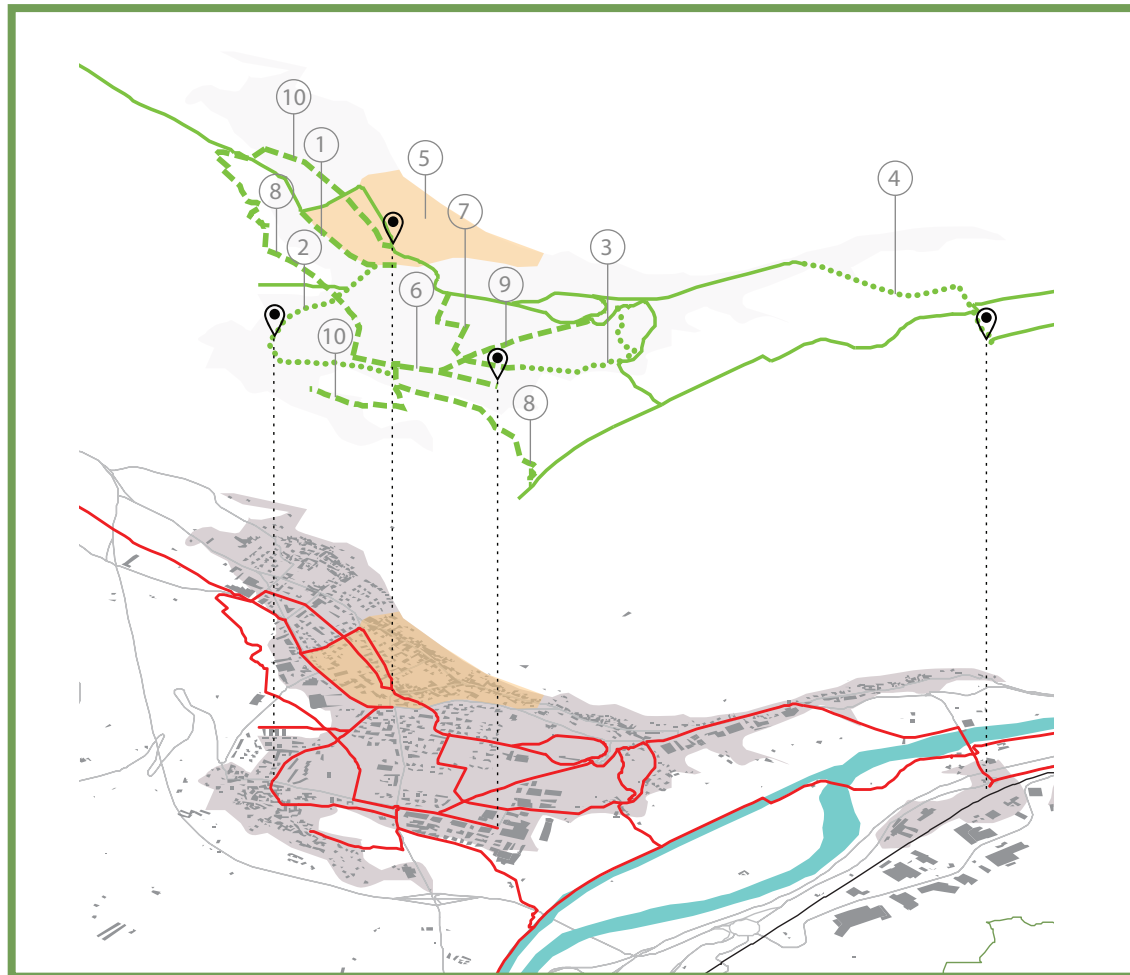
- la 307 che serve sia Serravalle che Chizzola, passando per Cornè e Mori per terminare a Rovereto
- la 334 e la 335 che collega Serravalle a Rovereto seguendo il tracciato della SS12, escludendo dunque Chizzola

Nelle fermate principali il numero delle corse giornaliere è pari a circa 50. In relazione all'intervento di moderazione a Chizzola (9) si potrebbero ripensare le fermate nel centro in modo da rendere più agevole e sicura la salita e la discesa delle persone.

MORI



MOBILITA' LENTA



1 VIA DEL GARDA

L'intervento intende realizzare una ciclabile su sede propria in continuità con il percorso Mori - Torbole in modo da offrire una connessione più diretta, in alternativa a quella in sede promiscua che attraversa il centro di Mori.

2 MORI TIERNO

L'itinerario, su sede promiscua, collega Mori con il centro di Tierno, affiancando il centro sportivo di via Battisti. Il percorso è servito anche dal servizio bike sharing con una stazione in via della Cooperazione.

3-6-7 MORI EST - EUROVELO

Il percorso connette il territorio al confine orientale del centro storico con le piste Eurovelo. L'itinerario collegando la zona industriale di

Mori con il centro assume una valenza sistematica. La ciclabile si innesta sul percorso Mori-Torbole e attraversa un quartiere residenziale arrivando alla zona produttiva. Di qui prosegue in sede promiscua su strade a basso traffico fino a ricongiungersi con la pista del Sole sulla sponda del canale Mori-Ala.

5 ZONA A PEDONALITA' PRIVILEGIATA

La zona a pedonalità privilegiata di Mori, permettendo un traffico promiscuo di autoveicoli con pedoni e ciclisti, intende valorizzare oltre al centro storico, che presenta già buoni interventi in questo senso, anche l'area compresa tra via Garibaldi e via del Garda.

4 MORI NORD - MORI STAZIONE

La ciclabile su sede promiscua permette un collegamento diretto della zona industriale nord, lungo cui è già presente una ciclabile, con Mori stazione, insistendo su strade a basso traffico. Il percorso giunge fino al ponte della SS240, il cui attraversamento potrà avvenire portando la bici a mano sulla passerella pedonale e poi in sede promiscua con gli autoveicoli fino alla stazione. Il collegamento ciclopeditone tra Ravazzone e l'Adige può migliorarsi sfruttando strade minori senza escludere la realizzazione di un sottopasso dedicato sulla S.P. 90 2° tronco.

8-9 MORI OVEST - EUROVELO

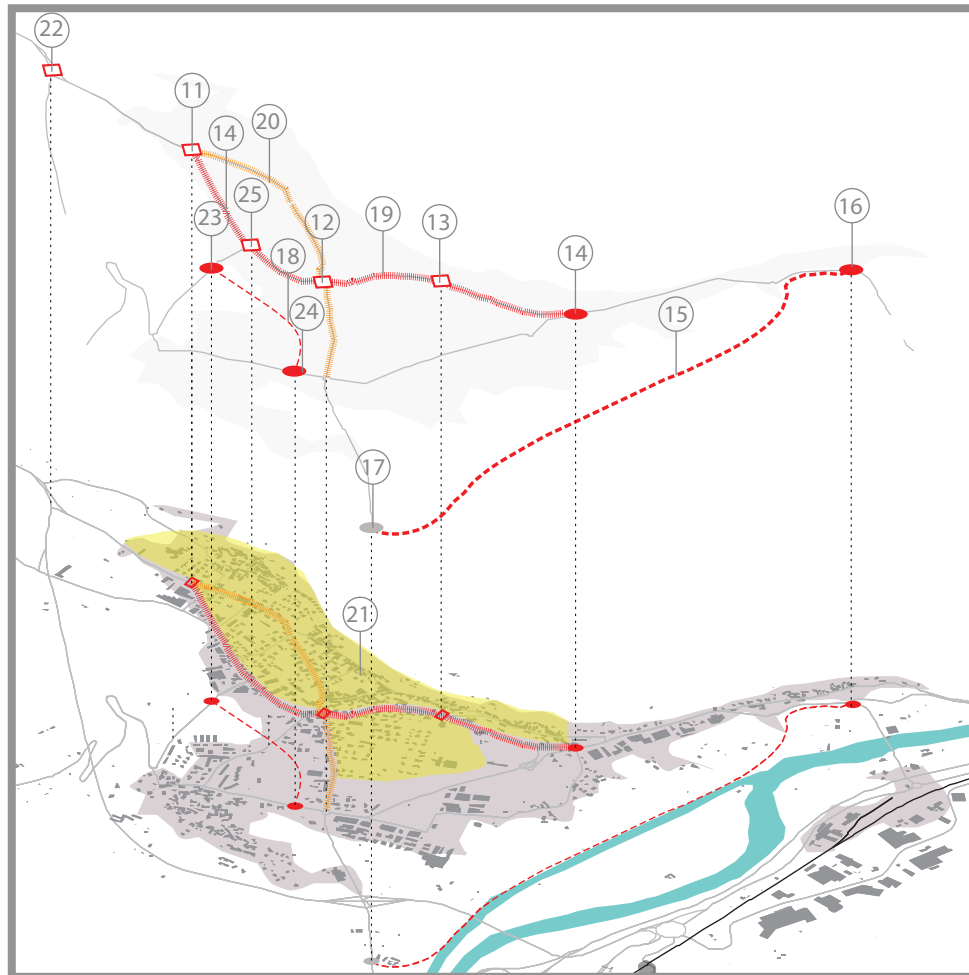
Il percorso ciclabile previsto dal PRG di Mori può costituire una dorsale ciclabile per la mobilità

sistematica e ricreativa. La pista infatti mette in connessione le estremità est ed ovest del centro abitato permettendo di attraversare Mori in bici senza passare dal centro storico. Il percorso si sdoppia in corrispondenza della rotonda di via della Cooperazione: un ramo prosegue verso lo stadio l'altro si ricongiunge alla pista del Sole lungo il fiume Adige.

10 RAFFORZAMENTO RETE CICLABILE

Il P.R.G. di Mori di recente ha inserito una serie di percorsi ciclabili che aumentano la dotazione infrastrutturale a favore della mobilità lenta e incrementano il livello dei servizi dei quartieri.

VIABILITA'



11 - 13 - 25 NODI SS240

I nodi lungo via del Garda all'altezza di via Filizi (11) e via Roma (13) e quello in corrispondenza dell'innesto della S.P.3 (25) potrebbero essere riorganizzati in modo da agevolare la penetrazione alla viabilità locale e l'immissione in via del Garda, che si configura come asse urbano.

12 NODO SS240

Il nodo viario si trova a ridosso della zona a pedonalità privilegiata e potrebbe essere riorganizzato in modo da mettere in sicurezza l'accesso al centro da parte dell'utenza debole e al tempo stesso consentire di fluidificare il traffico in uno degli snodi più contigui al centro storico.

14 ROTATORIA SS240

La rotatoria permette una fluidificazione del traffico a ridosso degli impianti sportivi in corrispondenza di strada Laezza. Inoltre, la rotatoria assume la valenza di una porta urbana segnando l'ingresso e l'inizio dell'asse urbano di Mori.

15-16-17 COLLEGAMENTO TRONCHI S.P. 90

La componente di attraversamento di Mori lungo la S.P. 90 potrebbe essere deviata su una nuova infrastruttura che, partendo da sud con la rotatoria di recente realizzazione (17), sfrutti un tratto della viabilità a servizio della nuova zona produttiva di loc. Casotte di recente realizzata dalla Provincia, e poi, mantenendosi sulla destra orografica del canale Mori - Ala, prosegua a nord costeggiando il lato est della cava e alzandosi verso Ravazzone fino ad innestarsi con una rotatoria (16) sull'intersezione tra S.S.240 e S.P. 90 2° tronco poco più a monte del ponte di Mori Stazione. La realizzazione di un tale tracciato comporterebbe lo spostamento della pista ciclabile Rovereto - Loppio - Riva del Garda sul lato opposto del canale Mori - Ala. La rotatoria (16) sull'intersezione tra S.P. 90 2° tronco e ponte sull'Adige risulterebbe sicuramente utile già nel breve termine.

18 - 23 - 24

S.P.3 - S.P.90 1° TRONCO

La nuova strada potrebbe fungere anche da percorso alternativo per spostamenti "interni" a Mori tra la zona industriale e la parte ovest del centro abitato, contribuendo a scaricare l'asse viario centrale da assoggettare a riqualificazione.

19 RIQUALIFICAZIONE SS240

A seguito della realizzazione della circoscrizione di Mori, il tratto della S.S. 240 che attraversa il centro di Mori potrebbe essere oggetto di riqualificazione, con interventi quali la ridefinizione degli spazi della carreggiata, con particolare attenzione ai percorsi pedonali, e il trattamento della pavimentazione in modo da rallentare la velocità dei veicoli e valorizzare gli spazi pubblici adiacenti dove trovano sede i poli attrattori principali. Non sono da escludersi provvedimenti di "chiusura" del tratto più centrale dell'asse una volta verificati i benefici apportati alla strada di gronda.

20 MODERAZIONE DEL TRAFFICO

In relazione alla riqualificazione della S.S. 240, lungo l'asse che va da via Filzi a via della Terra Nera sono previsti interventi di moderazione del traffico, quali la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali e l'installazione di elementi per il rallentamento degli autoveicoli nei punti di maggiore criticità, come in corrispondenza delle scuole che si affacciano su tale asse.

21 ISOLE AMBIENTALI

Si sono individuate due isole ambientali, una che comprende tutto l'abitato a nord dell'ex tracciato della S.S. 240 e l'altra che racchiude il quartiere residenziale tra lo stadio velodromo di strada Laezza e via della Terra Nera.

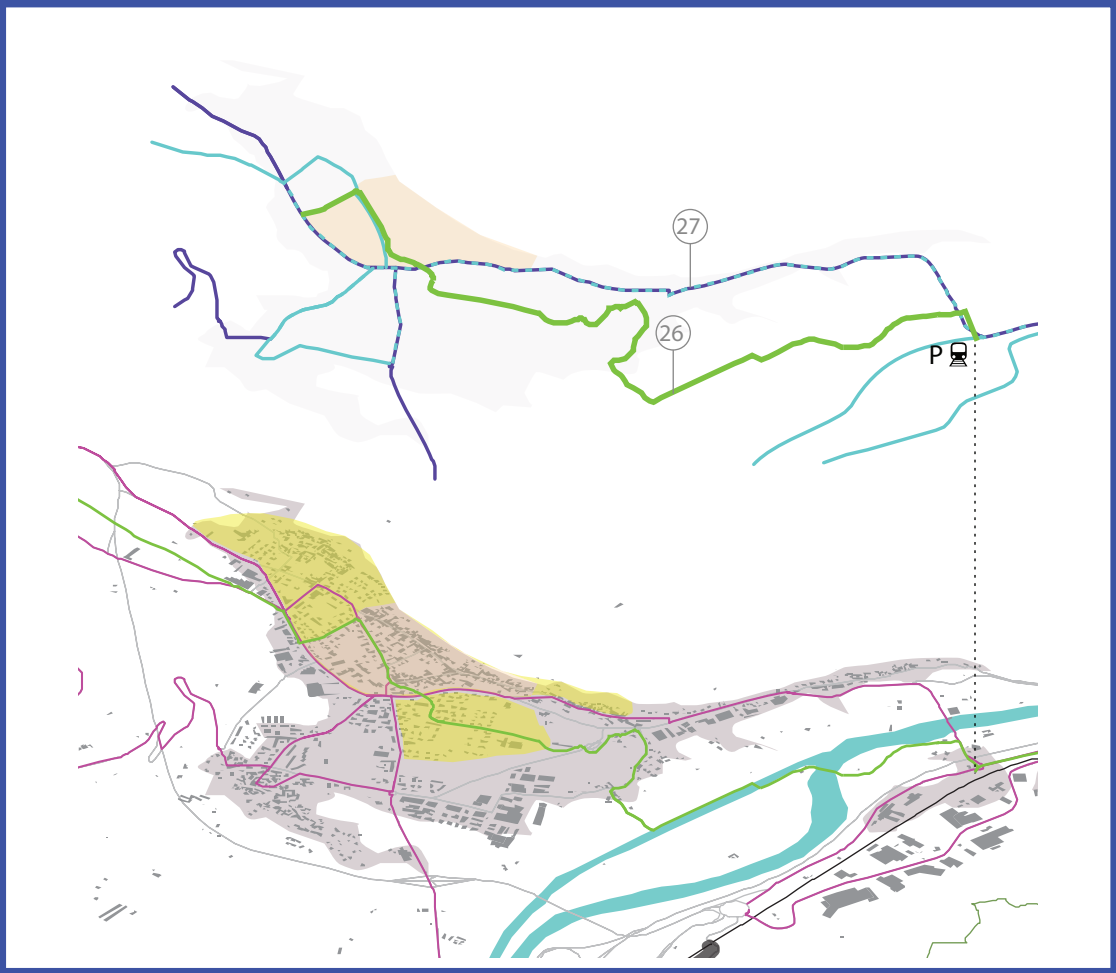


esempio possibile di sezione stradale nell'isola ambientale

22 NODO S.S. 240 OVEST

Le previsioni di adeguamento della viabilità di accesso al nuovo comparto commerciale di Mori Ovest che potenziano lo svincolo tra S.S. 240 e strada per Sano rappresentano un'opportunità per valutare il divieto di svolta a sinistra per i veicoli provenienti da Loppio.

TRASPORTO PUBBLICO



26 ACCESSIBILITA' ALLA STAZIONE DI MORI

I percorsi ciclabili individuati migliorano l'accessibilità dal centro di Mori alla stazione ferroviaria. La rete ciclabile è strutturata su un percorso che collega la zona a pedonalità privilegiata con la stazione di Mori, sfruttando i percorsi ciclabili delle piste Mori-Torbole ed Eurovelo permettendo un attraversamento in

sicurezza del fiume Adige e dell'A22. Su questo percorso si innestano i nuovi percorsi ciclabili di progetto. In questo modo si vuole incentivare il trasporto intermodale, con la combinazione del trasporto su ferro con quello ciclabile

27 TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

Il trasporto pubblico su gomma che interessa il centro abitato di Mori offre sia linee urbane che extraurbane:

- la 305, linea extraurbana, che partendo da Rovereto, connette Mori con Brentonico e Saccon
- la 307, linea extraurbana, che collega Mori con Rovereto a nord e a sud con

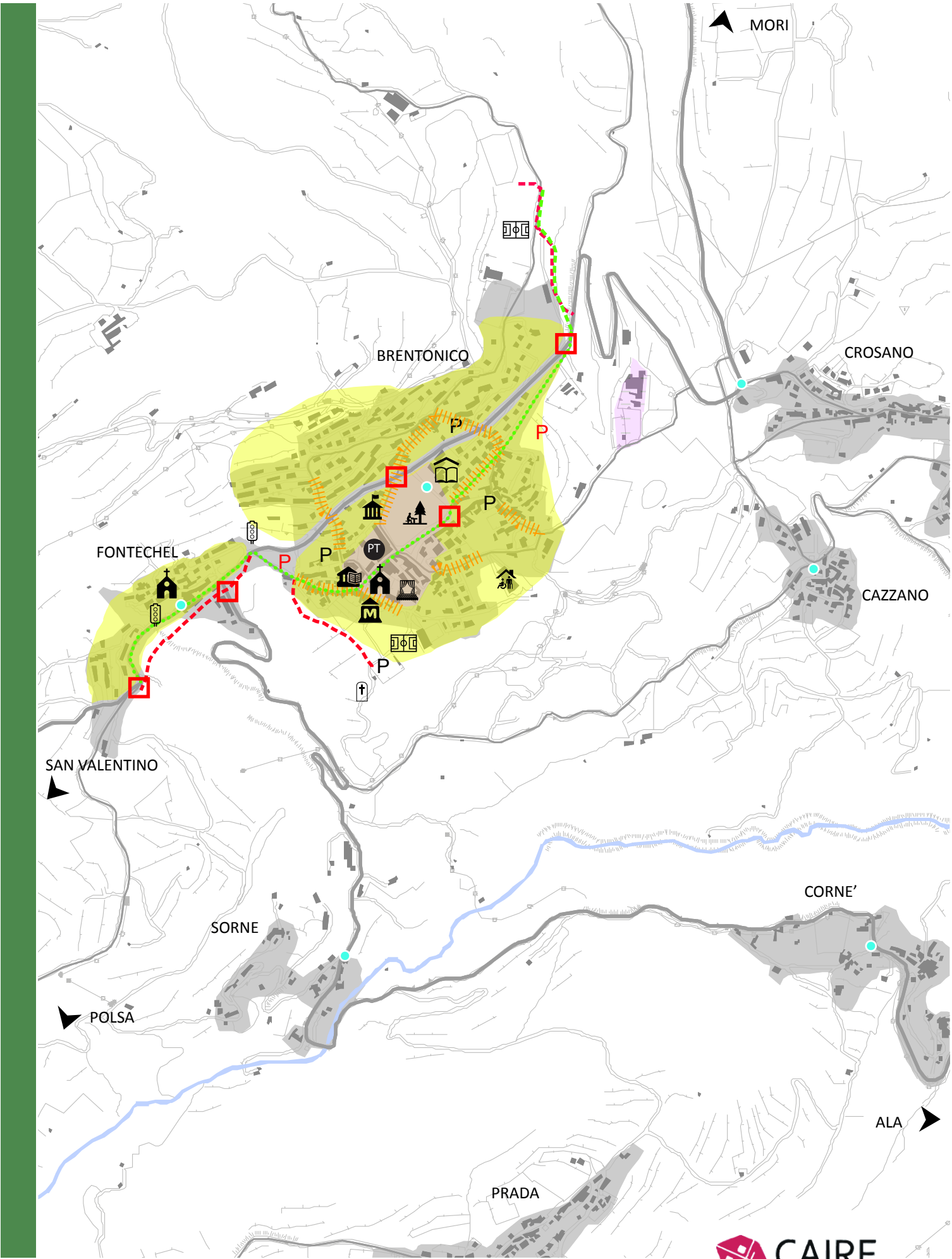
Chizzola, Cornè, Ala e Avio

- la 301, linea extraurbana, che collega Mori con Besenello e Arco nella comunità dell'Alto Garda.
- la 5 e la 6, linee urbane, che collegano Mori con Villa Lagarina, Pomarolo e Nomi passando per il centro di Rovereto

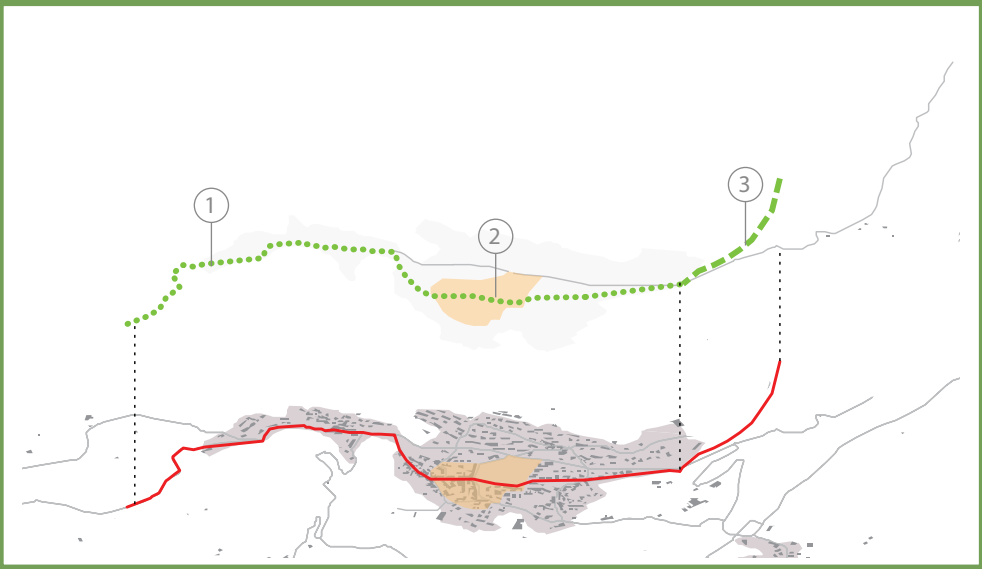
Nella fermata centrale di Mori

in corrispondenza della zona a pedonalità privilegiata si registra il passaggio di circa 70 corse in un giorno feriale medio.

BRENTONICO



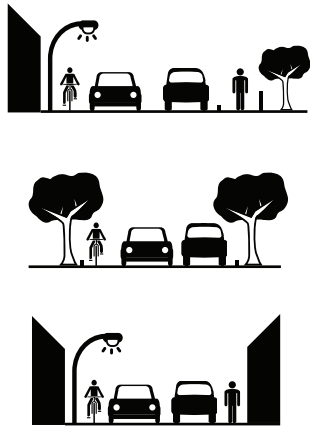
MOBILITA' LENTA



1 ASSE CICLABILE

L'asse originario della strada provinciale che attraversa il centro può essere convertito nell'asse della mobilità lenta, adottando provvedimenti e realizzando interventi che lo rendano fruibile in modo confortevole e sicuro. Anche senza realizzare percorsi protetti dedicati, che difficilmente potrebbero trovare spazio,

ugualmente efficace risulterebbe l'installazione di una segnaletica verticale ed orizzontale dedicata a forte contenuto comunicativo e la diffusione di ciclo posteggi in corrispondenza dei principali poli attrattori del centro e dei parcheggi di attestamento.



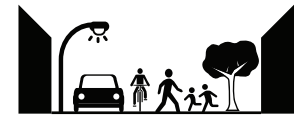
possibili sezioni stradali

2 RIQUALIFICAZIONE PIAZZA DALLA CHIESA

Piazza Dalla Chiesa si configura nella proposta strategica di progetto come una nuova centralità per l'abitato di Brentonico. Per la piazza in sé si propone un intervento di riqualificazione complessiva in linea con questa visione. Aldilà degli aspetti

architettonici, si rende necessario anche un intervento sulla viabilità che da un lato caratterizzi gli spazi stradali come spazi per un traffico moderato e attento alla mobilità lenta che fruisce di spazi più consoni ai bordi, e dall'altro sia in grado di servire adeguata-

mente quello che rimane un importante polo di sosta

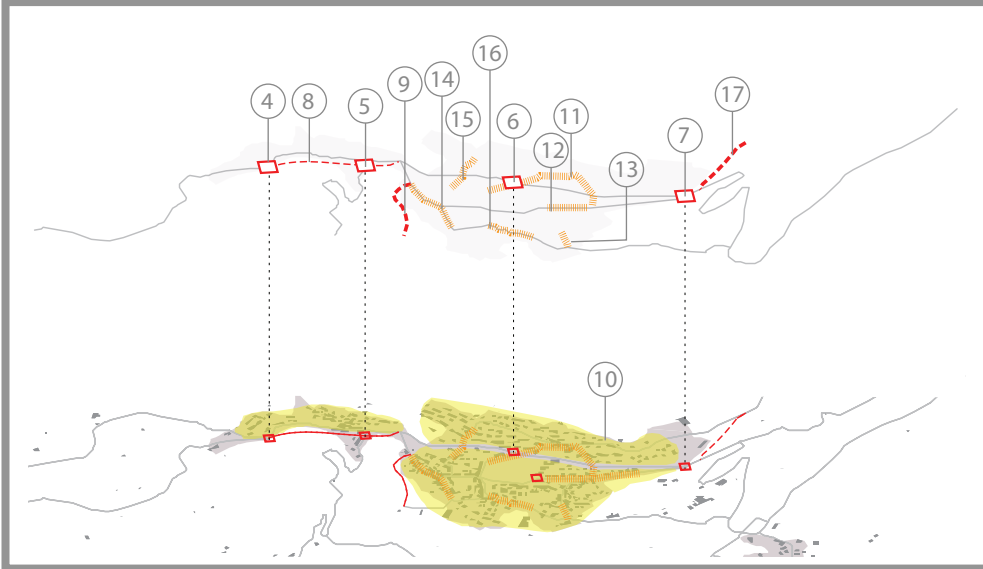


schematizzazione asse stradale nell'area a pedonalità privilegiata

3 ZONA A PEDONALITA' PRIVILEGIATA

La zona a pedonalità privilegiata intende valorizzare il parco e l'area in cui si trovano i principali poli attrattori, tra via D. Chies, via Filzi, via Garibaldi e via Mantova.

VIABILITA'



8-4-5 VARIANTE FONTECHEL

La realizzazione della variante alla S.P.3 apre alle opportunità di riqualificazione necessarie a concretizzare tale strategia. Nella strettoia l'istituzione di un senso unico di marcia renderà possibile ricavare gli spazi necessari alla creazione di un adeguato percorso pedonale e ad interventi di protezione degli accessi alle abitazioni che si affacciano direttamente sulla

carreggiata. La realizzazione della variante potrebbe comportare la riorganizzazione dei nodi sulla S.P.3 e sulla S.P. 22

9 ACCESSO ALL'AREA AL ZENGIO

L'impianto della rete viaria di progetto della proposta strategica punta a scacciare del tutto via Longa, via

Roma e via Mantova dai flussi veicolari diretti al comparto al Zengio ed a portare i flussi veicolari su una nuova strada di progetto da realizzarsi a sud dell'abitato, il più possibile in aderenza ad esso per non pregiudicare l'opportunità di salvaguardare e valorizzare eventualmente a parco l'estesa fascia verde a valle.

6 VIA ROBERTI S.P.3

L'attraversamento dell'asse SP3 ,asse primario a la circolazione scorrevole, prevede in questo punto un intervento per la sicurezza degli utenti deboli della strada.

7 VIA S.ROCCO S.P.3

La riorganizzazione del nodo mira a migliorare il traffico in

corrispondenza in uno dei principali accessi al centro abitato.

10 ISOLE AMBIENTALI E MODERAZIONE DEL TRAFFICO (11-16)

Tutto il centro abitato di Brentonico, a parte la strada provinciale, potrebbe costituire un'isola ambientale.

In quest'ottica rientrano gli interventi di moderazione del traffico su via Castelbarco e via Zenati (11), viale S. Rocco (12), via Bergamo(13), via Mantova (14), via Balista (16) e via Roberti (15)



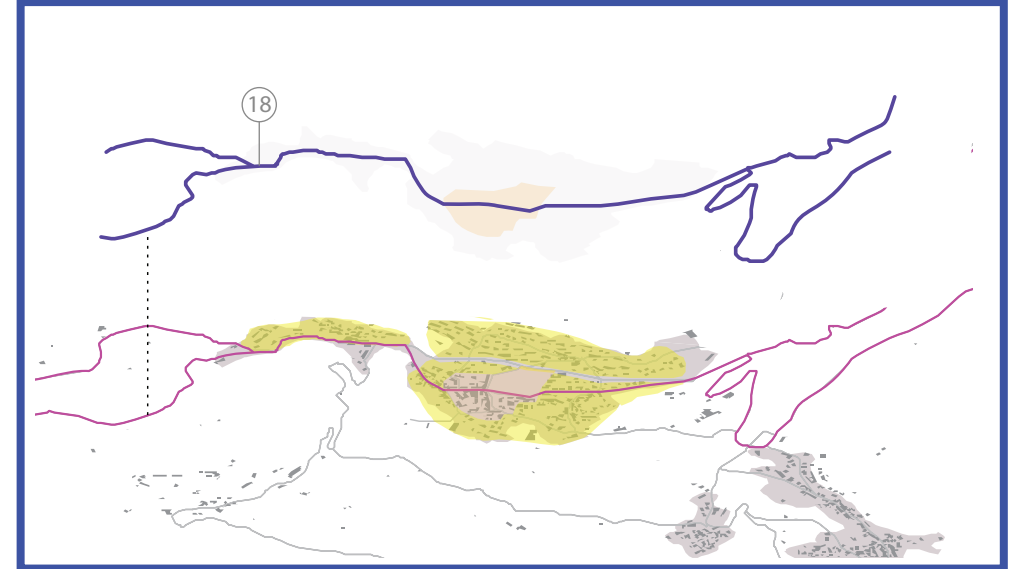
esempio possibile di sezione stradale nell'isola ambientale

17 ACCESSIBILITA' AGLI IMPIANTI SPORTIVI

Il progetto propone la realizzazione di una nuova via d'accesso diretta dalla S.P.3 all'area a monte del campo sportivo innestandosi sulla S.P. 3 poco più a nord del nodo di accesso al

centro abitato su viale san Rocco.

TRASPORTO PUBBLICO



18 TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

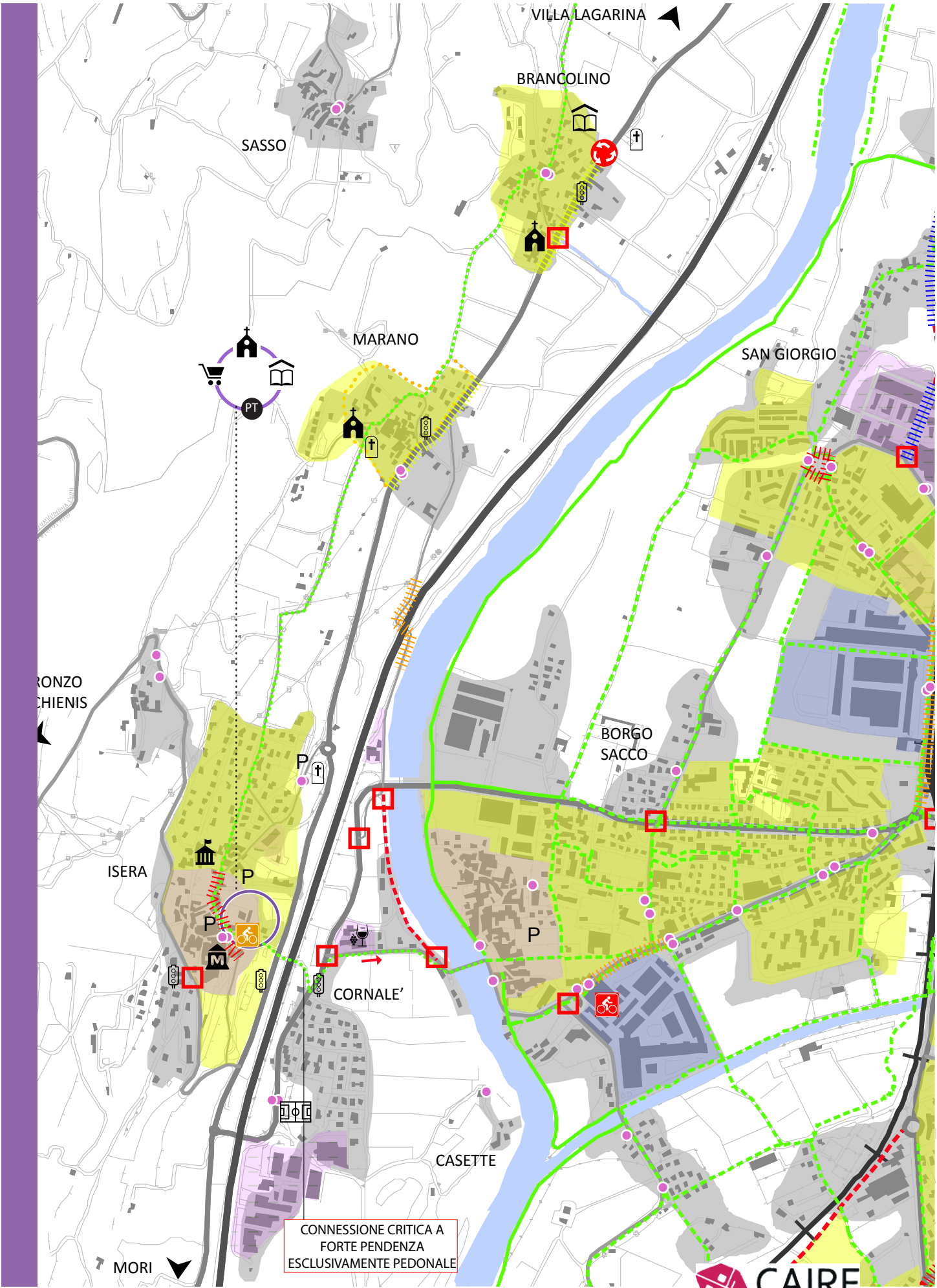
Il trasporto pubblico su gomma offre due linee:

- la 305, che collega Brentonico con Rovereto e Mori verso valle e con la frazione di Saccone.
- la 319 che effettua un servizio più circoscritto all'altopiano di Brentonico tra Besenano, Crosano e Cornè.

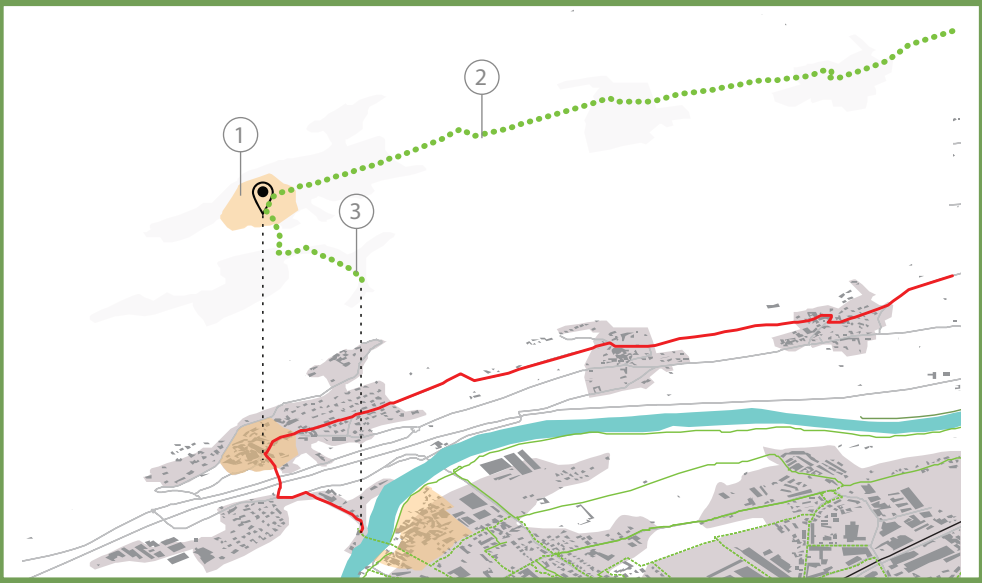
Nella fermata centrale di Brentonico in un giorno ferial medio si registra il passaggio di 26 corse, mentre il numero scende a 13 a Fontechel. Da valutare nell'insieme degli interventi annessi alla realizzazione della variante alla provinciale lo spostamento della fermata per i mezzi del trasporto

pubblico, che, se si procederà con l'istituzione del senso unico nella strettoia lungo il tracciato attuale, almeno in un senso di marcia dovranno utilizzare la variante senza transitare all'interno del nucleo abitato.

ISERA



MOBILITA' LENTA



1 PISTA DELLE CANTINE DESTRA ADIGE

L'itinerario individuato collega i centri di Isera, Marano e Brancolino affiancando la piazza principale di Isera dove si trovano le scuole e la chiesa, proseguendo poi sulla strada che porta al municipio e arrivando a Marano in corrispondenza della chiesa. Il percorso poi continua per Brancolino passando attraverso via Prati e costeggiando le scuole, per poi proseguire verso Villa Lagarina

2 ISERA - ROVERETO

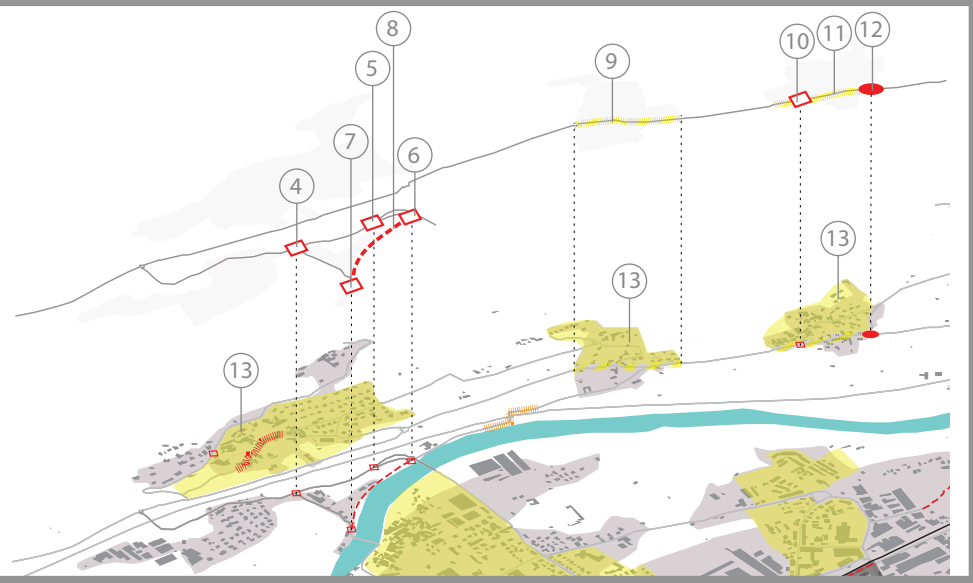
Il percorso parte dal centro di Isera, dove si prevede l'installazione di una stazione del Bike sharing a pedalata assistita e termina su via Libertà, ponte che entra a Borgo Sacco. L'itinerario segue via Manzoni prevedendo l'utilizzo del ponte ora dismesso sull'A22. Tale connessione presenta forti criticità legate alla pendenza e potrebbe essere pensata come esclusivamente pedonale.

3 ZONA A PEDONALITA' PRIVILEGIATA

La zona a pedonalità privilegiata di Isera, permettendo un traffico promiscuo di autoveicoli con pedoni e ciclisti, intende valorizzare il centro storico di Isera dove si trovano la chiesa, le scuole e il Museo della Cartolina



VIABILITA'



4 NODO VIA MANZONI 5-6 NODI PER MARANO

L'incrocio tra via Manzoni e via Cornalè presenta delle problematiche legate all'immissione in forte pendenza da via Manzoni sulla viabilità principale. Sarebbe opportuna una riorganizzazione del nodo per garantirne una maggiore sicurezza

In corrispondenza del raccordo per Marano su via Cornalè (5), il nodo potrebbe essere riorganizzato in quanto il nodo rappresenta uno svincolo per un accesso alternativo alla S.P. 90 per il centro abitato di Marano. In relazione all'allargamento di via Lungadige si

potrebbe migliorare l'organizzazione degli spazi dell'incrocio 6.

8 VIA AL PONTE

L'intervento prevede l'istituzione di un senso unico in via al Ponte e l'allargamento di via Lungadige in cui il traffico sarebbe a senso unico di marcia. L'obiettivo è di

9 -11 ATTRAVERSAMENTI PEDONALI S.P.90

regolare e moderare il traffico di attraversamento da Borgo Sacco su via Libertà spostandolo in parte sull'asse di via Pasubio L'incrocio tra via al Ponte e via Lungadige, nell'ottica di istituire il senso unico di marcia, potrebbe essere riorganizzato

Nei tratti della S.P.90 che attraversano i centri abitati di Marano (9) e Brancolino (11) si potrebbero realizzare degli interventi per la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali. Si potrebbe migliorarne la visibilità attraverso l'installazione di portali

con opportune indicazioni e intervenire per moderare la velocità degli autoveicoli in corrispondenza degli attraversamenti parte sull'asse di via Pasubio L'incrocio tra via al Ponte e via Lungadige, nell'ottica di istituire il senso unico di marcia, potrebbe essere riorganizzato

11 NODO S.P.90 BRANCOLINO

Il nodo tra la S.P.90 e via Silvestri presenta margini per una riorganizzazione degli spazi per agevolare la svolta verso l'abitato di Brancolino e facilitare la svolta a sinistra per immettersi sulla S.P.90. La riorganizzazione del nodo dovrà tenere conto della vicinanza della chiesa e del

piccolo sagrato.

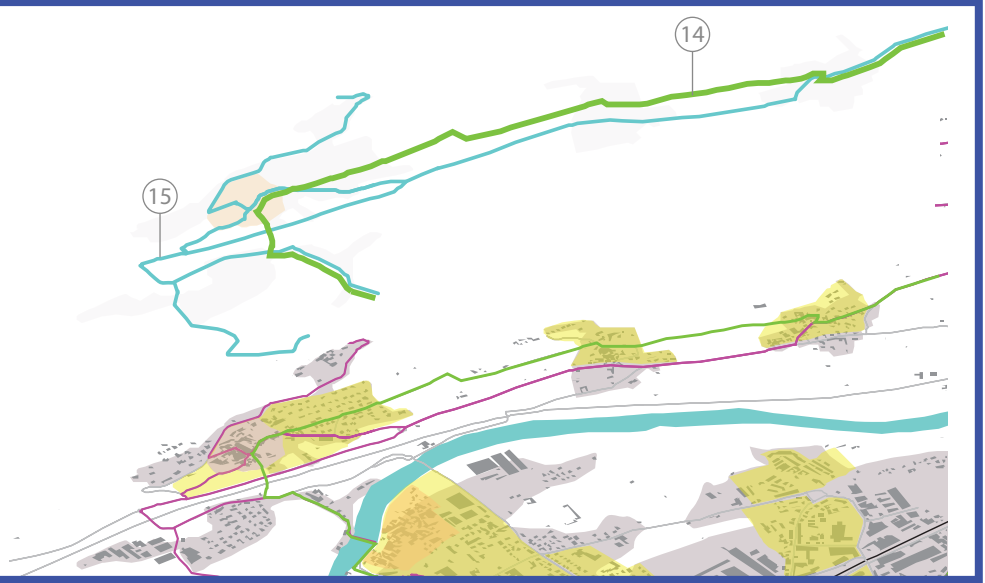
12 ROTATORIA BRANCOLINO

Si prevede la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'accesso da nord a Brancolino. L'opera è già in fase di progettazione preliminare

13 ISOLE AMBIENTALI

In ogni centro abitato si potrebbero realizzare delle isole ambientali: quella ad Isera comprenderebbe tutta la parte ad est della S.P.45, mentre quelle a Marano e Brancolino racchiuderebbero l'abitato ad ovest della S.P.90.

TRASPORTO PUBBLICO



14 ACCESSIBILITA' ALLA STAZIONE DI ROVERETO

I percorsi ciclabili individuati permettono di connettere i centri abitati sulla destra dell'Adige con la rete ciclabile di Rovereto e dunque con la stazione ferroviaria. In questo modo, pur tenendo in considerazione le criticità legate alla pendenza del collegamento verso

Rovereto, si vuole incentivare il trasporto intermodale, con la combinazione del trasporto su ferro con quello ciclabile e pedonale.

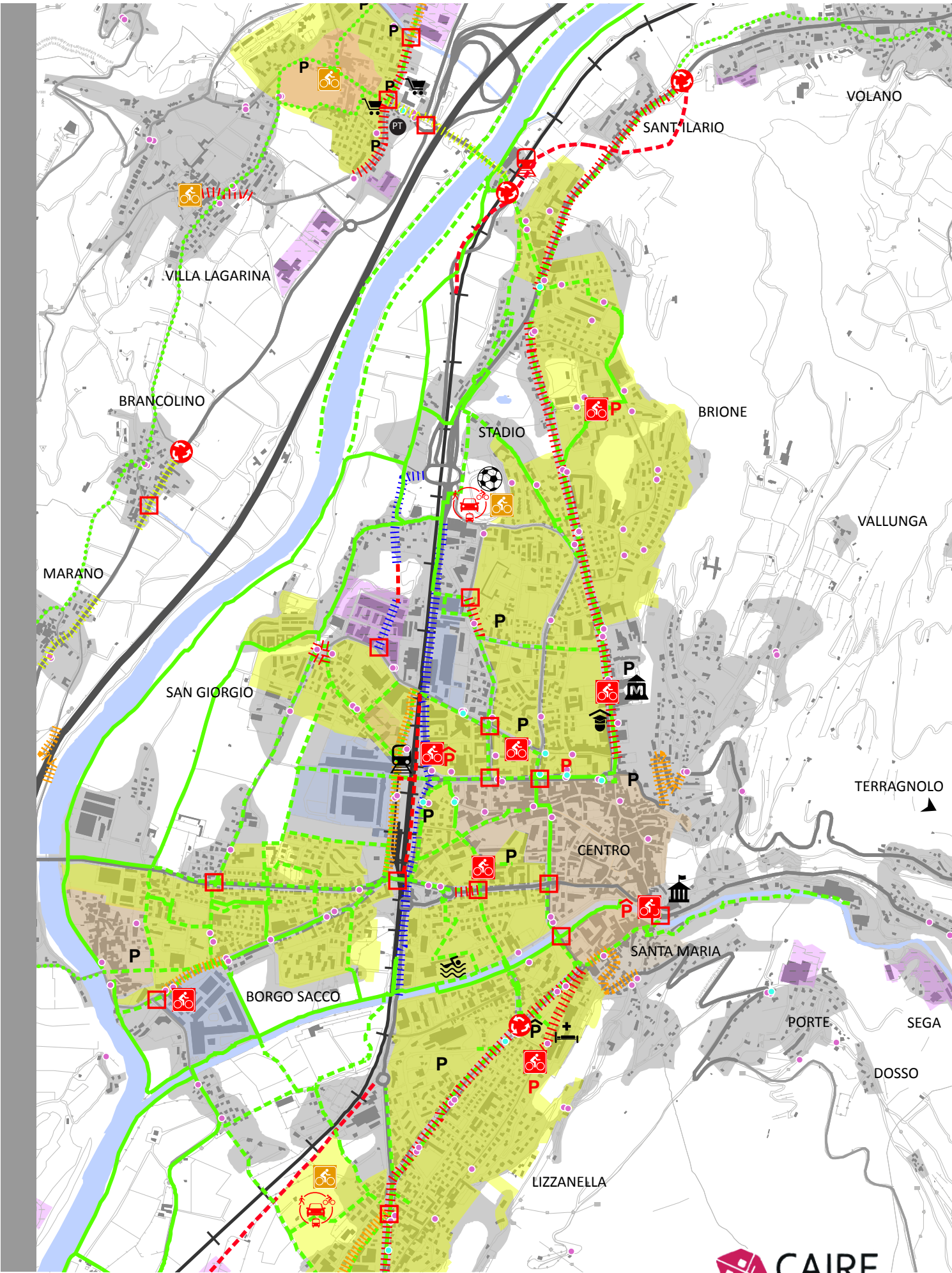
15 TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

Il trasporto pubblico su gomma offre le seguenti linee urbane:

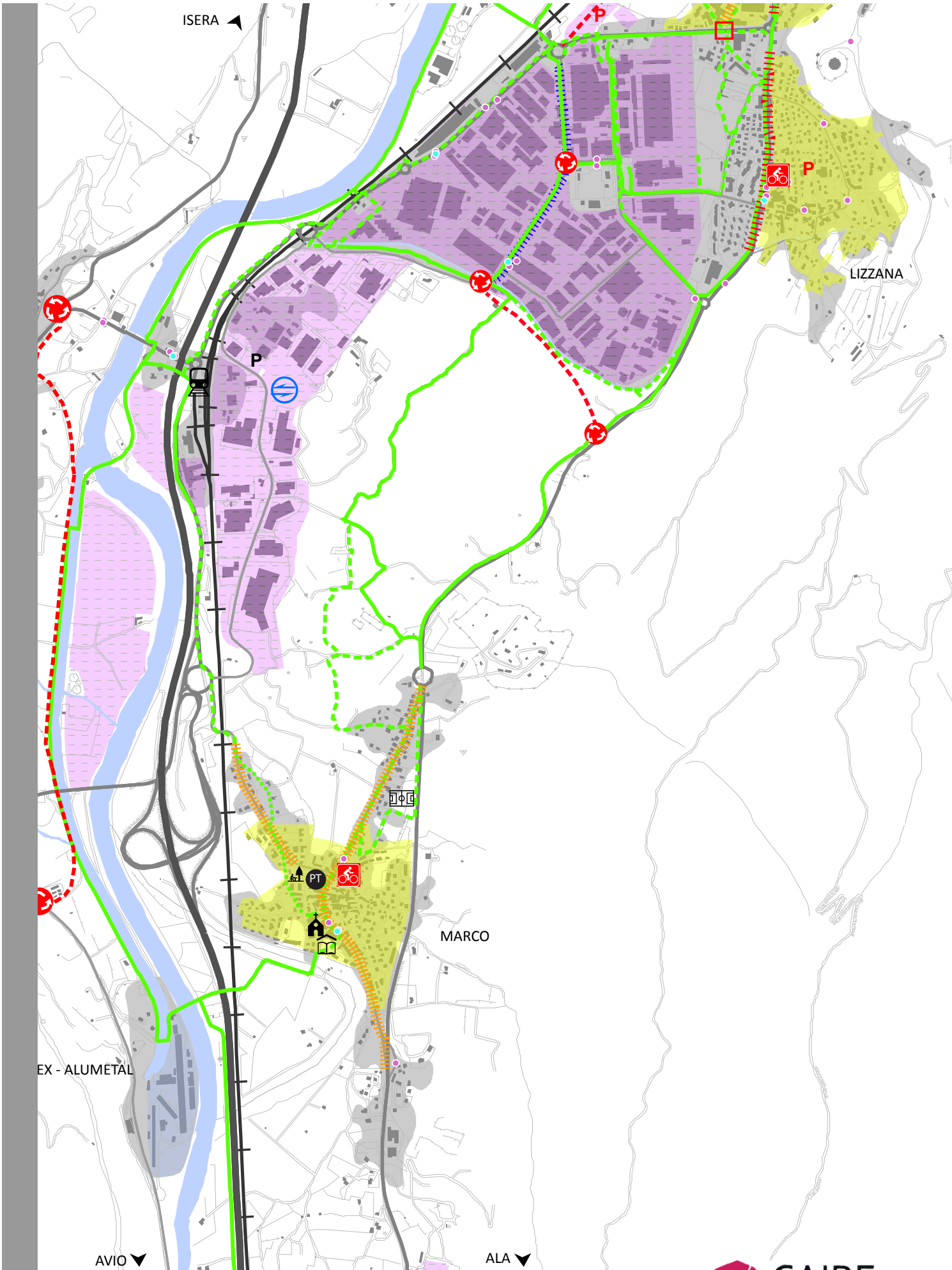
- linea 2 che collega Isera alla località Cisterna attraverso Rovereto
- linea 3 che collega Isera a Lenzima a sud e Pederzano e Nogaredo a nord. Nelle fermate principali il numero delle corse

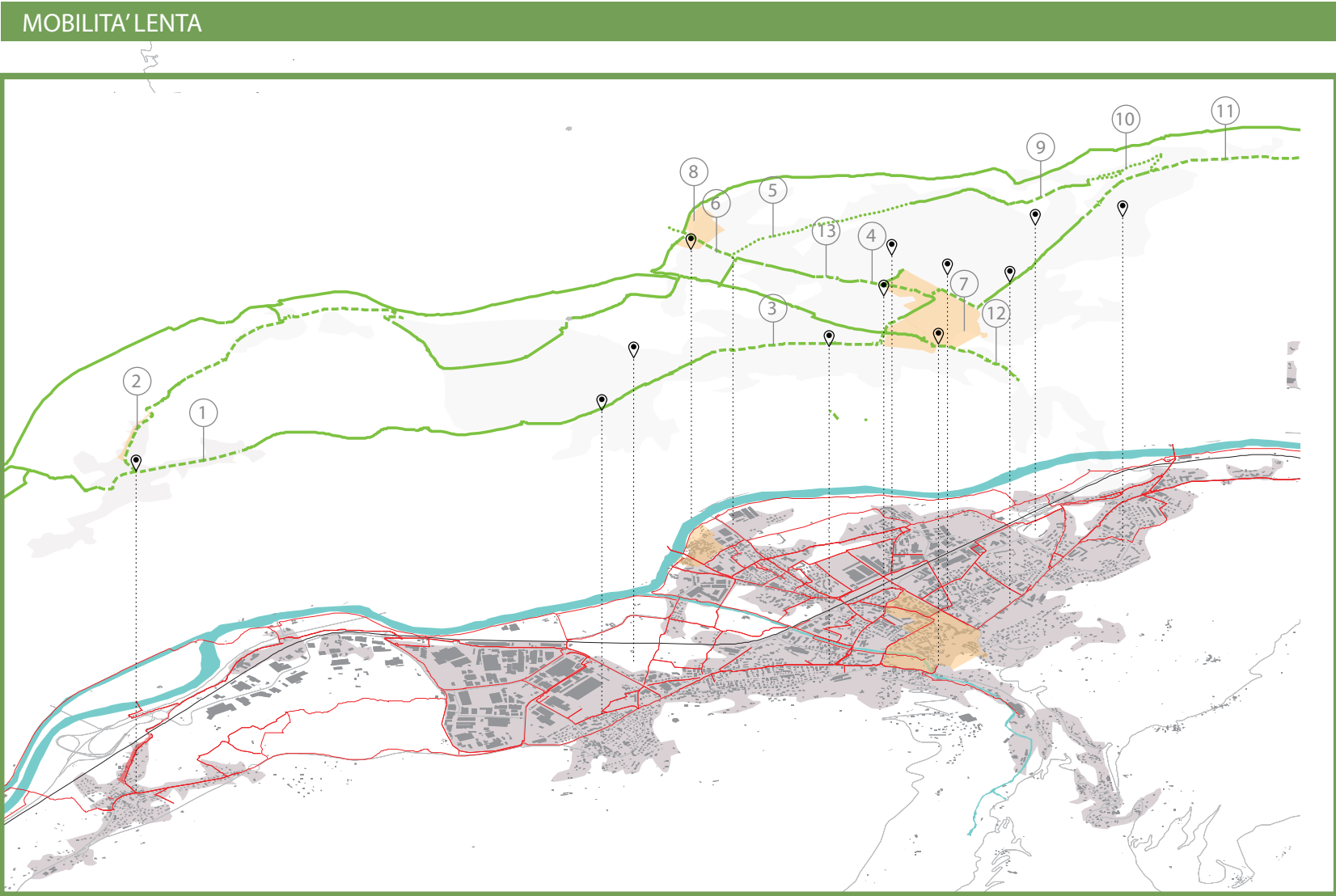
giornaliere di Brancolino, potrebbe comportare la sistemazione della 25, numero che sale a 60 fermata verso Nogaredo con uno spazio di manovra per gli autobus. In relazione all'istituzione della zona a pedonalità privilegiata ad Isera si potrebbe riorganizzare lo spazio di fermata e di attesa del bus; a Brancolino la riorganizzazione del nodo (10)

ROVERETO



ROVERETO





SISTEMA DELLA CICLABILITA'

Lo schema proposto per la rete ciclabile di Rovereto, prevede la realizzazione di quattro grandi arterie portanti su cui innestare il sistema delle ciclabili di rango locale. A ciascuno di questi itinerari è assegnato un tematismo socio – economico – ambientale che lo caratterizza per soddisfare tutte le esigenze di spostamento (casa-lavoro, casa-scuola, servizi e commerci):

- la Linea 1 “pista Longa” connetterebbe tutti i centri abitati in Sinistra Adige con valenza turistica ma anche ricreativa per gli abitanti e sistematica per le relazioni con i quartieri più lontani della città;
- la Linea 2 “pista del parco del Leno” connette tutte le funzioni e parti della città che vi si affacciano;
- la Linea 3 “pista della Roggia” rappresenta l’altro asse est-ovest di connessione tra il centro storico e il fiume Adige (attraverso l’itinerario di Viale della Vittoria);
- la Linea 4 “pista del lavoro” connette le aree produttive storiche con quelle attuali.

A questi 4 itinerari definiti “portanti”, si affianca l’itinerario europeo della “pista del Sole” (EuroVelo 7) che segue il corso del fiume Adige.

Il sistema degli interventi pianificato qui di seguito mira ad integrare e completare , laddove necessario, il sistema delle ciclabili portanti.

INTERVENTI LINEA 1 PISTA LONGA

- a nord la frazione di S.Ilario può essere servita da una pista lungo la S.S. 12 da Volano fino alla pista esistente di via Trento (11), la pista lungo la statale potrà trovare spazio in seguito al declassamento della strada che potrà ottenersi con la realizzazione della variante di S.Ilario;
- per via Benacense è già in essere una progettualità che, forte del futuro declassamento della strada, punta al restringimento della carreggiata ed alla realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale che colleghi la S.S. 12 a S.Maria e quindi all’ospedale e al centro attraverso i ponti sul Leno (3);
- i collegamenti con Marco dovranno svilupparsi lungo l’asse della S.S. 12 e il suo proseguimento lungo (collegamento diretto con la città), sia verso il polo di interscambio modale di Mori Stazione; il collegamento verso Mori Stazione assume un ruolo importante anche nel quadro della rete ciclabile di macroarea, dal momento che funge da raccordo con la pista dell’Adige e con il territorio in Destr’Adige (1) e (2);

INTERVENTI LINEA 2 PISTA DEL LENO

- l'estensione dell'itinerario fino al' ex Cartiera di Rovereto attraverso la realizzazione di un nuovo percorso in sede propria sempre in affiancamento al torrente Leno (12).

INTERVENTI LINEA 3 PISTA DELLA ROGGIA

- realizzazione di una pista ciclabile in sede propria su via delle Campagnole (4), da via Dante fino al cavalcaferrovia di via Cavour .
- realizzazione del tratto mancante di connessione tra la rotatoria all’intersezione tra via Zeni, via Pasubio e viale della Vittoria fino al raccordo con la pista ciclabile esistente di Viale della Vittoria (13)
- realizzazione del tratto di ciclabile su sede propria antistante l’ex Manifattura fino al raccordo con la “pista del sole” (6).

INTERVENTI LINEA 4 PISTA DEL LAVORO

- in zona industriale può essere recuperato lo spazio per la realizzazione di una pista bidirezionale lungo la S.S. 450 che serva il centro commerciale Millennium e formi una sorta di circuito con i percorsi già esistenti su viale dell’Industria oltre a connettersi a Mori Stazione a sud e a proseguire per la frazione di Marco attraverso via San Romedio (2);
- realizzazione di un percorso promiscuo lungo via Unione, da p.zza S. Giorgio fino a viale Pasubio(5);
- realizzazione di un percorso promiscuo parallelo alla S.S. 12 in località “Pian dei Mandorli” di connessione tra il ponte di Villalagarina e la rotatoria dello stadio Quercia (10).

ZONE A PEDONALITA' PRIVILEGIATA 7-8

- Le zone a pedonalità privilegiata comprendono non solo il centro storico, ma altri ambiti che presentano buone potenzialità di valorizzazione:
- a Borgo Sacco la zona compresa tra viale della Vittoria, via Zotti e via Unione
 - nel centro, l’area compresa tra corso Rosmini, via Dante, via S. Maria, via Campagnole e via Cesari

INTERVENTI SUGLI ASSI E SUI NODI



Gli interventi sugli assi della viabilità primaria di Rovereto previsti sono:

- la fluidificazione dalla S.S.12 è misura prioritaria, da ottenersi con la realizzazione di opere rilevanti in variante, con l'interramento del tratto antistante la stazione ferroviaria, con la riorganizzazione, in parte già attuata, dei nodi strategici (1);
- il potenziamento dell'asse via Caproni – viale dell'Industria, in zona industriale, necessario alla connessione funzionale tra variante "Alla Mira" e bretella "Ai Fiori" (2);
- interventi di riqualificazione e messa in sicurezza, ai quali associare puntualmente interventi di moderazione del traffico, interessano i principali assi di penetrazione al centro (viale Trento a nord, via Benacense a sud, via della Vittoria ad ovest) e i tratti di S.S.12 declassati nei quartieri di S.Ilario a nord (3) e di Lizzana(4) e Lizzanella a sud(5)
- caso a parte costituisce la frazione di Marco, dove gli interventi diffusi di moderazione del traffico sulle tre strade di penetrazione e la creazione di un'isola ambientale rappresentano le misure di protezione dal traffico che la attraversa impropriamente per spostarsi da e per il casello di Rovereto Sud (6).

Si prevede inoltre la realizzazione dei seguenti interventi sui principali nodi della viabilità cittadina:

- rotonde compatte sulle intersezioni tra la bretella di progetto "Alla Mira" la SS12 (8) e via Caproni (7) tra via Benacense e via Circonvallazione (9), su viale dell' Industria e viale del Lavoro(10) ed infine sulla S.S.12 in corrispondenza dell'innesto della variante di S. Ilario (19)

Una revisione delle fasature dei semafori mirata a verificare la possibilità di aumentare la capacità di alcuni incroci soprattutto nelle ore di punta è proposta per:

- l'incrocio via Pasubio – via Unione(11);
- l'incrocio via Cavour – via Dante(12);
- l'incrocio corso Rosmini – via Paoli(13);
- l'incrocio via Cavour – via Saibanti(14)
- eliminazione dell'impianto semaforico pedonale all'intersezione tra corso Rosmini e via Savioli (15)

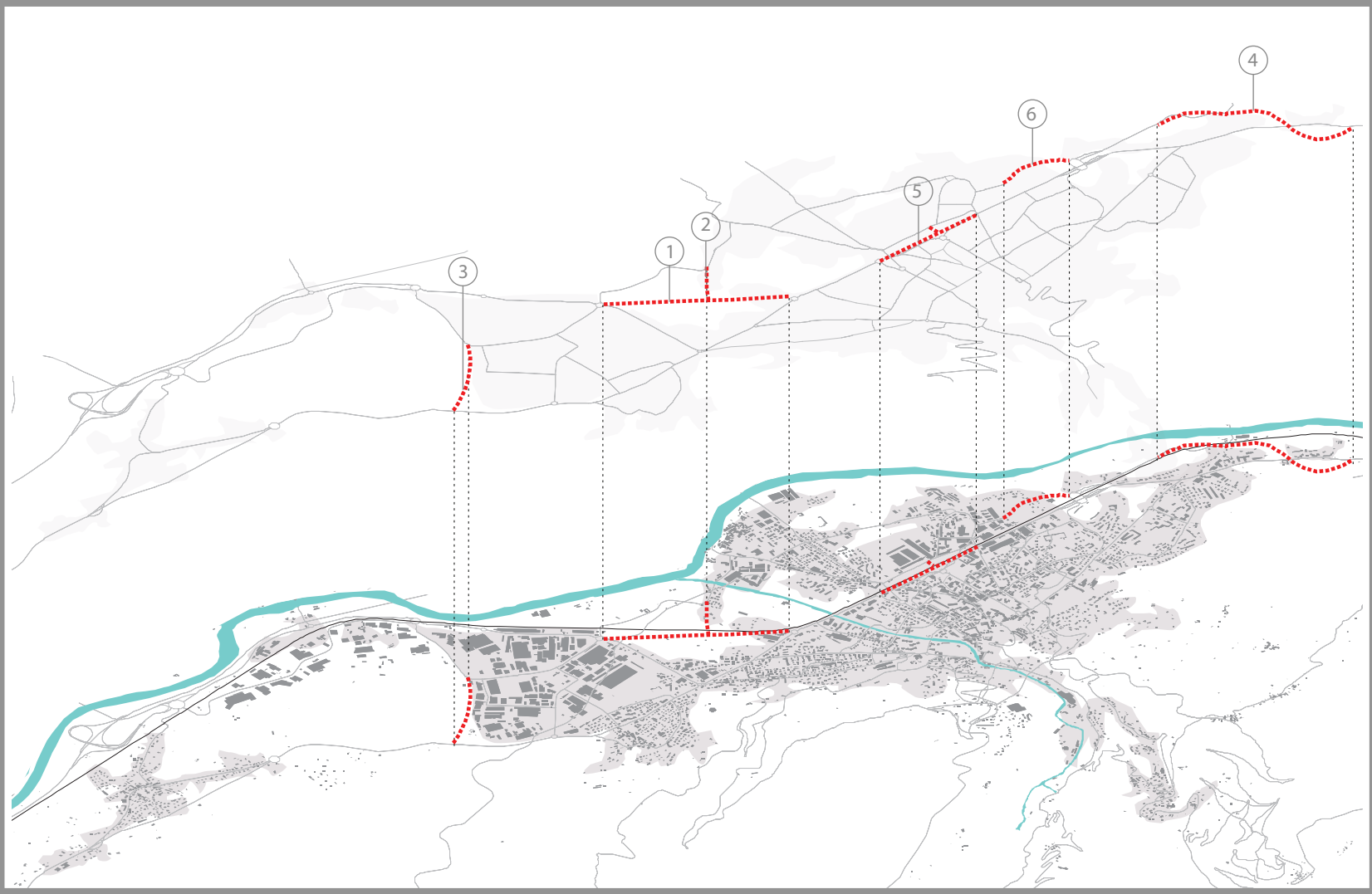
Nodi da riorganizzare in altra forma sono:

- l'incrocio via delle Zigherane – via del Porto, (16) con estensione a piazza Manifattura, in conseguenza della realizzazione delle opere all'Ex Manifattura Tabacchi; chiudendo il ramo a senso unico di connessione diretta da via delle Zigherane a via della Vittoria l'incrocio sarà maggiormente caricato e l'intervento dovrà consentire una maggiore visibilità soprattutto per i veicoli che si attestano allo stop di via delle Zigherane; un'ipotesi è basata sull'allargamento della carreggiata dell'asse via del Porto – viale della Vittoria mirata all'inserimento di

corsie dedicate per le svolte a sinistra e/o per la svolta a destra da via del Porto a via delle Zigherane;

- la rotonda "a fagiolo" sul nodo viale della Vittoria – via Pasubio – via Zeni – via Cavour, (17) dove può essere realizzata una vera e propria rotonda nella parte del nodo più vicina alla ferrovia, dove si innesta via Zeni, proprio per favorire le svolte a sinistra da via Zeni verso il cavalcavia ai maggiori flussi indotti dalla realizzazione del Polo della Meccatronica;
- l'intersezione S.S. 12 –via Maioliche (18), dove sarà imposto l'obbligo di svolta a destra con l'inserimento di un elemento fisico invalicabile centrale sull'asse della statale;
- l'intersezione tra via Benacense e via Perer (21), in relazione all'intervento di riqualificazione dell'asse di via Benacense

NUOVE INFRASTRUTTURE



Nel breve termine possono trovare attuazione gli interventi che consentiranno di riorganizzare la viabilità nell'area sud di Rovereto, tra Lizzana, Lizzanella e la Zona Industriale di Rovereto,

- Bretella "Ai Fiori". Già in corso di realizzazione, la strada potrebbe assorbire buona parte dei flussi veicolari che si spostano sulla relazione Mori Stazione - Zona Industriale - Rovereto Centro - Rovereto Nord consentendo di alleggerire i tratti della S.S. 240 e della S.S. 12 bypassati, e in particolare la rotatoria all'intersezione tra i due assi che ad oggi soffre di qualche criticità nelle ore di punta. Annesso alla nuova strada un sottopasso della linea ferroviaria che collegandosi a via delle Zigherane servirà la Baldrasca e il comparto riqualificato dell'ex Manifattura Tabacchi (1) e (2).

- Variante "Alla Mira". Grazie all'apertura di questa strada il traffico veicolare pesante che gravita attorno alla zona industriale, ma anche il traffico veicolare di attraversamento, pesante e leggero, che interessa la S.S. 12 a Lizzana potrà essere definitivamente deviato sul nuovo percorso Bretella Alla Mira - viale Caproni - viale dell'Industria - Bretella Ai Fiori(3).

Nel medio termine l'ambito interessato dalle opere proposte è la viabilità per l'accesso a Rovereto da nord. Anche in questo caso l'intento è quello di alleggerire la S.S. 12 nei tratti di attraversamento dei contesti urbani più sensibili (nella fattispecie S.Ilario) e di rendere più permeabile la doppia barriera infrastrutturale costituita dalla statale stessa e dalla linea ferroviaria nelle relazioni est-ovest

- Variante di S.Ilario. L'intervento prevede di realizzare una nuova strada, in parte in galleria, tra la S.S. 12 immediatamente a nord di S.Ilario e il ponte sulla ferrovia a ridosso di quello sull'Adige che conduce al casello di Rovereto Nord, e di rettificare il collegamento con lo snodo dello Stadio Quercia noto come "Serpentone" per aumentarne la scorrevolezza e ridurre la pericolosità(4).

- Interramento S.S.12 e connessione con il Polo della Meccatronica. Nasce su iniziativa della Provincia anche in risposta alle sollecitazioni del Comune di Rovereto portate in seno al PUM rispetto all'esigenza di risolvere le annose criticità dello snodo di piazzale Orsi antistante la stazione ferroviaria, anche in vista della creazione di un vero e proprio polo intermodale con nuova stazione della autocorriere e parcheggio di interscambio, e contestualmente dare un'accessibilità adeguata al Polo della Meccatronica sul versante ovest della ferrovia. La progettualità di massima messa in campo dalla Provincia prevede l'interramento della S.S.12 a servizio dei flussi veicolari passanti sull'asse nord-sud e in aggiunta la

realizzazione di una nuova strada con sottopasso veicolare di collegamento tra il tratto interrato della S.S.12, lungo il quale sarebbe realizzata una rotatoria, e via Zeni, sul lato del Polo della Meccatronica, dove sarebbe realizzata una rotatoria a raso in superficie (5).

- Nuovo collegamento Stadio Quercia - San Giorgio. Prevede la realizzazione di una strada di collegamento tra lo svincolo dello Stadio Quercia e la zona industriale di San Giorgio (via Cavalcabò) integralmente ad ovest della ferrovia. Si viene a creare in questo modo, insieme alla Variante di S.Ilario ed al "Serpentone" adeguatamente rettificato, un nuovo asse viario scorrevole di penetrazione al Polo della Meccatronica (6).

INTERMODALITA'



Per Rovereto potrà risultare interessante nel medio-lungo periodo dotarsi di due poli di sosta a nord e a sud della città con funzione di filtro per il traffico veicolare diretto verso il centro e servizi di collegamento con le aree centrali della città (TPL, Bike sharing, parcheggi coperti per biciclette...).

Queste nuove aree di sosta, definite Park&Ride, potrebbero trovare posto lungo le due principali direttrici di penetrazione alla città:

- nella zona dello Stadio (P+R Nord), per intercettare il traffico proveniente da nord e dal casello autostradale(1);
- nella zona Ai Fiori (P+R Sud), per intercettare il traffico proveniente da sud e da ovest in prospettiva dello spostamento consistente di flussi sull'itinerario formato dalle nuove bretelle ai Fiori e alla Mira attraverso la zona industriale(2)

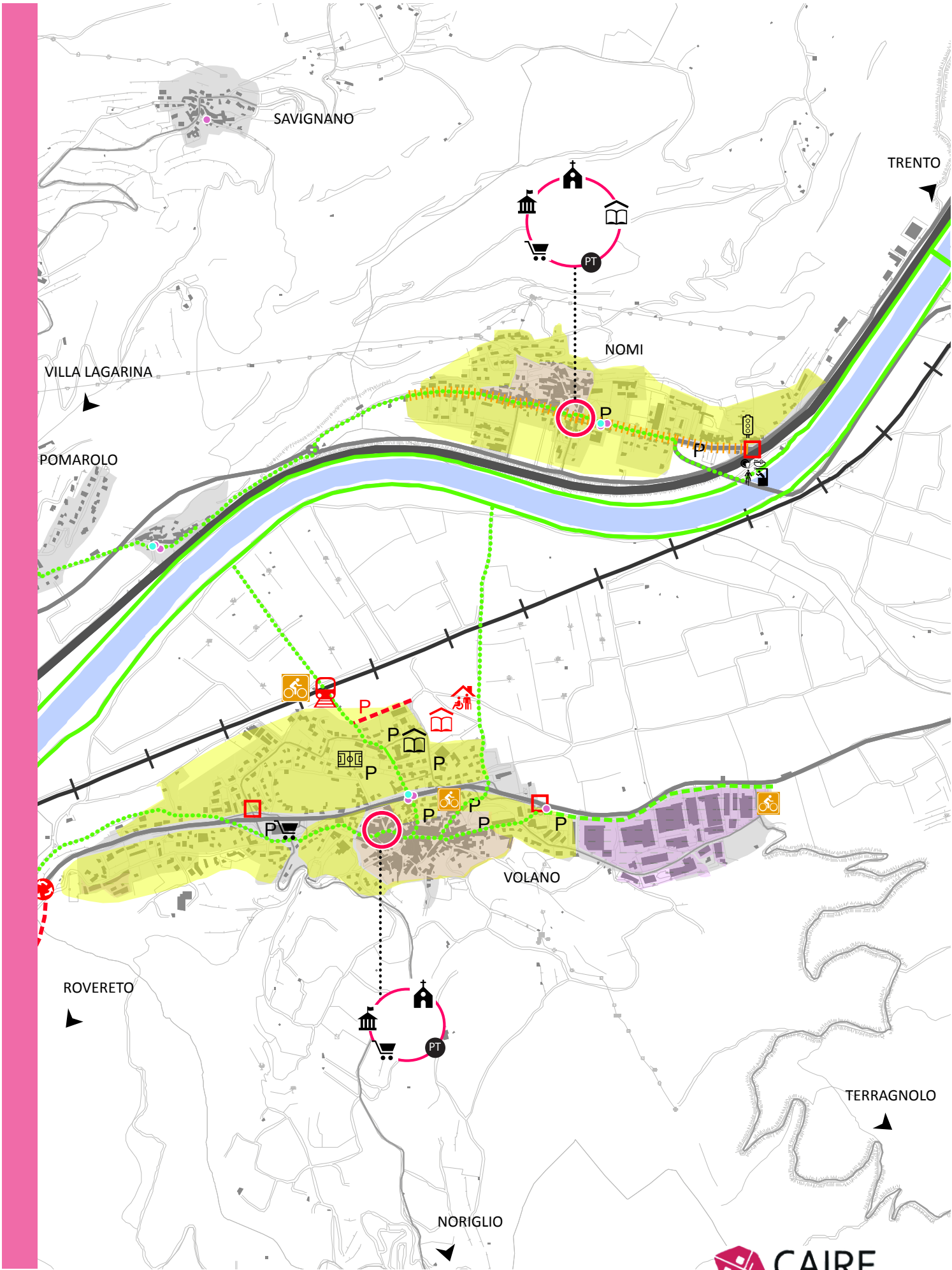
Inoltre il piano prevede, in accordo con il piano della sosta della città di Rovereto, la realizzazione di nuovi parcheggi strategici di attestamento :

- ex mensa Bimac (80 posti) ed ex mensa Bimac ITEA (177 posti) (3)
- l'ampliamento dell'offerta di sosta del parcheggio "Follone" per un totale di 500-600 posti auto (4)
- "Urban City Center" ex stazione autocorriere, con 250 posti auto privati ad uso pubblico (5)
- "Palazzo Balista" corso Rosmini, con 85 posti auto privati ad uso pubblico (6)

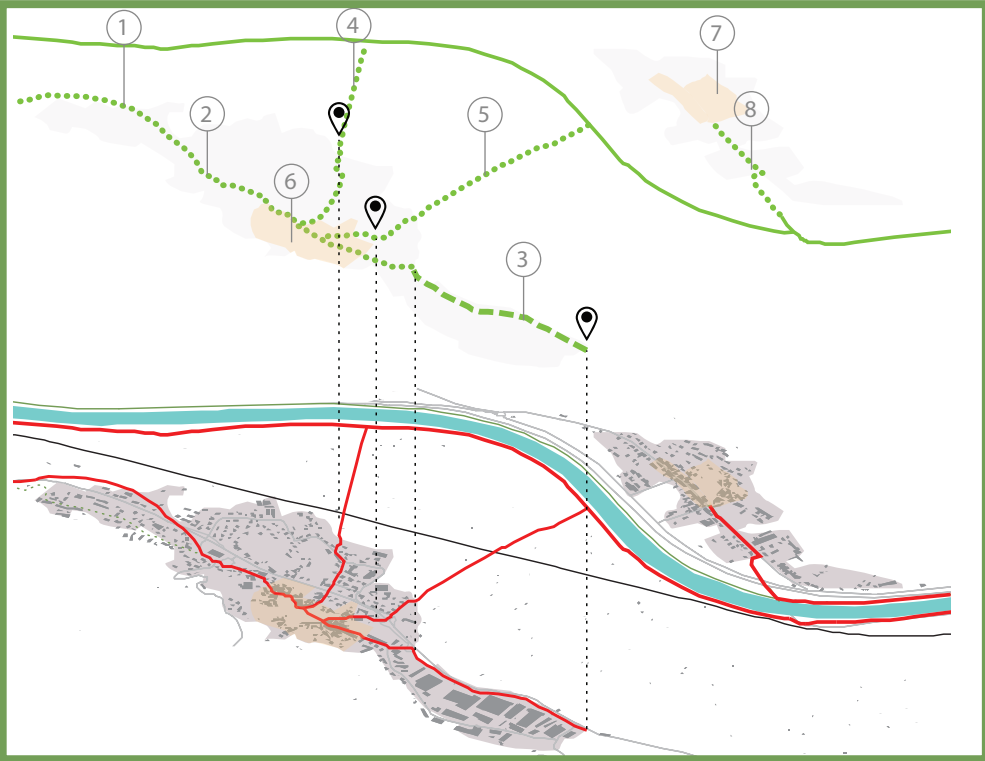
Per incentivare e potenziare il trasporto intermodale, si prevedono due azioni:

- la realizzazione di un grande parcheggio di interscambio della stazione dei treni (5), da realizzare insieme alla nuova stazione autocorriere in piazzale Orsi. L'ambito della stazione ferroviaria di Rovereto, esteso a tutto l'areale ferroviario e a piazzale Orsi, potrebbe diventare un nodo intermodale che favorisca l'intermodalità treno-bus-bici-auto e il potenziamento delle attrezzature quale nodo centrale della mobilità locale (ciclostazione, percorsi ciclabili e pedonali diretti e sicuri, infopoint, servizi integrati, ecc.);
- l'istituzione nel medio-lungo termine di servizi, da offrire con linee navette apposite o con il potenziamento delle linee esistenti (7), di collegamento tra i parcheggi scambiatori a nord (Stadio) e a sud della città (Zona Industriale) e il centro e i principali poli attrattori della città futura (Polo della Meccatronica, ex Manifattura, Ospedale, centro storico, Polo della Cultura - MART, Stadio).

VOLANO NOMI



MOBILITA' LENTA



1-2-3 DORSALE VOLANO

Il percorso ciclabile attraversa tutto il centro di Volano, affiancando i principali poli attrattori, il centro storico e la zona produttiva. L'itinerario si connette ad est alla rete ciclabile di Rovereto su viale Trento attraverso la strada in località Ville, già interessata da un recente provvedimento di limitazione al traffico. Prosegue

poi su via Europa, via S. Maria, e via Roma per poi giungere nella zona produttiva. Il percorso, servito dal bike sharing di progetto, costituirebbe una dorsale della rete ciclabile di Volano che contribuirebbe al netto miglioramento della mobilità ciclabile per gli spostamenti quotidiani, sia all'interno del comune sia verso Rovereto.

5 VOLANO EUROVELO

L'itinerario collega il centro storico di Volano con la pista europea ed è servito da una stazione del bike sharing. Il percorso si configura come itinerario turistico-ricreativo in quanto permette di raggiungere la pista europea da Volano. Una volta

oltrepasata la zona a pedonalità privilegiata, il percorso lambisce la zona residenziale a nord della SS12 e sfrutta una strada a basso traffico che raggiunge la sponda sinistra dell'Adige.

6-7 ZONA A PEDONALITA' PRIVILEGIATA

La zona a pedonalità privilegiata di Volano intende valorizzare oltre al centro storico, che presenta già buoni interventi in questo senso, anche l'area attorno a via Tigli e a via Galilei. A Nomi, oltre alla piazza

della Chiesa, si è considerata anche la parte a sud di via monte Corona e quella ad est di via Castelbarco fino al ricongiungimento con via III Novembre.

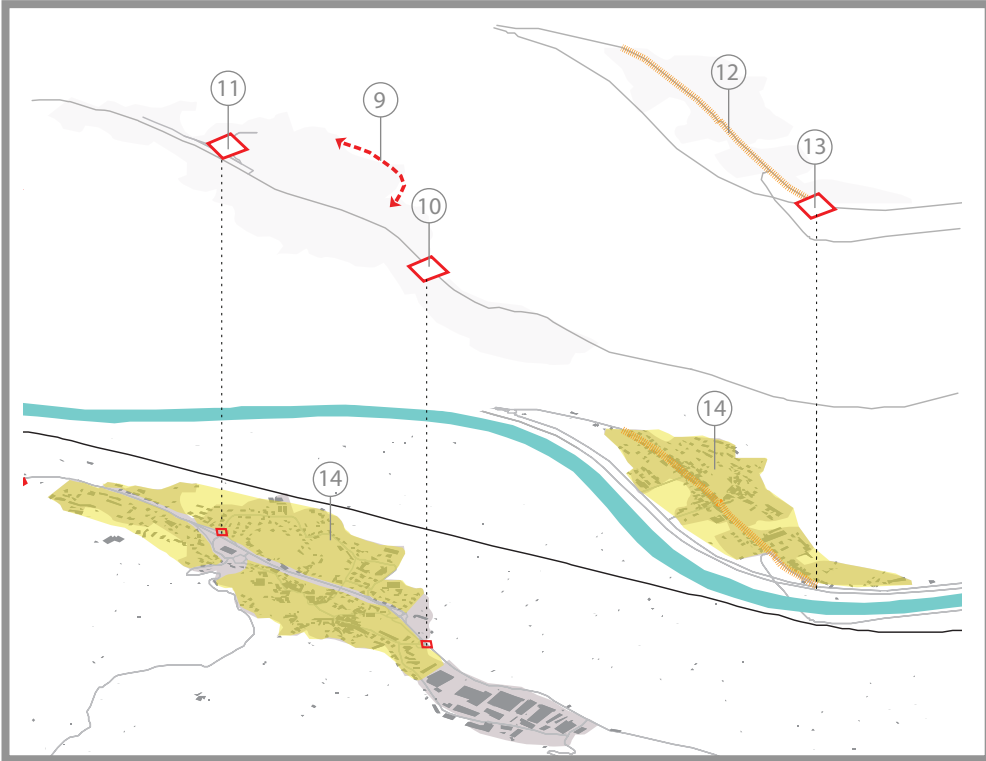
4 VOLANO STAZIONE

Il percorso collega la zona a pedonalità privilegiata di Volano con la pista europea. L'intervento si relaziona con la rinfunzionalizzazione della stazione ora dismessa. Si potrebbe poi estendere l'itinerario fino alla ciclabile europea in modo che il percorso possa assumere anche una valenza turistica e sportiva.

8 NOMI EUROVELO

L'itinerario permette di connettere la zona a pedonalità privilegiata con la pista europea. Il percorso insiste su strade a basso traffico e su via Roma, oggetto di interventi di moderazione del traffico e potrebbe essere su sede promiscua. La ciclabile oltre alla funzione turistica che deriva dal collegamento con la pista europea, consente una connessione dei centri abitati dell'Alta Vallagarina con Nomi e Villa Lagarina fornendo così un percorso per la mobilità quotidiana degli utenti che si spostano tra tali centri.

VIABILITA'



9 CONNESSIONE STAZIONE

In relazione alla possibilità di rifunzionalizzare la stazione di Volano, si potrebbe realizzare una nuova infrastruttura per migliorare l'accesso alla stazione dalla S.S. 12 e da via Zucchelli.

10 NODO S.S. 12

Il nodo sulla S.S. 12 all'ingresso della zona

produttiva ad est di Volano potrebbe essere riorganizzato in modo da migliorarne la sicurezza e facilitare l'immissione sulla viabilità principale dall'asse stradale che serve la zona industriale e il centro abitato. Previo approfondimento tecnico, si caldeggia la realizzazione di una rotonda in

sostituzione di quella esistente nella quale far confluire anche i rami della S.S. 12

11 NODO VIA PANIZZA

Il nodo tra via Panizza che conduce sulla SS 12 e via Europa che permette il superamento della SS12 con un sottopasso potrebbe essere riorganizzato in modo da migliorarne la sicurezza

12-13 VIA ROMA

L'asse di via Roma che attraversa trasversalmente Nomi potrebbe essere interessato da interventi di moderazione del traffico, in modo da renderne sicura la fruizione anche per gli

utenti deboli della strada. In quest'ottica si propone la riorganizzazione del nodo 13 sulla SP 90, ora gestito con uno svincolo semaforizzato

14 ISOLE AMBIENTALI

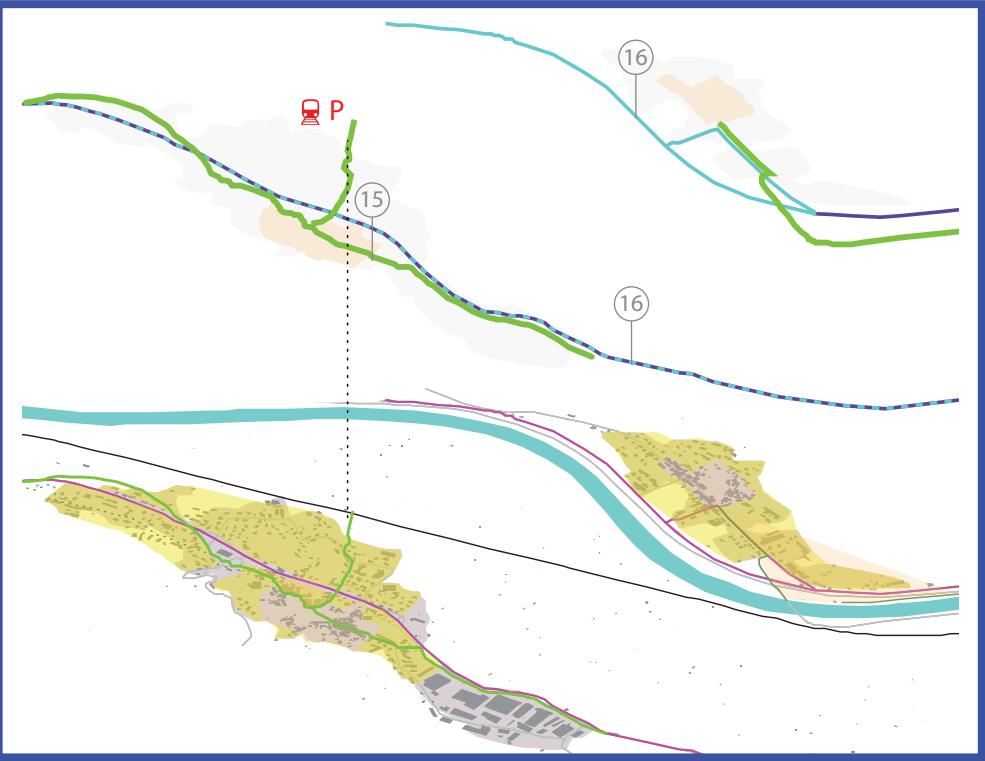
A Volano di potrebbero costituire tre isole ambientali: una nella zona residenziale a nord e due a sud della SS12. Da questi interventi sarebbero escluse la zona industriale e l'area commerciale tra

via Europa e la SS12. A Nomi, tutto il centro abitato potrebbe diventare un'unica isola ambientale.



esempio possibile di sezione stradale nell'isola ambientale

TRASPORTO PUBBLICO



15 ACCESSIBILITA' ALLE STAZIONI FERROVIARIE

Le stazioni, ora dismesse, di Volano e Calliano potrebbero essere ripristinate. Con gli interventi messi in atto, da Nomi si potrebbe raggiungere la stazione di Calliano attraverso il percorso su via Roma proseguendo poi sulla pista europea. Dal centro abitato di Volano,

attraversato trasversalmente dalla ciclabile, si potrebbe raggiungere la stazione attraverso il percorso 4 che attraversa un ambito già in parte pedonale. L'obiettivo è quello di incentivare il trasporto intermodale con la combinazione del trasporto su ferro con

quello ciclabile e pedonale.

16 TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

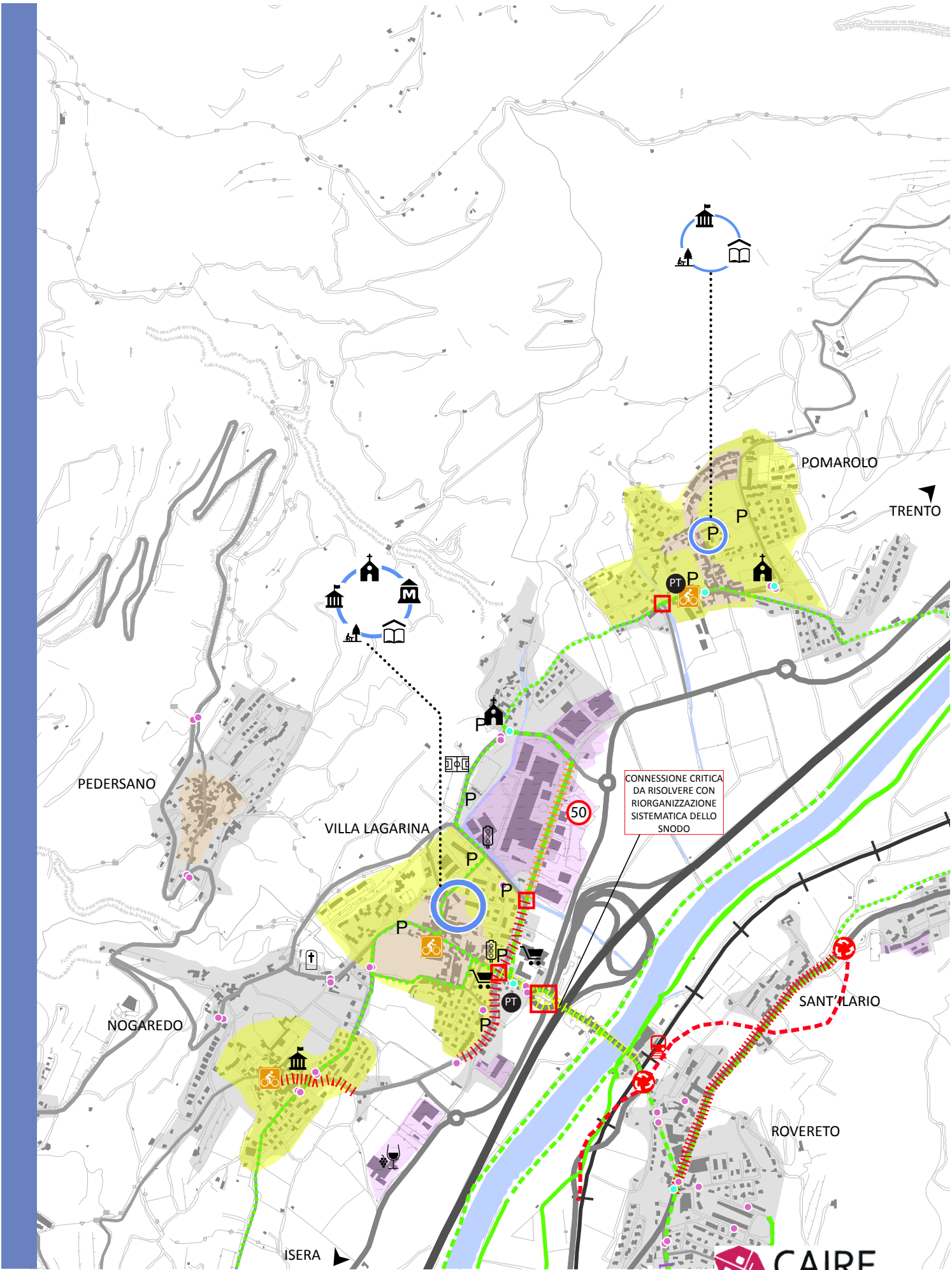
Il trasporto pubblico su gomma che copre i centri abitati di Volano e Nomi offre le seguenti linee:

- la 1, linea urbana, che collega Volano e Nomi con Calliano, Villa Lagarina, Rovereto e Marco
- la 5, linea urbana, che collega Volano e Nomi con Mori, Pomarolo e Rovereto
- la 301, linea extraurbana, che collega Volano con Rovereto, Calliano, Besenello e Trento

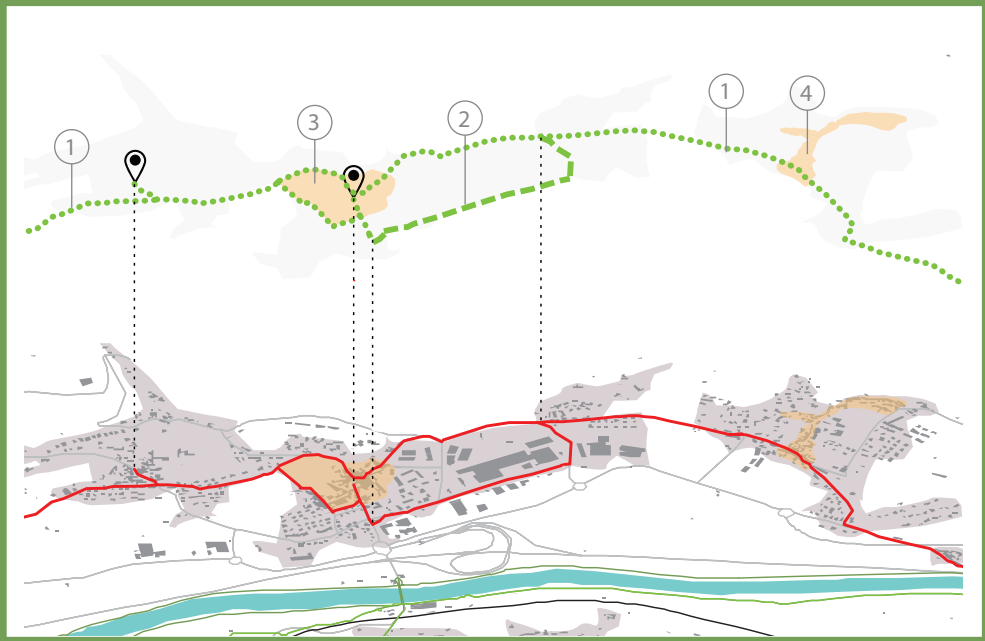
- la 311, linea extraurbana, che connette Nomi con Rovereto, Villa Lagarina e Aldeno.

Nella fermata centrale di Volano in un giorno ferial medio si registra il passaggio di 60 corse, come in quella di Nomi.

VILLA LAGARINA POMAROLO



MOBILITA' LENTA



1 PISTA DELLE CANTINE DESTRA ADIGE

L'itinerario proveniente da Isera, connette i centri di Nogaredo, Villa Lagarina e Pomarolo. Il percorso è in sede promiscua con gli autoveicoli e affianca il municipio di Nogaredo, attraversa la zona a pedonalità privilegiata di Villa Lagarina, proseguendo poi a nord della zona produttiva nei pressi degli impianti sportivi. A Pomarolo il percorso raggiunge la zona a pedonalità

privilegiata dove si accentrano i principali poli attrattori e affianca le poste e la chiesa per poi proseguire verso Nomi lungo l'ex tracciato della S.P. 90. Il percorso pur essendo di valenza territoriale, incide sul miglioramento della mobilità sistemica in quanto mette a sistema diverse polarità attrattive. Sul percorso si posizionano due stazioni del bike sharing.

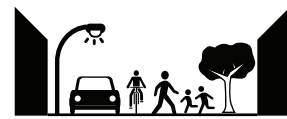
2 VILLA LAGARINA ZONA PRODUTTIVA

Il percorso su sede propria si sviluppa su via Segantini (ex S.P. 90) per poi ricongiungersi alla ciclabile destra Adige (1) svoltando in via Giardini. L'itinerario affianca tutta la zona industriale e alcuni poli attrattori (poste e aree commerciali) contribuendo a una creazione di una rete ciclabile per la mobilità sistemica nel centro di Villa Lagarina.

3 -4 ZONE A PEDONALITA' PRIVILEGIATA

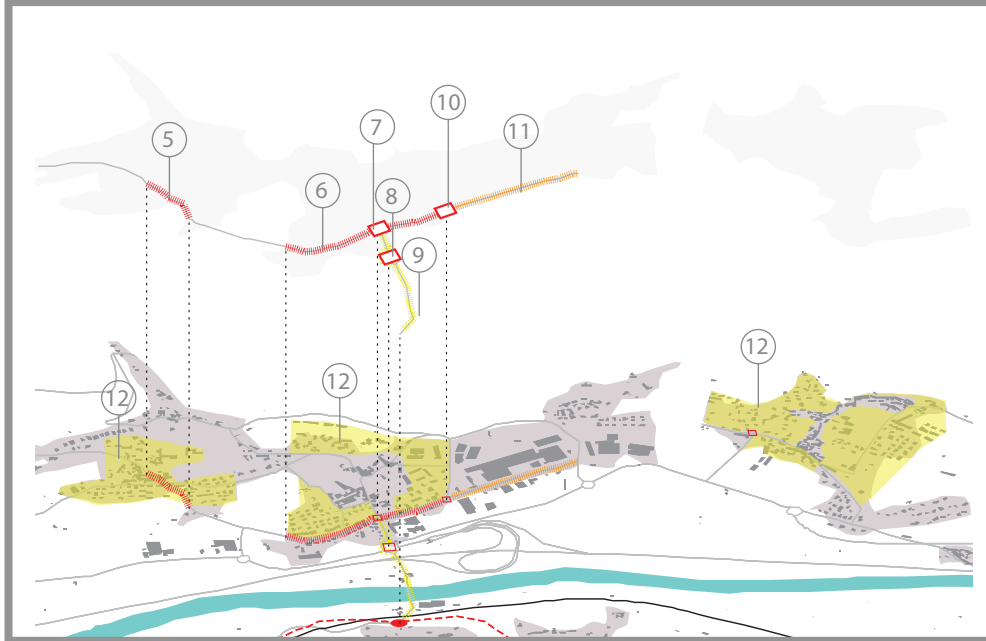
La zona a pedonalità privilegiata di Villa Lagarina intende valorizzare oltre al centro storico, che presenta già buoni interventi in questo senso, anche l'area tra viale dei Tigli e via Damiano Chiesa. A Pomarolo, oltre alla zona centrale che comprende via III novembre e via Garibaldi, si è considerata anche parte di via Candioli ad ovest e via Tartarott a nord. In entrambi i casi le

zone ricomprendono i principali poli attrattori dei due centri abitati.



possibile sezione stradale nella zona a pedonalità privilegiata

VIABILITA'



5 P.ZZA CENTRALE NOGAREDO

L'asse che affianca il municipio di Nogaredo e il relativo spazio prospiciente potrebbero essere riqualificati con interventi quali la ridefinizione degli spazi della carreggiata, con particolare attenzione ai percorsi pedonali, e il trattamento della pavimentazione in modo da valorizzare lo spazio pubblico antistante il municipio.

7 -8 NODO A22

L'asse che affianca il municipio di Nogaredo e il relativo spazio prospiciente potrebbero essere riqualificati con interventi quali la

9 CONNESSIONE CON ROVERETO

Il collegamento tra Villa Lagarina e Rovereto presenta forti criticità anche per l'attraversamento pedonale: si potrebbero realizzare degli interventi per la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali esistenti e valutarne l'inserimento di nuovi. Si potrebbe migliorarne la visibilità attraverso l'installazione di portali con opportune indicazioni e intervenire per moderare la velocità degli autoveicoli

in corrispondenza degli attraversamenti municipali.

10-11 VIA SEGANTINI

Lungo l'asse che affianca la zona industriale sono possibili interventi di moderazione del traffico (11) ai fini di diminuire la velocità della strada da 70 km/h a 50. In relazione a questo intervento e alla realizzazione della pista ciclabile (2) all'altezza di via Giardini, il nodo (10) potrebbe essere riorganizzato in modo da facilitare la svolta a sinistra e agevolare l'immissione sulla viabilità principale.

Per ogni centro si sono individuate delle isole ambientali. A Nogaredo la zona considerata è prevalentemente residenziale tra via dei Colli e via S. Biagio. A Villa Lagarina l'isola ambientale racchiude tutto l'abitato a sud della zona produttiva, mentre a Pomarolo è ricompreso in questa zona il quartiere a nord dell'ex tracciato della S.P.90, cui parte viene incluso per comprendere anche la parte residenziale che si trova oltre la strada.

TRASPORTO PUBBLICO



13 ACCESSIBILITA' ALLA STAZIONE DI VILLA LAGARINA

La stazione di Villa Lagarina, ora dismessa, potrebbe essere ripristinata, in modo che i residenti dei centri a nord-est di Rovereto possano raggiungere la stazione ripristinata avvalendosi dei percorsi ciclabili e pedonali individuati. Con il recupero della stazione ferroviaria, si riducono le distanze e i tempi di percorrenza. L'obiettivo è quello di

incentivare il trasporto intermodale con la combinazione del trasporto su ferro con quello ciclabile e pedonale.

14 TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

Il centro abitato di Mori è servito sia dal servizio urbano sia da quello extraurbano con le seguenti linee:

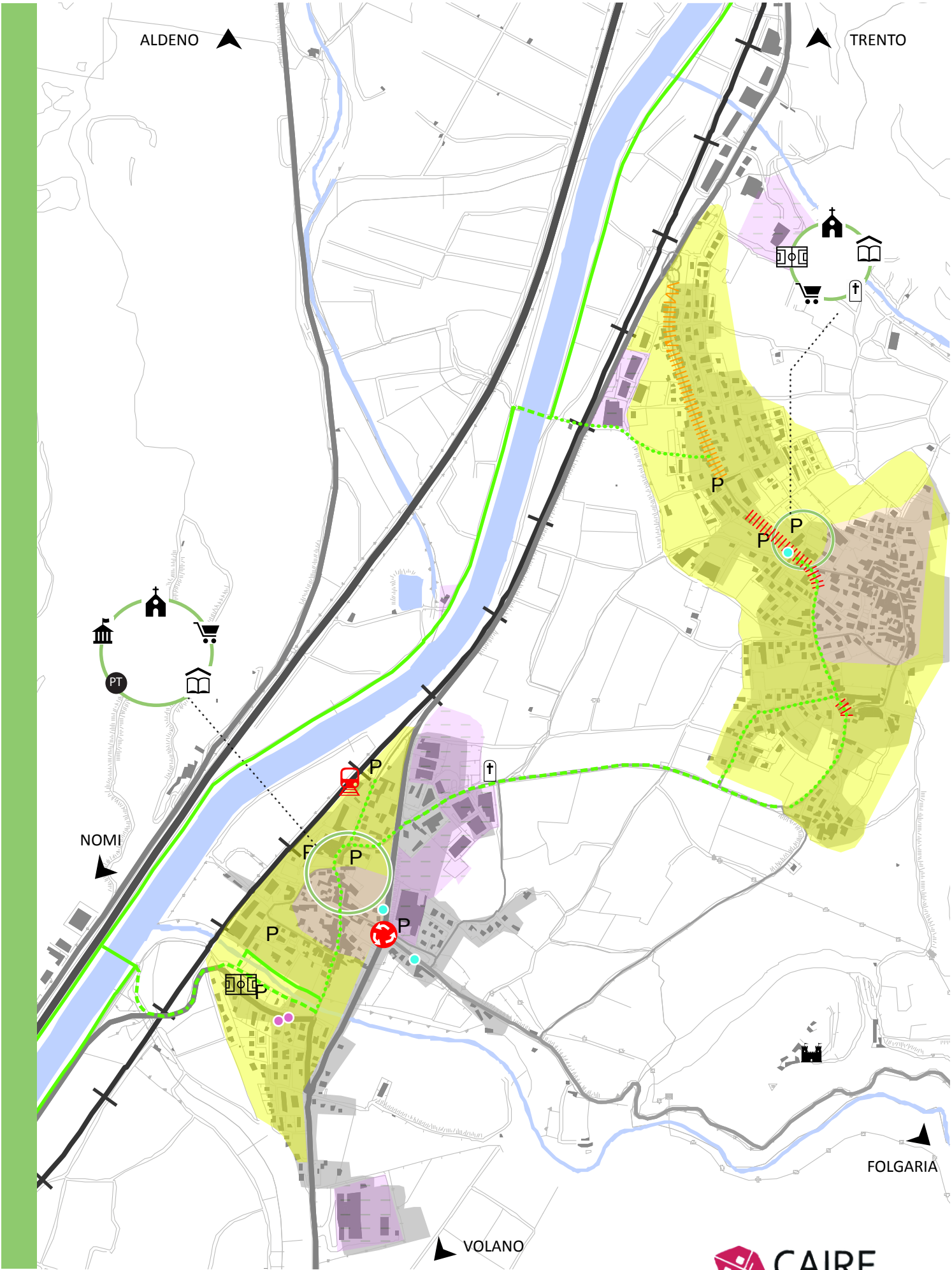
- la 311, linea extraurbana, che partendo da Rovereto, connette Villa Lagarina con Pomarolo e Nomi proseguendo poi verso Trento
- la 1, linea urbana, che da Savignano scende a Villa Lagarina e prosegue poi per Rovereto e Marco

- la 4, linea urbana, che connette Villa Lagarina a Pedersano, Isera e S. Ilario
- la 5, linea urbana, che collega Villa Lagarina con Mori, Pomarolo e Nomi.

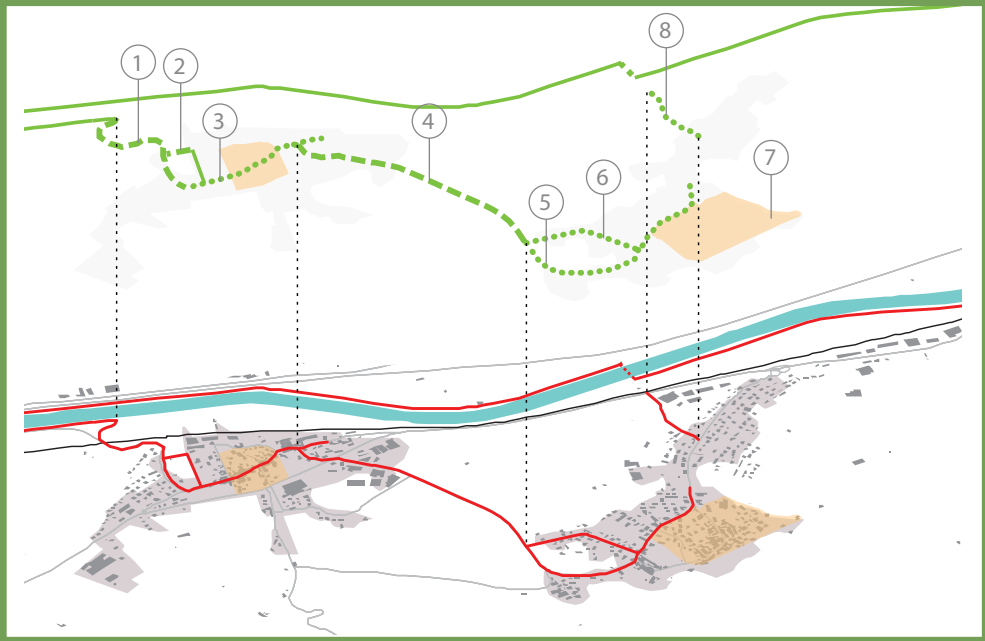
Nella fermata centrale di Nogaredo in un giorno ferial medio si registra il passaggio di 52 corse, in quella di Pomarolo 58, mentre il numero sale a 110 a Villa Lagarina. La

fermata principale di Nogaredo, in relazione alla riqualificazione di via S. Biagio potrebbe essere riorganizzata in modo da ricavare lo spazio di manovra per i mezzi.

BESENELLO CALLIANO



MOBILITA' LENTA



1- 2 - 3 CICLABILI CALLIANO

Il percorso collega la pista europea con il centro abitato di Calliano. L'itinerario, provenendo da sud, potrebbe correre lungo i percorsi del parco che compreso tra la sede stradale e quella della ferrovia, affiancando i campi sportivi per poi proseguire su via III Novembre e raggiungere il centro storico passando nei pressi dei principali poli attrattori (poste, scuole, chiesa, municipio) e per

l'obiettivo di incentivare la mobilità sistematica ciclabile tra Besenello e Calliano.

5 BESENELLO

Il percorso partendo dalla S.P. 49 corre lungo via Roma fino a raggiungere la zona a pedonalità privile-

3-7 ZONE A PEDONALITA' PRIVILEGIATA

La zona a pedonalità privilegiata di Besenello e Calliano intendono valorizzare i relativi centri storici. A Besenello, oltre alla parte che presenta buoni interventi di riqualificazi-

terminare alla stazione che potrebbe essere rifunzionalizzata. Il PRG di Calliano prevede la realizzazione di un ponte ciclo-pedonale sul rio che costituirebbe un'alternativa all'attraversamento del rio rispetto al percorso sul ponte di via III Novembre. L'itinerario, in parte su sede promiscua, in parte su sede propria, assume una doppia valenza: alla funzione sportiva e turistica in quanto il percorso si

giata di Besenello e i suoi principali poli attrattori. L'itinerario (5) completa la dorsale che parte da Calliano e si inserisce negli interventi per potenziare la mobilità lenta tra i due centri. Oltre al percorso su via Roma, lungo via s. Giuseppe, si potrebbe realizzare un percorso

one, si propone di estendere l'area a via Calliano.

relaziona con la stazione e la pista europea, si affianca la funzione sistematica in quanto il percorso mette in connessione tutte le parti dell'abitato con i principali poli attrattori

4 CALLIANO BESENELLO

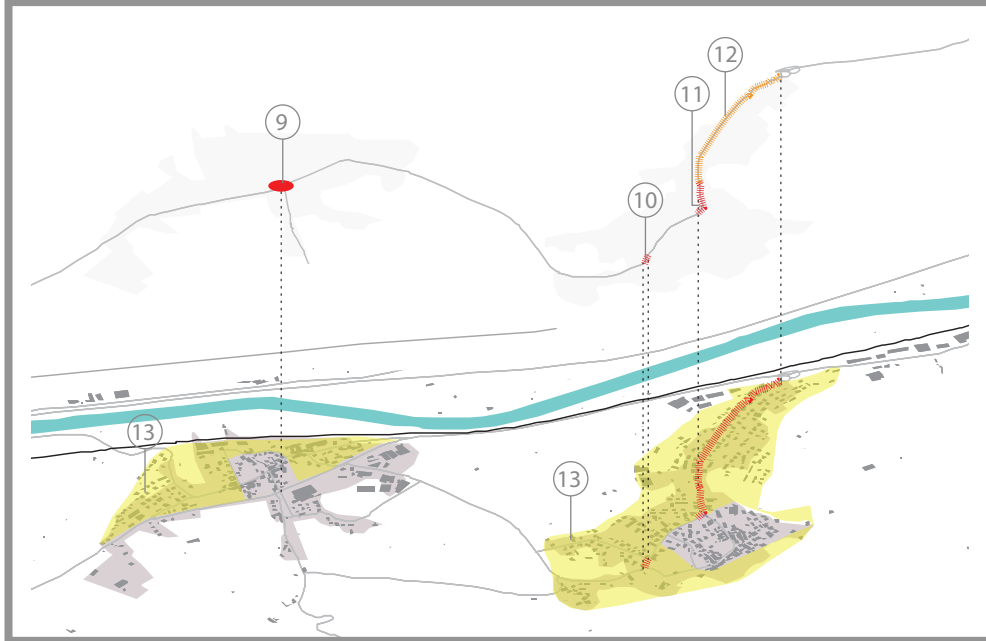
La pista ciclabile su sede propria permette il collegamento tra Calliano e Besenello e corre lungo la S.P. 49. L'intervento ha

ciclabile in sede promiscua, che servirebbe il quartiere residenziale sud di Calliano per riconnettersi poi alla ciclabile 5 su via Roma.

8 ZAI BESENELLO

Si potrebbe realizzare un percorso ciclabile lungo via I Maggio, chiudendo la strada e riservandola ai soli residenti. L'itinerario potrebbe poi oltrepassare la SS12 e la ferrovia tramite la realizzazione di un sottopasso per poi connettersi alla pista europea.

VIABILITA'



9 ROTATORIA CALLIANO 9 ROTATORIA CALLIANO

Sul nodo tra la S.S. 12 e la S.P. 351 verso Folgaria, esistono i margini per la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza di uno dei principali svincoli della S.S. 12 a Calliano.

10 VIA CARDUCCI

La piccola piazza che si trova all'incrocio tra via Roma e via Carducci presenta buone possibilità di riqualificazione in quanto già in parte caratterizzata da una pavimentazione scabra.

12 VIA DE GASPERI BESENELLO

L'asse che permette l'accesso a Besenello dalla SS12 potrebbe essere interessato da interventi di moderazione del traffico, per limitare le esternalità negative del traffico nell'attraversamento del

13 ISOLE AMBIENTALI

A Calliano si potrebbe realizzare un'isola ambientale che comprende tutto l'abitato ad ovest della SS12 che rimarrebbe esclusa da tale intervento. A Besenello tutto il centro abitato potrebbe ricadere all'interno di

L'asse di via Roma potrebbe essere riqualificato nel tratto antistante la chiesa e le scuole con interventi quali la ridefinizione degli spazi della carreggiata, con particolare attenzione ai percorsi pedonali, e il trattamento della pavimentazione in modo da rallentare la velocità dei veicoli e valorizzare gli spazi pubblici adiacenti dove trovano sede i poli attrattori principali.

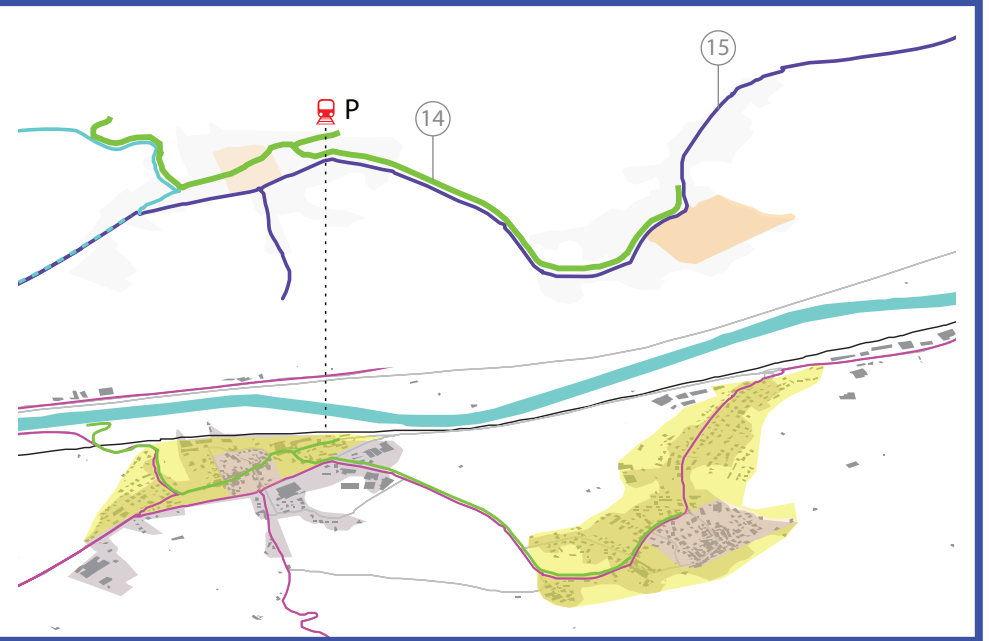
tessuto residenziale.

un'unica isola ambientale.



esempio possibile di sezione stradale nell'isola ambientale

TRASPORTO PUBBLICO



14 ROTATORIA CALLIANO

La stazione di Calliano ora dismessa, potrebbe essere ripristinata per servire i centri abitati di Besenello, Calliano e Nomi. Con gli interventi messi in atto, la stazione di Calliano è facilmente accessibile in bicicletta: da Besenello si può percorrere la ciclabile lungo la S.P.49 e di qui raggiungere la stazione. Da Nomi il percorso potrebbe sfruttare la pista europea e poi la ciclabile su via III Novembre a Calliano.

L'obiettivo è quello di incentivare il trasporto intermodale con la combinazione del trasporto su ferro con quello ciclabile e pedonale.

16 TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

Il trasporto pubblico su gomma copre il servizio urbano fino a Calliano, mentre Besenello è servito solo da linee extraurbane. Le linee che servono i comuni di Calliano e Besenello sono le seguenti:

- la 1, linea urbana, che collega Calliano con Volano e Nomi Villa Lagarina, Rovereto e Marco
- la 5, linea urbana, che collega Calliano con Volano e Nomi, Mori, Pomarolo e Rovereto
- la 301, linea extraurbana, che collega Besenello e

Calliano con Rovereto e Trento

- la 306, linea extraurbana, che connette Calliano con Rovereto e Folgaria

Nella fermata centrale di Besenello in un giorno ferial medio si registra il passaggio di 75, in quella extraurbana di Calliano 60 e in quella urbana 25. Per migliorare la connessione con il centro di Rovereto si propone l'estensione del servizio urbano a Besenello. In relazione all'intervento di riqualificazione di via Roma

a Besenello si potrebbero ricavare uno spazio per la manovra dei mezzi.