



COMUNE DI TRENTO

CIRCOSCRIZIONE N. 1 - GARDOLO

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 46

del Consiglio circoscrizionale

Oggetto: DOCUMENTO AI SENSI DELL'ART. 27 COMMA 2 LETTERA C DEL REGOLAMENTO DEL DECENTRAMENTO: "URBANISMO TATTICO O ZONA TRENTA A GARDOLO"

Il giorno 24.10.2024 ad ore 20.30 nella sala delle adunanze in seguito a convocazione disposta con regolari avvisi recapitati a termini di legge alle Consigliere e ai Consiglieri, si è riunito, in seduta pubblica, il Consiglio circoscrizionale sotto la presidenza della signora Frizzera Gianna presidente del Consiglio circoscrizionale.

Presenti: presidente **Frizzera Gianna**
consigliere **Andreatta Antonella**
e consiglieri **Avi Gianni**
De Mare Vittoria
Mattedi Maria Rosa
Nicolussi Paolaz Luca
Paolazzi Corrado
Parkoo Kudzo Woezo
Rizzi Sara
Rodler Christian
Tezzon Ivan
Tomasi Michele
Tosoni Marco

Assenti: consigliere **Beltramello Fabio**
e consiglieri **Franceschini Lorenza**

e pertanto complessivamente presenti n. 13, assenti n. 2, componenti del Consiglio.

Assume la presidenza la signora Frizzera Gianna.
Partecipa la Segretaria circoscrizionale Mazzon Sara.

Accertata la presenza del numero legale, la Presidente dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato.

Il Consiglio circoscrizionale

premessi che il consiglio, ha presentato una indicazione, in data 15/10/2024 prot.375271 ai sensi dell'articolo 27 comma 2 lettera c) del Regolamento del Decentramento avente ad oggetto "Urbanismo tattico o Zona Trenta a Gardolo";

dato atto che il consigliere ha relazionato al riguardo dando lettura della predetta indicazione;

sentiti gli interventi delle consigliere e dei consiglieri;

giudicati condivisibili i contenuti esposti dal consigliere e ritenuto quindi di porre in votazione l'approvazione dell'indicazione ai sensi dell'articolo 27 comma 2 lettera c) del Regolamento del Decentramento;

rilevato che, ai sensi dell'art. 53 comma 1 lettera c) del Regolamento del decentramento, sulla presente proposta di deliberazione il Segretario circoscrizionale ha espresso parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa, unito alla presente deliberazione;

visti:

- il Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino – Alto Adige approvato con Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2, modificata dalla Legge regionale 8 agosto 2018 n. 6 e successive variazioni;
- lo Statuto comunale approvato e da ultimo modificato rispettivamente con deliberazioni consiliari 09.03.1994 n. 25 e 26.09.2023 n. 91;
- il Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione consiliare 23.11.2016 n.136;
- la deliberazione del Consiglio comunale 19.12.2023 n. 112, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il Documento Unico di Programmazione 2024-2026 e successive variazioni;
- il Regolamento del decentramento approvato con deliberazione consiliare 11.03.2015 n.41 e da ultimo modificato con deliberazione consiliare 31.01.2023 n.14;

constatato e proclamato da parte del Presidente, con l'assistenza degli scrutatori, l'esito della votazione allegato;

sulla base di tali risultati il Consiglio circoscrizionale

delibera

di approvare, ai sensi dell'articolo 27 comma 2 lettera c) del Regolamento del Decentramento la seguente indicazione avente ad oggetto "Urbanismo tattico o Zona Trenta a Gardolo":

"A qualche mese dall'introduzione di alcune modifiche alla viabilità del nostro sobborgo, come Consiglio riteniamo necessario interrogarci sull'efficacia e compatibilità che esse hanno comportato alla situazione generale della nostra circoscrizione.

Sostanzialmente i tipi di intervento si possono suddividere in tre tipologie ovvero:

- intervento generalizzato di abbassamento dei limiti di velocità di circolazione a 30 km/h su tutta le vie della parte ad est di via Bolzano;
- Realizzazione di puntuali interventi fisici di rallentamento del traffico;
- Riqualificazione di alcuni spazi urbani "complicati".

Possiamo quindi analizzare i tre punti singolarmente in quanto hanno degli obiettivi specifici diversi.

Il primo punto, quello relativo al limite generalizzato dei 30 km/h, ha come scopo principale la riduzione della velocità dei veicoli con la ovvia e conseguente volontà di aumentare la sicurezza per i fruitori deboli della strada. Nel sentire comune, e anche nella volontà del legislatore, il limite dei 30 km/h è percepito come un segnale non solo di obbligo ma anche di pericolo, ovvero "prestare la massima attenzione su questo tratto". Estendendo genericamente questo limite si perde, già a breve distanza dal segnale, la sua efficacia di richiamare l'attenzione degli utenti. Esempio plastico è quello di Via IV Novembre, già oggetto di un intervento strutturale con la realizzazione delle isole pedonali non molto tempo fa, intervento, che dalle analisi e riflessioni fatte al fine di applicazione del nuovo limite, risulterebbe non efficace come auspicato dal punto di vista del rallentamento del traffico.

Come Consiglio, invece, crediamo che questo intervento sulle isole pedonali abbia portato dei benefici sia in termini di sicurezza per i pedoni che in termini di mitigazione della velocità evidenti, tanto da giustificare ampiamente la soppressione di 6 posti auto.

Per quanto sopra esposto riteniamo sia da valutare l'efficacia nell'utilizzo di limiti a 30 km/h in modo più

puntuale per poter sfruttare l'effetto di aumento della soglia di attenzione dove ritenuto più necessario (esempio in prossimità delle Scuole), e riteniamo sia da valutarne l'istituzione anche in prossimità dell'asilo di via Paludi e in prossimità delle rampe di accesso e uscita di via Bolzano su via Soprasasso.

Passiamo al secondo punto quello degli interventi con realizzazione di "ostacoli" fisici, in particolare quello di via 8 Marzo, del quale non ci sembra in dubbio l'efficacia ma piuttosto il suo posizionamento che ha creato più di qualche disfunzione ai residenti a ridosso, tipo manovra di entrata e uscita dal piazzale condominiale o accesso da parte di mezzi di misura non proprio ridotta (mezzi nettezza urbana, mezzi per traslochi o consegne ingombranti, ecc...).

Sulla situazione particolare questo Consiglio si era già confrontato, in quanto in tale posizione abbiamo un incrocio tra la via e la pista ciclabile, ne era uscita un'opinione condivisa che la soluzione non era l'installazione di un dosso (e per estensione nemmeno il restringimento realizzato) ma l'installazione di cavalle in prossimità degli imbocchi della pista ciclabile atte ad impedire un attraversamento da parte delle bici diretto ed ad alta velocità senza possibilità di verificare la situazione all'incrocio. Tale soluzione era stata proposta proprio al fine di rendere la situazione molto più sicura.

Per quanto invece riguarda il terzo punto, troviamo che la questione sia molto importante e difficilmente ci si possa trovare in disaccordo sulla sua finalità. Ma anche in questo aspetto ci sentiamo in dovere di fare alcune analisi sui risultati, che a nostro parere dovrebbero includere anche una riflessione in ottica di ottimizzazione.

Specificatamente sull'intervento nella via di accesso alla Scuola Pigarelli riteniamo che abbia centrato i suoi obiettivi in maniera egregia senza andare ad influenzare negativamente altri aspetti della vita quotidiana di residenti e fruitori, anzi ha anche risolto una problematica collaterale, ovvero quella dell'accesso e sosta di numerose macchine nella via durante gli orari di entrata e uscita degli studenti.

Invece per quanto riguarda l'intervento accanto alla Scuola Pedrolli, sicuramente esteticamente e socialmente valido, su una via che negli ultimi anni ha patito l'eliminazione di una quindicina di posti auto (in parte per la già citata realizzazione delle isole pedonali e parte per la realizzazione del nuovo tratto di pista ciclabile) crediamo sia nostro dovere cercare di spronare i tecnici a trovare una soluzione, per quanto possibile, che porti a preservare il massimo numero di posti auto possibili per realizzare questo nuovo spazio.

Ci teniamo a sottolineare che tali posti auto sono a servizio sia dei residenti ma anche delle numerose attività commerciali presenti, prova ne è che non più tardi dell'anno scorso una attività commerciale proprio in prossimità dell'intervento ha chiesto di applicare la zona a disco orario ad alcuni posti auto proprio perché la stessa ne ha rilevato la cronica mancanza, questa richiesta è stata condivisa dalla maggior parte del Consiglio e quindi si è proceduto in questa direzione.

Questo Consiglio ha ben presente questa preoccupante mancanza di posti auto, tanto da aver deliberato in varie occasioni sull'argomento, per chiarezza portiamo come esempi la richiesta di trovare il modo di procedere in merito alla lottizzazione relativa alla parte iniziale di Via IV Novembre per poter realizzare i posti auto indipendentemente dal completamento della lottizzazione; altro esempio quello di realizzare un raddoppio o perlomeno un ampliamento del parcheggio in via Aeroporto adiacente il sottopasso. Teniamo anche presente l'ipotesi, abbastanza concreta della realizzazione del parcheggio pertinenziale di Piazzale Groff che toglierà verosimilmente altri 14 posti auto pubblici.

Proprio l'esempio di Via Aeroporto in delibera ci porta a fare una riflessione su un altro intervento, ovvero quello relativo al piazzale antistante l'accesso della scuola elementare di Via S. Anna. Qui negli anni abbiamo avuto varie interpretazioni e proposte per una possibile razionalizzazione dello spazio, ritenuto da molti, questo Consiglio compreso, da rivedere e riqualificare.

Tenendo sempre presente la situazione parcheggi, che a seguito delle succitate riduzioni, da difficile è andato peggiorando quindi troviamo che la soluzione applicata, che sacrifica altri 8 posti auto e i posti moto, imponga una riflessione in ottica di ottimizzarne l'impatto.

Proprio a tal fine si chiede di valutare e approfondire due soluzioni già pervenute a questa Amministrazione che comporterebbero meno sacrificio di spazi di parcheggio e con contemporanea salvaguardia di spazi utilizzabili, o anche una combinazione tra quanto attualmente sperimentato e queste altre opzioni (si ritiene utile preservare il senso unico di marcia all'interno del piazzale).

La prima soluzione da valutare, un po' meno professionale forse, ma a nostro parere abbastanza efficace, è quella segnalata da un'attività commerciale che su questo piazzale si affaccia e che è stata anche valutata dalla Commissione territorio della nostra Circoscrizione, ritenendola degna di approfondimento. Per chiarezza si allega schema della proposta.

Altra soluzione da valutare è quella degli studenti della Facoltà di Ingegneria dell'Università di Trento coordinati dal Prof. Enzo Falco presentata al quarto forum sull'urbanismo tattico nel gennaio del 2023 di cui si allega un estratto, ritenendo che i giovani possano portare una visione diversa e anche innovativa.

Entrambe le soluzioni, a nostro avviso comportano una riduzione di parcheggi molto più contenuta, evitano il passaggio dei pedoni nelle immediate vicinanze della carreggiata riducendone sensibilmente i rischi, e addirittura nella prima delle due soluzioni si prevede anche il prolungamento della pista ciclabile fino

all'imbocco del Portico Uber.

Altro aspetto molto importante di entrambe le soluzioni è quello di evitare ai clienti della gelateria di ritrovarsi all'uscita del locale direttamente affacciati su una corsia di passaggio di veicoli, rendendo anche molto più chiara la divisione degli spazi pedonali da quelli carrabili.

Nella valutazione di soluzioni alternative vanno tenuti in considerazione gli interessi legittimi di tutti coloro che affacciano sulla zona.

Siamo consci che da un punto di vista tecnico le soluzioni fino ad oggi applicate risulteranno efficaci al fine di una riduzione della velocità generale nel tessuto urbano di Gardolo, ma riteniamo che tali risultati se affinati possano essere raggiunti anche con metodi meno incidenti sulla quotidianità delle persone, forse anche applicando i suggerimenti espressi in questo documento.

Chiediamo quindi al Sindaco e alla Giunta Comunale

di integrare tutte le osservazioni sopra esposte nei parametri valutativi dell'efficacia degli interventi finora eseguiti e valutare il loro inserimento nella realizzazione definitiva degli interventi.”

Data lettura del presente verbale, viene approvato e sottoscritto

LA SEGRETARIA CIRCOSCRIZIONALE
f.to Mazzon

LA PRESIDENTE
f.to Frizzera

Alla presente deliberazione è unito:

- esito della votazione appello nominale;
- parere in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa;
- certificazione iter.



COMUNE DI TRENTO

CIRCOSCRIZIONE N. 1 - GARDOLO

ESITO DELLA VOTAZIONE

Oggetto: DOCUMENTO AI SENSI DELL'ART. 27 COMMA 2 LETTERA C DEL REGOLAMENTO DEL DECENTRAMENTO: "URBANISMO TATTICO O ZONA TRENTA A GARDOLO"

Votazione appello nominale

Consigliere e Consiglieri presenti in aula al momento del voto n. 13

Favorevoli: n. 13 (Andreatta, Avi, De Mare, Frizzera, Mattedi, Nicolussi Paolaz, Paolazzi, Parkoo, Rizzi, Rodler, Tezzon, Tomasi, Tosoni)

Contrari: n. 0

Astenuti: n. 0

Non votanti: n. 0

Trento, addì 24.10.2024

la Segretaria circoscrizionale
Sara Mazzon
(firmato elettronicamente)



COMUNE DI TRENTO

CIRCOSCRIZIONE N. 1 - GARDOLO

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ TECNICO-AMMINISTRATIVA

Oggetto: DOCUMENTO AI SENSI DELL'ART. 27 COMMA 2 LETTERA C DEL REGOLAMENTO DEL DECENTRAMENTO: "URBANISMO TATTICO O ZONA TRENTA A GARDOLO"

Vista la suddetta proposta di deliberazione, si esprime, ai sensi dell'art. 53, comma 1, lett. c), del Regolamento del Decentramento, parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa, senza osservazioni.

Trento, 24.10.2024

la Segretaria circoscrizionale
Sara Mazzon
(firmato elettronicamente)