

Il Consiglio comunale

vista l'ordine del giorno presentato dal Consigliere Brugnara, Bosetti, Serra, Zalla, Ianes, Tomasi, Bozzarelli, Scalfi e Pattini collegato alla proposta di deliberazione – Accordo urbanistico relativo alla Zona C4 – Comparto A – Via del Brennero, Trento. Proprietà Fratelli Poli S.p.A. avente ad oggetto: “Indirizzi qualificanti per il successivo Piano Attuativo a favore della mobilità sostenibile e della vivibilità a Trento Nord”;

visto l'emendamento modificativo alle premesse e al al dispositivo dell'ordine del giorno sopra richiamato, concordato con i presentatori ai sensi dell'art. 85 comma 8 del Regolamento interno;

constatato e proclamato, da parte del Presidente, assistito dagli scrutatori, l'esito della votazione allegato;

approva
il seguente ordine del giorno.

Premesso che:

- Il nuovo complesso che il Gruppo Poli intende costruire sui 15.380 mq dell'area ex-Opel in Via Brennero comprende un mix di funzioni in grado di creare relazioni sia su scala urbana, sia a livello di quartiere: oltre ad un supermercato (grande il doppio di quello attuale situato in zona), la proposta prevede spazi per la ristorazione, un centro medico, una palestra (sue due piani), un centro benessere con piscina e solarium, uffici (su tre piani) e spazi verdi. Tutta l'area - come hanno spiegato in Commissione consiliare i progettisti - è incentrata sui concetti di benessere, sano stile di vita, rapporto con la natura e la vita in famiglia.
- Se da un lato l'insediamento rappresenta occasione di riqualificazione urbanistica di un'area da anni abbandonata, dall'altro lato preoccupa l'impatto che il nuovo polo attrattore, con servizi di interesse per tutta la città, avrà sulla mobilità e sulla vivibilità del quartiere e, in ultimo, sulla qualità della vita dei residenti. L'intervento, che prevede la realizzazione di oltre 700 posti auto, viene eseguito lungo il “Corso Nord” della città, una zona congestionata dal traffico e con significativo inquinamento dell'aria che risente pesantemente delle emissioni provenienti dal trasporto; lo dimostrano i dati di polveri sottili PM10 e biossido di azoto raccolti dalla rete provinciale per il controllo della qualità dell'aria.
- Da anni i Consigli Circostrizionali Centro Storico-Piedicastello e Gardolo avanzano la proposta di declassamento a strada urbana di Via Brennero e dell'intero Corso Nord, per favorire la riqualificazione urbanistica del corso, per disincentivare l'impiego dell'automobile in una zona ad alta densità residenziale e per migliorare la vivibilità e la qualità della vita nei quartieri di Trento Nord.
- In tale contesto, al fine di mitigare l'impatto del nuovo insediamento, che sarà un importante attrattore di mobilità, si propongono alcuni interventi per incentivare la mobilità pedonale e ciclistica e l'uso del trasporto pubblico e per disincentivare l'uso dell'autovettura. In particolare:

1) Mobilità pedonale.

Si propone di realizzare marciapiedi più ampi possibili su tutti i lati, Via Brennero, Via de Gresti, Via Pranzelores, separati dalle piste ciclabili per evitare conflittualità pedone-ciclista, per quanto possibile con le geometrie disponibili.

2) Mobilità ciclistica:

- a. realizzare parcheggi coperti per biciclette e per “cargo-bike”, in numero adeguato, posizionati nelle immediate vicinanze degli ingressi delle varie attività presenti, con

soluzioni efficaci e di tipo “bloccatelaio” e con alcune colonnine di ricarica per bici a pedalata assistita;

Come suggerimento, non vincolante, si propongono indicativamente 100 stalli, eventualmente anche suddivisi in più blocchi, per bici classiche, indicativamente 10 stalli di adeguata larghezza per cargo-bike al fine di incentivare l'uso della bici per l'acquisto di spese alimentari anche di notevole portata, ed indicativamente 10 collegamenti per ricarica di bici elettriche;

- b. realizzare pista ciclabile lungo Via Brennero in direzione nord, separata dallo spazio pedonale usando almeno la segnaletica orizzontale, collegata in rete con il tratto a sud e da collegare in futuro con il tratto nord per garantire continuità. Si propone di evitare spazi promiscui che creano conflitto e insicurezza tra pedoni e ciclisti. Sul lato opposto di Via Brennero ci potrà essere spazio per la pista ciclabile in direzione sud;
- c. realizzare una pista ciclabile su via De Gresti, separata dallo spazio pedonale usando almeno la segnaletica orizzontale, che metta in rete la tratta ciclabile su Via Brennero e la pista ciclabile di Via Pranzelores, considerando anche la possibilità di ridurre localmente il numero di stalli di parcheggio su Via De Gresti;
- d. realizzare una stazione coperta del bike sharing “e-motion” (progetto promosso dalla PAT in collaborazione con il Comune di Trento);
- e. si propone di cogliere l'occasione del nuovo insediamento per allargare la ciclabile di Via Pranzelores, oggi molto utilizzata e con una larghezza non sufficiente per un flusso bidirezionale.

3) Piantumazioni e verde.

Si propone una piantumazione consistente di alberature che negli anni, con la loro crescita, offrano ombra durante i periodi estivi, mitigando così il calore generato dall'asfalto e riducendo l'inquinamento generato dal nuovo afflusso veicolare.

Andando oltre lo specifico Accordo Urbanistico di cui all'oggetto del presente documento, si desidera qui evidenziare alcuni possibili interventi che l'Amministrazione Comunale potrebbe valutare, insieme ai soggetti preposti (Circoscrizione e Trentino Trasporti SpA) con uno sguardo più generale relativo allo sviluppo futuro del Corso Nord sia dal punto di vista urbanistico che dal punto di vista della pianificazione della mobilità sostenibile (futuro PUMS):

- Mobilità pedonale: realizzare un attraversamento per pedoni e per ciclisti su Via Brennero all'altezza del nuovo insediamento mettendolo così in connessione con l'area commerciale Burger King/Aldi (già servita da collegamento ciclo-pedonale verso sud).
- Trasporto pubblico: riservare in via Brennero davanti al nuovo insediamento Gruppo Poli uno spazio adeguato per la fermata del trasporto pubblico, tenendo conto sia della lunghezza di mezzi che in un domani potranno anche essere l'autobus autosnodato oppure il tram elettrico, consentendo così la fermata di due mezzi pubblici contemporaneamente e dotandola fin da subito di adeguata pensilina (questi ultimi due elementi assenti nella attuale fermata “Brennero Tridente”) e prevedendo un equo distanziamento delle fermate del Corso Nord dalla rotatoria Caduti di Nassirya alla rotatoria presso Bren Center. Su questo ultimo punto si ritengono opportuni i seguenti interventi da valutare insieme a Trentino Trasporti SpA:
 - un leggero spostamento verso nord della fermata “Brennero Tridente” affinché diventi più attrattiva per il nuovo insediamento ma anche per l'esistente complesso “Mediaworld/Ex IperPoli”;
 - una nuova fermata di trasporto pubblico sul lato ovest di Via Brennero che, grazie al già citato passaggio ciclopedonale, possa incentivare il raggiungimento con mezzi pubblici della nuova area Poli (ma anche l'area BurgerKing/Aldi, ora non servita da fermate trasporto pubblico) da parte della popolazione residente nella parte nord della città;
 - una nuova fermata di trasporto pubblico sul lato est di Via Brennero all'altezza dell'attuale ingresso del centro commerciale Top Center (all'incirca alla stessa altezza della fermata “Brennero Magnete”), anche in considerazione della previsione - nello stesso punto - di un nuovo passaggio pedonale semaforizzato come richiesto dalla Circoscrizione Centro storico-Piedicastello.

L'insieme di questi 3 elementi porterebbe ad una equa distribuzione di fermate di mezzi pubblici sull'intero asse di Via Brennero compreso tra rotonda Caduti di Nassirya e rotonda Bren Center, con 3 fermate sia in direzione nord che direzione sud. Allo stato attuale infatti sono presenti solo 2 fermate, insufficienti a coprire il tratto lungo ben 700 metri, disposte in modo non simmetrico e poco attrattivo verso i poli principali dell'asse.

– Gli interventi sopracitati, in coerenza con gli indirizzi del Piano Urbano della Mobilità in vigore (in sigla PUM 2010), prevedono il potenziamento delle infrastrutture per la mobilità ciclistica e per la mobilità pedonale e il miglioramento del trasporto pubblico, con l'obiettivo ultimo di ridurre gli spostamenti in auto e il livello delle emissioni inquinanti.

Non perdiamo l'occasione per migliorare la vivibilità della nostra città in un quartiere ad alta densità residenziale.

Tutto ciò premesso,

Il Consiglio comunale
impegna
il Sindaco e la Giunta

1. a verificare la possibilità di realizzazione da parte del Comune di Trento, in forma indipendente dall'intervento in esame, di quanto previsto ai punti 2d e 2e di cui in premessa, previo necessario accordo con la Provincia autonoma di Trento per quanto attiene il punto 2d;
2. a condividere con il Gruppo Poli affinché quanto riportato in premessa ai punti 1, 2a, 2b, 2c e 3 possa trovare risposta, per quanto possibile, nell'ambito del progetto di Piano attuativo che farà seguito all'approvazione della Variante al PRG prevista dall'Accordo urbanistico sottoscritto lo scorso giugno 2019.

Si dà atto che nella presente proposta non sono ravvisabili aspetti specificatamente tecnico-amministrativi e contabili.