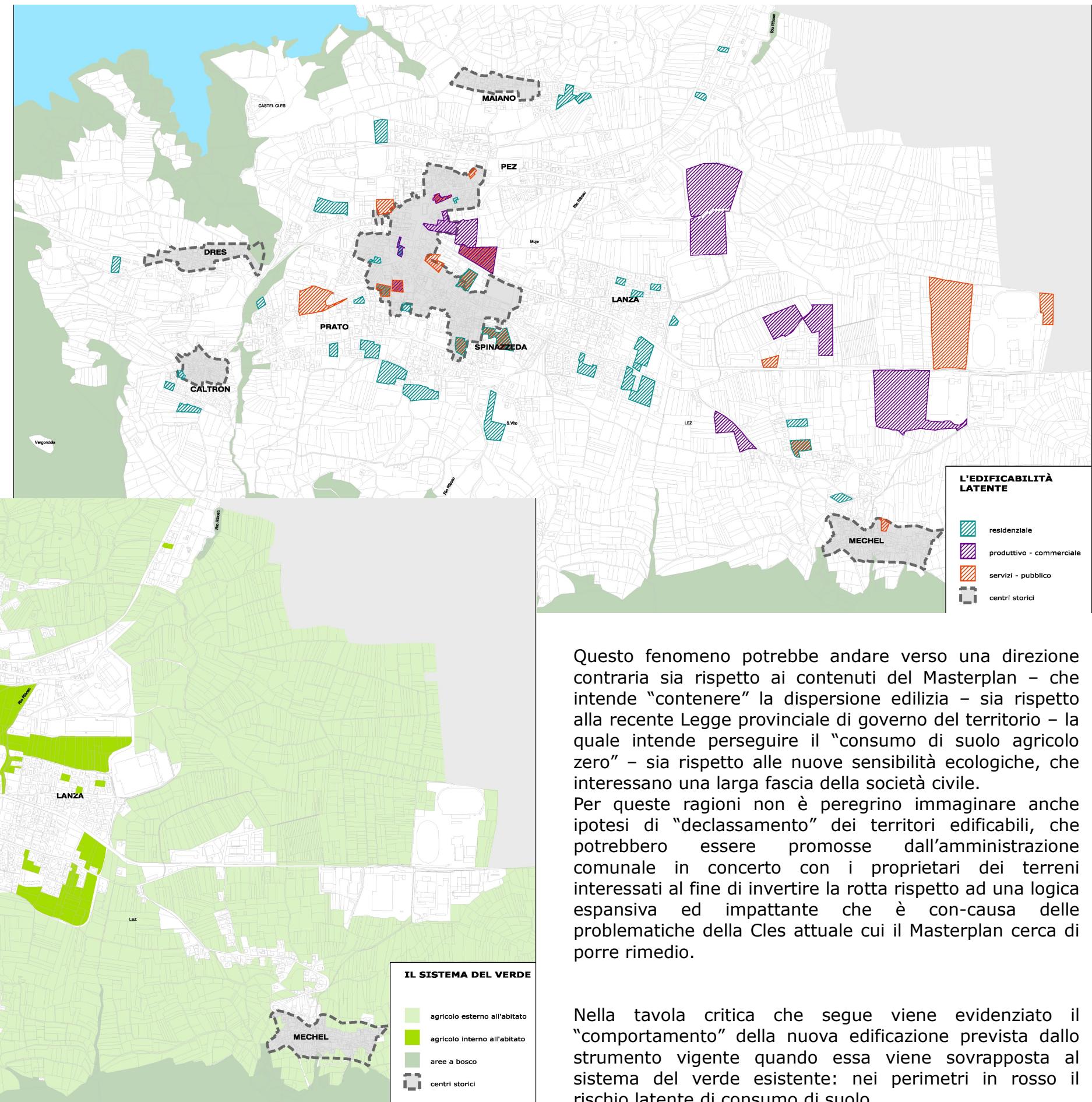


## 5\_IL RACCORDO CON LA PIANIFICAZIONE IN CORSO

### 5.1\_l'edificabilità latente ed il sistema del verde: uno sguardo critico

Nella fase analitica è già stato analizzato l'apparato pianificatorio vigente per l'abitato di Cles alle varie scale di osservazione e vincolo; è emerso come attualmente sia prevista un'urbanizzazione ancora piuttosto forte, con aree di completamento interne al tessuto edificato ma anche con nuove espansioni e sottrazioni di spazi non edificati al sistema ambientale che circonda il borgo.

La sovrapposizione tra il potenziale edificatorio previsto dal Piano regolatore generale e il sistema del verde agricolo rivela degli scenari interessanti: ovvero come potrà configurarsi l'abitato di Cles nell'ipotesi, peraltro assai realistica, che tutto il potenziale edificatorio residuo venisse espresso nei prossimi anni. Risulta evidente come il "sacrificio" del sistema ambientale sia molto significativo, e che queste nuove ipotetiche edificazioni andranno a produrre una nuova dispersione edilizia del tessuto urbano dentro le trame agricole.



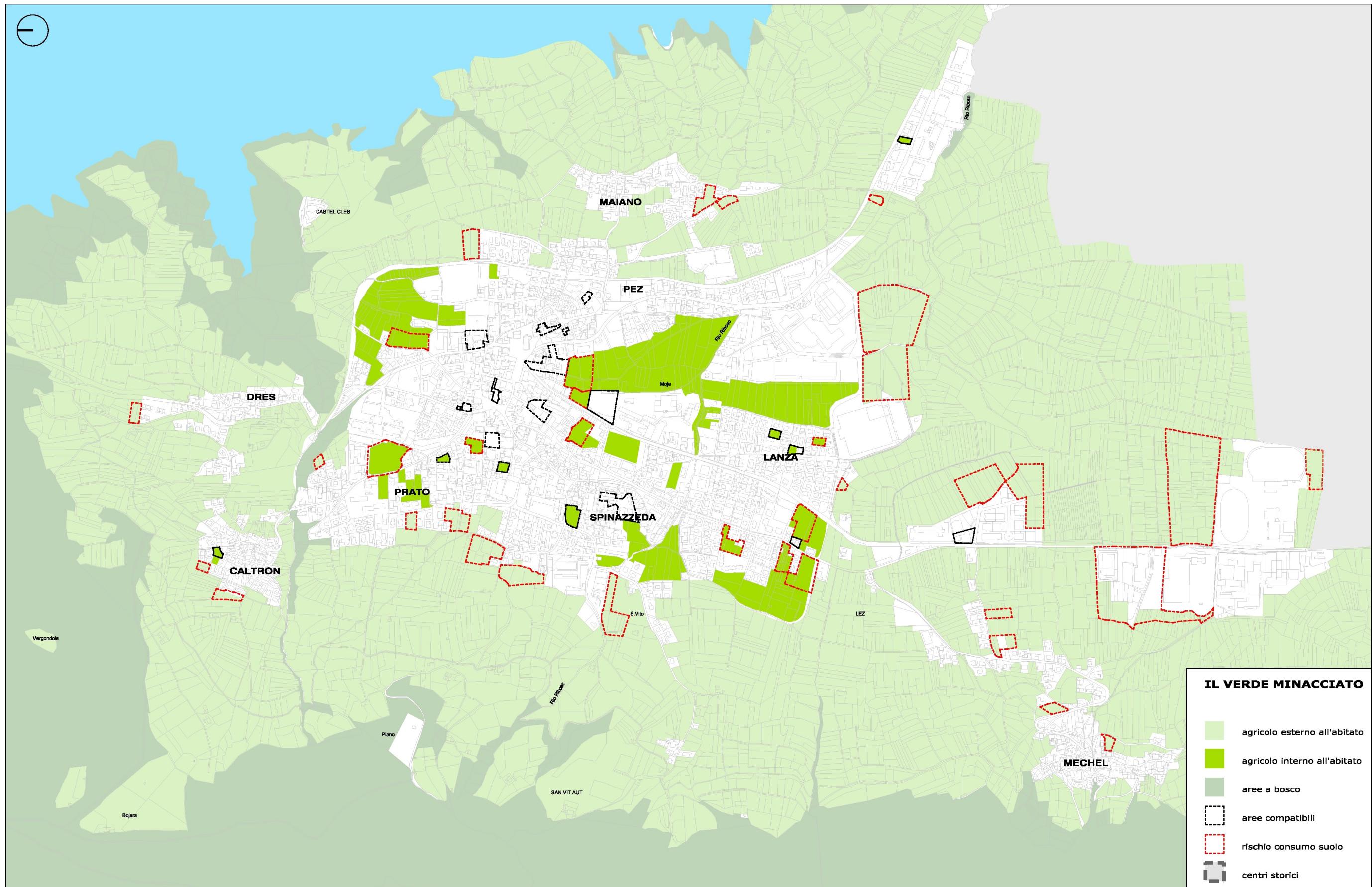
Questo fenomeno potrebbe andare verso una direzione contraria sia rispetto ai contenuti del Masterplan – che intende "contenere" la dispersione edilizia – sia rispetto alla recente Legge provinciale di governo del territorio – la quale intende perseguire il "consumo di suolo agricolo zero" – sia rispetto alle nuove sensibilità ecologiche, che interessano una larga fascia della società civile.

Per queste ragioni non è peregrino immaginare anche ipotesi di "declassamento" dei territori edificabili, che potrebbero essere promosse dall'amministrazione comunale in concerto con i proprietari dei terreni interessati al fine di invertire la rotta rispetto ad una logica espansiva ed impattante che è con-causa delle problematiche della Cles attuale cui il Masterplan cerca di porre rimedio.

Nella tavola critica che segue viene evidenziato il "comportamento" della nuova edificazione prevista dallo strumento vigente quando essa viene sovrapposta al sistema del verde esistente: nei perimetri in rosso il rischio latente di consumo di suolo.

**5.1\_I'edificabilità latente ed il sistema del verde:  
uno sguardo critico**

**IL VERDE MINACCIATO**



### 5.2\_gli strumenti attuativi per il controllo della qualità urbana

Il Masterplan si configura anche quale documento programmatico socio-urbanistico-economico, in grado di dettare le linee fondamentali dello sviluppo urbano. Ma si tratta di un documento non sufficiente per governare le trasformazioni a scala architettonica. Per queste ragioni l'amministrazione comunale potrebbe prevedere una serie di regolamenti e di strumenti attuativi, capaci di affiancare tecnici, operatori economici e professionisti nella definizione, in dettaglio, dell'organismo urbano.

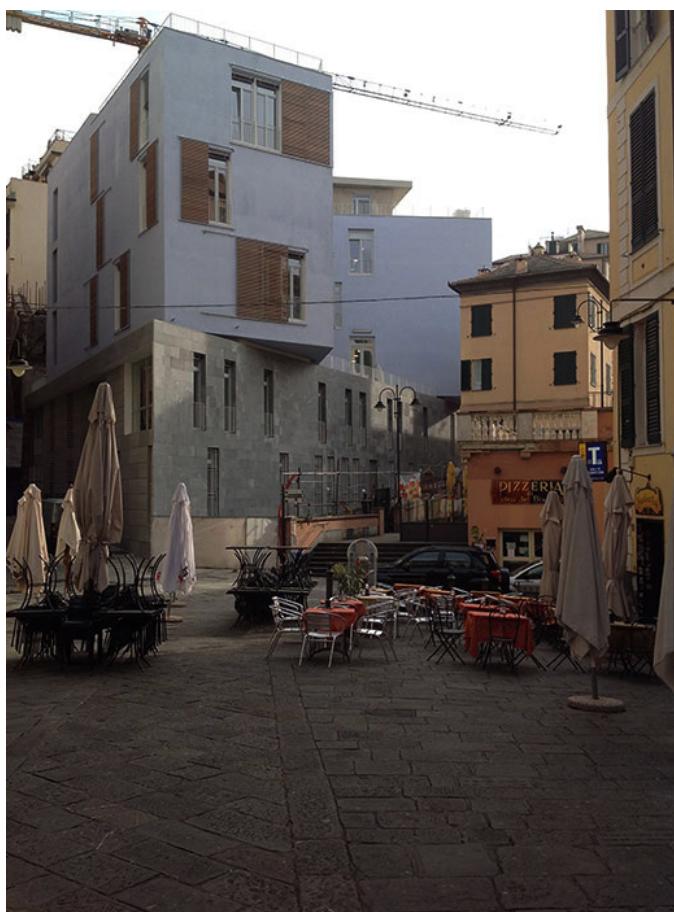
Ciò anche in considerazione del fatto che il piano strategico per propria natura riesce ad intervenire soprattutto sui vuoti urbani e su una limitata parte del tessuto edificato; la maggior parte degli edifici, soprattutto se privati, sfuggono alla possibilità di intervento. Ma sono proprio gli edifici esistenti a contribuire in alcuni casi in maniera anche significativa alla situazione urbana. Si rende quindi necessario implementare un sistema di "controllo della qualità" che intervenga sulla base di logiche premianti ed incentivanti.

Di seguito alcuni possibili strumenti immediatamente implementabili da parte dell'Amministrazione:

*Piano colore:* si tratta di uno strumento architettonico-urbanistico che ha come scopo la salvaguardia dei piani verticali del centro storico del territorio comunale attraverso la regolamentazione degli interventi di restauro di facciata, sia globale sia per parti omogenee, predisposizione di tavolozze e abachi cromatici ecc; l'obiettivo deve essere quello di garantire un equilibrio ed un'identità alle quinte urbane.

*Interventi finalizzati alla qualità architettonica:* si tratta di una politica mirante ad innalzare la qualità architettonica dell'abitato, attraverso la promozione di concorsi di architettura e inserimenti architettonici di alta qualità, che riguardino sia gli spazi pubblici che gli edifici più significativi di iniziativa privata; l'obiettivo deve essere quello di premiare la qualità dei progetti e delle iniziative immobiliari per elevare il livello medio dell'edificato.

*Manuale dell'arredo urbano:* si tratta di un documento volto a rendere omogenei gli interventi di arredo urbano dei centri storici, sia nella definizione degli spazi pubblici, sia nella scelta degli elementi di arredo da implementare; l'obiettivo deve essere quello di dare un'immagine riconoscibile al paese e favorire gli investimenti dei privati sugli spazi pubblici.



Jorg Friedrich e Roberto Melai,  
nuovo complesso didattico nel cuore del  
centro storico a Genova  
- frutto di un concorso di progettazione  
(2014)



Piano del colore della città di Parma  
(2009)



Manuale dell'Arredo Urbano della città di Torino  
(2015)

## 5\_IL RACCORDO CON LA PIANIFICAZIONE IN CORSO

### 5.3\_la mobilità del futuro: uno scenario sostenibile

La Cles futura ipotizzata dal Masterplan è un risultato possibile grazie al mutamento radicale del sistema infrastrutturale derivante dalla realizzazione di interventi consistenti sulla viabilità veicolare, soprattutto per merito della variante est che consentirà di eliminare il traffico di transito. Tale previsione è ulteriormente rafforzata dalle progettualità urbane contenute nel piano strategico che intendono interpretare in maniera virtuosa le opportunità che scaturiranno da un simile cambio di paradigma; non dover più fare i conti con il traffico di attraversamento è l'occasione per fare del mezzo privato una comparsa, non più il protagonista della vita urbana di Cles.

La configurazione della viabilità che emerge dal disegno generale del Masterplan prevede che il sedime della ex strada statale venga riconvertito e che il ruolo di convogliamento degli spostamenti in direzione nord-sud venga completamente scaricato sulla nuova infrastruttura; è questo il presupposto per la chiusura al traffico del centro e la creazione del grande spazio pubblico centrale rappresentato da piazza Anaunia.

Lo scenario infrastrutturale è stato quindi validato in via preliminare attraverso lo strumento progettuale del "modello del traffico" già implementato all'interno del Mobility Plan, affinché fosse immediatamente percepibile il salto di qualità che il borgo clesiano attuerebbe con la concretizzazione della vision di progetto.

Nello schema è riportato il diagramma dei flussi veicolari rapportato alla capacità degli assi viari in termini di veicoli equivalenti; si nota immediatamente come la previsione di chiusura al transito del tratto tra piazza Anaunia e il nodo tra via Martini e via Marco da Cles, unita alla nuova viabilità generale completata ad ovest, garantiscano una totale sostenibilità dei flussi. Gli assi più carichi di veicoli sono tutti al di fuori del centro urbano, che risulta decongestionato e alleggerito in tutte le arterie principali e secondarie.

Data la natura non ancora definitiva del Masterplan, il modello non è stato calibrato con tutte le singole micro-previsioni di modifiche viabilistiche, anche in considerazione del fatto che molte decisioni possono essere prese solamente in relazione ad altre e in conseguenza di step attuativi ancora ignoti; quello che ha importanza è comunque il risultato degli sforzi progettuali, ovvero un paese libero dalla congestione veicolare e adatto ad una vivibilità improntata sulla qualità degli spazi urbani.



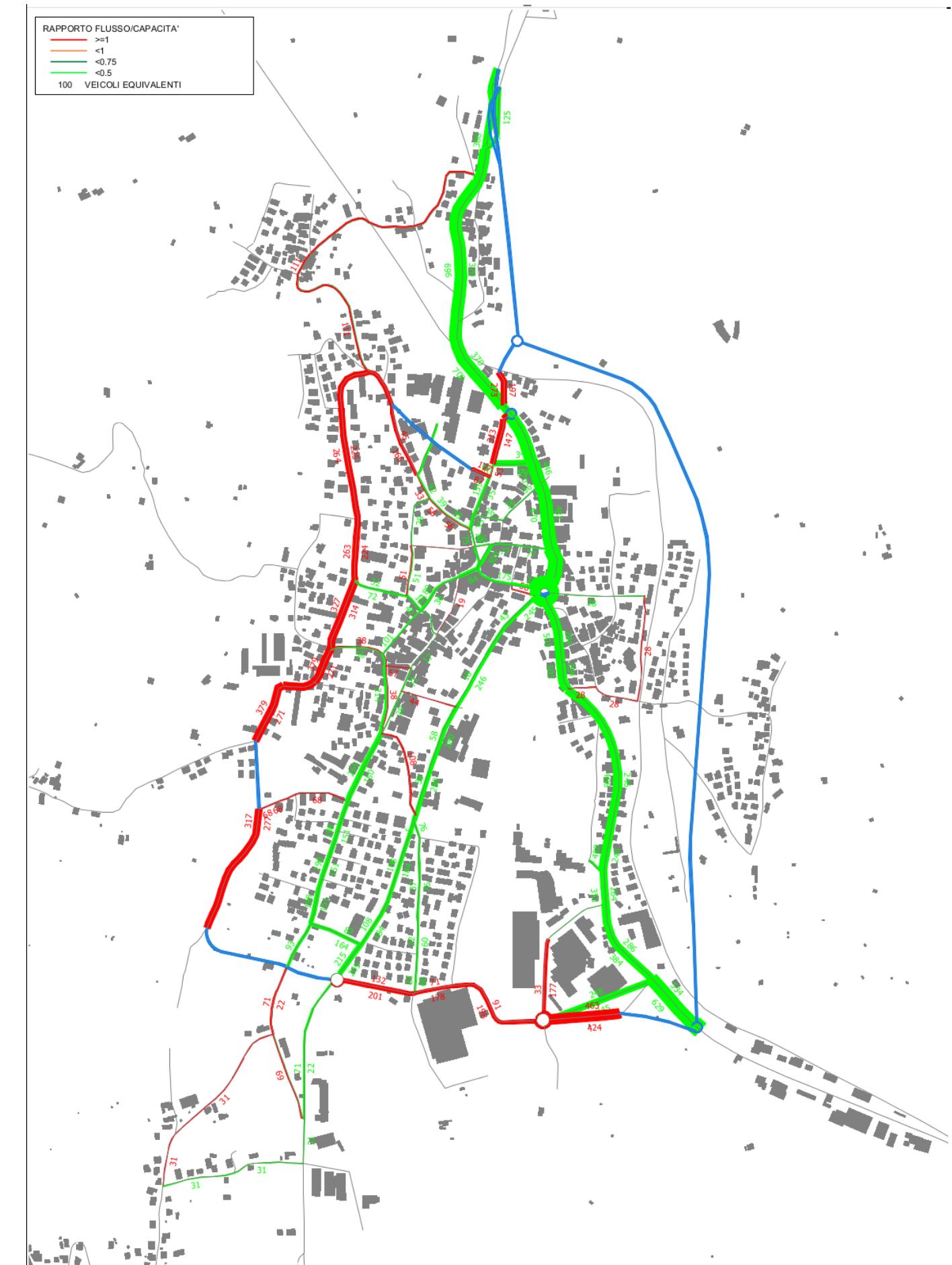
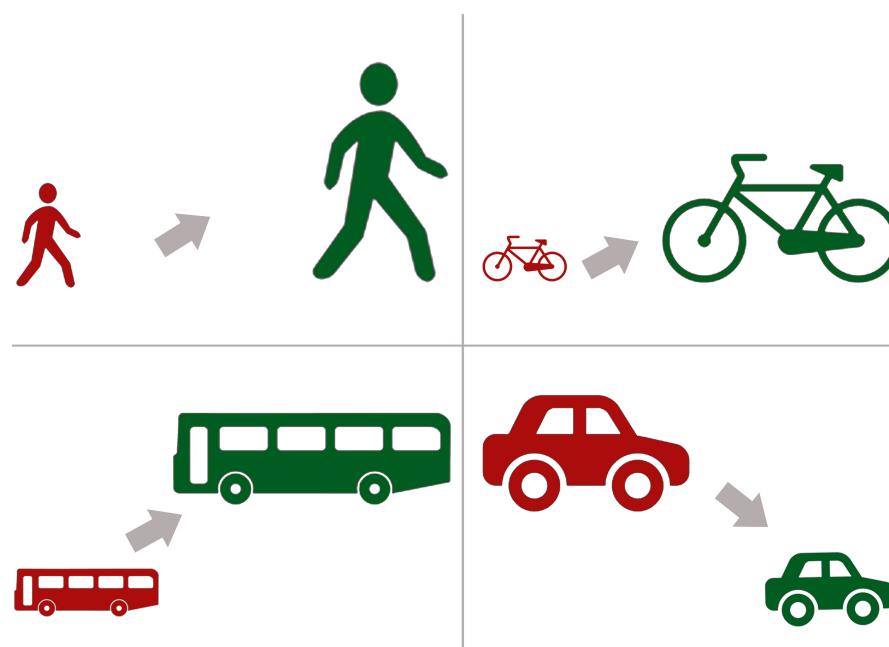
### 5.3\_la mobilità del futuro: uno scenario sostenibile

La tavola del confronto tra la situazione viabilistica attuale e lo scenario conseguente all'attuazione del Masterplan evidenzia le variazioni di flusso lungo gli assi: il tratto della futura ex statale vede la riduzione più marcata mentre al viabilità ovest completata si carica dei flussi interni come già previsto dagli scenari di mobilità validati nel piano dedicato. Anche la bretella sud di via Gramsci si carica dei flussi di transito che convogliano il traffico proveniente da Tuenno e diretto a Trento o in val di Sole; in particolare la bretellina di collegamento diretto con la rotatoria a sud dove parte la variante est consente di ottimizzare la circolazione periferica e di far gravare il traffico pesante sulla sola viabilità di gronda.

Infine, il centro storico si svuota dalle automobili e consente l'implementazione di ampie zone a traffico limitato con la presenza di importanti aree pedonali.

Se a ciò si aggiungono le previsioni infrastrutturali contenute nel Masterplan a favore della mobilità lenta e sostenibile (percorsi ciclo-pedonali, assi pedonali forti, percorsi virtuosi, V.E.R.T. etc), il quadro che ne deriva lascia sperare che la suddivisione modale degli spostamenti in Cles possa spostarsi verso valori molto più adatti ad un centro urbano moderno e vivibile.

Il diagramma qualitativo del modal-split riportato qui sotto indica la strada da percorrere per il nuovo sistema di fruizione dello spazio urbano.



## 5\_IL RACCORDO CON LA PIANIFICAZIONE IN CORSO

### 5.4\_suggerimenti ed indicazioni per la fase attuativa

La terza fase del Masterplan avrà il compito di approfondire i progetti presentati in questo documento al livello necessario per la configurazione di una successione temporale e attuativa pienamente compatibile con gli scenari realistici di intervento.

Ciò dipende in gran parte dalla capacità dell'Amministrazione di coinvolgere gli stakeholder ed i soggetti interessati, creando un effetto volano per l'implementazione degli interventi del piano e recuperando all'azione concreta investimenti utili alla realizzazione delle opere.

Già in questa fase nella matrice degli interventi vengono individuati alcuni soggetti potenzialmente coinvolgibili o direttamente interessati alle progettualità indicate, ma ciò non impedisce di ragionare su ulteriori fonti di finanziamento e su alleanze strategiche attualmente non presenti.

Sono soprattutto gli enti pubblici a doversi fare promotori delle azioni concrete di investimento, ma la capacità di un piano strategico di coinvolgere fin dal disegno iniziale le varie realtà economiche che compongono un territorio consente di prefigurare la finanziabilità delle opere su un piano generale altrimenti difficile.

Può essere d'aiuto lo strumento del "tavolo di dialogo" in cui i soggetti via via coinvolti nella data progettualità si riuniscono per scandire le tempistiche di attuazione ed il reperimento dei fondi necessari, purché l'Amministrazione mantenga il ruolo, di consigliatura in consigliatura, di regia generale e controllo di ruoli e modalità.

La terza fase entrerà anche nel merito dell'attuabilità urbanistica ed edilizia degli interventi proposti, di concerto con gli uffici comunali deputati e sulla base dei piani pluriennali di gestione delle opere pubbliche, nonché dei vincoli di bilancio; il disegno generale contenuto nel Masterplan può attuarsi solo grazie ad una sintesi virtuosa di interessi pubblici ed istanze private, di iniziative imprenditoriali e di contesto sociale predisposto e partecipativo.

Il Masterplan è uno strumento e la cittadinanza ne è la reale depositaria.

