



LCRP

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Copia

N° 2 del 26/02/2009

**OGGETTO: AGGIORNAMENTO PIANO URBANO DEL TRAFFICO -
CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE E
APPROVAZIONE.**

L'anno duemilanove, addì ventisei del mese di febbraio, in Malo, nella Sala delle Adunanze, previo esaurimento delle formalità prescritte dalla Legge e dallo Statuto, il Consiglio Comunale si è riunito sotto la presidenza del Sig. Renato Roman, Presidente del Consiglio Comunale. Partecipa il Vice Segretario Generale Oscar Raumer. Intervengono i Signori:

<u>Cognome e Nome</u>	P	A	<u>Cognome e Nome</u>	P	A
ANTONIAZZI Antonio	SI		CANALE Gabriele	SI	
ROMAN Renato	SI		FERRIGATO Alberto		SI
CARRARO Paola	SI		SOLA Manuel	SI	
ADDONDI Adriano		SI	BIOTTO Eva		SI
DE TOMASI Gianfranco Giuseppe	SI		ZACCARIA Pietro Ermenegildo	SI	
GASPARINI Damiano	SI		RIGHELE Manuel	SI	
GOLO Matteo	SI		AGOSTI Enrico Davide Bortolo		SI
STRULLATO Matteo	SI		DE MARCHI Gaetano	SI	
DANIELI Roberto	SI		DE MARCHI Sergio	SI	
DALLE FUSINE Luca	SI		SPILLARE Federico	SI	
MANEA Davide	SI				

PRESENTI: 17 ASSENTI: 4

Sono stati nominati scrutatori i Sigg. Righele M., Gasparini D., Spillare F.=
Partecipa alla riunione l'Assessore Esterno senza diritto di voto sig. Righele Lorenzo.

Il Presidente, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta ed invita il Consiglio a trattare l'argomento di cui in oggetto.

OGGETTO: AGGIORNAMENTO PIANO URBANO DEL TRAFFICO - CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE E APPROVAZIONE.

Il Presidente del Consiglio Renato Roman passa la parola all'assessore De Tomasi Gianfranco, affinché relazioni.

L'assessore G. De Tomasi riferisce (testo riportato integralmente): "Prima di passare la parola all'ing. Zamboni dell'ATA Engineering di Trento, società incaricata della stesura dell'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico, il quale illustrerà il piano medesimo, volevo dire solo alcune parole di presentazione.

Per la stesura dell'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico si è partiti dalle modifiche viabilistiche introdotte qualche anno addietro e – soprattutto – dalla realizzazione delle varie rotonde che hanno sicuramente migliorato i flussi di traffico, ma hanno anche cambiato le abitudini dell'utenza.

Si è quindi proceduto a tutta una serie di analisi ed approfondimenti della situazione in essere e si sono raccolte e valutate anche numerose segnalazioni da parte di diversi soggetti.

Man mano che il lavoro procedeva, ci si è accorti che le problematiche viabilistiche del traffico di attraversamento non trovavano valida soluzione se non realizzando le grandi viabilità esterne ai centri abitati e – cioè – la "Strada Pedemontana Veneta" nel senso Est-Ovest e la "Variante alla 46" nel senso Nord-Sud, oltre – eventualmente e come ultima soluzione – alla cosiddetta "Circonvallazione Nord", da valutare in considerazione anche dei risvolti sui flussi di traffico conseguenti alla realizzazione delle prime due grandi arterie.

In pratica, ci si è resi conto che senza la costruzione delle suddette strade, i problemi del traffico di attraversamento saranno destinati inevitabilmente a peggiorare e a collassare.

Pertanto, si è deciso di indirizzare l'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico verso soluzioni volte soprattutto alla messa in sicurezza degli utenti, alla moderazione della velocità veicolare e all'adeguamento delle intersezioni pericolose.

Sono stati comunque considerati gli interventi di adeguamento della grande viabilità, i quali consentiranno il trasferimento dei flussi di traffico di attraversamento al di fuori delle aree abitate.

Infine, voglio sottolineare che l'aggiornamento in questione è stato presentato alle associazioni di categoria interessate (commercianti, artigiani, industriali, ecc.), le quali hanno condiviso le scelte operate.

Passo quindi la parola all'ing. Zamboni per l'illustrazione di quanto in interesse".

Entra in aula l'Assessore A. Addondi. Componenti il Consiglio presenti n. 18.=

Dopo l'introduzione dell'Assessore prende quindi la parola l'ing. Zamboni dello studio ATA Engineering srl – NetMobility srl di Trento e, avvalendosi di proiezioni e sviluppando il tema secondo lo svolgimento del documento in esame, illustra la metodologia adottata per la redazione dell'aggiornamento al Piano Urbano del Traffico "*Piano Generale Traffico Urbano*" e le soluzioni proposte.

Nel corso della illustrazione entrano in aula il Consigliere E.D.B. Agosti, l'Assessore A. Ferrigato e la Consigliere E. Biotto. Componenti il Consiglio presenti n. 21.=

Il piano ha riguardato tutta una serie di dati e analisi fatte sul territorio. Il territorio è stato suddiviso in più zone, è stato fatto un rilievo del controllo viario attuale, oltre a procedere con la classificazione funzionale delle strade. Sono stati tenuti presenti i poli attrattori di traffico quali scuole, esercizi commerciali, cimitero, zona industriale. Sono stati fatti i conteggi dei veicoli sia in transito che in sosta; sono stati monitorati gli assi in ingresso al comune: il flusso medio sulle 24 ore di un giorno ferialo è di circa 83.700 veicoli.

Sono stati anche intervistati gli automobilisti: su tutto il traffico il 42% è specifico in ingresso, circa il 50% è in attraversamento.

E' stato realizzato un modello matematico di simulazione che permetta di fare una fotografia dei flussi di traffico in un'ora prestabilita su tutta la rete comunale. Esistono dei tratti in sofferenza dovuti al traffico in transito. E' stato riscontrato che non è possibile risolvere queste situazioni di



criticità se non nel lungo termine attraverso l'introduzione di grandi assi viari che permettano il trasferimento del traffico al di fuori dell'abitato. Quindi con l'amministrazione e i tecnici è stata condivisa una scelta strategica di intervenire solo sulla messa in sicurezza delle intersezioni con particolare riguardo alla vivibilità e alla sicurezza del paese, piuttosto che cercare di risolvere da subito un problema che non può trovare soluzione se non in seguito alla realizzazione di nuovi assi viari.

Illustra quindi alcune soluzioni localizzate a partire da Via Proa, introducendo una rotatoria a nord all'intersezione con Via Muzzana e al centro all'intersezione con Via Grisi e riqualificando l'intera area. Altri interventi riguardano la messa in sicurezza di Via Lupo con l'introduzione di un senso unico a scendere; l'intersezione tra Via Venezia e Via Marano con la realizzazione di una rotatoria; la sistemazione della intersezione tra Via M. Novegno e Via Marano; la realizzazione di una rotatoria tra Via Mazzini e Via Menotti; la riqualificazione di Largo Morandi; Via Capovilla viene ipotizzata a senso unico a salire per un tratto; l'introduzione di alcuni impianti semaforici che consentano gli attraversamenti pedonali in sicurezza;

Per l'area più centrale si è pensato di utilizzare per i giorni di mercato il nuovo asse di collegamento previsto davanti alla nuova scuola. Si è pensato di invertire il senso unico in Via Liston e in Via Loggia. Sulla periferia, per quanto riguarda la frazione di Santomio sono previsti: il semaforo sulla provinciale per risolvere il problema della visibilità in uscita da Via Ponte; la rotatoria al cimitero; il bypass in Via Div. Julia; il senso unico in via Ghellini; la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali con inserimento di aiuole centrali. Interventi analoghi di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali sono previsti anche nella frazione di Molina.

Per quanto riguarda il lungo termine: la Pedemontana ha un tracciato già previsto e permetterà di risolvere il traffico che attualmente grava sul passo di Priabona. Per l'asse nord sud è prevista la variante alla 46 con i relativi collegamenti per la zona industriale, senza favorire i collegamenti con l'abitato.

C'è poi la possibilità della circonvallazione nord. Il collegamento a ovest di Malo, che interessa parzialmente il territorio del comune di Monte di Malo, va visto in una logica di lungo termine come una opportunità da non compromettere attraverso scelte urbanistiche territoriali. Si vuole quindi introdurre in questo piano un tracciato che dal punto di vista paesaggistico sia il meno impattante, in gran parte interrato in trincea.

Le scelte di lungo termine non hanno in ogni caso una valenza progettuale, ma una valenza strategica che può essere di supporto alle scelte urbanistiche.

Il Presidente ringrazia l'ing. Zamboni e passa la parola all'**Assessore G. De Tomasi**. (testo riportato integralmente): "Prima di passare alla discussione, faccio presente che a seguito della pubblicazione del Piano Urbano del Traffico adottato, è pervenuta una sola osservazione e – precisamente – quella del Comune di Monte di Malo.

Parte dell'osservazione riporta anche alcune considerazioni in relazione allo studio di fattibilità della cosiddetta "Circonvallazione Nord", le quali non si riferiscono nello specifico all'aggiornamento del piano di cui trattasi.

Un'altra parte dell'osservazione è invece riferita all'aggiornamento in questione. Questa parte è stata esaminata e su questa parte verranno fatte le controdeduzioni.

La specifica osservazione sull'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico si articola su tre punti. Si passa ora alla lettura di questi tre punti e alle relative controdeduzioni che si propongono.

Punto 1

Osservazione: Il PUT dovrebbe prevedere le opere di immediata realizzabilità ed essere uno strumento tecnico operativo di breve periodo; la "circonvallazione nord di Malo" non può essere inquadrata in dette fattispecie.

Controdeduzione: Il PUT definisce gli interventi di Breve Termine, ma lo studio incaricato ha cercato anche di verificare la coerenza di tali interventi con i possibili sviluppi urbanistici ed infrastrutturali di Lungo Termine, al fine di razionalizzare gli impegni economici più immediati verso obiettivi prioritari e massimizzare i benefici ottenibili anche in un orizzonte temporale più esteso.

In quest'ottica non si pretende, con questa analisi, di raggiungere un elevato grado di dettaglio nello Scenario di Lungo Periodo, considerando anche le maggiori incertezze che caratterizzano tali previsioni, ma si cerca di evidenziare se una scelta di breve periodo possa in qualche misura nuocere ad eventuali future necessità funzionali.

Punto 2

Osservazione: *il PUT deve essere coerente con le previsioni urbanistiche e con il rispetto dell'ambiente; la "circonvallazione nord di Malo" non rispetta tali requisiti.*

Controdeduzione: Lo studio intende evidenziare problematiche funzionali e di sicurezza per proporre all'Amministrazione, senza vincolare la stessa, le soluzioni applicabili, verificandone l'efficacia.

Lo strumento urbanistico è il frutto delle analisi territoriali prodotte in passato e può essere migliorato senza che questo significhi uno stravolgimento dell'impostazione generale.

Il rispetto dell'ambiente è sicuramente uno degli obiettivi prioritari del PUT, che viene perseguito sia attraverso la razionalizzazione dei flussi di traffico sia con la promozione di alternative viabilistiche.

Punto 3

Osservazione: *il PUT è carente in quanto non ha tenuto conto dei risvolti viabilistico-territoriali conseguenti alla realizzazione della "Pedemontana" relativamente alla circonvallazione suddetta.*

Controdeduzione: Come già evidenziato lo Scenario di Lungo Termine non vuole essere esaustivo, considerando anche che le nuove infrastrutture viarie di carattere regionale, come la nuova Pedemontana, vanno analizzate considerando l'intero territorio che ne viene interessato, attività questa che naturalmente non era possibile svolgere all'interno del PUT del Comune di Malo. Le interviste ai conducenti dei veicoli in ingresso al Comune di Malo hanno però consentito di stimare la percentuale di traffico di attraversamento e più in particolare la percentuale di traffico che potrebbe potenzialmente trasferirsi sui nuovi assi viari esterni all'abitato. Si è poi sottolineato che la possibilità di realizzare il tratto ovest della circonvallazione di Malo, parzialmente ricadente nel territorio comunale di Monte di Malo, va intesa come opportunità da non precludere per il futuro con effetti positivi per entrambi i Comuni.

La condivisione di tale previsione infrastrutturale risulta altresì importante per evitare di fare, dall'una e dall'altra parte, scelte inopportune sotto il profilo della politica territoriale, che potrebbero innescare processi e/o problematiche viabilistiche difficilmente correggibili.

Per quanto sopra esposto, si ritiene che non sussistano elementi, proposte e/o richieste, tali da dover modificare il "Piano Generale del Traffico Urbano", così come già adottato e pertanto si propone di rigettare l'osservazione del Comune di Monte di Malo".

Il Presidente dichiara aperta la discussione.

Interviene il **Consigliere F. Spillare** il quale ringrazia l'ingegnere e l'assessore De Tomasi per le spiegazioni fornite. Per quanto riguarda il piano urbano del traffico, sugli interventi che interessano direttamente il territorio comunale non c'è molto da dire: sono tutti interventi condivisibili e dettati dal buon senso. Chiede un paio di chiarimenti su due cose: quando si parlava di Via Brandellero c'erano state varie discussioni e vorrebbe capire come si è pensato di risolvere quel punto; poi esprime forte perplessità sulla circonvallazione nord. Si riferisce all'intervento dell'assessore quando diceva che gli assi viari da risolvere sono due, la direzione nord sud, che verrà risolta dalla nuova statale 46 e l'asse est ovest che verrà in gran parte sistemato con la Pedemontana. Rimane quindi il dubbio se la circonvallazione nord serva veramente. Inoltre riprende un ragionamento dell'ingegnere quando diceva che questo intervento o si fa subito o diventerà sempre più difficile da realizzare perché l'area lungo via San Giovanni, dove c'è la zona industriale di Monte di Malo, è in forte espansione. Ricorda infine che in consiglio, in precedenti occasioni, il gruppo aveva espresso perplessità sul semaforo a Santomio ribadendo che un semaforo se risolve dei problemi ne crea altri.

Interviene la **Consigliere E. Biotto** per alcune brevi osservazioni. Gli interventi che possono migliorare la sicurezza sono certamente condivisi. Chiede all'assessore, riprendendo una domanda già posta in sede di bilancio a fine anno – ricorda che sono stanziati 100.000 euro per il 2009 per il primo stralcio del piano urbano del traffico – un maggior dettaglio sugli interventi che verranno eseguiti indicando le priorità che si intendono affrontare e i tempi. Sottolinea che spera ci sia la priorità su interventi come la rotatoria davanti alle scuole medie: c'era già il progetto esecutivo nel 2004 e fa piacere che dopo 5 anni si sia tornati a dire che lì serve una rotatoria. Pensa che questo sia prioritario rispetto per esempio a girare dei sensi unici. C'è una forte critica rispetto al progetto della circonvallazione nord: rispetto alle risposte date e non date, le sembra sia rimasta più come una promessa elettorale, e ora si sente dire che si tratta di un intervento a lungo termine, con tutte le difficoltà che ci sono. Lo stesso consigliere provinciale Roman esprime qui la

volontà di sentire i cittadini e dopo 4 anni non è stato fatto niente su questo aspetto, mentre in sede provinciale si dichiara lui stesso perplesso. Questa circonvallazione dovrebbe poi essere finanziata dalla provincia, ma non è prevista nei piani provinciali. Auspica che non venga fatta, non tanto perché non ci sia un problema di traffico da risolvere, ma perché ritiene non sia questa la risposta e poi l'Amministrazione ha agito in un modo che il suo gruppo non condivide e l'osservazione da parte di Monte di Malo lo sottolinea. Anche rispetto alle controdeduzioni annuncia di essere contraria, anche perché quell'osservazione sottolinea il fatto che non si è proceduto in una programmazione sovracomunale.

Interviene l'**Assessore G. De Tomasi** per rispondere ai quesiti posti affermando che Via Brandellero fa parte del gioco delle grandi viabilità esterne e non si può risolvere il problema di questa Via in base ai dati ora disponibili. Per il semaforo a Santomio, si ritiene che nell'ottica dello spostamento della statale 46 verso est, il traffico dovrebbe diminuire nella frazione di Santomio: una rotatoria con una spesa di qualche centinaia di migliaia di euro è un gioco che non vale la candela. Per quanto riguarda la circonvallazione nord, da un punto di vista tecnico è considerata come una possibilità da tenere aperta per il futuro; si può sindacare sui rapporti instaurati con il comune vicino, ma è convinto che se non si lascia aperto questo varco, si pregiudicano delle possibilità future. Per le priorità degli interventi è d'accordo con la consigliere Biotto sulla priorità della rotatoria in Via Venezia - Via Marano. Indubbiamente 100.000 euro non sono una cifra enorme, ma già in sede di bilancio si era ribadito che le opere suddette si configurano come interventi provvisori sperimentali: in tal senso si possono investire cifre abbastanza irrisorie per vedere se poi vanno bene e di conseguenza attuare le opere definitive quando si avrà certezza del risultato.

Interviene l'**ing. Zamboni** per fornire alcune indicazioni in merito alle questioni poste. Si sofferma in particolare su Via Brandellero precisando che qualora la nuova Pedemontana non fosse sufficiente a far diminuire i flussi di traffico, il naturale elemento di variante a questa via sarebbe proprio la circonvallazione nord. Per i tempi di realizzazione di quest'opera, quello che è importante è aprire un tavolo di confronto con Monte di Malo per individuare una soluzione condivisa di pianificazione. Conferma la soluzione semaforica a Santomio.

Interviene l'**Assessore A. Addondi** per ribadire che la circonvallazione nord era uno degli impegni in campagna elettorale. Probabilmente la scelta poco felice è stata quella di Monte di Malo che ha messo a ridosso del comune di Malo una zona industriale così importante senza fare pianificazione di una viabilità decente: si vede tutti i giorni come sia problematico uscire dalla zona industriale di Monte di Malo. Precisa che Monte di Malo è in campagna elettorale e che una volta conclusa la competizione elettorale si potrà ragionare e pensare assieme al futuro: se molti amministratori negli ultimi 30/40 anni avessero avuto lungimiranza, probabilmente la viabilità sarebbe migliore. Non si possono più attuare pianificazioni così alla rinfusa come Monte di Malo. Bisogna pensare a lungo respiro e lasciare il varco: se la viabilità sovra comunale risolverà i problemi, saranno i primi a dirlo e non a progettare future strade, ma è opportuno tenere almeno la possibilità di correggere certe situazioni.

Interviene il **Consigliere G. De Marchi** per una considerazione. Gli pare che non si sia tenuto conto dell'impatto che può avere la Pedemontana come asse di attraversamento a sud di Malo. Se la Pedemontana viene realizzata in tempi brevi, se si organizza con la società autostrade una incentivazione da casello a casello molto probabilmente, avendo anche la nuova statale 46, si potrà convogliare il traffico che attualmente gira su Priabona verso il sud di Malo; conseguentemente la strada di Priabona potrebbe diventare veramente disincentivata al traffico importante e renderebbe nulla la necessità della circonvallazione nord. Afferma inoltre che, oggettivamente, il problema della zona industriale di Monte di Malo rimane indipendentemente da questi scenari, ma che con Monte di Malo qualche ragionamento può essere fatto. Se poi l'Amministrazione pensa nei termini di lasciare un ipotetico corridoio, questo è senz'altro un ragionamento condivisibile, ma dovrebbe diventare una estrema ratio se proprio non si riesce a smuovere niente in altre direzioni, perché è prioritario trovare soluzioni che siano diverse da questa.

Interviene il **Consigliere E.D.B. Agosti** per sottolineare il fatto che, nonostante il piano urbano del traffico privilegi l'utenza debole, manca una rete di piste ciclabili; la pista ciclabile manca in Via Chiesa e in Via Marano. C'è invece una nuova strada che verrà aperta vicino alla nuova scuola materna che verrà usata soprattutto nelle giornate di mercato. Chiede perché non sono state pensate queste piste ciclabili.

Interviene il **Consigliere P.E. Zaccaria** per chiedere una precisazione da parte dell'ing. Zamboni e cioè se non sia più logico, visto che a Malo c'è la circonvallazione, scoraggiare la svolta a sinistra anziché andare a fare inversioni di marcia;

L'ing. **Zamboni** risponde ai quesiti posti in merito alle piste ciclabili, all'inversione dei sensi di marcia e alla circonvallazione nord. Per quanto riguarda il discorso ciclabile, il piano va in una direzione di una mobilità alternativa: la filosofia è quella della messa in sicurezza, nell'attesa che vengano eseguite le grosse infrastrutture. Sono previste delle piste ciclabili e tutti gli interventi mirano a garantire una commistione dei flussi veicolari ragionevole. In via Chiesa ci si scontra con problematiche di carattere geometrico che non sempre permettono una ciclabile in sede propria. Per quanto riguarda il discorso delle inversioni di marcia su Via Torino e Via Milano, è possibile porre una limitazione ai movimenti conflittuali. La Pedemontana, sicuramente potrà risolvere il discorso dell'attraversamento est ovest e sgravare il traffico sul passo Priabona; è altrettanto vero che il traffico pesante della zona di Monte di Malo potrebbe essere servito da questo nuovo tratto senza interessare delle aree comunque urbanizzate: comunque le scelte devono essere valutate attentamente una volta che la Pedemontana sarà realizzata.

Interviene il **Sindaco** per alcune considerazioni conclusive. E' d'accordo con il consigliere Agosti per quanto riguarda le piste ciclabili: ce ne vorrebbero molte nel territorio, ma per la peculiarità dello stesso è molto difficile, basti pensare al centro storico dove realizzare delle piste ciclabile provocherebbe non pochi problemi. E' d'accordo anche con quanto detto dal consigliere De Marchi per la circonvallazione nord: nella malaugurata ipotesi in cui si dovesse realizzarla, lo si farà solo nel pieno consenso della popolazione, nel pieno consenso dei comuni contermini e con l'apporto della Provincia che dovrebbe accollarsi l'intera operazione. Si vedrà nel frattempo cosa succederà con la nuova Pedemontana e la nuova variante alla 46: è comunque opportuno non chiudere la strada all'eventualità di fare il progetto di Malo nord.

Non essendovi altri interventi il **Presidente** precisa che verranno effettuate due votazioni distinte: la prima votazione si farà per rigettare l'osservazione del comune di Monte di Malo; la seconda per l'ordine del giorno.

Il Presidente pone quindi ai voti la proposta di rigettare l'osservazione del Comune di Monte di Malo.

Seguono le dichiarazioni di voto dei tre capigruppo: **Eva Biotto** per il gruppo "Partito Democratico" dichiara la contrarietà; **De Marchi Gaetano** per il gruppo "Rinnovamento per Malo" dichiara l'astensione e **Danieli Roberto** per il gruppo "Lista Antoniazzi" dichiara voto favorevole.

Quindi,

IL CONSIGLIO COMUNALE

Con votazione espressa per alzata di mano, che da il seguente risultato proclamato dal Presidente:

Favorevoli: n° 14

Astenuti: n° 3 (De Marchi Gaetano, De Marchi Sergio e Spillare Federico)

Contrari: n° 4 (Biotto Eva, Zaccaria Pietro E., Rigele Manuel e Agosti Enrico D.B.)

RIGETTA

l'osservazione.



Dopodiché il Presidente dà lettura della proposta di deliberazione e la pone ai voti. Seguono le dichiarazioni di voto dei tre capigruppo: **Eva Biotto** per il gruppo "Partito Democratico" dichiara l'astensione; **Gaetano De Marchi** per il gruppo "Rinnovamento per Malo" dichiara l'astensione e **Roberto Danieli** per il gruppo "Lista Antoniazzi" dichiara voto favorevole.

Quindi,

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso

- che con delibera di G.C. n. 90 del 14.04.1998 è stato adottato il Piano Urbano del Traffico redatto dal Gruppo IPERCITTA';
- che con delibera di Consiglio Comunale n. 90 del 28.05.1998 è stato approvato il Piano Urbano del Traffico;
- che con delibera di Giunta Comunale n. 1 del 12/04/2005 è stato affidato allo studio Ata Engineering srl – NetMobility srl di Trento l'incarico per la redazione di un aggiornamento del Piano Urbano del Traffico;
- che con delibera di Giunta Comunale n. 126 del 11/11/2008 è stato adottato l'aggiornamento al Piano Urbano del Traffico "*Piano Generale Traffico Urbano*", redatto dallo studio Ata Engineering Srl – NetMobility srl di Trento;

Dato atto che detto aggiornamento è stato depositato in visione per il pubblico all'Ufficio Relazioni con il Pubblico dal 01/12/2008 al 31/12/2008 e che dell'avvenuto deposito è stata data notizia mediante avviso all'albo Pretorio del Comune, sul sito Internet del Comune, nonché mediante affissione di manifesti;

Accertato che a seguito della procedura di pubblicazione suddetta, è pervenuta entro i termini una sola osservazione, in atti al presente provvedimento;

Precisato che una parte di detta osservazione si riferisce allo studio di fattibilità della "*circonvallazione nord di Malo*", commissionato allo studio Ata Engineering Srl – NetMobility srl di Trento e che non si riferisce nello specifico all'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico "*Piano Generale Traffico Urbano*" in approvazione;

Ritenuto di esaminare e di controdedurre all'osservazione del Comune di Monte di Malo, per la sola parte relativa all'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico "*Piano Generale Traffico Urbano*", secondo le motivazioni riportate nell'allegato sub A);

Visto l'art 36 del D.Lgs. 285/ 1992 e successive modificazioni;

Viste le direttive del Ministero dei Lavori pubblici per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico;

Visto il D.Lgs 267 del 18.8.2000;

Visto lo statuto del Comune;

Visti i pareri obbligatori riportati in calce alla proposta di deliberazione;

Con votazione espressa per alzata di mano, che dà il seguente risultato proclamato dal Presidente:

Consiglieri presenti	nr. 21
Voti favorevoli	nr. 14
Voti contrari	nr. //
Astenuti	nr. 7 (Biotto E., Zaccaria P.E., Righela M., Agosti E.D.B., De Marchi G., De Marchi S., Spillare F.)

DELIBERA

1) di controdedurre all'osservazione relativa all'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico "*Piano Generale del Traffico Urbano*", come da allegato sub A) alla presente deliberazione;

2) di approvare l'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico "*Piano Generale del Traffico Urbano*" composto dagli elaborati di piano, di seguito elencati e conservati in atti presso l'Ufficio Edilizia Pubblica:

- Relazione tecnica illustrativa
- Allegati
- Interventi a breve termine
- Interventi a medio lungo termine





OSSERVAZIONE ALL'AGGIORNAMENTO DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO N. 1

Presentata da : **COMUNE DI MONTE DI MALO**

Pervenuta il : **29/12/2009** Prot. **26107**

Punto 1

Osservazione: *Il PUT dovrebbe prevedere le opere di immediata realizzabilità ed essere uno strumento tecnico operativo di breve periodo; la "circonvallazione nord di Malo" non può essere inquadrata in dette fattispecie.*

Controdeduzione: Il PUT definisce gli interventi di Breve Termine, ma lo studio incaricato ha cercato anche di verificare la coerenza di tali interventi con i possibili sviluppi urbanistici ed infrastrutturali di Lungo Termine, al fine di razionalizzare gli impegni economici più immediati verso obiettivi prioritari e massimizzare i benefici ottenibili anche in un orizzonte temporale più esteso.

In quest'ottica non si pretende, con questa analisi, di raggiungere un elevato grado di dettaglio nello Scenario di Lungo Periodo, considerando anche le maggiori incertezze che caratterizzano tali previsioni, ma si cerca di evidenziare se una scelta di breve periodo possa in qualche misura nuocere ad eventuali future necessità funzionali.

Punto 2

Osservazione: *il PUT deve essere coerente con le previsioni urbanistiche e con il rispetto dell'ambiente; la "circonvallazione nord di Malo" non rispetta tali requisiti.*

Controdeduzione: Lo studio intende evidenziare problematiche funzionali e di sicurezza per proporre all'Amministrazione, senza vincolare la stessa, le soluzioni applicabili, verificandone l'efficacia.

Lo strumento urbanistico è il frutto delle analisi territoriali prodotte in passato e può essere migliorato senza che questo significhi uno stravolgimento dell'impostazione generale.

Il rispetto dell'ambiente è sicuramente uno degli obiettivi prioritari del PUT, che viene perseguito sia attraverso la razionalizzazione dei flussi di traffico sia con la promozione di alternative viabilistiche.

Punto 3

Osservazione: *il PUT è carente in quanto non ha tenuto conto dei risvolti viabilistico-territoriali conseguenti alla realizzazione della "Pedemontana" relativamente alla circonvallazione suddetta.*

Controdeduzione: Come già evidenziato lo Scenario di Lungo Termine non vuole essere esaustivo, considerando anche che le nuove infrastrutture viarie di carattere regionale, come la nuova Pedemontana, vanno analizzate considerando l'intero territorio che ne viene interessato, attività questa che naturalmente non era possibile svolgere all'interno del PUT del Comune di Malo. Le interviste ai conducenti dei veicoli in ingresso al Comune di Malo hanno però consentito di stimare la percentuale di traffico di attraversamento e più in particolare la percentuale di traffico che potrebbe potenzialmente trasferirsi sui nuovi assi viari esterni all'abitato. Si è poi sottolineato che la possibilità di realizzare il tratto ovest della circonvallazione di Malo, parzialmente ricadente nel territorio comunale di

Monte di Malo, va intesa come opportunità da non precludere per il futuro con effetti positivi per entrambi i Comuni.

La condivisione di tale previsione infrastrutturale risulta altresì importante per evitare di fare, dall'una e dall'altra parte, scelte inopportune sotto il profilo della politica territoriale, che potrebbero innescare processi e/o problematiche viabilistiche difficilmente correggibili.

* * *

Per quanto sopra esposto, si ritiene che non sussistano elementi, proposte e/o richieste, tali da dover modificare il "*Piano Generale del Traffico Urbano*", così come già adottato e pertanto si propone di rigettare l'osservazione del Comune di Monte di Malo.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Con votazione espressa per alzata di mano, che da il seguente risultato proclamato dal Presidente:

Favorevoli: n° 14

Astenuti: n° 3 (De Marchi Gaetano, De Marchi Sergio e Spillare Federico)

Contrari: n° 4 (Biotto, Zaccaria, Righele M. e Agosti)



RIGETTA

l'osservazione.

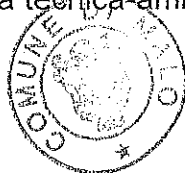
PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Oggetto : AGGIORNAMENTO PIANO URBANO DEL TRAFFICO -
CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE E
APPROVAZIONE.

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Si esprime parere favorevole di regolarità tecnica amministrativa.

COMUNE DI MALO, li 24/02/2009



IL RESPONSABILE
SERVIZIO EDILIZIA PUBBLICA
F.to Giovanni Toniolo

Letto, confermato e sottoscritto

Il Presidente

F.to Renato Roman



Il Vice Segretario Generale

F.to Oscar Raumer

ADEMPIMENTI RELATIVI ALLA PUBBLICAZIONE

Copia della presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio di questo Comune per 15 giorni consecutivi dal 1-1 MAR 2009



Il Funzionario Incaricato

F.to Luisella Manfron

di immediata eseguibilità

ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è divenuta esecutiva per decorrenza del termine di 10 giorni dalla pubblicazione il

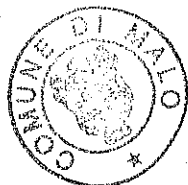


Il Funzionario Incaricato

Luisella Manfron

Copia conforme all'originale, in carta libera per uso amministrativo.

Comune di Malo 1-1 MAR 2009



Il Funzionario Incaricato

Luisella Manfron