

4.1_il progetto urbano

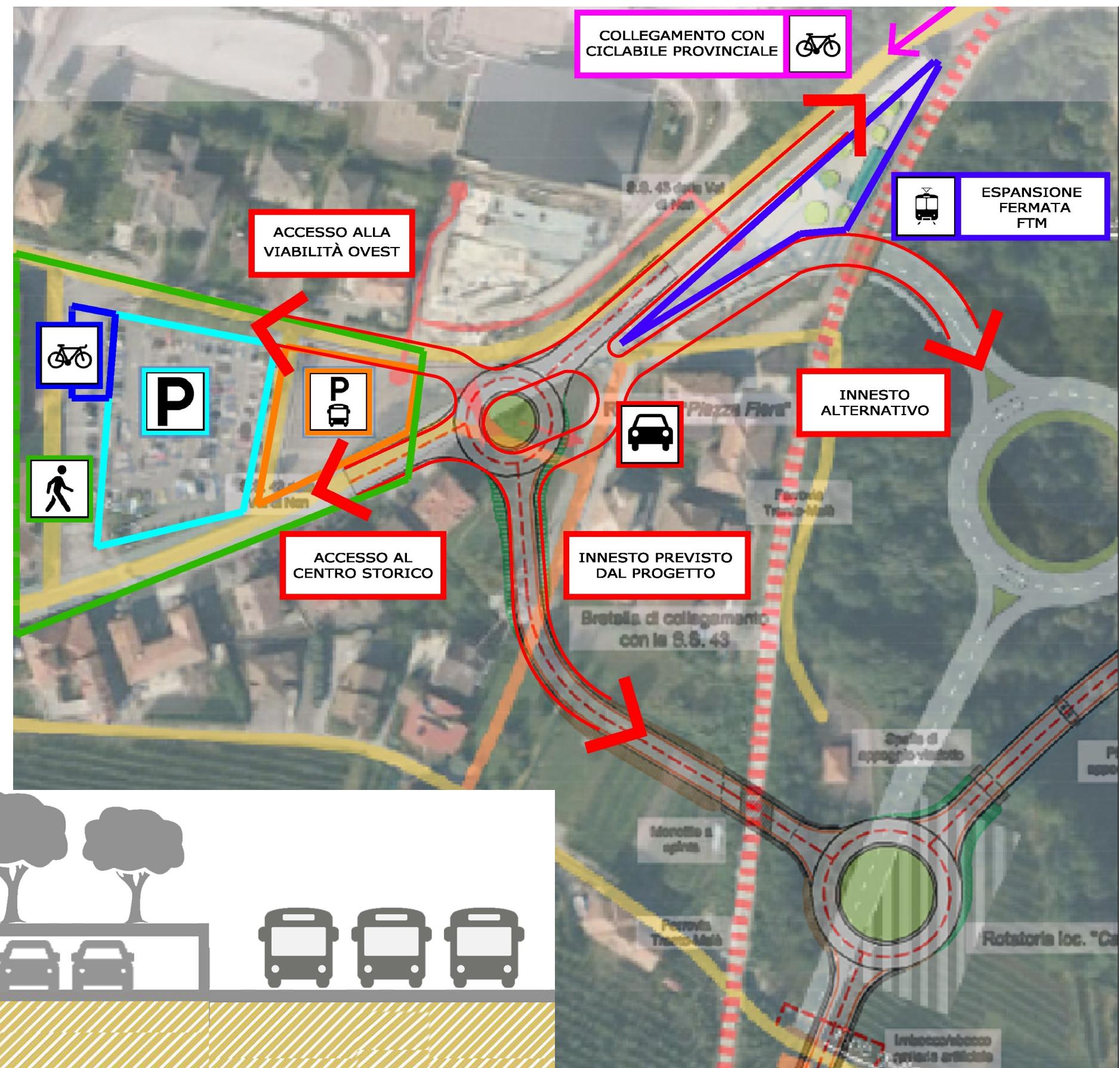
Il nodo di piazza Fiera rappresenta una delle grandi sfide della Cles post-variante est; esso è già stato oggetto di analisi nel piano della mobilità e presenta varie potenziali alternative di sistemazione.

La connessione viabilistica dovrà garantire anche la piena manovrabilità verso tutte le direzioni, incluso il collegamento con la frazione di Dres liberata dal traffico di transito; allo scopo una rotatoria allungata pare più adeguata alla suddivisione delle corsie di innesto favorendo una maggiore versatilità al nodo.

Nello schema qui presentato si vuole evidenziare soprattutto la valenza "multimodale" del grande vuoto urbano che andrà dal punto di innesto della nuova viabilità (qualsiasi soluzione venga adottata) al bordo settentrionale del centro storico; la presenza di un parcheggio di attestamento da potenziare fino anche a raddoppiarne la capacità, unita alla presenza della grande fermata per gli autobus del servizio extraurbano e la fermata scuole della FTM, possono essere integrate grazie alla congiunzione con la ciclabile di valle che è in progetto e passerà proprio da piazza Fiera.

L'accessibilità pedonale alla piazza ed il potenziamento della fermata della ferrovia saranno le due variabili su cui giocare la piena accessibilità ai vari mezzi di trasporto pubblico, mentre la suddivisione del vuoto urbano in superficie tra spazi pubblici ed aree di sosta può essere un'occasione per introdurre nel cuore della piazza un elemento forte di verde che attualmente è poco presente.

HUB PIAZZA FIERA_A.2.3 CICLABILE DI VALLE_A.2.4



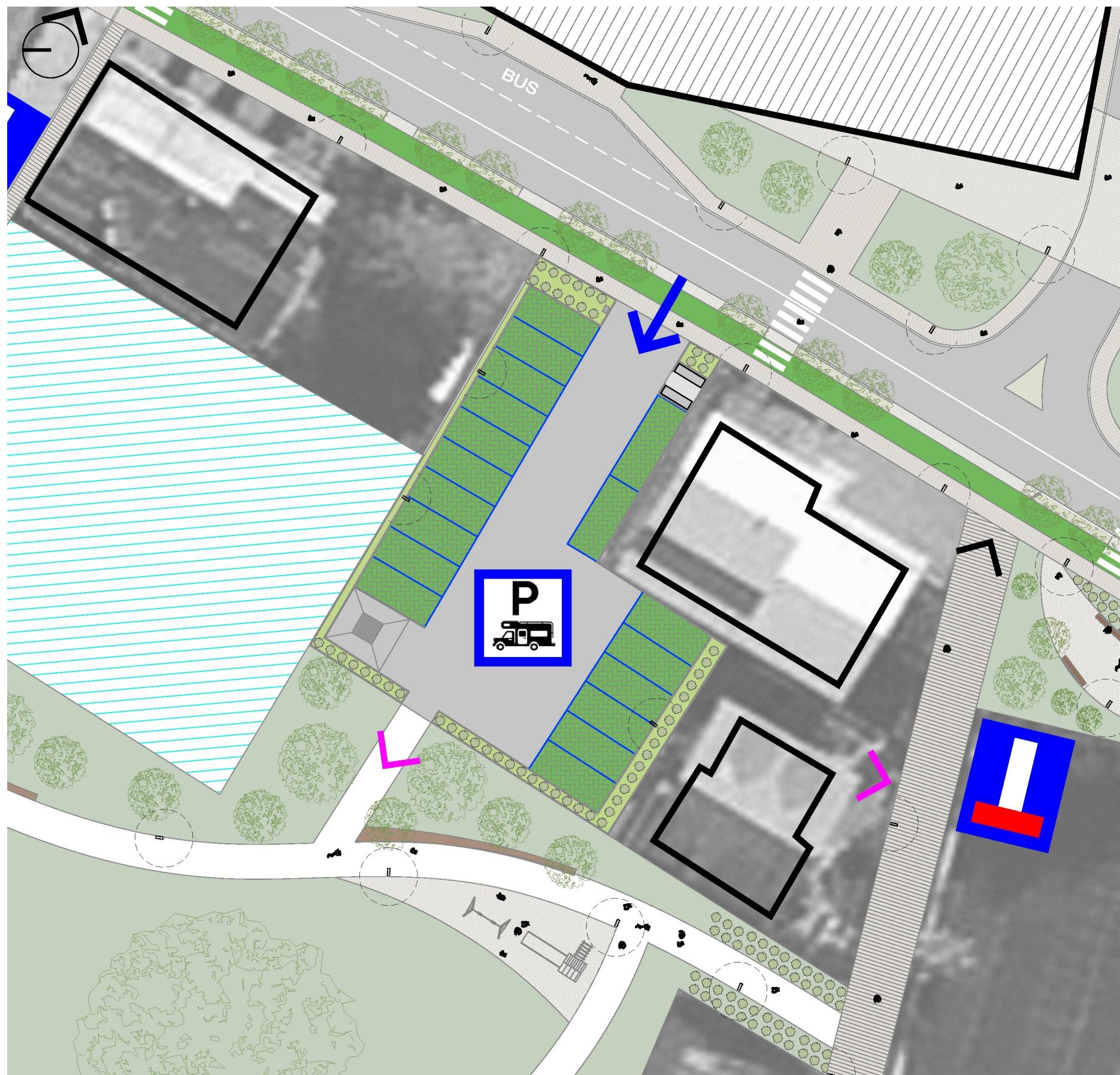
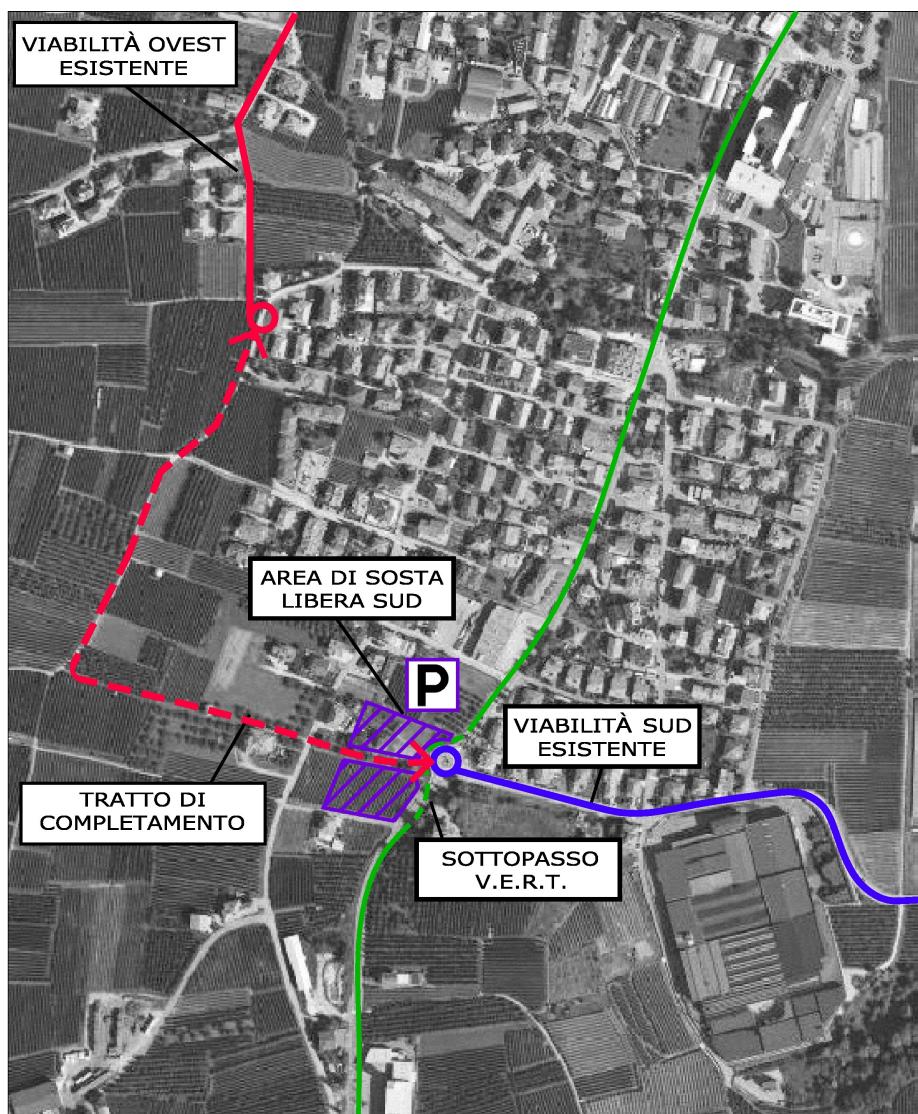
4.1_il progetto urbano

La razionalizzazione del sistema della sosta in Cles è un tema delicato ma da affrontare con forza, perché dalla disposizione delle aree di sosta dipende sempre il flusso veicolare di accesso e recesso dalle stesse.

Il Masterplan non entra nel merito del piano della sosta in quanto di competenza dei ragionamenti contenuti nel Mobility Plan, ma detta le linee guida da perseguire per il rispetto del disegno generale urbano.

Al potenziamento delle grandi aree di sosta già esistenti in paese - piazza Fiera e gradoni-ospedale - viene affiancata la previsione di una nuova area di sosta libera a sud da realizzare su terreni privati in posizione strategica per le connessioni col sistema infrastrutturale di progetto.

Il potenziamento del parcheggio gradoni consente di liberare l'area ex-Viesi (anche per le considerazioni sul parco del Noce esposte più in seguito) a favore di una zona dedicata alla sosta dei camper, elemento sempre più imprescindibile per l'offerta turistica di borgate come Cles.

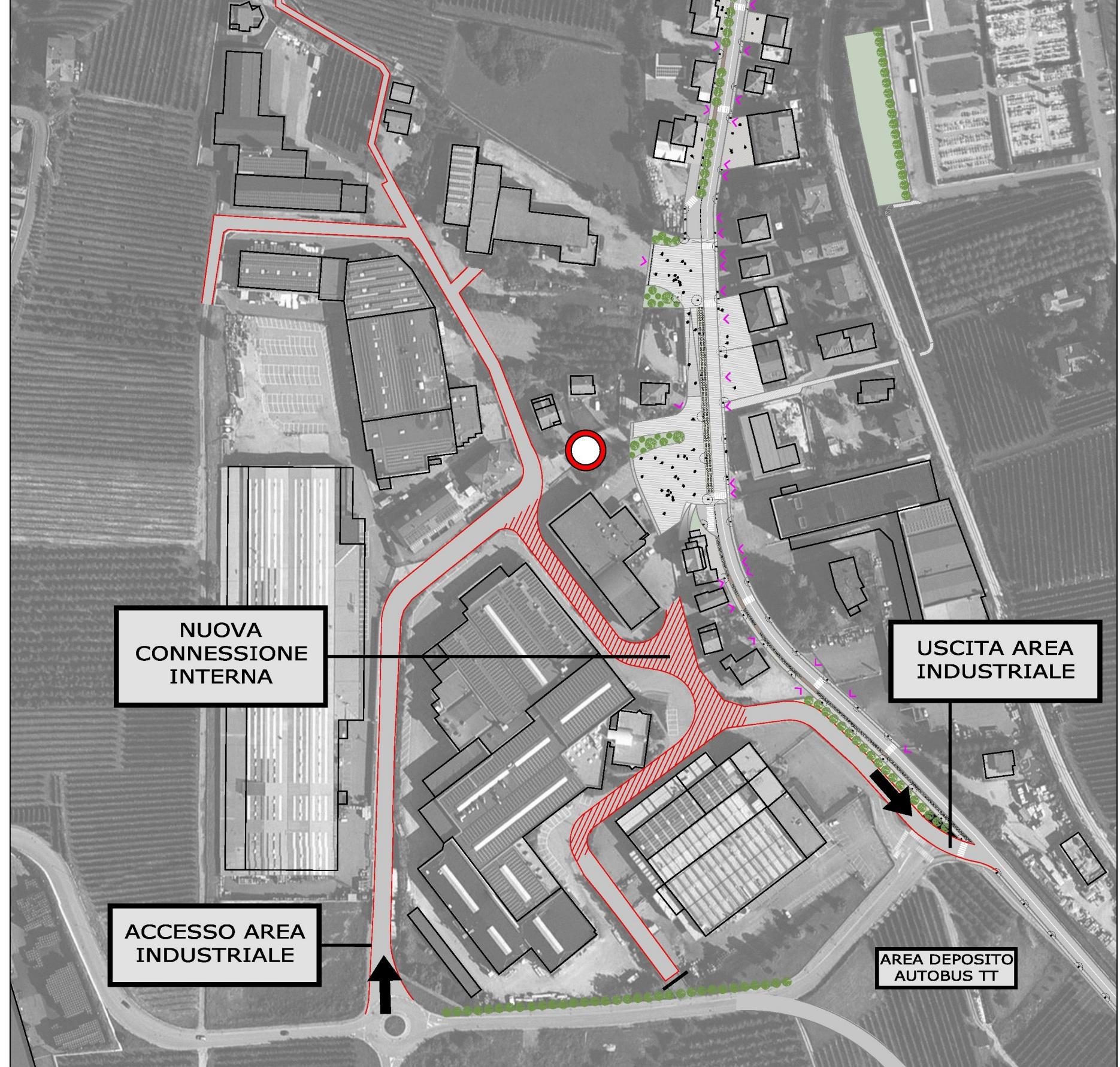
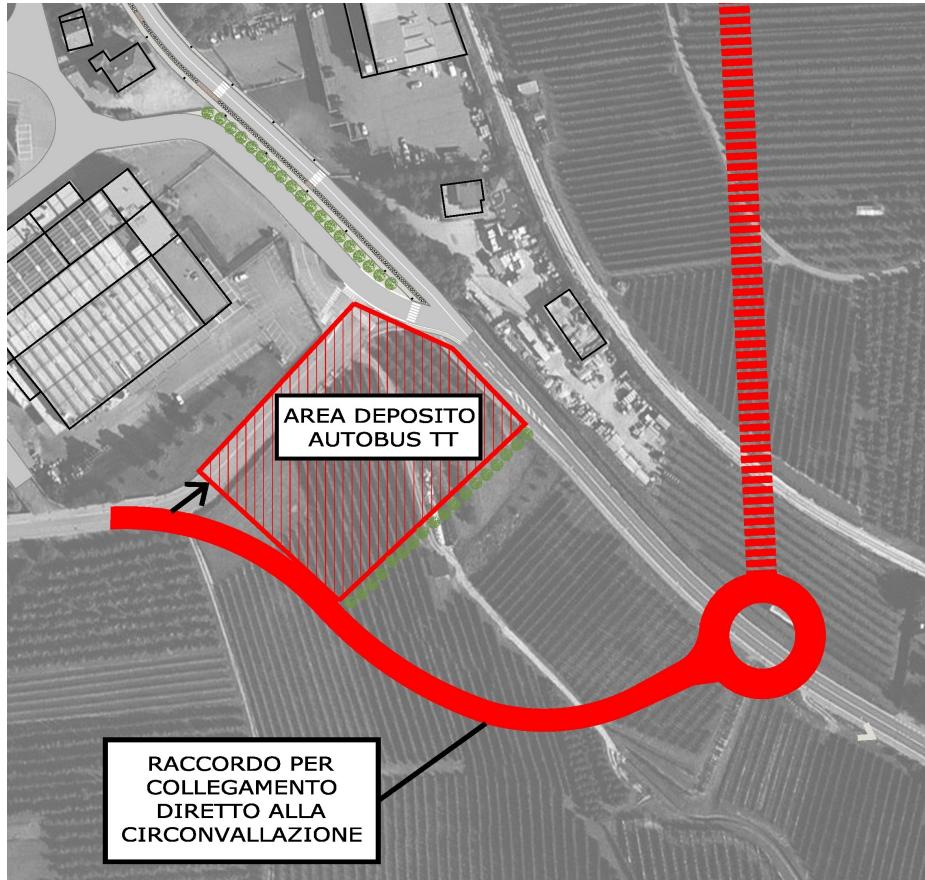


4.1_il progetto urbano

La razionalizzazione della viabilità a sud-est è cruciale per ottimizzare i benefici della nuova variante est; la previsione di connettere direttamente la strada che da via Gramsci si innesta su via Trento con la prevista rotatoria, permette di creare una grande porta urbana infrastrutturale che è anche l'occasione per un ripensamento della micro-circolazione nella zona industriale sud.

Nello schema è rappresentata una possibile soluzione che, recuperando alcuni spazi di risulta tra i capannoni presenti, consente di migliorare il transito dei mezzi pesanti e distribuire lo stesso in maniera meno impattante per le abitazioni presenti in zona.

La necessità di reperire un'area per il nuovo deposito degli autobus del servizio extraurbano, caldeggiata dalla società Trentino Trasporti S.p.A., viene nel Masterplan soddisfatta con la proposta di insediare l'infrastruttura strategica al limite meridionale dell'area industriale, in diretta ed immediata comunicazione col nodo principale della nuova viabilità sovracomunale. Elementi di verde lineare potranno infine consentire di mitigare l'impatto del comparto industriale verso il contesto agricolo circostante ancora piuttosto integro e quindi da preservare a livello visivo.



4.1_il progetto urbano

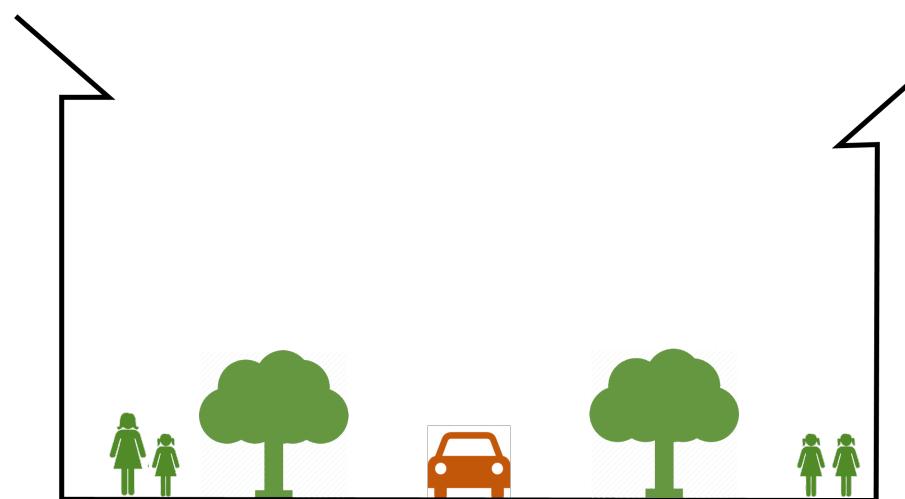
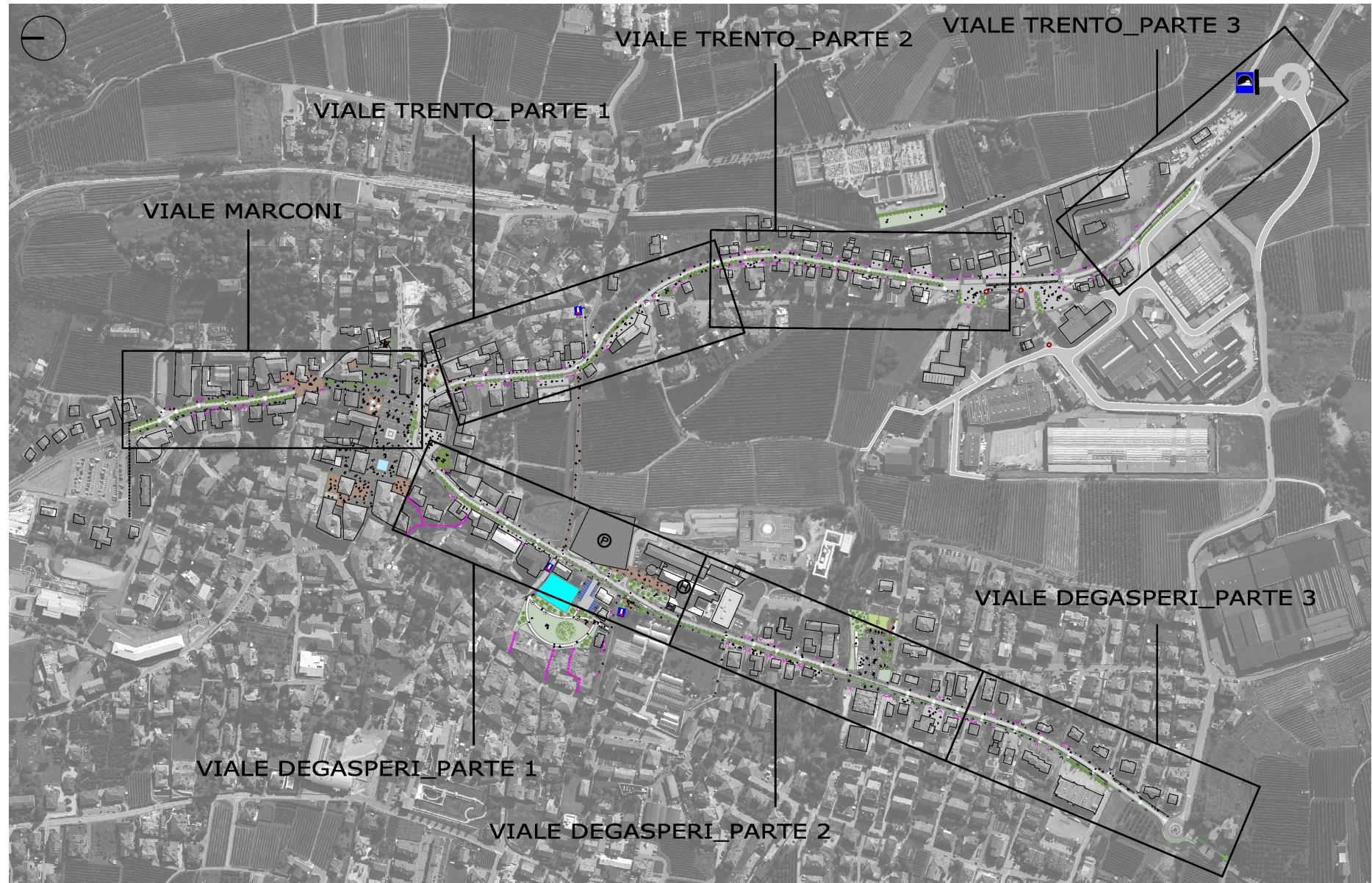
I VIALI URBANI_A.3.1

Il disegno di riqualificazione urbana previsto dal Masterplan si fonda come detto sugli spazi pubblici, ed in particolare sul sistema delle piazze nuove o esistenti che siano; il collegamento tra questi spazi avviene attraverso l'introduzione del viale urbano.

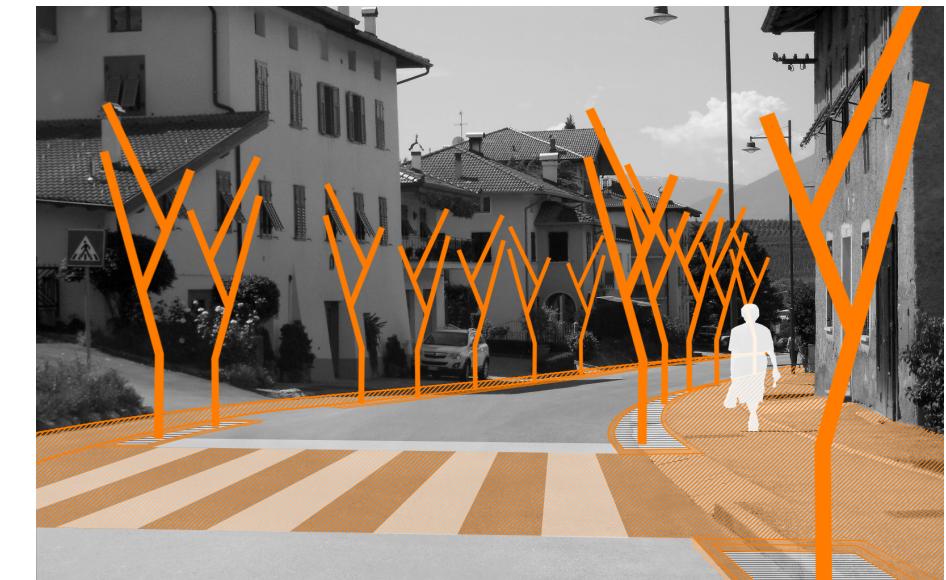
L'attuale viale De Gasperi (che del viale ha solo il nome) e l'ex sedime della strada statale liberata dal traffico di transito, diventano 3 viali urbani nei quali lo spazio prevalente viene dedicato alla pedonalità e al verde, non più alla circolazione veicolare.

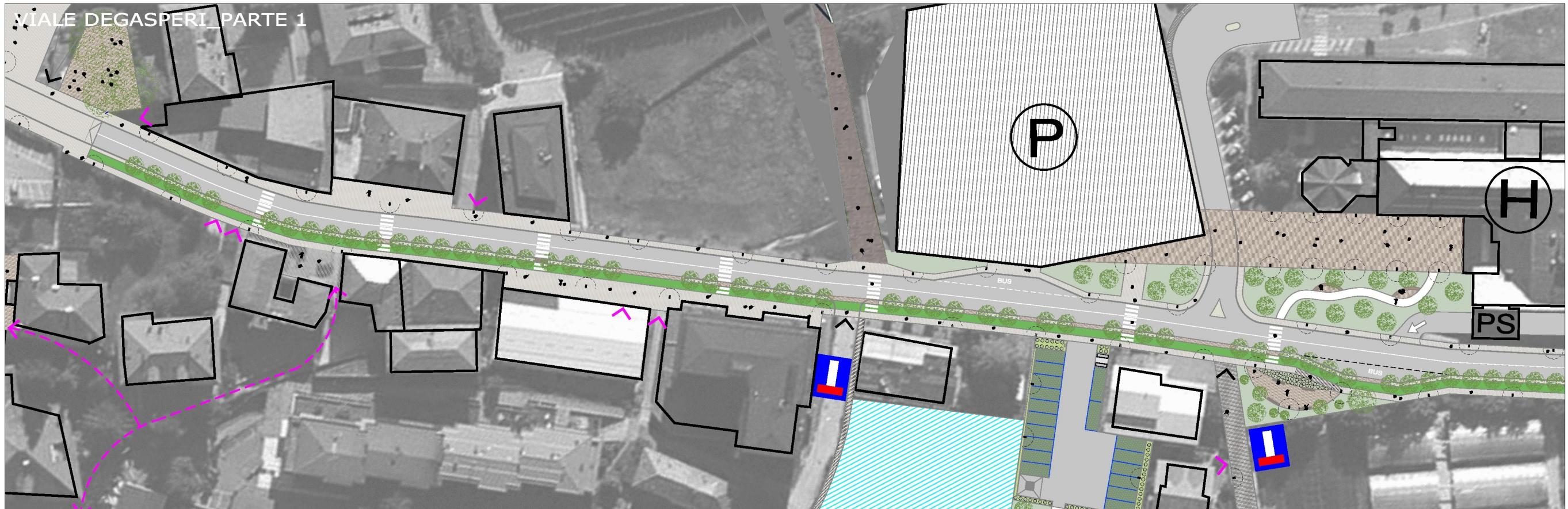
Viale Trento, che connette piazza Trento con piazza Anaunia, viale Marconi che da questa scende fino a piazza Fiera e infine il vero viale De Gasperi, culminante con la nuova piazza Lanza, diventano i tre assi portanti della Cles futura, vago ricordo delle strade trafficate e rumorose cui i residenti sono ormai purtroppo abituati.

Alcuni interventi per la figurazione degli spazi possono peraltro trovare immediata attuazione, anche alla luce di quanto già visto col progetto del V.E.R.T., mentre altri necessitano della realizzazione della variante est per vedere la luce; visti gli sviluppi in gioco, e conseguentemente i costi che ne deriveranno, è importante programmare fin da subito gli interventi relativi ai viali affinché possano essere attuati assieme alle piazze urbane per dare a Cles, immediatamente dopo l'apertura della nuova circonvallazione, un'immagine ed una vivibilità completamente nuove ed omogenee.

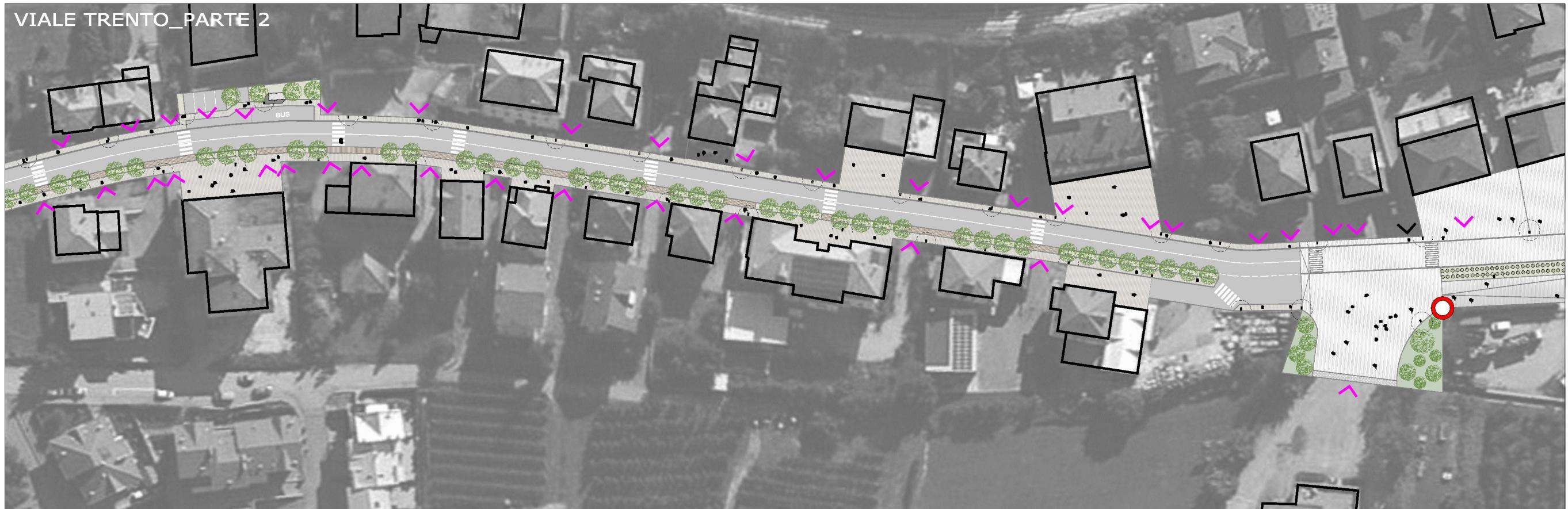


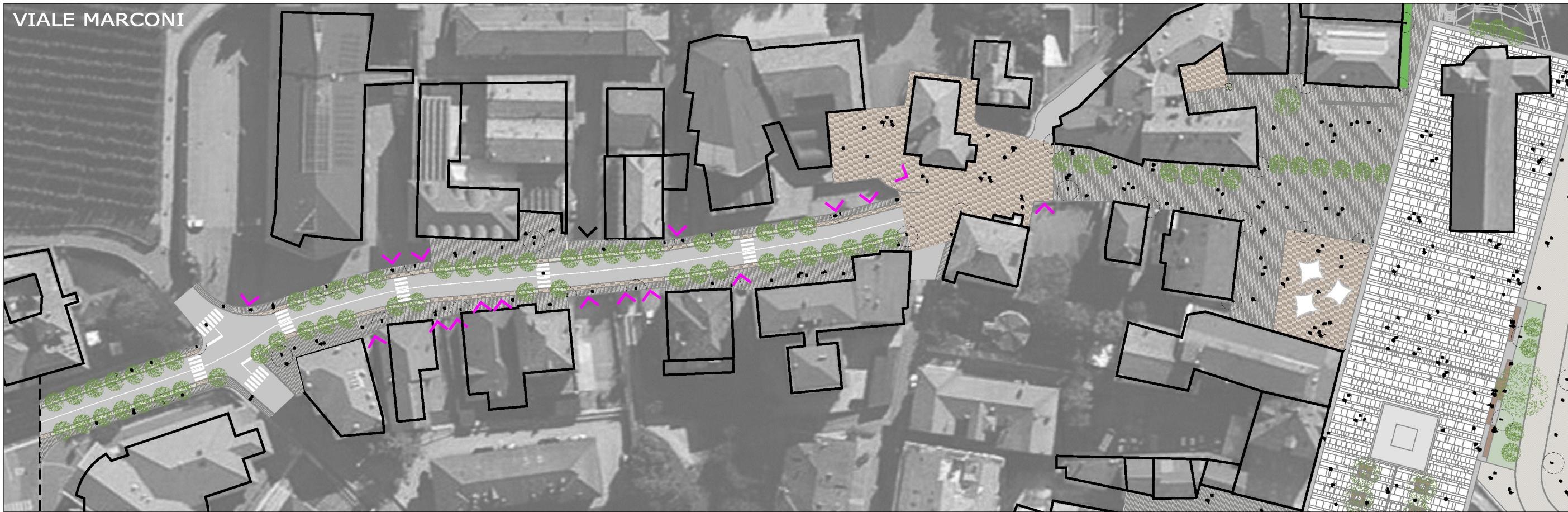
Alcuni tratti dell'attuale SS43 presentano già sezioni idonee all'introduzione di elementi di verde lineare e di separazione tra carreggiata e marciapiedi.











Oltre ai tre principali viali urbani, che si configurano come un sistema di connessione tra gli spazi pubblici più importanti, un altro tema di lavoro che si prevede di implementare è quello dell'introduzione di filari di alberi o di elementi di verde di altezza ridotta, in sintesi un "verde lineare" lungo quelle strade che per ruolo e disponibilità di spazio possono configurarsi come elementi di connessione tra il centro storico ed il tessuto urbano più periferico.

Nell'immagine a lato vengono individuate le posizioni degli elementi verdi da inserire in Cles per riqualificare il sistema connettivo centro storico - edificato perimetrale, le vie indicate sono:

- _via delle Scuole
- _via Diaz
- _via IV Novembre
- _via Filzi
- _via Dallafior

mentre le piazze in cui il verde lineare ha lo scopo di comprimere lo spazio e creare delle quinte sceniche sono:

- _piazza Anaunia
- _piazza Fiera.

Nulla vieta di estendere il ragionamento ad altre strade o piazze, visto che l'assenza di verde è una delle mancanze che la popolazione clesiana ha più fortemente evidenziato durante la fase di ascolto del percorso partecipato; nella scelte delle specie arboree andrebbe valutato attentamente il problema degli apparati radicali che nel tempo possono compromettere le pavimentazioni lapidee ove presenti e andrebbe tenuto conto del contesto naturale circostante, dove ai frutteti si affiancano i sempreverdi del bosco.

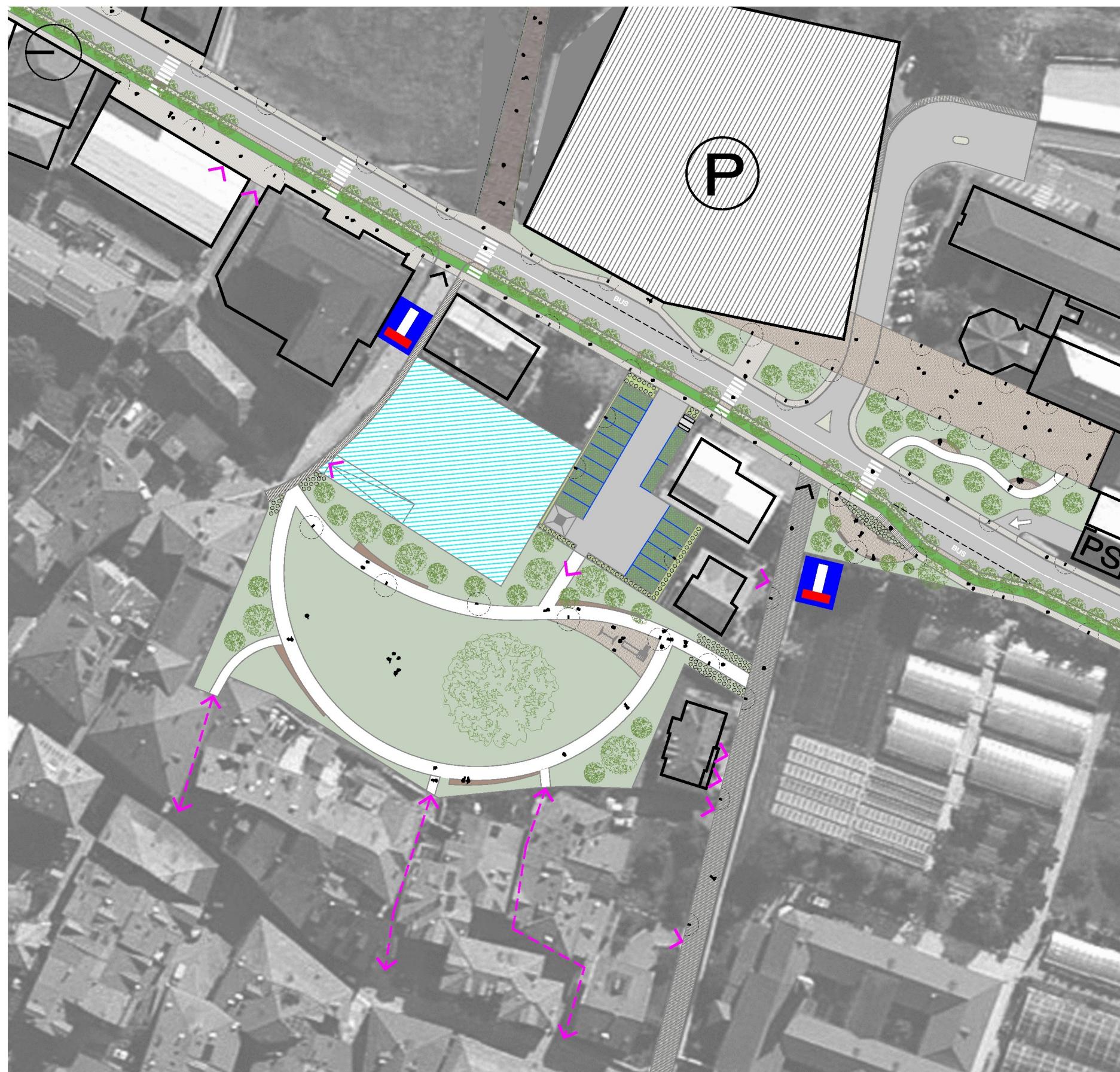
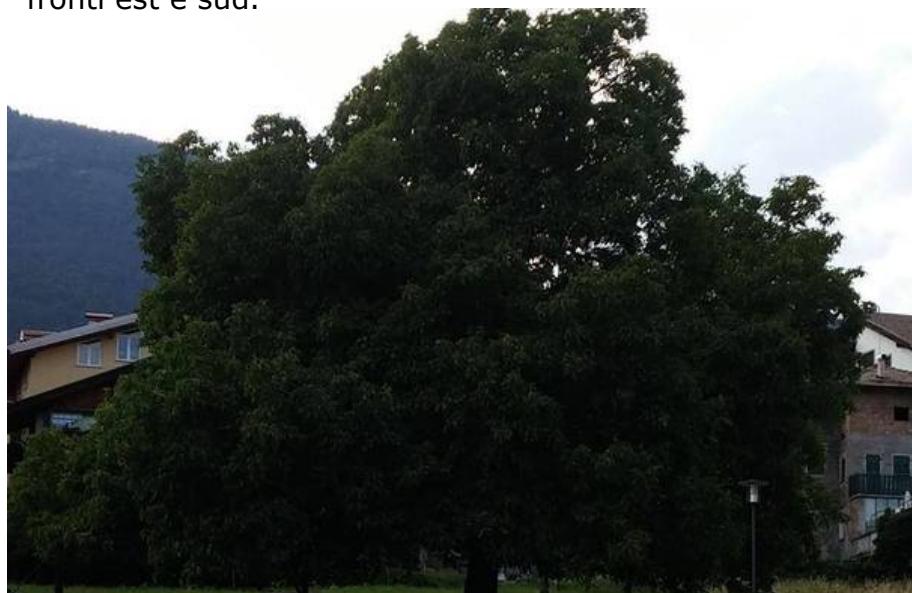


Uno degli spazi verdi più importanti presente a Cles, ma purtroppo poco valorizzato e curato, è quello che circonda il grande noce di viale De Gasperi, all'altezza del parcheggio ex-Viesi in prossimità del polo sanitario.

L'albero imponente e maestoso, che ha vinto un concorso in rete di albero dell'anno 2016, giace attualmente in un prato poco connesso e privo di elementi di arredo; il progetto di riqualificazione complessiva dell'area prevede oltre al già illustrato parcheggio per i camper, attestato per motivi di accesso sul viale ad est, un parco urbano connesso con il tessuto del centro storico che lo circonda.

Il parco del Noce, il cui nome, scritto maiuscolo come il torrente della val di Non, prevede una sistemazione a giardino verde attrezzato con arredi e sedute, un piccolo angolo giochi per bambini, spazi per il passeggio e soprattutto una forte permeabilità dei percorsi di accesso e uscita. La previsione viabilistica per le strade circostanti suggerisce di consentire la circolazione ai soli residenti, eliminando in particolare la connessione di via Sant'Antonio che diventa in questo scenario un passaggio pedonale.

L'area interessata del parco è parzialmente oggetto di un piano attuativo (n. 10 "area Viesi") che prevede nuovi volumi residenziali con cessione di superfici al comune; il progetto di massima qui rappresentato suggerisce di comprimere la nuova edificazione verso est per favorire la realizzazione di un parco di adeguate dimensioni e forme, prevedendo l'accesso ai volumi interrati, eventualmente occupanti anche parte del parco, nell'angolo nord-est dello stesso. L'obiettivo è anche quello di mantenere uniforme la cortina edilizia di bordo del centro storico che si affaccia sul parco a nord e soprattutto ad ovest, per lasciare le edificazioni più recenti quali elementi di chiusura lungo i fronti est e sud.



Lo slargo triangolare collocato di fronte al convento di S. Antonio, rappresenta uno spazio identitario importante per l'abitato di Spinazzeda. Dalla morfologia apparentemente insignificante, lo spazio è recentemente divenuto un luogo di ritrovo e di riconoscimento per i residenti che ha il suo apice durante lo svolgimento della sagra rionale, nella quale anche le strade che lo circondano vengono chiuse al traffico.

In passato sono state già avanzate alcune proposte progettuali sull'area, che tutt'ora è caratterizzata da una inefficace organizzazione generale e dalla presenza di molto spazio destinato a funzioni non qualificanti, quali i parcheggi, il deposito per i rifiuti urbani ecc.

Tuttavia lo spazio ha delle buone potenzialità, che possono essere sviluppate seguendo alcune azioni progettuali, indicate nello schema metodologico qui riportato:

- _limitare la percorrenza delle strade circostanti, rendendole a senso unico o comunque restringendone la carreggiata;
- _valorizzare la presenza della facciata del convento e degli assi che tagliano trasversalmente il parco;
- _eliminare i posti auto e le aree raccolta rifiuti;
- _allargare il verde sia verso le strade sia verso il parco privato a nord;
- _separare, infine, gli usi, creando una vera e propria "piazzetta" nella parte sud del triangolo geometrico.

Queste azioni progettuali potrebbero utilmente essere valorizzate avviando un percorso di progettazione partecipata capace di coinvolgere gli abitanti del quartiere che potrebbero ulteriormente fare proprio il parco-piazza secondo un processo di ulteriore "appartenenza".



4.1_il progetto urbano

PARCO STREETPARK_A.3.5 TERRAZZA PIAZZA FIERA_A.3.6

Il comparto edificato compreso tra piazza Fiera, il polo scolastico ed il centro storico è da tempo oggetto di riflessioni ed ipotesi che coinvolgono non solo l'Amministrazione comunale ma anche la Provincia, ente proprietario di molte aree dedicate ai servizi scolastici nella zona.

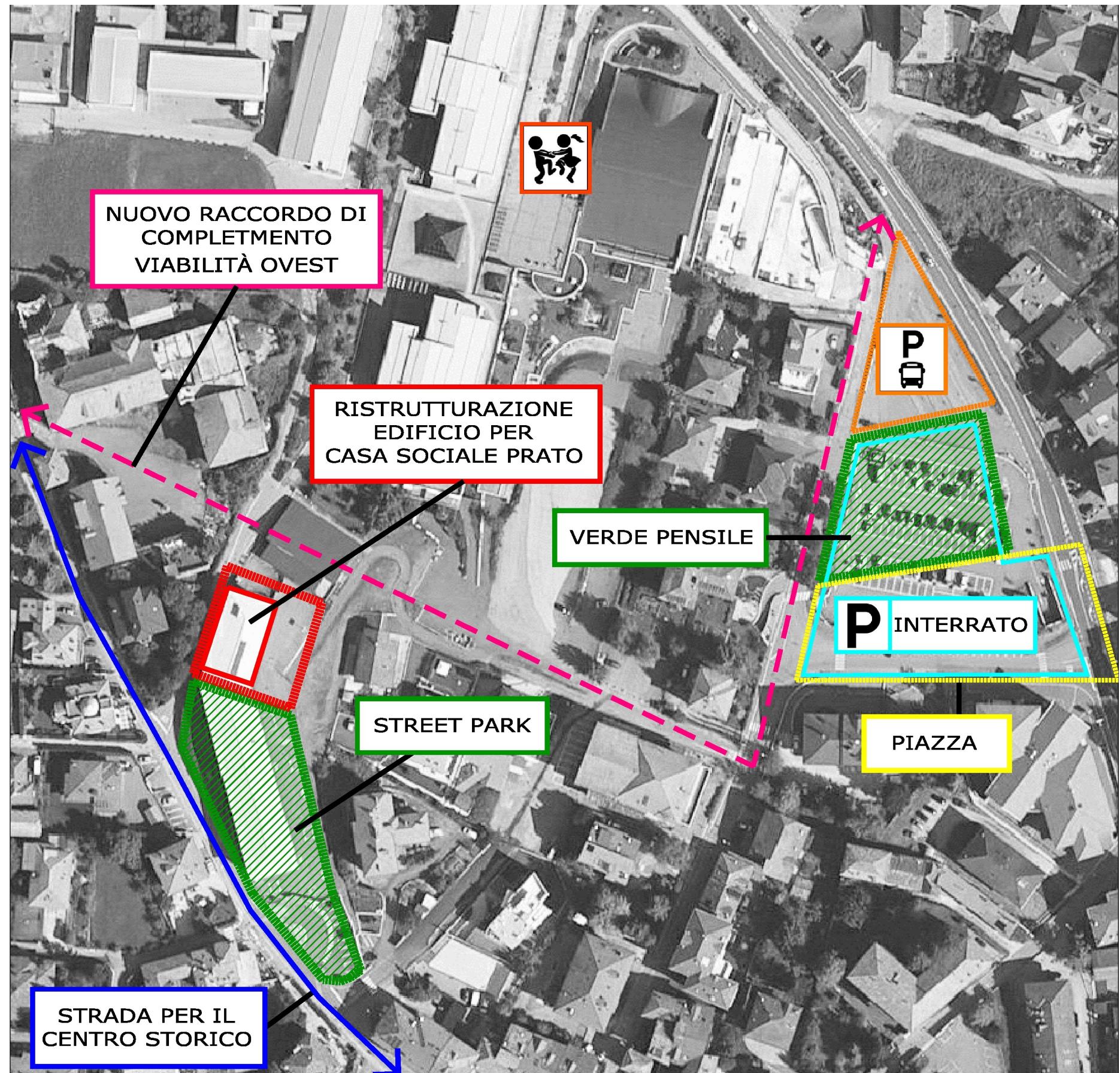
Anche le previsioni viabilistiche interessano fortemente questa parte di paese, vista la necessità di trovare uno sbocco felice alla viabilità ovest che consenta di evitare l'imbuto rappresentato da via VI Novembre.

La presenza infine dell'immobile delle ex scuole elementari, di dimensioni non certo trascurabili, impone delle riflessioni sul recupero dello stesso, sia che si intenda conservarlo sia che si ragioni su una demolizione.

Lo schema a fianco rappresenta una sintesi dei temi suddetti che trovano soluzione nella previsione di una viabilità nuova di raccordo diretto tra via Filzi e piazza Fiera come suggerito dall'Amministrazione, e la riqualificazione delle vie Filzi e IV Novembre come accessi al centro storico dai poli di sosta a nord.

L'edificio ex-elementari può in parte essere demolito e in parte conservato, per dare spazio alla casa sociale del rione Prato e più in generale ad un luogo di aggregazione che diventi un riferimento urbano per i giovani, qui denominato "streetpark"; una sorta di parco giochi per ragazzi e adolescenti, con elementi adatti alle attività ludiche tipicamente cittadine, quali skateboard, bmx, etc.

L'occasione della trasformazione delle aree in esame deve essere colta anche per introdurre elementi di verde significativi in un contesto edilizio delicato che vede la presenza delle scuole, e quindi degli studenti, come obiettivo della riqualificazione formale dell'area. Il Masterplan prevede infatti l'introduzione di due aree parco: oltre allo streetpark suddetto, anche la parte centrale di piazza Fiera, a copertura del parcheggio di attestamento, è immaginata a verde pensile, che come una terrazza urbana consente di raccordare il dislivello naturale presente nel grande spazio vuoto.



Un'altra area che il Masterplan intende porre sotto osservazione per la creazione di un sistema del verde completo e significativo è quella ricompresa tra il polo scolastico delle scuole inferiori e la R.S.A. Santa Maria.

Sono quindi presenti due mondi sociali in diretta comunicazione che possono trovare una relazione virtuosa in uno spazio verde attrezzato che riesca a dare qualità al luogo.

L'occasione è anche quella di invertire la logica attuale del parcheggio in ingresso alla struttura sanitaria proponendo lo scambio con le aree destinate dal P.R.G. vigente a verde pubblico attrezzato subito al di là della strada, come indicato nel riquadro dello schema progettuale.

La sistemazione dell'area tra la R.S.A. ed il polo scolastico medie-elementari, oltre a sistemare la viabilità della zona per l'accesso degli autobus come verrà indicato anche in seguito, intende creare uno spazio verde che faccia da cerniera tra il mondo dei bambini e quello degli anziani, da cui il nome proposto per lo spazio, "parco 880" (da 8 a 80 anni, il criterio di progettazione degli spazi pubblici accessibili liberamente a tutte le età).

Al verde del parco dovranno fare da contorno anche i filari di alberi e gli altri elementi di verde lineare che potranno mitigare la presenza dei veicoli nelle aree di sosta.

