

Numero di protocollo associato al documento come metadato (D.P.C.M. 3.12.2013, art. 20). Verificare l'oggetto della pec o i files allegati alla medesima. Data di registrazione inclusa nella segnatura di protocollo.



COMUNE DI ARCO

Prot. Prec. 24503/2025

Inviata p/m e-mail

Egregi consiglieri

Dario Ioppi

dario.ioppi@comune.arco.tn.it

Gabriele Andreasi

gabriele.andreasi@comune.arco.tn.it

Nicola Cattoi

nicola.cattoi@comune.arco.tn.it

OGGETTO: RISPOSTA ALL'INTERROGAZIONE DI DATA 14 AGOSTO 2025, PROT. N. 24503, PRESENTATA DAI CONSIGLIERI NICOLA CATTOI (CAMPOBASE), GABRIELE ANDREASI E DARIO IOPPI (PARTITO DEMOCRATICO DEL TRENTINO) AVENTE AD OGGETTO: "DICHIARAZIONI APPARSE SULLA STAMPA RIGUARDANTI LA MODIFICA DELL'INCROCIO IN VIA DELLA CINTA ALL'ALTEZZA DEL PONTE DI ARCO". (N. 13).

Premessa

Contesto e quadro strategico (PUMS)

- Il PUMS di Arco, attivo dall'11 dicembre 2023 dopo l'approvazione in Consiglio comunale, è uno strumento volto a promuovere una **mobilità più sostenibile**, superando il modello "auto-centrico" per favorire mobilità dolce come bici e pedoni.
- Tra gli obiettivi del piano, una visione chiave è quella della "**Città 30**": promuovere limiti a 30 km/h in ambito urbano, con la redistribuzione dello spazio pubblico tra tutti gli utenti, così da aumentare **sicurezza**, vivibilità e tutela degli utenti vulnerabili.

Rilevanza pubblica e criticità attuali

- Durante il percorso partecipativo avviato nel 2022, i cittadini hanno evidenziato problematiche legate alla **scarsa sicurezza** dei percorsi ciclabili esistenti, soprattutto per bambini e anziani, e segnalato traffico di attraversamento e scarsa moderazione della velocità. Questo incrocio, sempre risultato critico, dall'apertura dell'attraversamento ciclabile è sempre stato al centro dell'attenzione per quanto riguarda gli aspetti legati alla sicurezza.

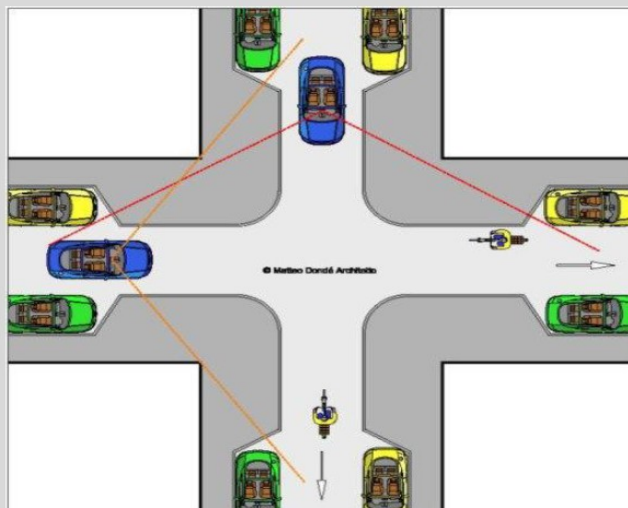
Come viene dedotto il principio di sicurezza?

- Il principio secondo cui gli attraversamenti ciclabili devono essere previsti solo laddove siano soddisfatte condizioni di sicurezza deriva dalla lettura integrata delle norme tecniche (DM 557/99 e D.P.R. 495/92) e dalle più recenti linee guida ministeriali. Queste indicano che la progettazione deve sempre garantire la sicurezza degli utenti vulnerabili, come ciclisti e pedoni, soprattutto negli incroci e nei punti critici.

- In particolare, le Linee guida per la progettazione delle infrastrutture ciclabili emanate dal Ministero delle Infrastrutture (es. documento 2022), pur non avendo valore di legge, esplicitano il concetto di visibilità, separazione dei flussi e riduzione dei punti di conflitto come condizioni essenziali. Dove queste mancano, viene raccomandata la non realizzazione dell'attraversamento ciclabile.
- Il Codice della Strada e il D.P.R. 495/1992 affidano sempre all'ente proprietario la responsabilità della sicurezza e della scelta progettuale più idonea in base alle condizioni locali.
- Nella guida all'applicazione del DL 76/2020 – Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana ed extraurbana l'all. B a pagina 32 indica:
 - *Per quanto riguarda le dimensioni della carreggiata, l'esperienza tedesca dimostra che più la strada è stretta e più è sicura (si riducono naturalmente le velocità), e che la sicurezza si gioca sostanzialmente tutta in corrispondenza delle intersezioni, dove è cruciale il rispetto delle giuste visibilità.*
 - *a pagina 33: "...Le intersezioni sono i punti più problematici. Garantire distanze di visibilità sufficienti e chiarire che il traffico di biciclette in doppio senso si avvicinerà sono di particolare importanza. Oltre al solito divieto di parcheggio in prossimità degli incroci, una segnaletica ben riconoscibile che indichi l'apertura per il traffico di biciclette "contromano" è importante per tutti i viaggiatori che entrano nell'incrocio..."*

Guida all'applicazione del DL 76/2020

...Le intersezioni sono i punti più problematici. Garantire distanze di visibilità sufficienti e chiarire che il traffico di biciclette in doppio senso si avvicinerà sono di particolare importanza. Oltre al solito divieto di parcheggio in prossimità degli incroci, una segnaletica ben riconoscibile che indichi l'apertura per il traffico di biciclette "contromano" è importante per tutti i viaggiatori che entrano nell'incrocio..."



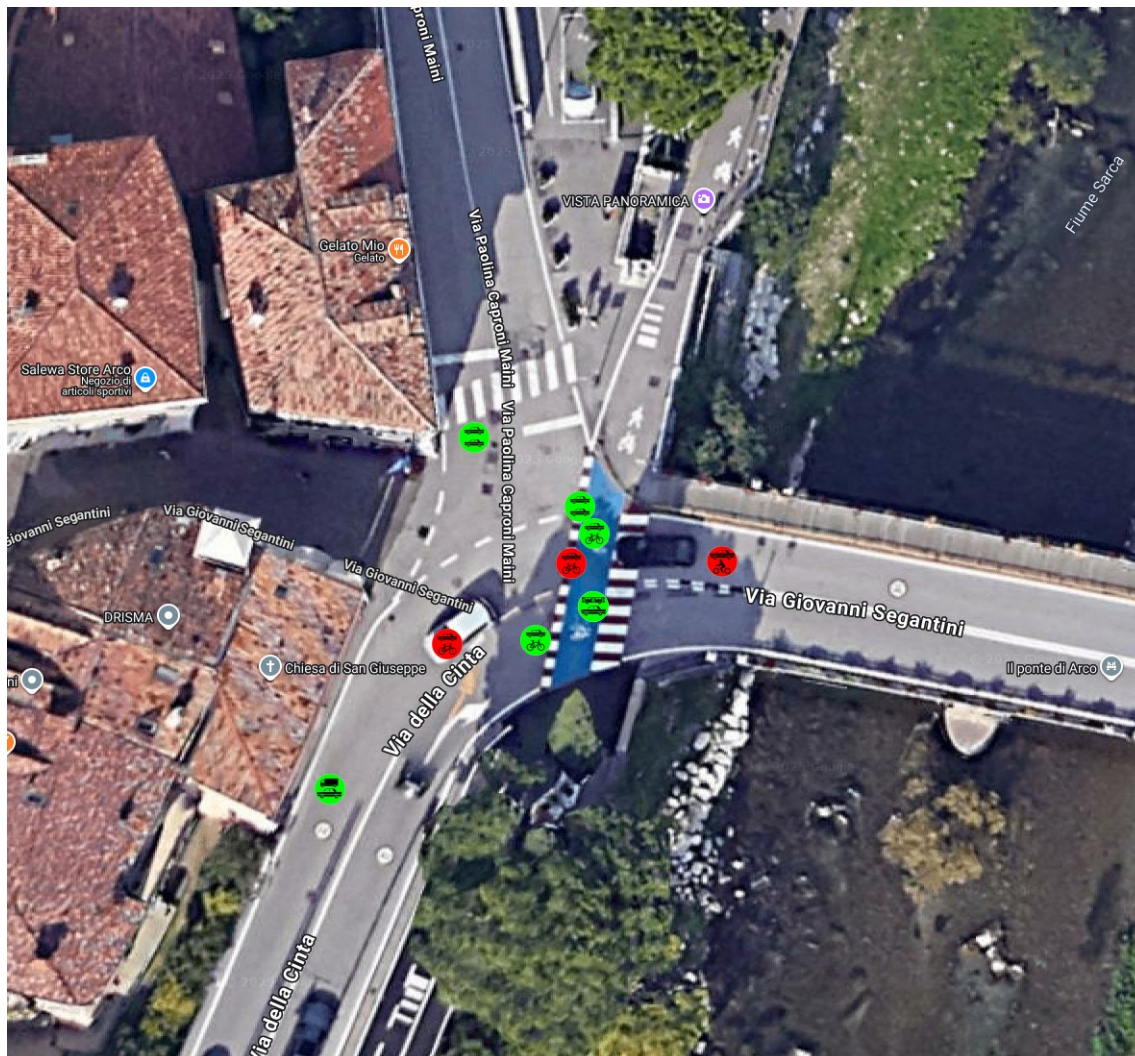
Entrando nel merito dei quesiti posti:

1. Corrispondenza delle dichiarazioni alla volontà dell'Amministrazione

L'amministrazione sta valutando la situazione per cercare d'intervenire una volta acquisti tutti gli elementi utili. Questo, anche per la mutata situazione legata alla presenza di un nuovo ostacolo alla visuale costituito dalla passerella provvisoria sul lato a sud del ponte. Una delle possibilità considerate è d'intervenire sul nodo per semplificare i comportamenti e ridurre i conflitti, trasformando l'attraversamento "ciclopedonale" in **solo pedonale**. È un intervento di **sicurezza** coerente con gli obiettivi del PUMS (tutela degli utenti vulnerabili, moderazione della velocità, riduzione dei conflitti agli incroci) e con le linee guida nazionali che raccomandano di prevedere attraversamenti ciclabili solo dove la geometria e la visibilità sono adeguate; in caso contrario si privilegia l'attraversamento **a piedi** dei ciclisti. Non è una "retromarcia" sulla ciclabilità, ma una **messa in sicurezza del nodo** nell'attesa/insieme di altri interventi PUMS (es. riorganizzazione di via della Cinta, sensi unici/limitazioni di transito, costruzione delle nuove passerelle). Le controdeduzioni PUMS esplicitano che le soluzioni **di dettaglio** sono valutate caso per caso. La passerella provvisoria e i lavori previsti per le nuove passerelle hanno introdotto dei nuovi elementi da considerare. Riguardo al **"Rischio che gli automobilisti si sentano più liberi nell'intersezione"**, questo si evita con **progetto e segnaletica adeguati**: zebra ben visibile (illuminazione), eventuale **rialzo** o restringimento ottico e controlli.

2. Analisi di traffico/incidentalità a supporto

Si tratta di un **area già critica per commistione di flussi** (scuole, impianti sportivi, parcheggi, bus, camper) i dati già raccolti per la stesura del PUMS lo confermano in modo netto. La prevenzione non richiede un sinistro pregresso: si agisce su **rischio** (near-miss, affollamento, scarsa visibilità, presenza di nuove infrastrutture che generano interferenze). L'area del Ponte/Segantini è comunque storicamente **sensibile** (si registrano incidenti gravi in prossimità del corridoio), a conferma che il contesto richiede massima cautela, come riportato anche nella sintesi "estratto di mappa" fornitoci dalla Polizia Locale.



3. Valutazioni tecniche che introducono questa soluzione

Il nodo presenta **spazi ridotti e visuali condizionate**; peggiorate dalla passerella provvisoria, mantenere una corsia ciclabile con priorità in attraversamento aumenterebbe i conflitti con svolte/ingressi e mezzi pesanti/autobus. Le linee guida (MIT; DM 557/1999 come riferimento tecnico) richiedono standard minimi di larghezza e visibilità: se non garantibili senza opere invasive, è **più sicuro** ricondurre il passaggio bici al pedonale. Il cosiddetto **"Obbligo di scendere dalla bici"** per chi percorre la ciclabile, è una misura **ammessa e prevista**. In assenza di attraversamento ciclabile segnalato, il ciclista **diventa pedone conducendo il veicolo a mano** (art. 182 CdS); sulle strisce pedonali hanno precedenza i pedoni, e i veicoli (biciclette incluse) devono

dare precedenza (artt. 145 e 40 CdS). La scelta elimina l'aspettativa (spesso disattesa) di "priorità ciclabile" in un punto critico.

Inoltre, un recente parere della Polizia Locale fa emergere delle criticità in merito all'esistenza di un attraversamento ciclabile in quel punto, anche in virtù di un recente parere del MIT. *"Considerato che: gli attraversamenti ciclabili sarebbero previsti per mettere in collegamento due tratti di una pista ciclabile; per pista ciclabile si intende la parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi, (art. 3 del Codice della Strada c. 1 n. 39); la situazione oggetto di richiesta di parere mette in collegamento due tratti non riservati esclusivamente alla circolazione dei velocipedi ma bensì due tratti di un percorso pedonale e ciclabile; in presenza di percorsi promiscui non vi è invece alcun obbligo di utilizzarli conducendo un velocipede. Dove le piste ciclabili si interrompono, i ciclisti, per immettersi nelle carreggiate a traffico veloce oppure per attraversare le carreggiate stesse (in assenza, quindi, di attraversamenti strutturati), sono tenuti ad effettuare le relative manovre con la massima cautela, evitando in modo particolare improvvisi cambiamenti di direzione e dove le circostanze lo richiedano attraversamento tenendo il veicolo a mano (vedi art. 377, reg. c.d.s.)."*

Si ritiene: che l'attraversamento ciclabile oggetto di valutazione risulterebbe strutturato in difformità dalle prescrizioni regolamentari di esecuzione del codice della strada. A corroborare il parere sopra espresso si allega la risposta, a specifica problematica, sollevata dall'Associazione Assosegnaletica.

4. Inserimento in una progettualità più ampia (obiettivi e tempi)

Sì. L'intervento è **coerente** col PUMS, che individua via della Cinta-Prabi come asse da riorganizzare (priorità utenti vulnerabili, moderazione, razionalizzazione accessi). Le controdeduzioni PUMS chiariscono che il piano è **strategico** e che le soluzioni operative si attuano per fasi con gli ordinari atti viabilistici (segnaletica, sensi unici, ecc.). **L'incrocio dibattuto e già oggetto di lavori (nuovo marciapiede in via Caproni Maini)**, l'intervento attuale è **complementare** a quanto già fatto: prima si è protetto il flusso pedonale in uscita da via Segantini, ora si chiarisce il regime dell'attraversamento sul principale asse di accesso a Prabi, passo ulteriore di messa in sicurezza del corridoio, anche per la presenza della nuova passerella provvisoria e dei futuri lavori alle nuove passerelle.

Inviata p/m e-mail

5. Alternative valutate e motivi dell'esclusione

Sono state considerate:

- **Separazione fisica** e piattaforme dedicate bici: non compatibili, allo stato, con le **sezioni disponibili** e le manovre di bus/mezzi di soccorso anche in previsione dei lavori per le passerelle che comporteranno per un lungo periodo sensi unici alternati;
- **Semaforizzazione** del solo attraversamento ciclabile: introduce Cicli/tempi aggiuntivi e non è compatibile con i sensi unici alteranti che dovremmo introdurre per il rifacimento delle passerelle;

6. Passaggi formali, consultazione e informazione

- **Parere tecnico** e istruttoria Polizia Locale/Uffici;
- **Passaggio in Commissione Viabilità e Mobilità**;
- **Ordinanza** di regolamentazione/segnalatica da parte dell'ente competente (CdS artt. 5 e 37);
- **Installazione segnalatica** orizzontale/verticale e, se previsto, opere minute (rialzi/illuminazione);
- **Comunicazione pubblica** (sito, Albo, conferenza stampa), monitoraggio in esercizio e, se necessario, tarature.

Ringraziando per l'attenzione riservata al tema.

Cordiali saluti.

Allegato 1 : *risposta del MIT all'Associazione Assosegnalatica.*

Il Vicesindaco
Marco Piantoni

La Sindaca
Arianna Fiorio

Documento informatico firmato digitalmente, ai sensi e per gli effetti degli artt. 20, 21 e 24 del Decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 e ss.mm.; sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.