



Comune di Arco

PUMS ARCO



PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI



Comune di Arco

Sindaco
Assessore alla Mobilità

Alessandro Betta
Gabriele Andreasi



Incarico per redazione del PUMS:

Netmobility s.r.l.

Francesco Seneci
Francesco Avesani
Licia Bernini
Filippo Forlati

Versione documento

Novembre 2023

Rev 00



Con il presente documento si svolge un'analisi tecnica delle osservazioni al PUMS pervenuti al Protocollo del Comune.

Complessivamente le osservazioni presentate sono 15.

Il documento di controdeduzione analizza ogni singola osservazione e, dove presenti, i diversi singoli punti dell'osservazione, riportando:

- ② il codice dell'osservazione e il nominativo del proponente;
- ② una breve sintesi che ripercorre le osservazioni su cui principalmente hanno posto attenzione i tecnici nel controdedurre alla osservazioni (tale sintesi non ha valore esaustivo, si rimanda alla lettura della osservazione nella sua completezza);
- ② il parere tecnico di controdeduzione;
- ② una proposta di giudizio di sintesi.

Il giudizio di sintesi sulle singole osservazioni è stato espresso utilizzando le seguenti diciture:

- ② “accolta” è un'osservazione che viene accolta nella sua interezza e può implicare una modifica agli elaborati di piano;
- ② “parzialmente accolta” è un'osservazione che viene accolta in parte e può implicare solitamente una modifica agli elaborati di piano;
- ② “non accoglibile” è un'osservazione respinta nel merito;
- ② “non pertinente” è un'osservazione avente un oggetto che non fa parte della sfera di competenza ed azione di un PUMS.

n° protocollo	soggetto	sintesi osservazione	Controdeduzioni	Ipotesi di conclusione di verifica
26004	Bigaran Sergio	residente in via De Gasperi, 17 1) senso unico meglio se in direzione est-ovest 2) contrario all'inserimento della ciclabile bidirezionale (sez 9) o al solo inserimento di ciclabile in senso est-ovest sul lato nord di via de Gasperi 3) contrario alla posa di cordoli di separazione perchè pericolosi per i ciclisti chiede solo segnaletica orizzontale	1) durante la fase di stesura del piano sono state vagliate tutte le ipotesi in merito alla direzione del senso unico di marcia: la scelta della direzione est-ovest è risultata essere quella che assicurava un miglior rapporto costi-benefici 2) anche per gli estensori del piano la bidirezionale presenta alcune criticità che non la rendono preferibile, sarà comunque il progetto di dettaglio a definire con una analisi funzionale completa l'alternativa migliore; 3) La separazione fisica tra spazio dedicato alle automobili e spazio dedicato alle biciclette risulta spesso utile ai fini della sicurezza stradale, minori sono le evidenze di rischi legati a cadute accidentali di ciclisti per presenza dei cordoli. Questa separazione è prevista e disposta dal DM 557/99.	parzialmente accolta
26643	Marco Galas	residente in via Frumento, 8 1) deleteria l'eliminazione dei parcheggi (compresi 2 disabili) 2) penalizzante e pericolosa la sezione 5 meglio la sezione 6 3) chiede chiarimenti sul fatto che si tratti di bike line o ciclabile 4) chiede di rivalutare l'inserimento della ciclabile in via frumento meglio farla in via Nuova e via Trieste 5) scia per inizio lavori per realizzazione di 4 posti auto in area privata chiede siano aggiorante le cartine con i parcheggi che realizzerà	Il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità d'azione ed i principi generali della mobilità a cui tendere nel prossimo futuro, non entra nel dettaglio delle caratteristiche geometrico-progettuali, ma si limita alla definizione di alcuni criteri progettuali generali da seguire. Le ipotesi di intervento vanno lette quindi come semplici idee progettuali da cui estrarre principi guida. 1) In corso di progettazione di dettaglio verrà valutato se sia necessario mantenere i posti disabili e modalità per farlo 2) generalmente si condivide la valutazione della maggior funzionalità e sicurezza delle piste monodirezionali su ambo i lati della strada. Nel caso specifico ci sono però alcuni elementi che potrebbero far convergere sulla scelta di una ciclabile bidirezionale sul lato nord di via Frumento: - la necessità di dare continuità alla ciclabile bidirezionale prevista sull'ultimo tratto di via De Gasperi; - il grado di sicurezza della corsia ciclabile controsenso lato sud che essendo priva di barriere e cordoli di separazione risulta solitamente più pericolosa rispetto ad una pista ciclabile in sede propria; - il fatto che la corsia ciclabile sul lato sud verrebbe realizzata al fianco di una fila di parcheggi a 90° e ciò comporta rischi per i ciclisti, derivanti dalla bassa visibilità durante le manovre per l'uscita dal parcheggio In fase di progettazione di dettaglio verrà effettuata la scelta più coerente in ordine a tutte le sollecitazioni giunte 3) Il disegno strategico generale prevede sia corsie ciclabili (o <i>bike lane</i>) che piste ciclabili in sede propria. Non sono invece previste piste ciclabili su corsia riservata. Le caratteristiche dell'ambito di intervento determineranno la scelta progettuale più opportuna senza prediligere, in via generale, l'una o l'altra soluzione tipologica. Le scelte progettuali di dettaglio – nel rispetto del disegno strategico generale – saranno dunque approfondite singolarmente per ogni tracciato in funzione delle condizioni del contesto (vincoli geometrici, flussi veicolari, sicurezza che dovrà essere garantita a tutti gli utenti, etc.)	respinta
26962	Teresa Adelaide Vergani	residente condominio in via Segantini 47, garage con uscita su via della Cinta 1) deroga al senso unico in via della Cinta 2) dosso rallentatore, a sud del garage, sulla strada (all'altezza del negozio di biciclette Verticale, più o meno) 3) specchio parabolico, di fronte all'uscita del garage, orientato verso sud	1) si accoglie l'osservazione integrando il testo di pag 84 come segue "La direzione di marcia opposta resterà comunque percorribile ai mezzi di soccorso, al trasporto pubblico, ai ciclomotori, alle biciclette, ai residenti nella via e a chi titolare di un posto auto sito all'interno dell'asse " 2) Il PUMS è un piano strategico, che dunque si occupa di definire le priorità d'azione ed i principi generali della mobilità a cui tendere nel prossimo futuro, senza scendere nei dettagli specifici della pianificazione di ciascun argomento, lasciati ai singoli strumenti attuativi. Per quanto riguarda quindi gli elementi di moderazione della velocità la collocazione a norma del cds verrà perfezionata in fase di progettazione di dettaglio tenendo conto di tutte le osservazioni pervenute. 3) l'installazione dello specchio parabolico serve l'uscita da un accesso privato; spetta quindi al proprietario richiedere apposita autorizzazione agli uffici comunali, far fronte all'acquisto, alla posa e al mantenimento in buono stato di conservazione dello specchio e ne risponderà in prima persona se dovesse arrecare danno a persone e/o cose.	accolta

n° protocollo	soggetto	sintesi osservazione	Controdeduzioni	Ipotesi di conclusione di verifica
27644	Rossi Maria Emanuela	residente in via San Pietro, 9 con passo carraio in curva 1) deroga al senso unico a chiunque esca dalla proprietà con mezzi a motore (figlie, trattore che porta la legna, idraulico,...)	1) l'obbligo di svolta a destra che impedirà ai non autorizzati di percorrere via della Cinta da nord verso sud non sarà ribadito dopo gli accessi carrai lungo la via, di conseguenza i non autorizzati che accedono da sud e si fermano lungo la via, potranno nuovamente uscire dalla via in direzione sud	accolta
27962	Luca Angelini	residente in via Mantova, 16/A 1) senso unico di marcia in via D. Chiesa in direzione est-ovest in quanto, con la futura ZTL in via Marconi e con la conferma del senso unico sull'asse via B. Powell-via Roma-via XXIV Maggio, verrebbe a mancare un qualsiasi collegamento "locale" nella direzione est-ovest dell'abitato di Arco 2) pinch point su via Mantova tra l'ingresso del civico 16 e la strada privata che conduce ai civici 16/A-B-C e 18 sulla corsia di marcia che da nord si dirige a sud 3) pinch point in via Cerere nel tratto che dal nuovo senso unico raggiunge il civico 33 4) spostamento marciapiede di via Cerere dal lato ovest al lato est e aumento della sosta lungo la via o in aree limitrofe	1) il senso unico di marcia in via D. Chiesa in direzione ovest-est è stato previsto per evitare fenomeni impropri di bypass che con la futura istituzione del senso unico di via della Cinta potrebbero interessare il percorso via Mantova-via S. Sisto e via D. Chiesa 2-3) Il PUMS è un piano strategico di settore, che dunque si occupa di definire le priorità d'azione ed i principi generali della mobilità a cui tendere nel prossimo futuro, senza scendere nei dettagli specifici della pianificazione di ciascun argomento, lasciati ai singoli strumenti attuativi. Per quanto riguarda quindi gli elementi di moderazione della velocità la collocazione a norma del cds verrà perfezionata in fase di progettazione di dettaglio tenendo conto di tutte le osservazioni pervenute 4) la realizzazione del marciapiede sul lato est (ipotesi interessante per la continuità della pedonalità) richiede la rimozione del marciapiede esistente. Va fatta quindi una attenta valutazione in merito al rapporto costi/benefici.	parzialmente accolta
28295	Tamburini Mauro	1) istituire in via della Cinta, via Marconi e via Garberie una ZTL a velocità moderata (30 km/h) con transito riservato ai residenti del centro storico, delle vie limitrofe, della località Laghel ai proprietari di immobili/terreni, ai fornitori degli esercizi commerciali e ai veicoli previsti dal PUMS 2) la realizzazione del parcheggio interrato è in contrasto e in controsenso con il volere eliminare il traffico veicolare dal centro	1) Quanto proposto è già previsto dal PUMS nello scenario di lungo termine 2) si fa riferimento a quanto scritto a riguardo nel PUMS nel paragrafo 4.2.1	parzialmente accolta
28590	Marco Campetti	1) Istituire un divieto di circolazione per mezzi pesanti alla rotatoria Omega in direzione Ovest 2) abbassare il limite di velocità da 50 a 30 kmh su via S. Caterina tra le due rotatorie di fronte ai centri commerciali 3) sbarriare via Gazol, tra San Martino e Massone 4) togliere la possibilità di parcheggio ai bus turistici (costantemente superiore ai 15 minuti regolamentari) all'incrocio tra via Cesare Battisti e viale delle Magnolie questi potrebbero “scaricare” gli ospiti alla stazione degli autobus e poi attendere nel parcheggio in zona cimitero 5) eliminare i parcheggi su via J. Mattei e di permettere il transito solo “a passo d'uomo” 6) localizzare due parcheggi per biciclette in Via Bruno Galas, lato nord, di fronte all'ex Villa San Pietro prima della rotonda e all'incrocio tra via Cesare Battisti e viale delle Magnolie 7) Parcheggio interrato ex tennis: rinunciare ai due piani interrati, costruendo un parcheggio ad un solo piano interrato, lasciando un sufficiente strato di suolo, adatto alla presenza e alla vita di piante ad alto fusto	1) accolta si demanda ad un approfondimento con la Polizia Locale 2) il limite 30 andrà sicuramente anticipato rispetto alla posizione attuale alla futura rotatoria con via Venezia; può essere effettuato un approfondimento sulla possibilità di anticiparlo fino alla rotatoria di via Grande Circonvallazione risulta invece meno indicato per la tipologia di asse viario estenderlo fino alla rotatoria di via S. Andrea 3) Per quanto riguarda la mobilità pedonale, è previsto dal PUMS uno specifico strumento per la rimozione delle barriere architettoniche denominato PEBA (Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche), che agisce su tutti i temi dell'inclusione delle persone con disabilità e non solo della mobilità. 4) l'ipotesi di mini rotatoria introdotta nel PUMS rende impossibile il mantenimento degli stalli di sosta dei bus turistici 5) si tratta di parcheggi in ZTL dedicati ai residenti con diritto di accesso 6) Il suggerimento verrà sicuramente tenuto in considerazione in fase di progettazione di dettaglio della localizzazione dei nuovi depositi per velocipedi, che non è di stretta competenza del PUMS in quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità d'azione e i principi generali della mobilità a cui tendere nel prossimo futuro. L'installazione di nuovi depositi per biciclette è tra le principali azioni previste dal PUMS al fine di potenziare i servizi alla ciclabilità e, per quanto riguarda le scelte localizzative, il PUMS prevede infatti che, al fine di garantire la massima efficacia e un corretto uso delle risorse, venga svolta una preventiva valutazione del potenziale utilizzo e delle richieste rilevate dal territorio. 7) si demanda il corretto dimensionamento dell'eventuale parcheggio in struttura ad un adeguato studio da sviluppare nelle future fasi progettuali. Con gli elementi oggi a conoscenza si ritiene che un solo piano profondo potrebbe non dare adeguate risposte in ordine al rapporto costi/benefici	parzialmente accolta

n° protocollo	soggetto	sintesi osservazione	Controdeduzioni	Ipotesi di conclusione di verifica
28663	Associazione per il WWF Trentino Associazione Italia Nostra Sez. Trentino Comitato Sviluppo Sostenibile	1) il piano presenta un grave limite prende in considerazione solo la mobilità da e verso il centro storico di Arco a partire dalle frazioni non tratta della mobilità verso le aree industriali ed artigianali, verso i complessi commerciali, verso alcuni centri servizi. All'interno delle frazioni non viene affrontato il tema della mobilità sostenibile 2) istituire ZTL sull'asse Via Garberie, via Marconi e via della Cinta con accesso riservato ai residenti del centro storico e zone limitrofe con eventuali permessi particolari invece del senso unico in via della Cinta 3) errato realizzare il parcheggio interrato agli ex campi da tennis: si propone di potenziare i parceggi esistenti intorno al centro ed eventualmente realizzare un parcheggio interrato nel sito ex Enel in via Nas 4) via della Fossa pista ciclabile protetta 5) estensione città 30 con misure di moderazione del traffico 6) area attrezzata a pagamento per i camper 7) problema dell'accesso alle falesie, parcheggio abusivo chiedono una disciplina che interdisca l'accesso ai non residenti alla zona dell'olivaia	1) Per quanto con minor enfasi rispetto alle relazioni fra frazioni e centro, sono stati presi in considerazione anche alcuni aspetti delle frazioni, per esempio con la proposta di ZTL, strade ciclabili, nuovi collegamenti stradali. 2) Il PUMS prevede l'istituzione della ZTL in via Garberie, via Marconi e in via della Cinta nello scenario di lungo termine. Nel breve termine si prevede l'istituione del senso unico in via della Cinta che resta percorribile da ambo i sensi "...ai mezzi di soccorso, al trasporto pubblico, ai ciclomotori, alle biciclette, ai residenti nella via" come ribadito a pag. 84 del piano. 3) La realizzazione del parcheggio multipiano interrato agli ex campi da tennis non compromette la pedonalizzazione delle vie del centro. L'accesso e il recesso all'eventuale Parcheggio potrà e dovrà avvenire direttamente da via Santa Caterina (tav. 4.15 del PUMS). Si ritiene la proposta di parcheggio presso il sito ex Enel in via Nas peggiore dal punto di vista dell'accessibilità in quanto andrebbe a spostare i flussi veicolari da via S. Caterina a vie con caratteristiche residenziali 4) via della Fossa è stata indicata oggetto di interventi di moderazione del traffico e caratterizzata come strada E-bis (strada ciclabile) 5) Il PUMS prevede per una reale riduzione della velocità veicolare di modificare la struttura e l'utilizzabilità delle strade, mediante la realizzazione diffusa di interventi di moderazione del traffico, già nel breve termine 6) presso l'hub di Caneve è prevista nuova area attrezzata per camper 7) il tema della mobilità del turismo outdoor è stato affrontato nel paragrafo 4.2.3 del PUMS	parzialmente accolta
28633	Coldiretti Trento	1) deroga al senso unico in via della Cinta ai mezzi agricoli 2) per tutte le strade interpoderali del comune divieto di circolazione eccetto frontisti e mezzi agricoli (es. via Crosetta e via Cerere) 3) potenziamento dei parcheggi previsti attuato con piani interrati o sopraelevati non utilizzando suolo agricolo 4) attenzione alle attività agricole circostanti la nuova rete ciclabile inserendo cartellonistica che tuteli le attività, non consumo di suolo agricolo, niente illuminazione perchè attira insetti dannosi e permette l'utilizzo in orario notturno previsto per i trattamenti	1) si demanda alla costruzione dell'ordinanza di istituzione del senso unico quali siano esattamente i soggetti da derogare 2) in generale si ritiene interessante l'osservazione: in alcuni casi specifici è necessario però tenere conto di altre esigenze, che potranno evolvere nel corso del tempo 3) in generale per il potenziamento dei parcheggi di attestamento sono previsti piani sopraelevati. Nel caso specifico del parcheggio dell'HUB di Caneve, dove sono necessarie molteplici funzioni, sarà comunque necessario utilizzare nuovo suolo. 4) accolta	accolta parzialmente
28690	Comitato di partecipazione Arco Centro	1) limitare l'offerta di parcheggi nella zona di Laghel, anche per non attirare campeggiatori abusivi 2) vietare il passaggio ai camper di grandi dimensioni (oltre i 2,5 metri di altezza)	1) Osservazione accolta in quanto prevista dal PUMS vedi paragrafo 4.2.1. 2) Ai fini di quanto richiesto può essere introdotto il divieto di transito ai veicoli di altezza sup a XX (art 118 cds)	accolta
28693	Giulia Tosi	residente in Largo Gramsci, 1 (con uscita carrabile su via Frumento) 1) chiede perché in via Frumento sono state proposte due sezioni e se ne sia già stata scelta una 2) chiede che l'eventuale inserimento di una fascia alberata a separazione della ciclabile bidirezionale in via Frumento sia attentamente valutato in modo da non provocare perdite di visibilità per chi si immette sulla via 3) tempi di realizzazione troppo lunghi chiede tempi esatti perchè in attesa con altri residenti di collocare gli specchi stradali nella direzione corretta in base al senso di marcia	1) Il PUMS è un piano strategico, che dunque si occupa di definire le priorità d'azione ed i principi generali: vanno letti in questo senso le ipotesi progettuali, che per questo motivo possono proporre anche soluzioni alternative. Saranno i piani di settore o i progetti a effettuare le scelte definitive. 2) In fase di progettazione di dettaglio sarà attentamente valutata la posizione delle alberature 3) Il cronoprogramma di attuazione delle azioni è stato definito a seguito di un'analisi delle priorità compatibilmente con le risorse a disposizione, con i piani/progetti sovraordinati e con i tempi di realizzazione di ciascun intervento. Si evidenzia anche che molto spesso le strategie/azioni previste dal piano per il medio-lungo termine sono così temporalmente collocate poichè necessitano di analisi e studi preliminari non ancora compiuti oppure perchè dipendono dalla realizzazione preventiva di altre azioni.	accolta parzialmente
28696	Mario Pace	proprietario di uno stabile in via Frumento, 15 1) posti macchina in PP sul lato destro della via risulterebbero inutilizzabili nel caso di senso unico in direzione est- ovest perchè sarebbe impossibile uscire dall'auto dopo aver parcheggiato	1) Trattandosi il PUMS di un piano strategico di settore, che dunque si occupa di definire le priorità d'azione ed i principi generali della mobilità a cui tendere nel prossimo futuro, senza scendere nei dettagli specifici della pianificazione di ciascun argomento, lasciati ai singoli strumenti di definizione, in fase di progettazione di dettaglio si terrà conto delle specifiche esigenze	accolta parzialmente

n° protocollo	soggetto	sintesi osservazione	Controdeduzioni	Ipotesi di conclusione di verifica
28835	Civica Olivaia - etica e ambiente	1) ciclabilità: i percorsi non risultano delineati in modo chiaro e non si comprende se esista continuità. Suggestiscono per San Giorgio un percorso ciclopedonale a fianco di via A. Moro. Propongono di racciardare il tratto di ciclabile sul lato sx del Sarca nella zona di Caneve con le strade interpoderali dell'agricolo in zona Bruttagosto. Risolvere l'incrocio tra ciclabile e strada al ponte di Arco. Ciclabile sull'altra sponda del Sarca misura negativa dal punto di vista ambientale. Aumento dei ciclopsteaggi nelle zone di maggiore attrattività (es Foro Boario) 2) parcheggi: contrari al Parcheggio interrato nella zona degli Ex campi da tennis. Chiedono che il potenziamento dei parcheggio Caneve, Ospedale e San Pancrazio avvengano in elevazione con strutture componibili in metallo 3) Chiusura del parcheggio nell'Olivaia a Laghel e introduzione di un divieto di accesso a Laghel eccetto residenti e ospiti	1) Il PUMS è un piano strategico di settore, che dunque si occupa di definire le priorità d'azione ed i principi generali della mobilità a cui tendere nel prossimo futuro, senza scendere nei dettagli specifici della pianificazione di ciascun argomento. Competeranno quindi ad uno strumento, quale ad esempio il Biciplan, gli approfondimenti del caso. Nel caso specifico comunque molte delle indicazioni date paiono già comprese nel piano, quand'anche su un fase temporale di medio-lungo termine. Di sicuro interesse la richiesta di una ciclabile lungo via A. Moro, per la quale però è indispensabile una analisi di dettaglio del raccordo alle due estermità (rotatoria via S.Isodoro e rotatoria via Grande Circonvallazione) per cui si rimanda ad uno studio di settore e a approfondimento con l'ente gestore della strada. 2)Il PUMS evidenzia come oggi siano presenti nella zona centrale (Zona 1, fig. 2-46) 321 posti auto (tabella 2-48) e propone per il lungo termine la riduzione a 250 posti auto (comprensivi di una stima di 180 posti nella nuova struttura). Il PUMS prevede quindi un saldo negativo di posti auto nella zona centrale (Zona 1). Il saldo viene compensato dall'ampliamento dei parcheggi di attestamento esterni. 3) Il PUMS ha ipotizzato un programma di espansione progressiva della ZTL (che interessa anche l'accesso a Laghel) per modificare gradualmente gli assetti consolidati anche in funzione delle evoluzioni al contorno. Prima dell'introduzione della ZTL possono essere attuate misure per ridurre la capacità di sosta per i residenti in area, vietare il transito ai mezzi di grandi dimensione e attuare un maggior numero di controlli per il rispetto dei divieti	accolta parzialmente
24827	Comitato spontaneo "Io vivo Laghel"	1) il nostro borgo è stato menzionato una sola volta, soltanto per rimarcare l'accesso dei turisti che si recano alle falesie che qui da noi sono abbondanti. Né una menzione per regolamentare il flusso turistico, né una menzione per regolamentare le soste vietate o i campeggi selvaggi, nessuna menzione per migliorare una viabilità che negli ultimi anni è divenuta insostenibile 2) la soluzione di istituire ed allargare la ZTL già presente nel centro città, ci sembra alquanto lontana nella sua realizzazione e per questo chiediamo misure urgenti negli anni che decorrono alla sua effettiva attivazione 3) la creazione del nuovo parcheggio poco distante dalla 'Chiesetta bianca', ci sembra oltremodo esagerato se nel prossimo futuro, l'idea di codesta amministrazione è quella di eliminare o quanto meno ridurre fortemente il traffico turistico all'interno del centro storico della città, centro storico del quale fa parte anche la zona di Laghel	2) Il PUMS ha ipotizzato un programma di espansione progressiva della ZTL per modificare gradualmente gli assetti consolidati anche in funzione delle evoluzioni al contorno. Prima dell'introduzione della ZTL possono essere attuate misure per ridurre la capacità di sosta per i residenti in area, vietare il transito ai mezzi di grandi dimensione e attuare un maggior numero di controlli per il rispetto dei divieti 3) il detto parcheggio non è citato nel PUMS	accolta parzialmente
28758	Leonardo Benuzzi	1) interruzione della pista ciclabile alla altezza del vivaio Angelini (s.isodoro /45 bis) non segnalata e che andrebbe tolta unendo i due spezzoni di pista ciclopedonale con un apposito passaggio. 2) interruzione di diversi metri del percorso ciclopedonale in via Pomerio, all'entrata della casa di cura Regina, inoltre è assurdo che all'altezza del ponte sulla Barca la ciclopedonale abbia un passaggio prioritario rispetto alle auto e a poche centinaia di metri per un ingresso privato le cose siano diverse. 3) Mancanza di un percorso pedonale in via Sabbioni, oggi molto frequentato da pedoni e ciclisti soprattutto in orario serale. 4) collegamento via sabbioni con pista ciclabile oggi posizionato in curva pericolosa. Il passaggio ricavato negli anni nella scarpata è stato recentemente chiuso, non si è considerato che si attraversa la strada in un punto rettilineo e non in curva. 5) Via S. Andrea ad Arco è una barriera che taglia a metà la piana fra Arco e Riva. Andrebbe facilitato il passaggio nord-sud con un passaggio pedonale da individuare fra le due rotonde (GardaGomme e quella del vivaio Angelini), anche considerando che oggi la strada taglia a metà una area industriale dove da un lato c'è un bar ed un supermercato e dall'altro un centro servizi con mensa.	Il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità d'azione e i principi generali della mobilità a cui tendere nel prossimo futuro, non entra nel dettaglio delle analisi fisiche dei percorsi ciclabili e ciclopedonali. Da piano strategico, però, condivide la necessità intervenire all'adattamento di tutti quei percorsi ciclabili, che non risultano essere fruibili in sicurezza e facilità a causa della presenza di barriere architettoniche, delle caratteristiche geometrico-costruttive, dello stato manutentivo o altro. Tali interventi saranno possibili attraverso la redazione di specifici piani di settore o progetti di dettaglio	non pertinente