

MOBILITÀ

Ecco lo schema del Biciplan elaborato dai consulenti di Sintagma, con il potenziamento delle "Zone 30" otto nuovi parcheggi-cerniera per la intermodalità

In città, al mattino, 13.682 spostamenti con l'automobile
Obiettivo: dirottare buona parte dei 7.667 spostamenti a corto raggio (sotto i 5 km) su bici e micromobilità

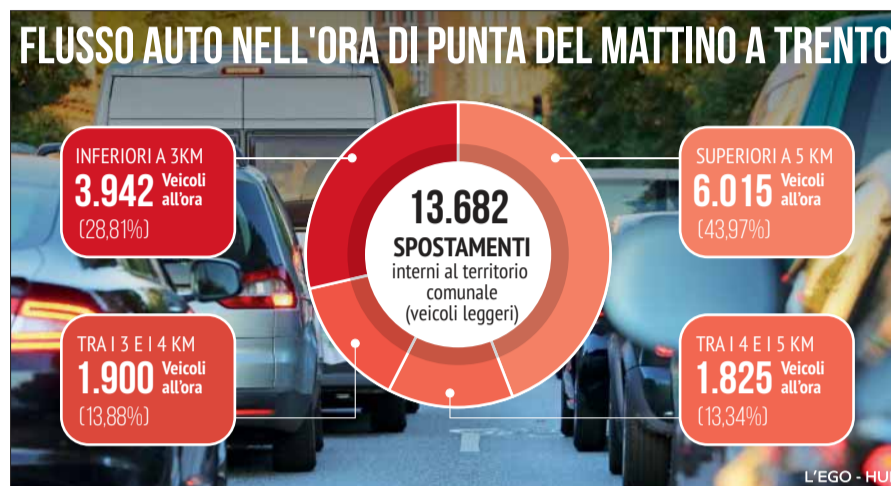
Quindici percorsi per creare la ciclopolitana di Trento

Com'è possibile che a Trento, nelle ore di punta del mattino, anche per distanze inferiori a 3 km, si preferisca usare l'automobile, anziché la bici, il monopattino o i piedi? Alla base del Biciplan in corso di affinamento da parte di Sintagma, il consulente cui si è affidato il Comune di Trento, c'è l'obiettivo di rispondere a questa domanda. Lavorare quindi ad una proposta, che va di pari passo con la elaborazione del Pums (Piano urbano della mobilità sostenibile): entrambi i piani, dopo il coinvolgimento delle 12 Circoscrizioni cui uno schema di Biciplan è stato presentato nei giorni scorsi, dovrebbero trovare approvazione in consiglio comunale entro la tarda primavera.

In città, al mattino, si contano 13.682 spostamenti con l'auto nell'ora di punta. L'ambizione è quella di dirottare buona parte dei 7.667 spostamenti a corto raggio (sotto i 5 km) su bici, e micromobilità elettrica. Le strade che presentano il maggior flusso di spostamenti inferiori a 5 km sono via Rosmini, via Torre Vanga, il Lungadige Monte Grappa, via Dogana, piazza Dante, via delle Orfane, via dei Trava, via della Cervara, piazza Venezia, Corso III Novembre, via De Gasperi, viale Verona, via Torre

Verde e via Bernardo Clesio. La proposta di Biciplan va in due direzioni, integrandole: la individuazione di una rete di 15 itinerari ciclabili prioritari e la istituzione delle "Zone 30", dove con il limite di velocità traffico veicolare e su due ruote possono convivere. La rete di ciclabili, con diverso colore, si configura come la ciclopolitana di Trento per collegare i diversi quartieri. Di fondamentale importanza sono quelle che i tecnici di Sintagma chiamano "cerniere di mobilità", punti di scambio modale tra mezzi pubblici e mezzi privati con la mobilità dolce, per favorire gli spostamenti pendolari sistematici, casa-scuola e casa-lavoro. "Cerniere" che hanno una valenza anche per il ciclo-turismo.

Le "cerniere" esistenti sono otto: i parcheggi area ex Zuffo, Ghiaie in via Fersina, via Lidorno, stazione di Villazzano, via Ragazzi del '99, area ex Sit-via Canestrini, piazzale Sanseverino, e via Montebaldo. A queste "cerniere" si aggiungono quelle di progetto: area ex Italcementi in destra Adige, l'area Not (nuovo ospedale) e della protonterapia, via Ca' Rossa, un'area sulla Statale 12 del Brennero, via della Palladini, la "Spaghetata" di Trento nord-Canova, l'area camper a



Trento sud e l'area del depuratore. I quindi itinerari ciclabili prioritari che formano la ciclopolitana sono i seguenti: quello tra via Salerno, zona Lamar a nord e il ponte sull'Adige a Mattarello; quello tra il parcheggio scambiatore di via Sanseverino e via della Resistenza a Povo; quello tra il dipartimento di Sociologia (via Verdi-via Rosmini) e via Nazionale a Mattarello passando al ponte sull'Adige (via della Gotarda); quello tra piazza di Centa e Cadine-Sopramonte con il nuo-

vo tratto del Bus de Vela; quello tra via Stoppani-Corso Buonarroti e via Cesare Beccaria a nord (Spini); quello di via Bassano tra via Trener (salita Dalla Fior) e Civezzano passando da via Ponte Alto e il campo sportivo di Cognola; quello tra vial Trieste e Madonna Bianca lungo via Verona; quello tra l'Istituto tecnico economico di via Brigata Acqui e il Lungadige passando dalla biblioteca universitaria di via Adalberto Libera; quello che collega via Lungo Avisio e la casa circondariale a nord con il pon-

te sull'Adige a Mattarello; quello tra il parcheggio scambiatore ex Sit e il parcheggio scambiatore del Not-protonterapia; quello tra il Cibio dell'Università in via alla Cascata a Povo e strada delle Tabarelle a Villazzano; quello tra il nido d'infanzia di via dell'Albera a Martignano e il centro civico di Cognola; quello tra via di Madonna Bianca e via di San Vincenzo a Mattarello passando in località Ronchi; quello tra via Dietro Le Mure-piazza di Fiera e via Paolo Orsi in zona ospedale Santa Chiara; infine, l'i-

tinario n. 15, dal lungo Fersina-incrocio con via San Pio X alla cittadella dello sport (palazzetti) ed il parcheggio scambiatore delle Ghiaie. Particolare attenzione il Biciplan dedica al segnalamento delle piste ciclabili, ai sensori di rilevamento dei flussi e al sistema della sosta (breve e lunga). I requisiti minimi del parcheggio per la sosta breve sono l'accesso sicuro, il poter legare in sicurezza il telaio alla rastrelliera e la visibilità anche nelle ore notturne. Meglio ancora se c'è la copertura. Do.S.



Nuove ciclabili | Nel Biciplan anche le "Zone 30" per collegare la collina est

Da via S. Croce a Meano

Nella elaborazione del Biciplan, i consulenti di Sintagma hanno tenuto conto degli elementi di criticità e delle proposte arrivate dalle 12 Circoscrizioni cittadine. A breve, ci saranno dei sopralluoghi puntuali per affinare la proposta. Alcuni elementi sono però definiti.

Nella circoscrizione **San Giuseppe-Santa Chiara**, un nodo critico, irrisolto, è quello di via Santa Croce. Qui il Biciplan prevede di spostare le attuali strisce pedonali nelle immediate vicinanze della curva di via dei Trava, realizzando un attraversamento pedonale in corrispondenza di via Madruzzo. La proposta è di eliminare la sosta in via Santa Croce e realizzare una ciclabile monodirezionale in direzione sud. In Corso 3 Novembre, tra via Piave e via Milano, si prevede di riorganizzare la sosta (oggi a spina) ricavando lo spazio per una ciclabile bidirezionale.



Via Santa Croce, strada ancora senza percorso ciclabile

È anche prevista la realizzazione di un percorso ciclabile in viale Bolognini, alternativo a quello di viale Trieste, con l'inserimento di corsie ciclabili lungo via Grazioli, utilizzando via dei Molini come percorso ciclabile "di ritorno". Sono progetti, questi, che il Comune intende concretizzare con le risorse del Pnrr. Altro snodo decisivo: via Rosmini. Due le soluzioni proposte. Da via Verdi, una pista bidirezionale sul lato est, rimuovendo la sosta e alcune alberature; sempre da via Verdi, una pista bidirezionale sul lato est, rimuovendo la sosta e ridisegnando la sezione stradale con due sole corsie veicolari. In via Giusti sarà eliminata la sosta sul lato ovest e nel tratto da via del Maso Smalz e in via Giusti ci sarà una "zona 30" con interventi di moderazione del traffico.

Sull'**Argentario**, il Biciplan prevede una "Zona 30" con moderazione del traffico e prende atto della pista ciclopedonale Trento-Valsugana in corso di realizzazione. La Circoscrizione **Centro Storico-Piedicastello** ha sollevato diverse critiche sulla nuova pista della Valsugana, e ha proposto di pro-

seguire la ciclabile sul lato ovest della vecchia statale 47, sfruttando l'area di rispetto della strada che gradualmente declina verso il basso fino al cavalcavia, 200 metri più a nord, in prossimità di via Trener e l'inizio della pista ciclabile del Parco di Melta. Sul punto, Sintagma non si pronuncia, in attesa dei sopralluoghi. Quando al collegamento con l'area ex Atesina da riqualificare, il Biciplan osserva che potrebbe essere facilmente servita da nord, dalla ciclabile esistente su via Pranzelores, con il passaggio in area privata per circa 50 metri. Sintagma propone un senso unico su via Chiochetti con la realizzazione di un percorso bidirezionale fino a via Centochiavi in prossimità dell'arrivo della ciclabile Trento - Valsugana, con un'area sosta per le bici. Accolta la proposta di nuove stazioni e-bike a Camptrentino e in via Cervara. A **Meano** è inserito il tratto Gazzadina - campo sportivo Meano lungo la provinciale 76. È pure previsto un percorso promiscuo con il traffico veicolare dalla ciclabile di fondovalle fino al centro di Meano, dalla strada del Dos di Lamar e

via vecchie Pontare, creando una zona con limite 30 km/h. Per il **Bondone**, nel Biciplan è inserito il collegamento ciclabile del Bus de Vela e si prevedono nuovi parcheggi nelle piazze di Vigolo e Cadine, per liberarle dalle auto. A **Gardolo**, accolte le proposte di ciclabile e pedonale separate nel costruendo sottopasso di via Pallazine e di collegamento tra le frazioni e con la città. Difficile, invece, trovare spazi in via Soprasasso, che ha due corsie (con il passaggio dei bus) già ridotte al minimo. Per le Circoscrizioni della **collina est**, il Biciplan ha analizzato e accolto la proposta di 15 percorsi (sviluppati nel periodo di lockdown del 2020): percorsi attivabili in tempi rapidi e a basso costo per collegare **Martignano, Cognola, Povo e Villazzano** con il fondovalle, superando il dislivello con le e-bike. Percorsi da realizzare con Zone 30 e interventi di *traffic calming*, Zone 30 con tratti a doppio senso ciclabile, strade ciclabili (previste dal codice della strada) e la istituzione di divieto di transito ai veicoli motorizzati, eccetto frontisti. Do.S.