

LA RIQUALIFICAZIONE DI GARDOLO

LA TRANVIA

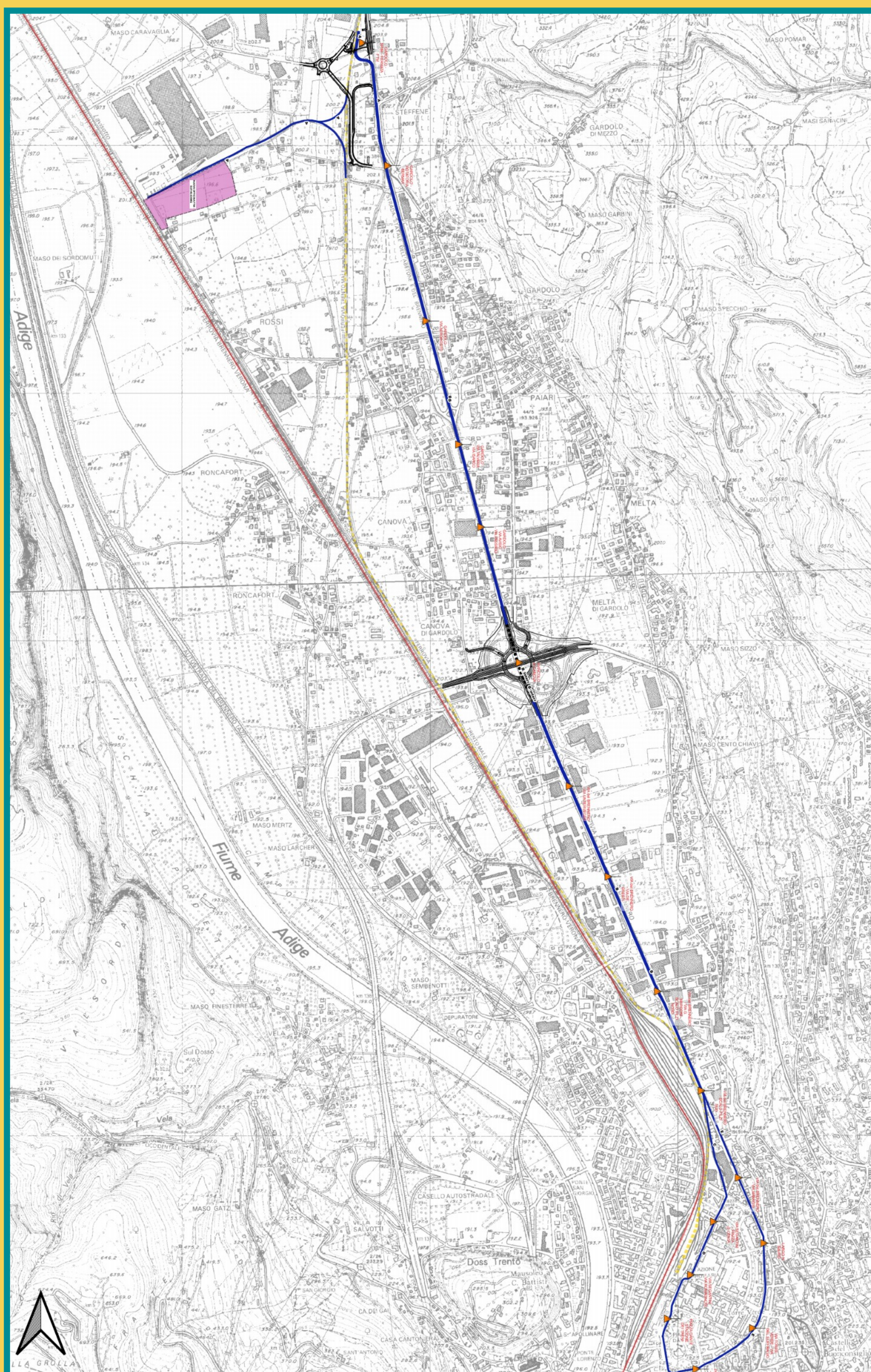
L'ipotesi di tranvia è prevista quale collegamento **tra la parte nord della città e il centro.**

Il punto di partenza a nord è previsto in prossimità della fermata della Trento Malé di Spini (con una opzione di collegamento diretto alla zona produttiva di Spini).

Il percorso si prevede in doppio binario lungo via Alto Adige, via Bolzano e via del Brennero, per poi svolgersi lungo un anello a binario unico che si stacca da via del Brennero per raggiungere la Stazione, aggira i giardini di Piazza Dante e lambisce il centro storico lungo le vie Torre Vanga e Torre Verde, per ricollegarsi a via del Brennero percorrendo via Manzoni e Largo Nazario Sauro riprendendo quindi il percorso a doppio binario. La somma del tracciato in doppio binario e di quello a binario unico misura circa 7.130 metri.

I presupposti di questa previsione sono:

- **servire i luoghi** di maggior attrazione di traffico nella zona nord del Comune con un mezzo rapido e ad alta frequenza
- **garantire un collegamento** diretto con la Trento Malé in previsione della sua sospensione in occasione dei lavori di interramento della linea storica della ferrovia nella zona dell'ex Scalo Filzi
- garantire il massimo sviluppo possibile del **tracciato in sede propria**
- garantire il **collegamento con il nuovo deposito della Trento Malé** in fase di costruzione a sud della Vetri Speciali.



UN PERCORSO DI RIGENERAZIONE PER GARDOLO

GARDOLO E VIA BOLZANO



Via Bolzano
separa Gardolo in
due parti distinte
e prive di
relazioni

- La parte nord di via Bolzano non presenta nessun attraversamento se non via Aeroporto e pochissimi accessi.
- Le parti est e ovest hanno caratteri insediativi diversi e autonomia funzionale



- Nella parte sud di via Bolzano emerge con evidenza **la frattura delle potenziali relazioni tra le parti est e ovest**



Le
caratteristiche
fisiche della
strada ne
enfaticizzano il
carattere di
**canale di
scorrimento
del traffico**



1954

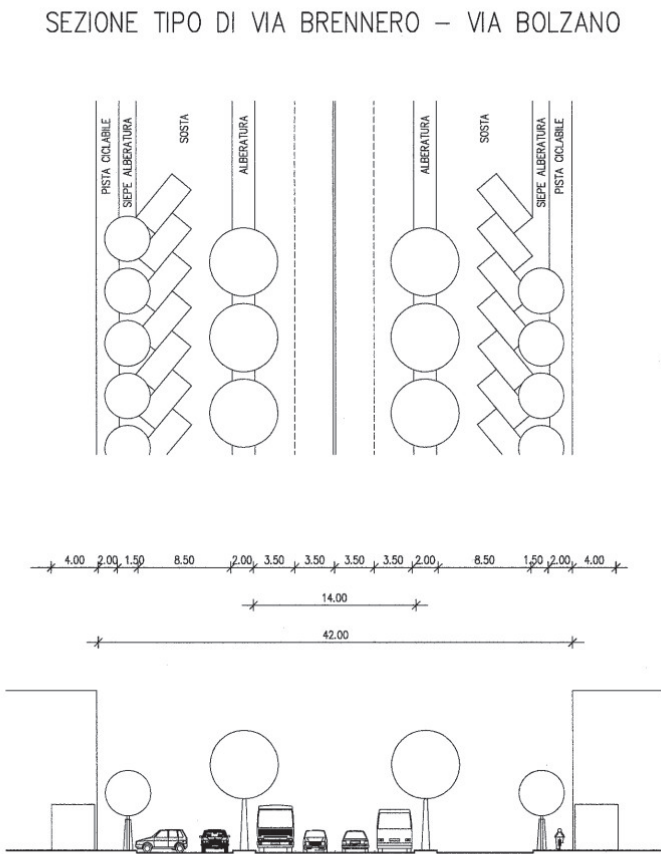


1973

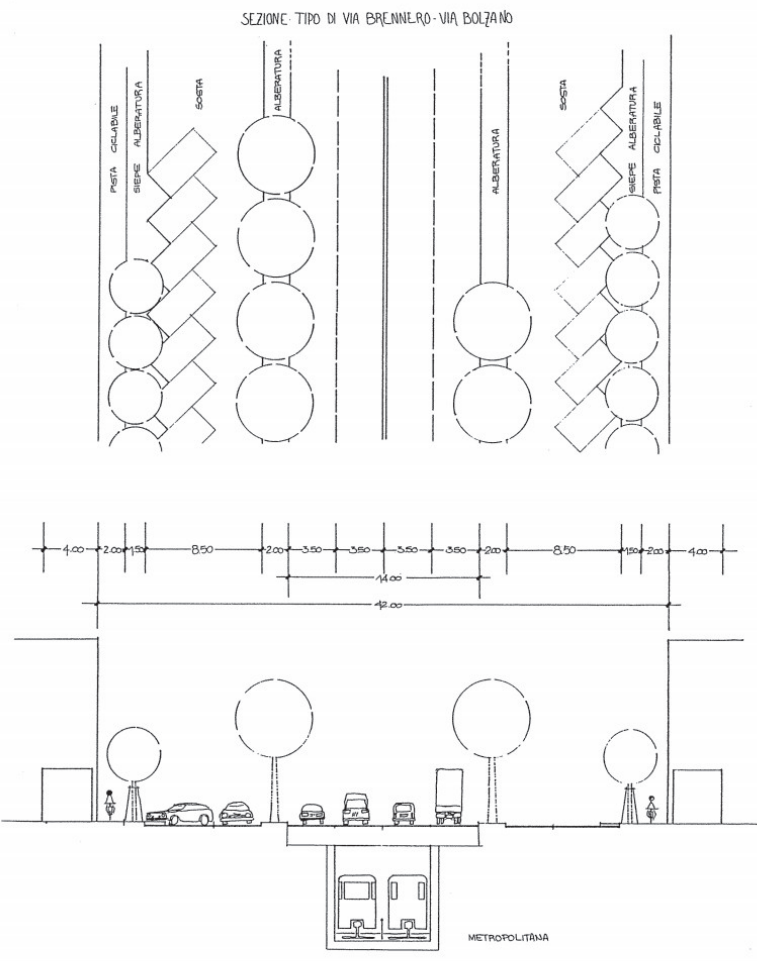


UN PERCORSO DI RIGENERAZIONE PER GARDOLO

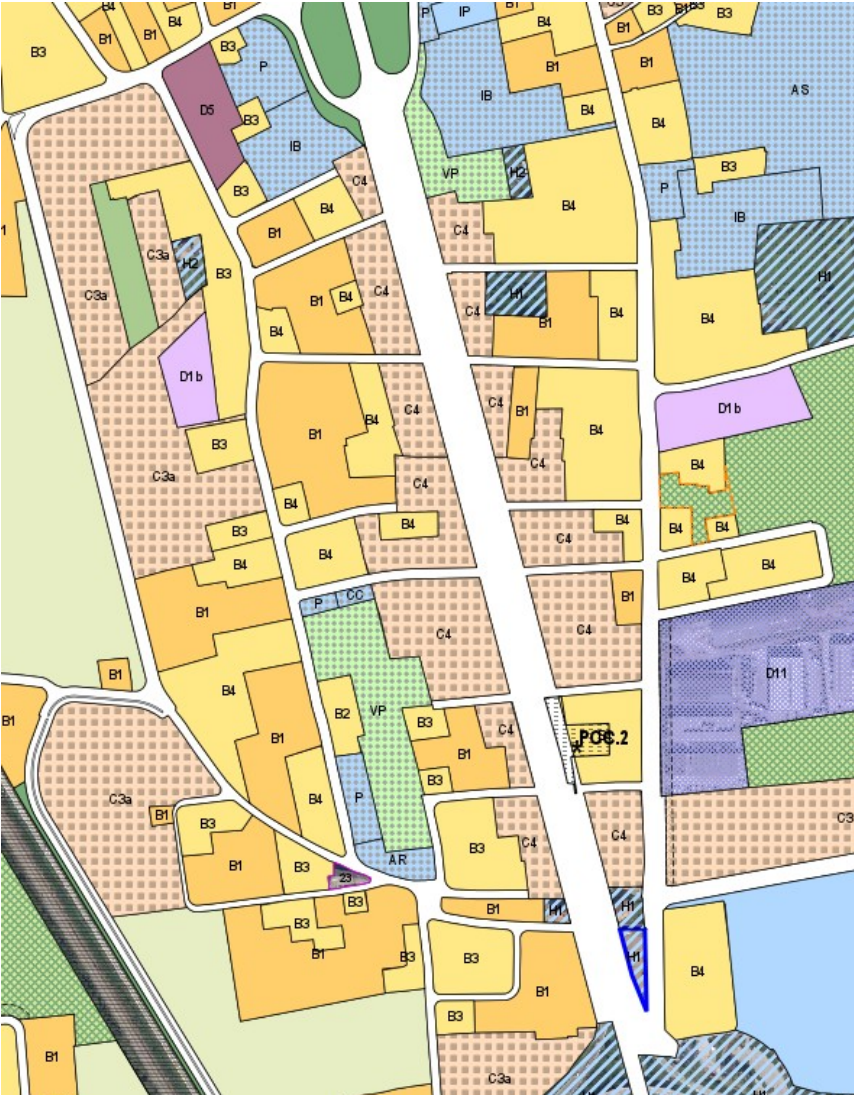
Il PRG prevede su via Bolzano la realizzazione del **“Corso Nord”** secondo lo schema allegato alle norme tecniche di attuazione



- Nella versione originaria risalente al PRG approvato nel 1991, la sezione del **“Corso nord”** contemplava anche l’inserimento in interrato di un sistema di trasporto pubblico tipo metropolitana

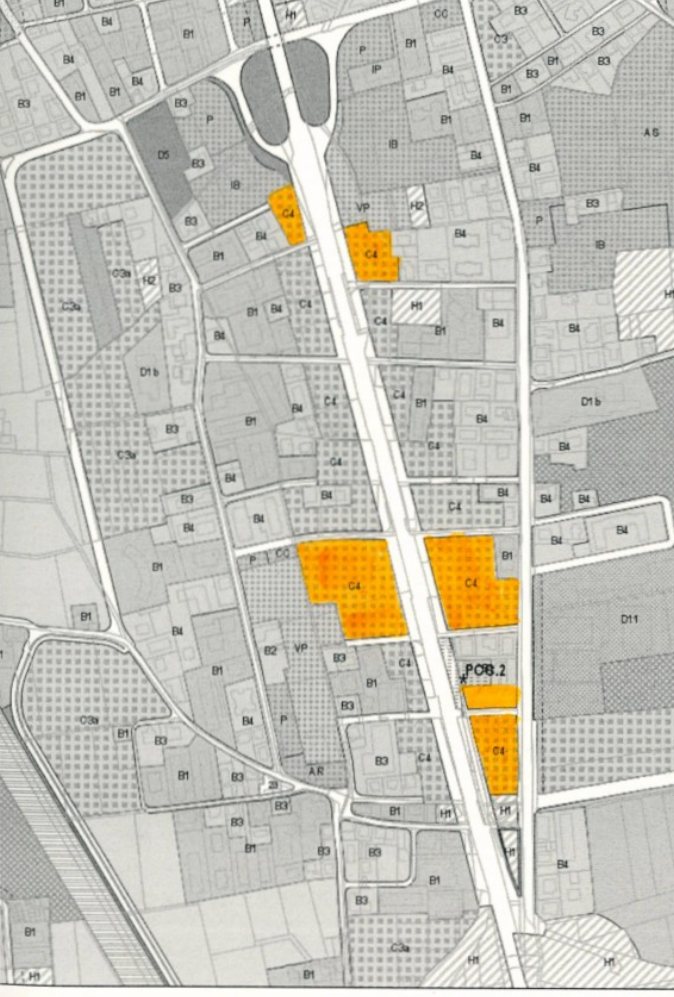


- La realizzazione del **“Corso nord”** era affidata all’attuazione delle zone **C4** – zone miste per la formazione dei luoghi centrali che si attestano sull’intero sviluppo di via Bolzano sud



Purtroppo le zone C4 attuate sono ancora molto poche. Il **“Corso nord”** si è così attuato solo per alcuni tasselli che non consentono di apprezzarne il disegno complessivo né dal punto di vista urbanistico/architettonico, né da quello viabilistico.

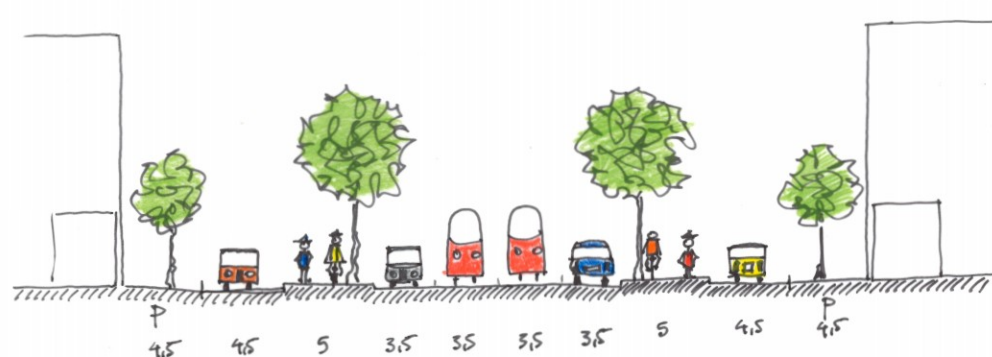
Nella prossima diapositiva, l’unico tratto del **“Corso nord”** che si può intuire per il fronteggiarsi dei nuovi insediamenti realizzati secondo le previsioni del PRG



UN PERCORSO DI RIGENERAZIONE PER GARDOLO

UN NUOVO PARADIGMA

- Se la riqualificazione nello scenario prospettato non si è attuata si rende necessario un nuovo paradigma
- **Una diversa definizione dello spazio pubblico** che contempli **un nuovo approccio alla mobilità** può corrispondere alle attese della comunità riguardo alla **ricucitura delle parti disgiunte di Gardolo** ma può anche divenire **l'innescò di una più complessiva rigenerazione urbana**
- La realizzazione di un corso con caratteristiche fortemente urbane, alberato e prevalentemente **dedicato alla mobilità leggera e collettiva** che diventi punto di riferimento dei flussi pedonali e ciclabili dell'intero sobborgo



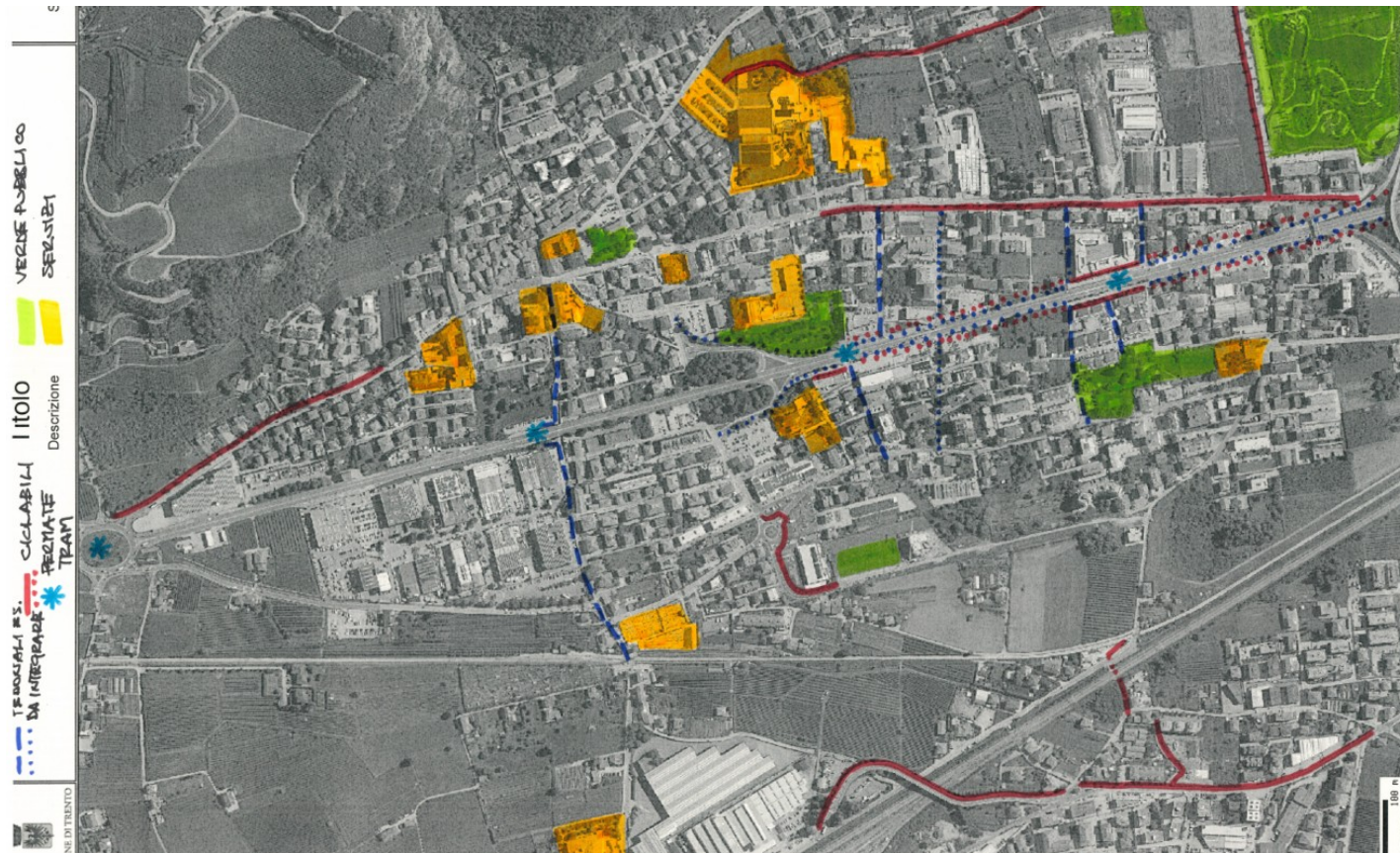
UNA NUOVA IDEA DI CORSO

- **Declassamento** di via Bolzano
- **Attribuzione dello spazio** a disposizione secondo una gerarchia delle modalità di mobilità **che privilegi il trasporto collettivo, la pedonalità e la ciclabilità**
- **Riduzione delle velocità** di transito
- Eliminazione dei guard rail e delle corsie di accelerazione e decelerazione
- Scelta di una **tipologia di trasporto collettivo fortemente attrattiva e caratterizzante**

Fermate, parcheggi scambiatori e **relazioni con il contesto**



Percorsi ciclopedonali, **verde**, **servizi** di interesse generale

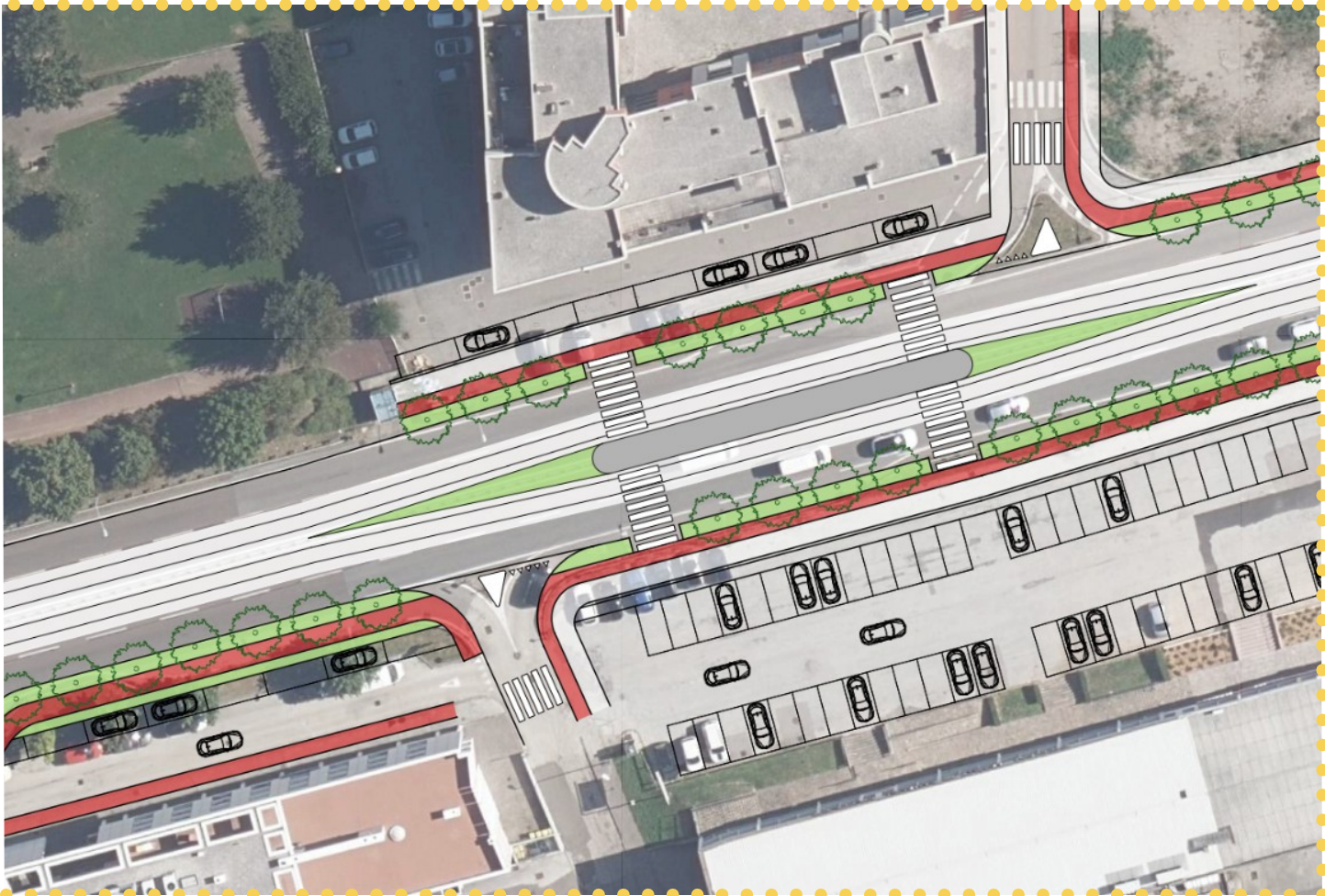


UN PERCORSO DI RIGENERAZIONE PER GARDOLO

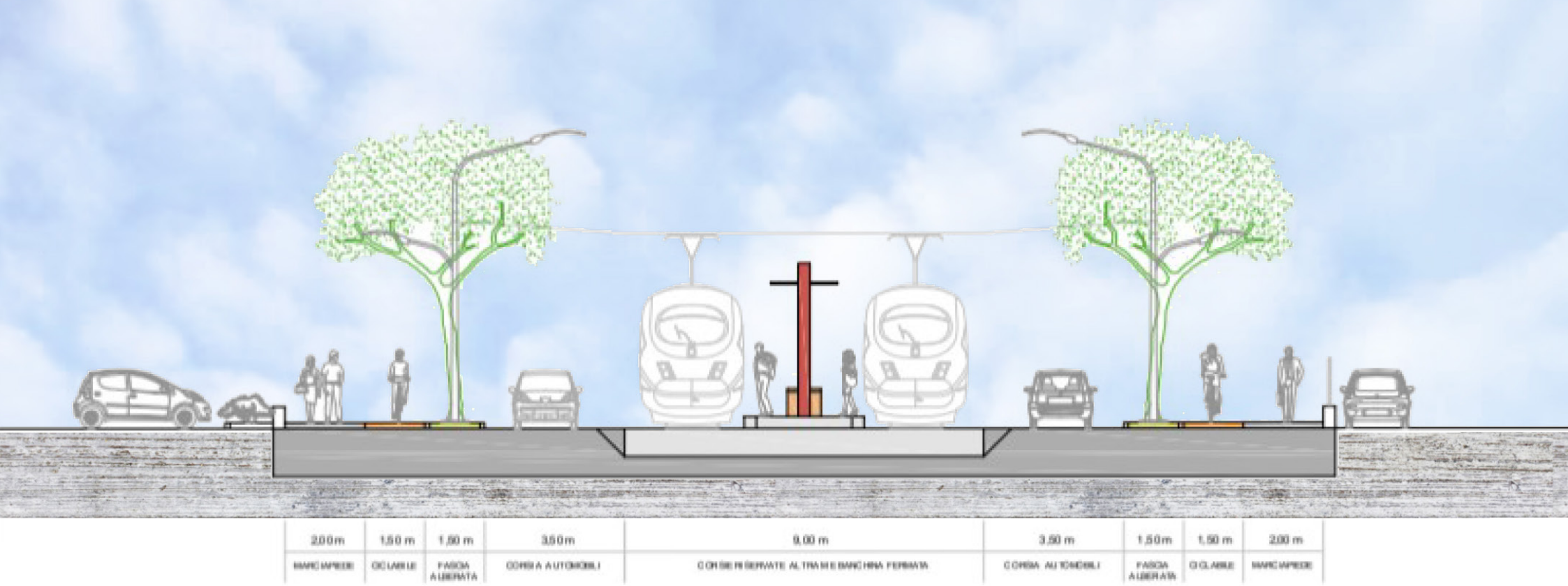
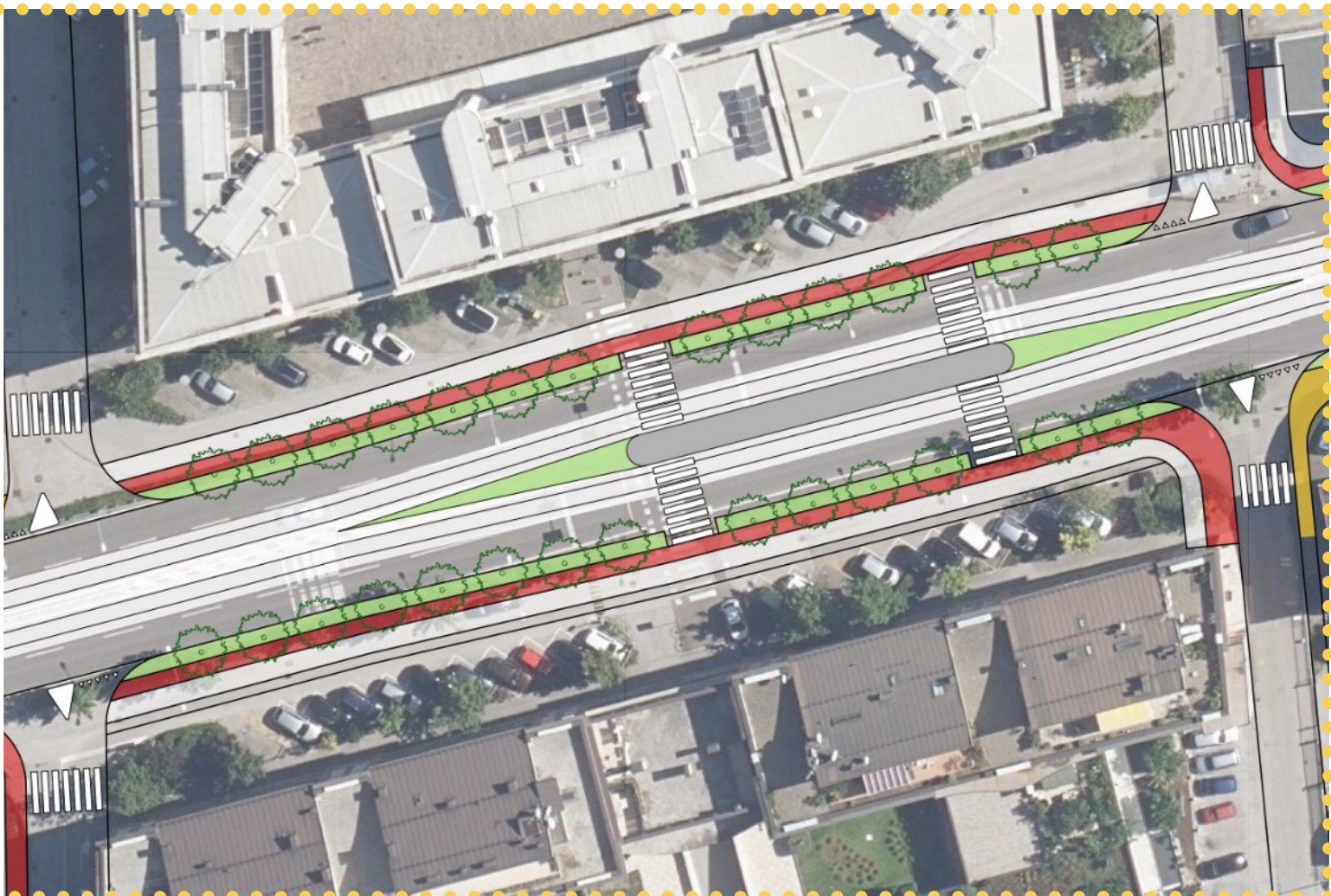
Planimetria di inserimento della nuova sezione stradale



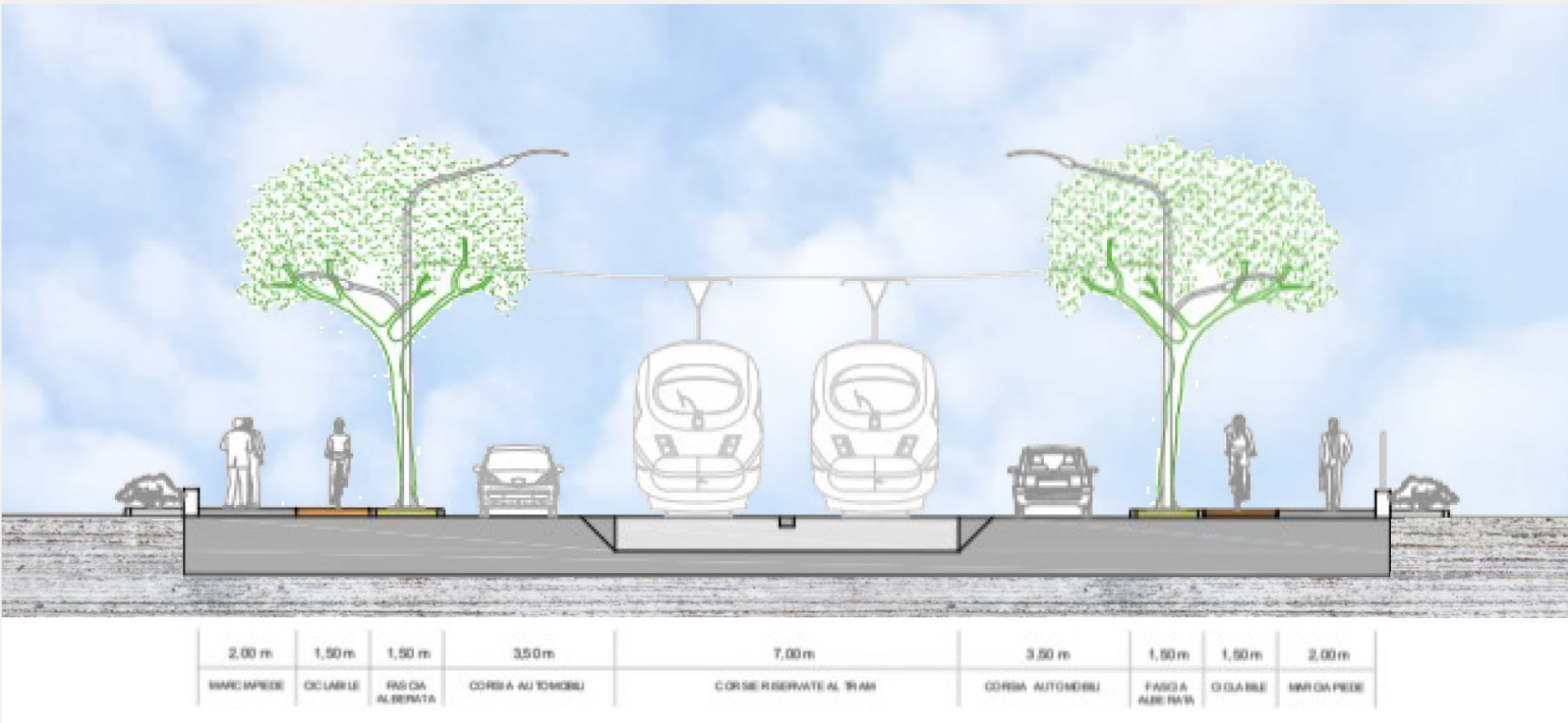
Dettaglio fermata via Isarco



• Fermata di via Avisio



UN PERCORSO DI RIGENERAZIONE PER GARDOLO



Via Bolzano: stato attuale e ipotesi di progetto



CONCLUSIONI

- La **rigenerazione urbana di Gardolo** non può prescindere dalla **riqualificazione di via Bolzano**
- L'attuazione del "Corso nord" contestuale all'attuazione delle C4 limitrofe non ha avuto successo anche per la **scarsa attrattività di via Bolzano**
- Si deve intervenire direttamente su via Bolzano così da **porre le condizioni per la ricucitura del sobborgo e incentivare la riqualificazione delle aree limitrofe**
- La riqualificazione parte dal **declassamento**, dalla **riduzione delle velocità** di transito, dalla riconfigurazione come **strada urbana** e non extra urbana, dalla attribuzione dello spazio che privilegi **il trasporto collettivo, la pedonalità e la ciclabilità**
- La **tipologia del sistema di trasporto collettivo** deve essere **fortemente attrattiva e caratterizzante**
- L'efficacia del trasporto collettivo è condizionata dalla capacità di intercettare i flussi e quindi dalla **presenza di parcheggi scambiatori**
- I diversi mezzi del tpl devono integrarsi in una **logica gerarchica**

LA TRANVIA

STATO DELL'ARTE E PROSSIMI PASSI

Il percorso di definizione del progetto della tranvia è appena iniziato.

Attualmente è in corso la precisazione del tracciato con la localizzazione delle fermate e l'individuazione delle possibili opere complementari. L'obiettivo generale non è però limitato alla realizzazione una infrastruttura trasportistica.

L'obiettivo è quello di attivare un processo di rigenerazione complessivo sostenendo, oltre al trasporto collettivo, la pedonalità e la ciclabilità quali sistemi di mobilità che consentono di rafforzare le connessioni e la qualità dello spazio pubblico nella prospettiva di una concreta ricucitura del tessuto urbano e sociale.

Gli sviluppi del progetto integreranno progressivamente questa sezione dell'esposizione.

Per sostenere concretamente l'iniziativa è stato stilato **un accordo tra Comune di Trento e Provincia Autonoma di Trento** che è in fase di approvazione e sottoscrizione.

L'accordo è finalizzato a (dall'Art. 1 dell'accordo):

- *“...eseguire un programma coordinato di interventi per la realizzazione di una nuova infrastruttura di trasporto rapido di massa su un tracciato preferenziale lungo via Brennero che colleghi la parte nord della città con il centro, e accedere ai finanziamenti statati stanziati per tali interventi.”*

Gli obiettivi condivisi con la Provincia per la realizzazione della nuova infrastruttura sono (dall'Art. 2 dell'accordo):

- *“servire i luoghi di maggior attrazione di traffico nella zona nord del Comune con un mezzo rapido e ad alta frequenza;*
- *garantire un collegamento diretto con la Trento Malè in previsione della sua sospensione in occasione dei lavori di interramento della linea storica della ferrovia nella zona dell'ex Scalo Filzi;*
- *garantire il massimo sviluppo possibile del tracciato in sede propria;*
- *conseguire e realizzare l'integrazione modale e l'interconnessione tra servizio rapido di massa e servizio urbano su gomma, mantenendo un elevato livello di qualità dei servizi e l'equilibrio economico delle gestioni.”*

I reciproci impegni sono (dall'Art. 3 dell'accordo):
per il Comune:

- *progettare la nuova infrastruttura con la collaborazione di Trentino Trasporti spa;*

per la Provincia:

- *redigere, sulla scorta del Progetto di fattibilità e degli esiti del finanziamento statale nonché di proposte di partenariato pubblico-privato, il Piano economico finanziario dell'intervento e affidare la costruzione e gestione dell'infrastruttura, l'acquisto del materiale rotabile e la gestione del servizio di trasporto.*