



Progettista capogruppo - Ing. Giulio Ruggirello  
Arch. Alessandro Franceschini  
Arch. Carolina Rigoni  
Geom. Ilaria Fellin

gruppo di lavoro

Comune di Cles

committente

3  
FASE  
ATTUATIVA

livello

MASTERPLAN  
CLES  
2016

contenuto

08.08.2018

data



QUADROSTUDIO  
HABITAT NATURELE

## GRUPPO DI LAVORO

### QUADROSTUDIO - Trento - Riva del Garda



#### Giulio Ruggirello - progettista capogruppo

Ingegnere | OI TN 2811

coordinamento del gruppo di lavoro e collegamento con l'Amministrazione ed i soggetti coinvolti, progettazione degli interventi e valutazioni economiche, integrazione della progettazione con gli aspetti infrastrutturali e di mobilità

#### Alessandro Franceschini

Architetto, Ph.D. | OAPPC TN 980

tecnica e pianificazione urbanistica, supervisione alla progettazione paesaggistica e urbana

#### Carolina Rigoni

Architetto | OAPPC TN 1548

progettazione paesaggistica e architettonica, elaborazioni grafiche e disegno tecnico

#### Ilaria Fellin

Geometra | CG TN 2427

elaborazioni grafiche, visualizzazioni tridimensionali e disegno tecnico

## SOMMARIO

### 1\_PREMessa INTRODUttIVA

- 1.1\_l'esito della fase partecipativa
- 1.2\_il tavolo di confronto e coordinamento
- 1.3\_la ridefinizione di alcuni interventi in progetto
- 1.4\_la fase attuativa: obiettivi e contenuti

### 2\_L'AGGIORNAMENTO DELLO SCENARIO PROGETTUALE

- 2.1\_un'ulteriore spinta al cambiamento di prospettiva
- 2.2\_i progetti oggetto di rivalutazione
- 2.3\_le tavole tematiche aggiornate
- 2.4\_gli scenari temporali e le opere propedeutiche

### 3\_LA MATRICE GENERALE DEGLI INTERVENTI

- 3.1\_la suddivisione dei progetti per fasi attuative
- 3.2\_il collegamento tra i paradigmi progettuali
- 3.3\_gli aspetti economici e il finanziamento delle opere
- 3.4\_la modularità attuativa e le variabili indipendenti

### 4\_LE SCHEDE ATTUATIVE DEL PIANO STRATEGICO

- 4.1\_la visualizzazione tridimensionale dei paradigmi progettuali
- 4.2\_gli interventi del progetto urbano
- 4.3\_gli interventi del progetto ambientale
- 4.4\_gli interventi del progetto socio-economico

### 5\_LO SCENARIO FUTURO E GLI EFFETTI ECONOMICI

- 5.1\_la qualità di vita come modello di sviluppo
- 5.2\_la capacità di attrarre investimenti e turismo
- 5.3\_la valorizzazione immobiliare e le ricadute economiche
- 5.4\_l'affermazione di un ruolo preminente nell'ambito territoriale

## BIBLIOGRAFIA E RIFERIMENTI

### CARTOGRAFIA

Piano Regolatore Generale del Comune di Cles

PTC Comunità della Val di Non

Piano Urbanistico Provinciale, Servizio Urbanistica P.A.T.

S.I.A.T. web P.A.T. - webgis pubblico

Bing maps, Google maps, Openstreetmap

### ALTRE FONTI

MobilityPlan Cles - Quadrostudio - 2014

I professionisti autori dei progetti riportati sono citati nel testo

## NOTE PER LA LETTURA DEL DOCUMENTO

### ELABORATI GRAFICI

Gli elaborati grafici sono stati redatti sulla medesima base cartografica del vigente P.R.G., su fotografie satellitari e ortofoto disponibili in rete, su fotografie dei professionisti del gruppo di lavoro; dove non indicata esplicitamente, la scala di rappresentazione grafica si intende "a vista".

Le viste tridimensionali e fotoinserite sono puramente indicative e hanno il solo scopo di restituire un'immediata comprensione delle proposte e suggestioni progettuali.

### PROPRIETÀ DEI CONTENUTI E DELLE IMMAGINI

Il presente documento contiene immagini, schizzi, disegni, elaborati progettuali più o meno complessi la cui proprietà intellettuale è dei professionisti facenti parte del gruppo di lavoro.

L'utilizzo, la diffusione e la riproduzione di tali contenuti sono soggetti all'autorizzazione degli stessi professionisti.



## 1\_PREMESSA INTRODUTTIVA

### 1.1\_l'esito della fase partecipativa

La fase progettuale del Masterplan Cles si è conclusa a settembre 2016 con la consegna dell'elaborato che prefigurava la vision del paese come concepita dal gruppo di tecnici incaricati dall'Amministrazione.

L'intero documento, nei relativi contenuti di progetto, è stato quindi oggetto di un'approfondita e puntuale opera di revisione e critica costruttiva durante lo svolgimento di un lungo ed elaborato processo di partecipazione, il quale ha visto il coinvolgimento di numerose figure e persone.

L'Amministrazione ha infatti inteso sottoporre le previsioni progettuali al vaglio della cittadinanza, al fine di rendere condivise e meditate le scelte strategiche e permettere al gruppo di lavoro di integrare e migliorare quanto proposto.

La fase partecipativa, ai cui documenti specifici si rimanda per eventuali approfondimenti e considerazioni di metodo, ha occupato l'intero anno 2017, suddividendolo in due momenti: nel primo semestre è stata organizzata la fase partecipativa che ha preso ufficialmente avvio con la presentazione pubblica del Masterplan il giorno 20 aprile 2017, presso l'auditorium parrocchiale.

Successivamente alcune sedute pubbliche sono state dedicate all'ascolto delle consulte rionali e frazionali; a maggio 2017 è stato inoltre istituito il Tavolo di Confronto e Coordinamento (in seguito TCC) con il compito di recepire, elaborare e sintetizzare il contenuto delle "osservazioni" raccolte durante la fase di partecipazione in parola.

Il mese di maggio 2017 ha poi visto lo svolgimento delle tre serate dedicate ai "World Café", momenti di incontro e discussione per 10 tavoli tematici che si sono svolti nella prestigiosa sede di Palazzo Assessorile: ogni tavolo, cui di volta in volta veniva assegnato un argomento specifico di discussione (un tema progettuale, un ambito di approfondimento), è stato presieduto da un moderatore che ne ha condotto la discussione ed elaborato la sintesi, consentendo così di avere una grande apertura al confronto con molti soggetti selezionati dall'Amministrazione e condotti nel processo partecipativo.



## 1.1\_l'esito della fase partecipativa

Le "osservazioni" al Masterplan sono arrivate da vari soggetti: amministratori, portatori di interesse, coalizioni politiche, consultazioni rionali (ciascuna delle quali ha prodotto uno specifico verbale), semplici cittadini, gruppi di persone, per un totale di circa 480 persone direttamente coinvolte. Anche in questa fase è stato distribuito un questionario (cartaceo e on-line) a domande aperte con le quali è stato permesso ai compilatori di esprimere commenti e suggerimenti circa i principi alla base dei progetti contenuti nel piano, denominato "Cosa pensi della nuova Cles?". Sono pervenute poco meno di 100 copie compilate, il cui contenuto è stato riassunto e sintetizzato per successive riflessioni.

### **COSA PENSI DELLA NUOVA CLES?** LA TUA OPINIONE CI INTERESSA!

*Questo piccolo questionario a domande aperte è promosso dall'Amministrazione comunale nel processo di redazione del Masterplan. L'obiettivo è di orientare le scelte di sviluppo strategico di Cles e raccogliere suggerimenti e osservazioni che possano aiutare le decisioni di pubblico interesse.*

1. Come vedi l'idea che Corso Dante e Piazza Granda possano essere dedicate ai pedoni? Come consideri l'ipotesi di una grande piazza collocata davanti alla Chiesa parrocchiale?

2. Pensi che Cles abbia reali potenzialità nel campo della cultura e del turismo? Credi che si possa migliorare l'offerta con musei, centri culturali, area camper e belvedere attrezzati? Secondo te sarebbe utile un nuovo teatro?

3. Condividi la strategia di creare una rete di connessione fra il verde lineare, i parchi urbani, il parco agricolo, gli assi pedonali e i percorsi ciclabili?

4. Ritieni interessante che la Cles futura si basi sui <u>3 Viali</u> da ricavare in Via Trento, Via Marconi e Via Degasperì che convergono al centro partendo dalle <u>3 Porte</u> di Piazza Fiera, Piazza Lanza e Piazza Trento?

5. Ritieni che i complessi delle ex-Elementari, di Piazza Fiera e dell'ex-Macello, possano offrire importanti e diverse opportunità di sviluppo per Cles? Secondo te in quali forme?

Tutto il materiale raccolto nella fase di partecipazione al progetto è stato raccolto e vagliato dal TCC che si è riunito in 6 sedute da ottobre fino a dicembre 2017, occupando quindi il resto dell'anno con la seconda fase di lavoro. In occasione dell'ultima seduta del TCC il capogruppo dei progettisti ha potuto interagire coi componenti il tavolo per discutere i temi più importanti emersi nel lungo lavoro di partecipazione e condividere alcune osservazioni generali al lavoro svolto. Una sintesi di quanto emerso dal TCC, riportata nei verbali di riunione, è riportata nel paragrafo che segue.

6. Ritieni opportuno che si lavori qualità urbana dei rioni e dei centri storici aumentando gli spazi per i pedoni, curando l'arredo urbano e mettendo in sicurezza i collegamenti con le frazioni?

7. Credi che si possa immaginare il potenziamento del Centro Sportivo con ulteriori nuovi impianti, come ad esempio, una piscina di Valle? Come reputi la collocazione del CTL rispetto al centro-paese?

8. Ritieni che il legame fra Cles e la sua montagna possa essere rafforzato con progetti di valorizzazione dell'ambiente? Credi che si possa aumentare la frequentazione della montagna da parte dei clesiani e dei turisti?

9. Qualora fosse possibile, condivideresti la creazione di una cintura agricola di filtro fra l'abitato e la coltivazione intensiva? Condividi la limitazione dell'espansione del paese verso le campagne individuando un recinto urbano di contenimento?

10. Come giudichi l'idea del Masterplan di valorizzare il ruolo del commercio, dei negozi, delle botteghe e del mercato in centro, con la creazione di spazi per il passeggio e la socializzazione? Ti piace la passerella sulle Moie?

Ad inizio 2018 sono state riprese le fila del lavoro e si è proceduto con l'affidamento dell'incarico inerente la presente fase denominata Attuativa, la quale ha occupato circa 4 mesi di lavoro, comprendente anche la revisione di alcuni progetti resasi necessaria per quanto emerso dalle "osservazioni" del percorso di partecipazione, oltre che per sopravvenute esigenze o novità intercorse.

### **COMPOSIZIONE DEL TAVOLO DI CONFRONTO E COORDINAMENTO OTTOBRE - DICEMBRE 2017**

CONSIGLIERI	
LUCIANO BRESADOLA	Presidente
RUGGERO MUCCHI	
APUZZO VITO	
FONDRIEST DIEGO	
GIRARDI MASSIMILIANO	
MARCHESOTTI CRISTINA	
PATERNOSTER ANDREA	
CONSULTE	
SPINAZEDA (PAOLI MARIA CRISTINA / LESSIO CLAUDIA)	
PRATO (PATRIZIA COVA / SONIA PETTENI)	
CALTRON (DE ECCHER PAOLA / DALLAGO LORIS)	
LANZA (NADIA TOMMASINI / CHRISTIAN VALENTINI)	
PEZ (GUOLO STEFANO / AMBROSI PIERO)	
DRES (EMANUELA RAVANELLI / VALENTINA MAGNAGO)	
MECHEL (MAURO GADOTTI / MICHELE NICOLODI)	
MAIANO (LORENZO GIANLUCA / EMANUELE ODORIZI)	
GRUPPI POLITICI	
CLES FUTURA (SILVIO CASNA)	
PASSIONE CLESIANA (MASSIMILIANO FONDRIEST)	
PATT (DIEGO PILATI / LEONARDI FABRIZIO)	
ASCOLTIAMO CLES (MARCELLO NEBL / TIZIANO ROSSI)	
GRUPPO CIVICO DI CENTRO PER CLES (MARIO MEGGIO / MARIA ZANOTELLI)	
LEGA NORD (GIULIA ZANOTELLI / IVO FERRARI)	
PD (CARMEN NOLDIN / CICOLINI DARIO)	



## 1.2\_il tavolo di confronto e coordinamento

L'esito delle riunioni del Tavolo di Confronto e Coordinamento non è stato riportato all'interno del documento di sintesi del processo di partecipazione; dell'operato del TCC rimangono pertanto i verbali, dai quali è comunque possibile operare una sintesi dei contenuti e delle istanze emerse al fine di redigere una lista di emendamenti al piano di cui tener conto nell'aggiornamento del documento progettuale.

Di seguito si riporta per punti concettuali la sintesi del TCC.

1\_in generale vi è la percezione diffusa che il tema della **pedonalizzazione** di alcuni spazi del centro storico (in primis piazza Granda), oltre a non essere più rimandabile, sia stato "digerito" da popolazione e operatori, e che anzi si cominci a chiederne l'attuazione per non perdere lo slancio di iniziativa. Permane comunque una certa diffidenza circa l'estromissione del traffico di transito dal centro, con la conseguenza che diviene difficoltoso attuare una politica chiara e decisa. Il Masterplan ha comunque lo scopo e in un certo senso il dovere di prefigurare la Cles futura, lasciando alla modularità attuativa degli interventi previsti la capacità di inglobare man mano nuove superfici alla vivibilità, sottraendoli alle automobili e agli spazi di circolazione.

2\_emerge spesso la difficoltà di comprensione dei temi riguardanti le **limitazioni alla circolazione** (chiusure, Z.T.L., divieti); pur demandando al Mobility Plan in corso di redazione la trattazione di tali tematiche prettamente pertinenti al documento dedicato, il Masterplan consente di immaginare gli spazi liberati da traffico e congestione, senza che questo si debba per forza tradurre in pedonalizzazione e divieto assoluto di circolazione. L'accesso ai mezzi di soccorso, al trasporto pubblico, ai taxi, ai residenti e perfino ai turisti e ospiti di strutture ricettive è ovviamente sempre permesso e consentito, come in ogni area pedonale d'Italia. Occorre inoltre ragionare su una logica generale di cambio di abitudine e modifica delle consuetudini, perché diversamente si perde l'occasione del salto di qualità tanto ambito e richiesto.

3\_la **variante est**, sempre attesa e vista come panacea di molti mali, dovrà essere un'opera funzionale anche alla stessa Cles, perché il molto denaro pubblico investito e la potenzialità trasportistica del tratto costringono ad utilizzare il più possibile il collegamento, anche come viabilità "interna" al borgo, cioè per gli spostamenti in direzione N-S, come del resto avviene in molte realtà urbane trentine e non. Non si deve ripetere l'errore storico commesso con piazza Granda e il relativo mancato spostamento definitivo del traffico al tempo della costruzione del sistema via Trento - via Marconi.

4\_il tema della **sosta veicolare** rappresenta sempre una grande fonte di discussione e dibattito; anche qui è il piano di mobilità a dover entrare nel merito specifico, nonostante il Masterplan contenga già numerose indicazioni circa gli spazi da mantenere a parcheggio per un necessario servizio a residenti e attività commerciali e le aree di sosta da liberare e ripulire al fine di recuperare spazio urbano utile e di qualità. A tal proposito la ventilata ipotesi di costruire un parcheggio interrato sotto la prevista piazza Anaunia pare contrastare del tutto con il principio generale che vede nell'allontanamento dal cuore del paese dei veicoli privati un imperativo da cui far discendere tutti i ragionamenti sugli spazi pubblici. La concentrazione della sosta nei grandi poli di parcheggio di piazza Fiera e della zona Ospedale pare sia ormai chiara a tutti quale soluzione percorribile anche economicamente.

5\_il mercato mensile e gli spazi per le fiere di valle rimane un tema caldo e privo di alternative percorribili; solo **piazza Anaunia**, tra gli spazi del centro storico, ha le dimensioni potenzialmente idonee per accogliere tutti i banchi di vendita e i veicoli degli ambulanti, oltre a consentire di limitare il "conflitto" fra ambulanti ed esercizi commerciali che qui non sarebbero in numero tale da sollevare interferenze. Allo stesso tempo le dimensioni di piazza Anaunia sembra che destino preoccupazione; in realtà la piazza occupa la stessa porzione di città attualmente "vuota ma piena di macchine e traffico". Lo strumento del concorso di progettazione è stato individuato dall'Amministrazione quale il più idoneo alla definizione dell'aspetto e dell'articolazione dello spazio, tenendo comunque in considerazione che si tratta di un tema affrontabile solo a seguito del completamento della nuova viabilità est.

6\_il **sistema dei 3 viali** della nuova Cles pare abbia colto nel segno e sia stato chiaramente accettato e capito, data la conformazione stessa delle strade attuali che ben si prestano a tale riqualificazione senza particolari stravolgimenti e con costi ragionevoli. La conformazione della nuova Cles si potrà attuare solo al completamento della variante est, ma è comunque possibile nel frattempo ragionare concretamente su viale De Gasperi e iniziare a immaginare le altre arterie principali nella nuova configurazione.

7\_le **piazze periferiche** (Lanza e Trento) a sud sono parte del nuovo disegno urbano ma vengono percepite come poco utili e premature; il Masterplan prefigura uno scenario di lungo periodo nel quale chiaramente avranno priorità interventi più urgenti, ciononostante si può anche su questo tema mantenere uno sguardo di lungo periodo orientato alla riqualificazione dei quartieri meno centrali e questo scopo e ruolo delle due piazze appare gradito, pur richiedendo un generale ridimensionamento degli spazi.

8\_il tema del **teatro** rimane uno dei più controversi data la presenza sul territorio comunale di strutture esistenti, ancorché non di proprietà pubblica (oratorio). Da più voci è arrivata la proposta di investire su una ristrutturazione del teatro parrocchiale previa acquisizione dello stesso, lasciando l'edificio dell'ex macello ad un destino diverso, ma comunque strettamente connesso alla pubblica utilità, data la posizione strategica in affaccio su piazza Fiera. La posizione del teatro parrocchiale è comunque coerente con le previsioni del Masterplan che quindi può tenere conto di entrambe le alternative nel ridisegno di via Marconi quale asse di connessione tra importanti funzioni pubbliche.

9\_l'area delle **ex scuole elementari** (nel frattempo demolite) è percepita come cruciale per il futuro assetto urbano della zona polo scolastico. La previsione progettuale di un ampliamento dell'offerta di edifici scolastici grazie all'intervento provinciale, permette di rivedere il comparto e di dotarlo di spazi di connessione col centro storico, oltre a una nuova viabilità di collegamento con la zona nord-ovest del paese. Il tema del parco verde ma al contempo urbano pare la soluzione più condivisa e percorribile; il Masterplan ne prefigura una possibile sistemazione comprendente un'interessante opera di collegamento tra tutte le strutture scolastiche presenti al Cles, all'insegna del verde e della pedonalità.

## 1.2\_il tavolo di confronto e coordinamento

10\_il tema degli **immobili strategici** da riconvertire ed assegnare riempie il dibattito senza che vi siano certezze circa la destinazione migliore; in generale sono sul piatto le sedi delle associazioni, la casa delle cultura e alcuni spazi per uffici pubblici. Nessun discorso può però prescindere dalla proprietà dei fabbricati che in alcuni casi non è pubblica e dalla disponibilità di risorse economiche per il recupero degli stabili o la ricollocazione delle sedi esistenti.

11\_l'implementazione dell'**offerta culturale e museale** rimane un tema di interesse e di condivisione, pur nella varietà delle proposte emerse che spaziano dal museo delle Dolomiti a quello del Parco Naturale Adamello Brenta. La vocazione di Cles quale centro della cultura di valle e luogo del turismo culturale consente di integrare diverse possibilità e tematiche; il Masterplan propone un orientamento più legato all'agricoltura di montagna, che non trova espressione in alcun altro luogo del Trentino e che a Cles potrebbe trovare visibilità e coerenza territoriale.

12\_in connessione con il tema precedente, la previsione di un grande **parco agricolo** nel cuore del paese pare trovare larga condivisione, quanto meno quale presidio del verde all'interno di un edificato già fin troppo aggressivo verso il suolo agricolo. La caratterizzazione del parco è necessario che venga approfondita in uno studio dedicato, anche perché la gran parte dei terreni interessati permane in mano privata, oltre che essere interessata da piani attuativi direttamente connessi agli spazi verdi.

13\_la **cintura verde** a recinto del borgo viene vista come una grande opportunità per mantenere compatto il centro abitato e scongiurare ulteriori aggressioni al terreno agricolo, ma allo stesso tempo viene vista come una strategia di difficile attuazione vista la mole dei terreni coinvolta. Il Masterplan intende approfondire il tema e prefigurare uno scenario pianificatorio credibile che faccia di Cles un modello da seguire per il contenimento dello sviluppo urbano e la salvaguardia dei suoli naturali.

14\_il tema del rapporto tra Cles e la **montagna** è molto sentito e oggetto di diverse proposte di intervento, che riguardano gli aspetti dell'accessibilità e delle strutture in grado di agevolare e stimolare la frequentazione. Da un lato emerge la volontà di presentare la montagna con la sua natura di alpeggio e dall'altro se ne auspica un maggior utilizzo ai fini turistici. Il Masterplan ha individuato nella regolamentazione dell'accesso e nel collegamento diretto col borgo e il lago un nuovo modo di vedere la montagna quale entità vicina e connessa; occorrono politiche di marketing territoriale e interventi immateriali (comunicazione, promozione) per accentuare nell'immaginario collettivo la visione di Cles quale porta per la montagna.

15\_il **CTL** è ormai chiaro a tutti che possa rappresentare più un'opportunità che un problema; allo scopo occorre implementare all'interno della cittadella alcune funzioni e strutture che ne consentano uno sfruttamento più intenso e allo stesso tempo bisogna lavorare da subito al collegamento ciclo-pedonale col centro del paese. Forte è il consenso circa la collocazione di un'area camper all'interno del centro, oltre alla necessità di riqualificare col verde gli spazi aperti comuni, arricchendo l'offerta con una foresteria e un luogo di aggregazione giovanile affinché la frequentazione del CTL sia sempre più continua e diffusa, aperta e aggregante per la comunità soprattutto dei giovani.

## 1.3\_la ridefinizione di alcuni interventi in progetto

Alla luce di quanto emerso dalla fase partecipativa applicata alla parte progettuale del Masterplan, si è ritenuto opportuno effettuare una revisione generale dell'impianto progettuale al fine di assecondare alcune richieste e garantire un'ancora maggiore organicità agli interventi previsti. Allo scopo sono quindi stati rivisti gli interventi risultati più "divisivi" (ad esempio la passerella sulle Moie), si è completato il disegno urbano di alcuni tratti di paese (come l'area dei gradoni dell'ospedale) e sono stati aggiunti alcuni progetti che si ritiene possano aiutare a dare ulteriore spinta al cambio di passo che il paese ormai merita e richiede.

Il piano nel suo complesso è comunque rimasto invariato e il disegno generale della Cles futura rimane fondato sul nuovo ruolo assegnato agli spazi pubblici, al verde e alle connessioni virtuose. La contemporanea redazione della terza fase del Mobility Plan, cui si rimanda per i temi specificatamente riferibili alla mobilità, ha inoltre permesso di cucire ulteriormente alcuni aspetti di pianificazione strategica e rendere più coerenti le previsioni urbanistiche rispetto ai principi di mobilità sostenibile sui cui la progettazione a scala urbana è stata declinata.

Nel capitolo successivo vengono quindi riportati gli interventi oggetto di revisione e rivisitazione, quelli di nuova rappresentazione e le tavole tematiche aggiornate con le previsioni modificate e integrate.

## 1.4\_la fase attuativa: obiettivi e contenuti

La terza e conclusiva fase del Masterplan ha lo scopo principale di rendere chiara la modalità di attuazione delle previsioni progettuali contenute nella fase precedente e integrate dalla revisione "post-osservazioni" qui di seguito riportata.

Gli interventi, raccolti all'interno della matrice generale suddivisa per intervalli temporali e sotto-fasi di realizzazione, vengono dettagliatamente spiegati nella loro modularità attuativa attraverso schede di progetto che contengono le previsioni di progetto, le aree di intervento, i vincoli urbanistici, i costi parametrici.

Infine, in coda al documento, si approfondiscono le considerazioni circa lo scenario di lungo periodo e l'immagine della Cles futura quale nucleo urbano riqualificato e capoluogo della val di Non con aumentata capacità attrattiva e visibilità territoriale.



## 2\_L'AGGIORNAMENTO DELLO SCENARIO PROGETTUALE

### 2.1\_un'ulteriore spinta al cambiamento di prospettiva

Quanto emerso dal processo partecipato applicato alla fase progettuale ha consentito di dare un'ulteriore spinta verso il cambiamento che il Masterplan intende prefigurare per la Cles di domani; il dibattito interno alla cittadinanza, tra i soggetti coinvolti e la risposta che l'Amministrazione ha colto dalla popolazione, lasciano tutti presagire una condivisione di intenti e un'ottica comune sulle quali fondare un nuovo futuro.

È bene ribadire che il Masterplan per sua natura concentra il proprio sguardo su ciò che è pubblico, proponendo il coinvolgimento del privato solamente laddove l'interesse pubblico derivante prevale su quello del singolo o dell'imprenditore di turno.

Oltre i progetti, al di là degli interventi proposti e senza nulla togliere alla valenza figurativa delle visualizzazioni proposte, ciò che più conta nel contenuto del piano strategico sono i principi che ne ispirano l'azione, verso i quali deve essere mantenuta la tensione nel tempo, e che qui di seguito vengono ricordati:

- \_nello spazio urbano deve prevalere la persona, intesa come cittadino, pedone, anziano, turista, bambino;
- \_gli spazi urbani di qualità fanno la buona socialità;
- \_anche le periferie meritano piazze e spazi di qualità;
- \_ciò che ha valenza sovracomunale deve essere valutato diversamente da ciò che strettamente comunale, ampliando lo sguardo al territorio circostante;
- \_i parcheggi devono essere in numero sufficiente, facilmente raggiungibili ma non devono portare traffico dove non ce n'è e dove si vuole spazio per le persone;
- \_gli immobili pubblici sono una risorsa di valore e di utilizzo, ma occorre sempre valutarne le potenzialità in stretta relazione con le caratteristiche architettoniche e distributive degli stessi;
- \_la ricettività diffusa è già una realtà di fatto e i centri storici hanno grandi potenzialità in tal senso se ne viene curata la qualità urbana e permangono le attività economiche che ne caratterizzano l'offerta;
- \_l'invito che dà Cles a chi ci arriva deve essere diverso da quello attuale e il messaggio derivante dall'immagine urbana ha un ruolo preminente nello sviluppo del paese che verrà.

Per quanto sopra negli interventi rivisti o rimodellati sono stati ulteriormente implementati i temi del verde, della pedonalità, della socialità e dell'efficienza di collegamenti e connessioni.

Non bisogna infine dimenticare che il futuro di qualsiasi contesto sociale è dei giovani che ne saranno i veri beneficiari e fruitori; la responsabilità della popolazione, attraverso la propria classe dirigente, è quella di garantire un patto generazionale grazie al quale gli investimenti e i sacrifici di oggi serviranno al domani di chi verrà.

### 2.2\_i progetti oggetto di rivalutazione

Le previsioni progettuali contenute nella seconda fase sono nel loro complesso mantenute e l'impianto generale del piano non subisce grandi sconvolgimenti: si tratta più che altro di modificare alcune previsioni alla luce dei suggerimenti e delle istanze emerse dal percorso di partecipazione e dal Tavolo di Confronto e Coordinamento; in alcuni casi durante il tempo trascorso tra una fase e l'altra alcune modifiche sono sopravvenute di fatto e non ha più senso ragionare su interventi superati (il caso della demolizione delle ex scuole elementari su cui si era ipotizzata la possibile sede della casa del rione Prato valga quale esempio); in altri casi ancora le previsioni riguardanti elementi di valenza sovracomunale hanno superato alcuni ragionamenti e pertanto se ne tiene conto nella revisione generale (ad esempio il deposito degli autobus di Trentino Trasporti).

Gli interventi che sono oggetto di revisione nel presente documento sono quelli di seguito riportati, senza riferimento alla matrice degli interventi presentata nella seconda fase perché alcune denominazioni vengono gioco forza riviste in questa fase attuativa per avere una coerente numerazione e visualizzazione rispetto allo stato progettuale finale.

Per il progetto della **cintura verde**, trattandosi di un intervento strettamente pianificatorio, viene invece indicato un metodo di approfondimento che suggerisce l'eventuale modifica da apportare agli strumenti vigenti.

1\_le **piazze periferiche**, denominate Lanza e Trento, sono state ridotte nella dimensione e semplificate nella possibilità di realizzazione.

2\_l'intervento della **passerella moie** è stato profondamente rivisto per ridurne la dimensione soprattutto in relazione all'altezza dal suolo, configurandosi nella nuova versione come un percorso che asseconda i dislivelli naturali e consente un'accessibilità diretta al parco agricolo.

3\_l'**area industriale sud**, per cui si proponeva una radicale rivisitazione degli accessi e della viabilità interna, viene ridimensionata nella portata delle modifiche proposte, cercando di mantenere il principio di riorganizzazione previsto inizialmente.

4\_la posizione individuata dal Masterplan per il nuovo **deposito degli autobus** di Trentino Trasporti è stata rivista a seguito di un documento di intenti che ne prevede la realizzazione in area già urbanizzata e urbanisticamente compatibile.

5\_il **verde lineare** è stato ulteriormente esteso e implementato quale strumento di riqualificazione degli assi urbani significativi e idonei alla trasformazione.

6\_il **parco del Noce** viene ulteriormente ampliato e collegato con il sistema urbano circostante, considerato e acquisito il fatto che l'area camper viene spostata al C.T.L..

7\_sul sedime delle ex scuole elementari ora demolite, il parco **streetpark** è stato completamente disegnato e connesso al contesto, rafforzando il ruolo di cerniera verde di questo importante vuoto urbano. Allo stesso tempo a partire da questo luogo nuovo è stato pensato un nuovo progetto non presente nella fase 2, denominato "**line**" del quale viene illustrato in seguito il significato.

8\_la volontà di valorizzare la connessione tra la R.S.A. Santa Maria e il polo delle scuole primarie viene rivista con una collocazione del **parco 880** quale rinominazione di quello esistente della struttura sanitaria reso più fruibile e vissuto.



## 2.2\_i progetti oggetto di rivalutazione

9\_la previsione di uno spazio museale dedicato al tema dell'agricoltura di montagna, accennato nella fase precedente con la suggestione del **M.Ag.Mo.**, viene ulteriormente declinata con il previsto recupero a sede museale dell'adiacente tunnel, in un'ottica di lungo periodo.

10\_il sistema dei **belvedere** clesiani viene ulteriormente implementato aggiungendo la previsione di un punto panoramico naturale presso la malga Boiara Bassa quale luogo di osservazione privilegiata della val di Non.

11\_il tema della **montagna** e dell'accessibilità alla stessa viene approfondito e si aggiungono alcuni elementi di valorizzazione per rendere più chiaro il concetto di Cles quale porta della montagna.

12\_nell'ottica di valorizzare i prodotti locali nel sistema del commercio e dell'offerta clesiana, si propone un nuovo intervento denominato **agrimercato**, a completamento del disegno di riqualificazione del parcheggio "gradoni" all'ospedale.

13\_il tema delle **sedi per associazioni** (strettamente connesso a quello degli immobili strategici disponibili) viene declinato in una previsione di riorganizzazione, anche alla luce della nuova sede di casa Prato che nel frattempo ha trovato ospitalità; si introducono la "casa della cultura" e la "casa delle associazioni" come nuovi contenitori in grado di ridistribuire gli spazi esistenti.

14\_l'**area** tra le **scuole** primarie e la **R.S.A.** viene rivista per l'impossibilità di procedere allo spostamento del parcheggio della struttura sanitaria e per nuove previsioni circa la viabilità dell'area già in corso di attuazione.

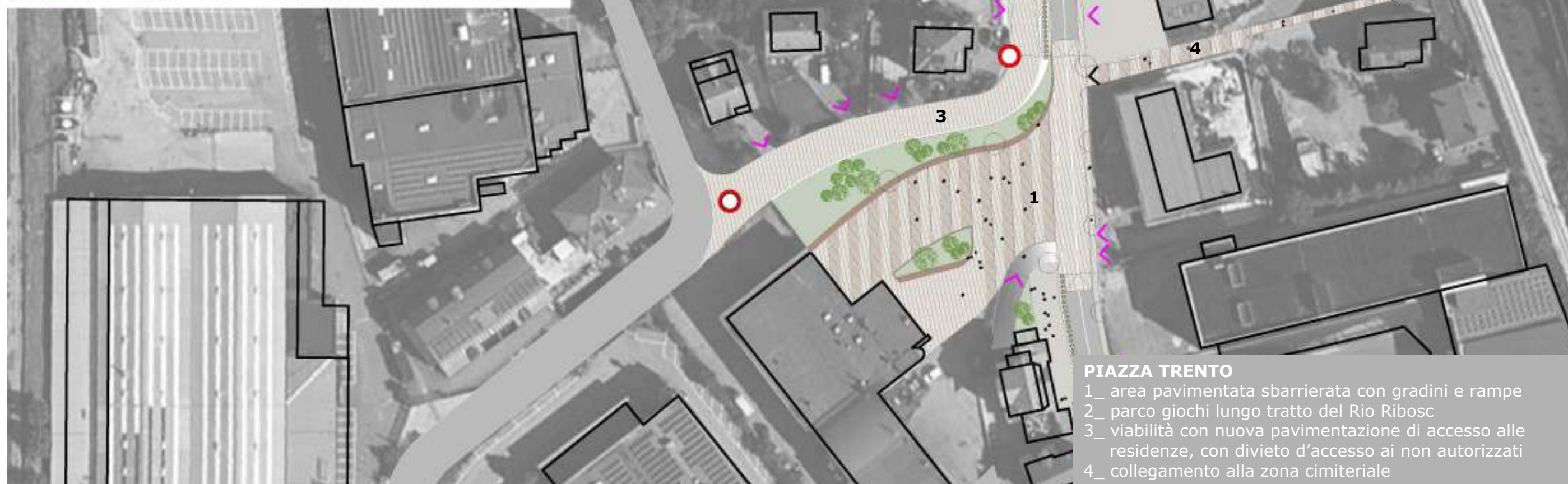
15\_il **C.T.L.** è la cittadella dello sport e dei giovani e in quest'ottica vengono integrate alcune previsioni tra cui l'area camper e l'edificio multiservizi, interventi entrambi di facile realizzazione per dare ulteriore stimolo alla riqualificazione complessiva.

### N.B.:

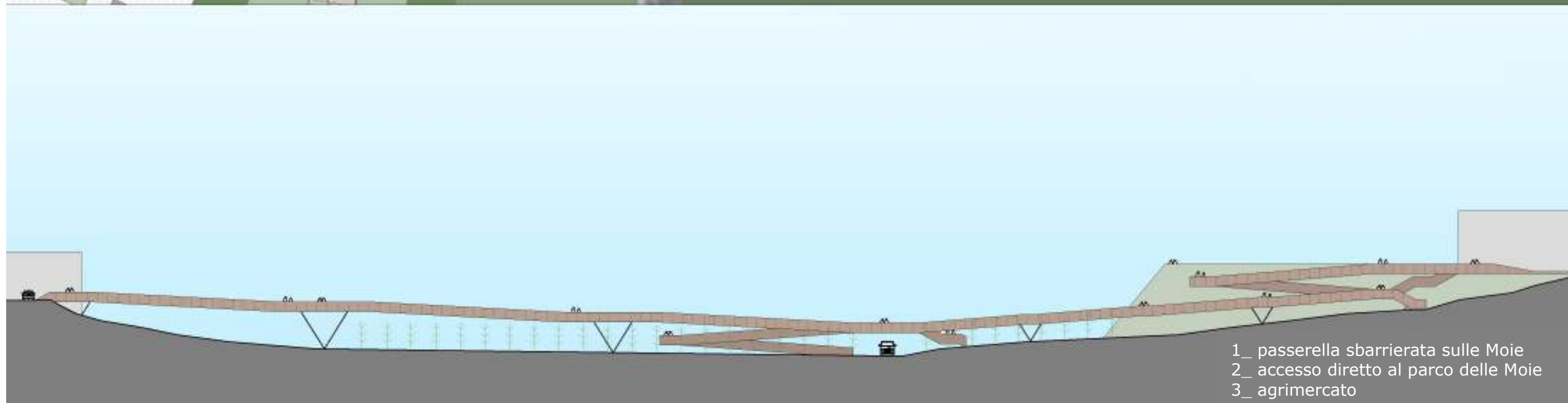
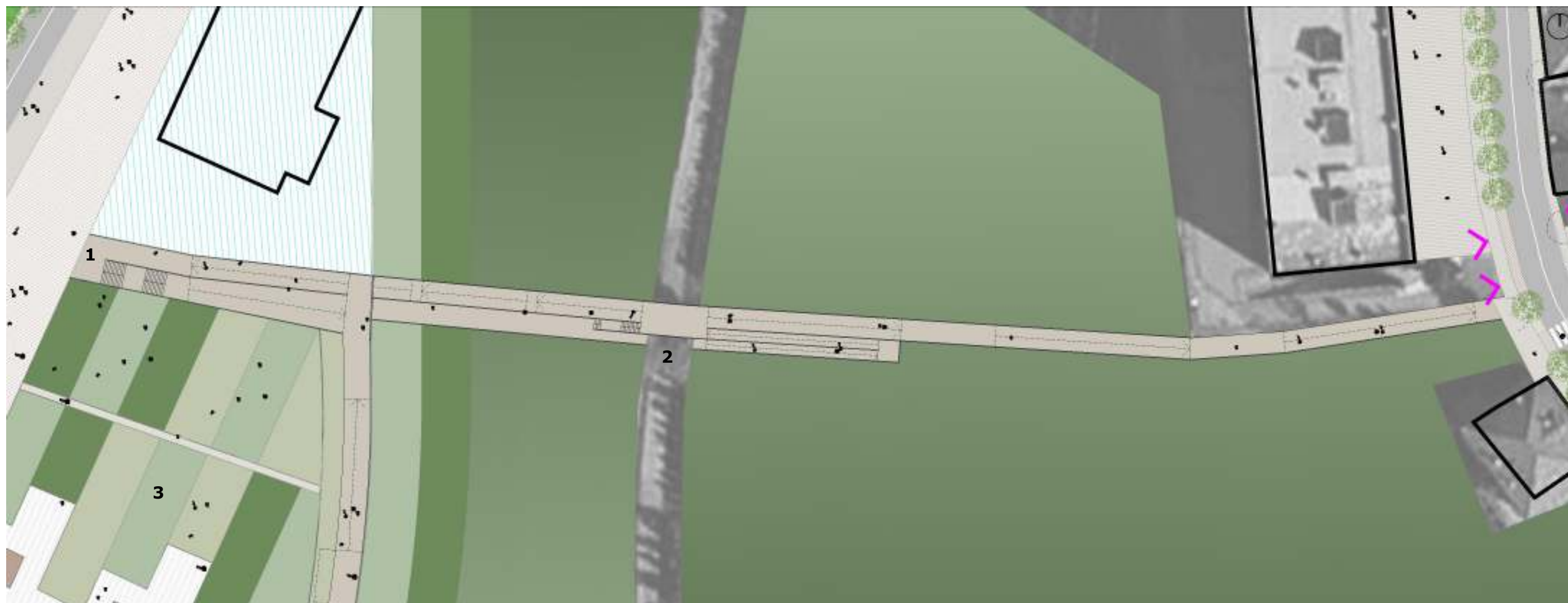
tra quelli sopra elencati, gli interventi n. 5-10-11-13 sono riportati nelle rispettive schede tematiche, mentre gli altri vengono visualizzati nelle pagine seguenti.





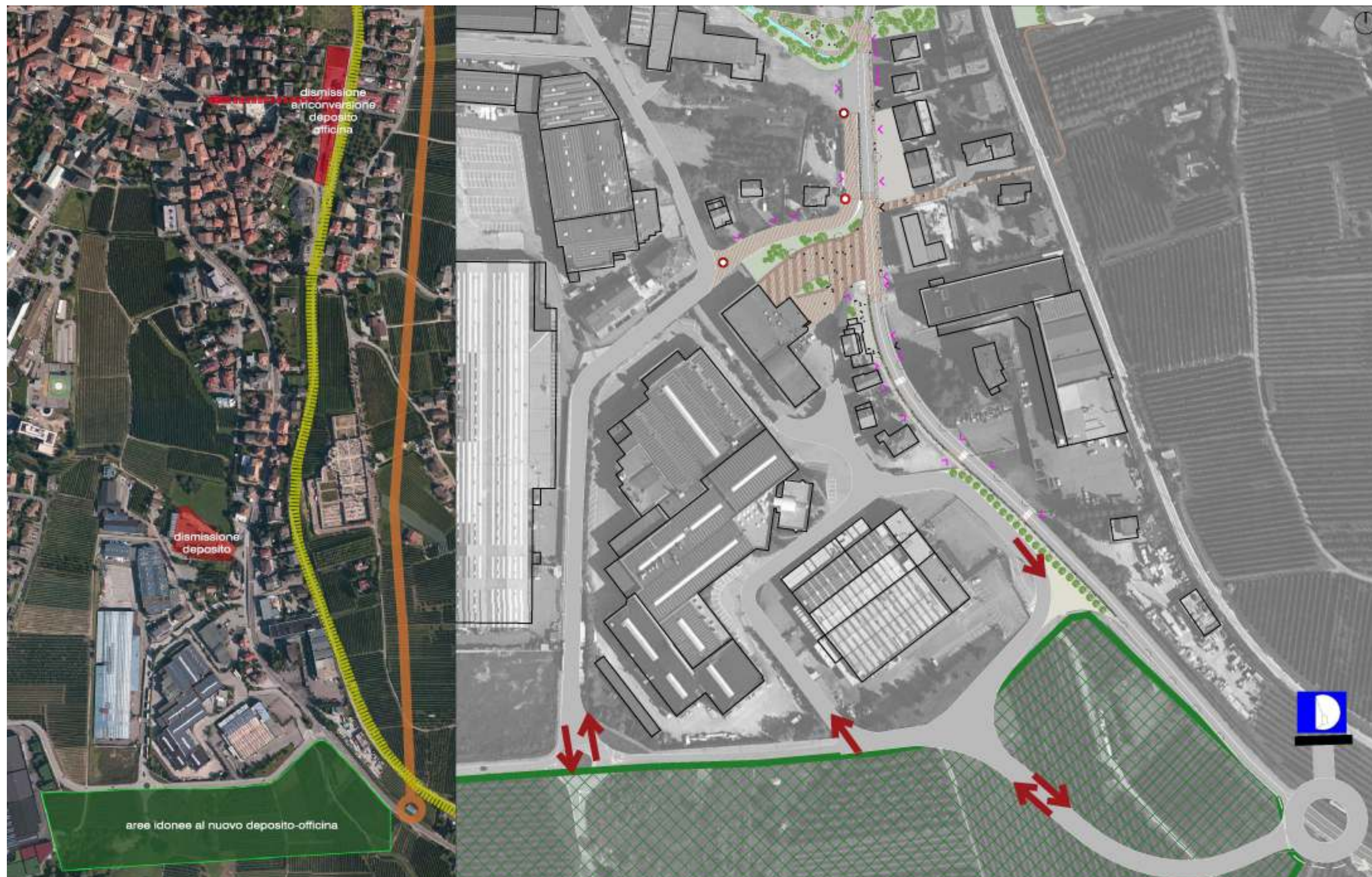






- 1\_ passerella sbarrierata sulle Moie
- 2\_ accesso diretto al parco delle Moie
- 3\_ agrimercato

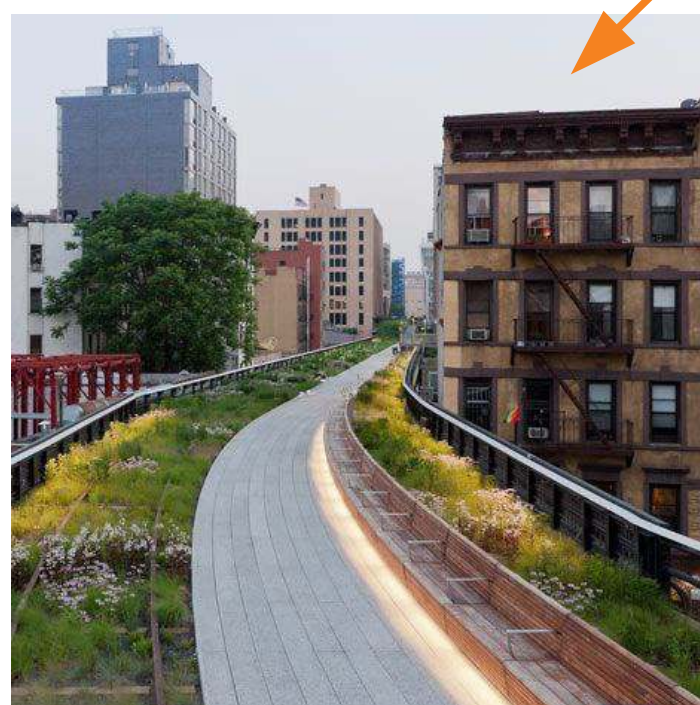




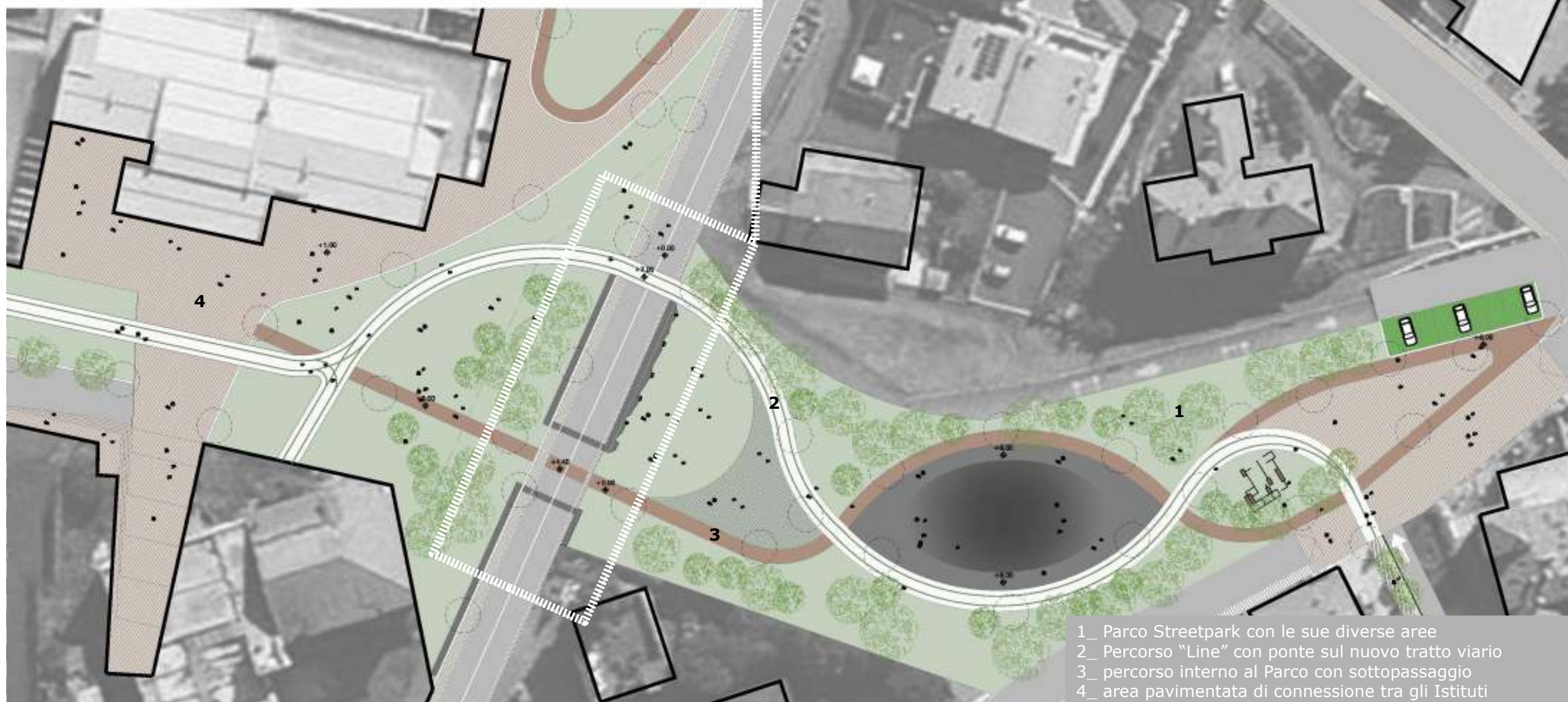
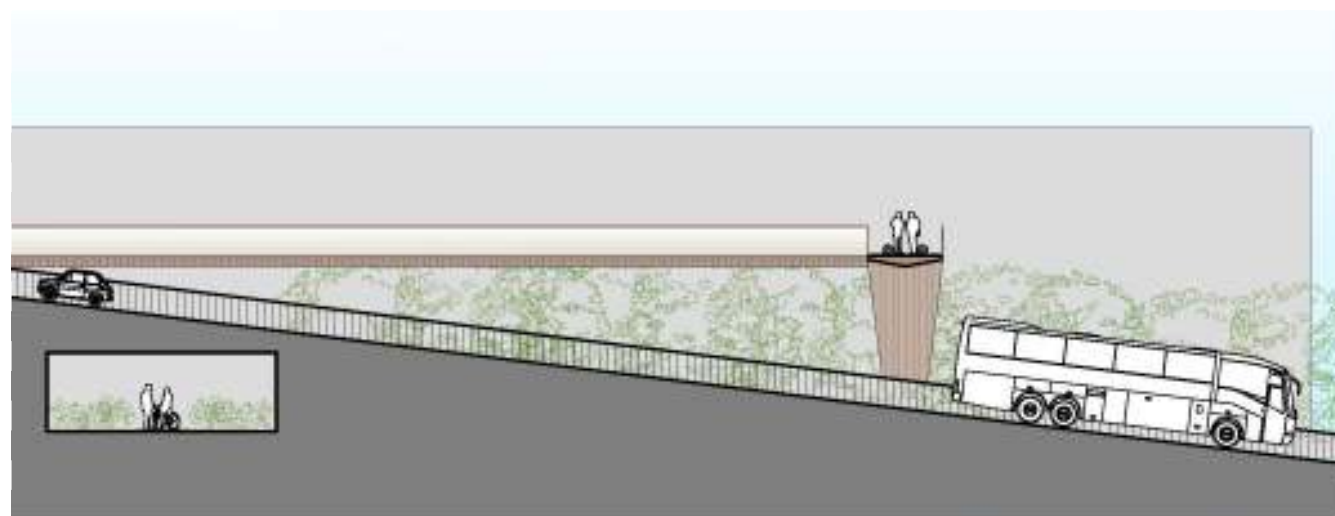






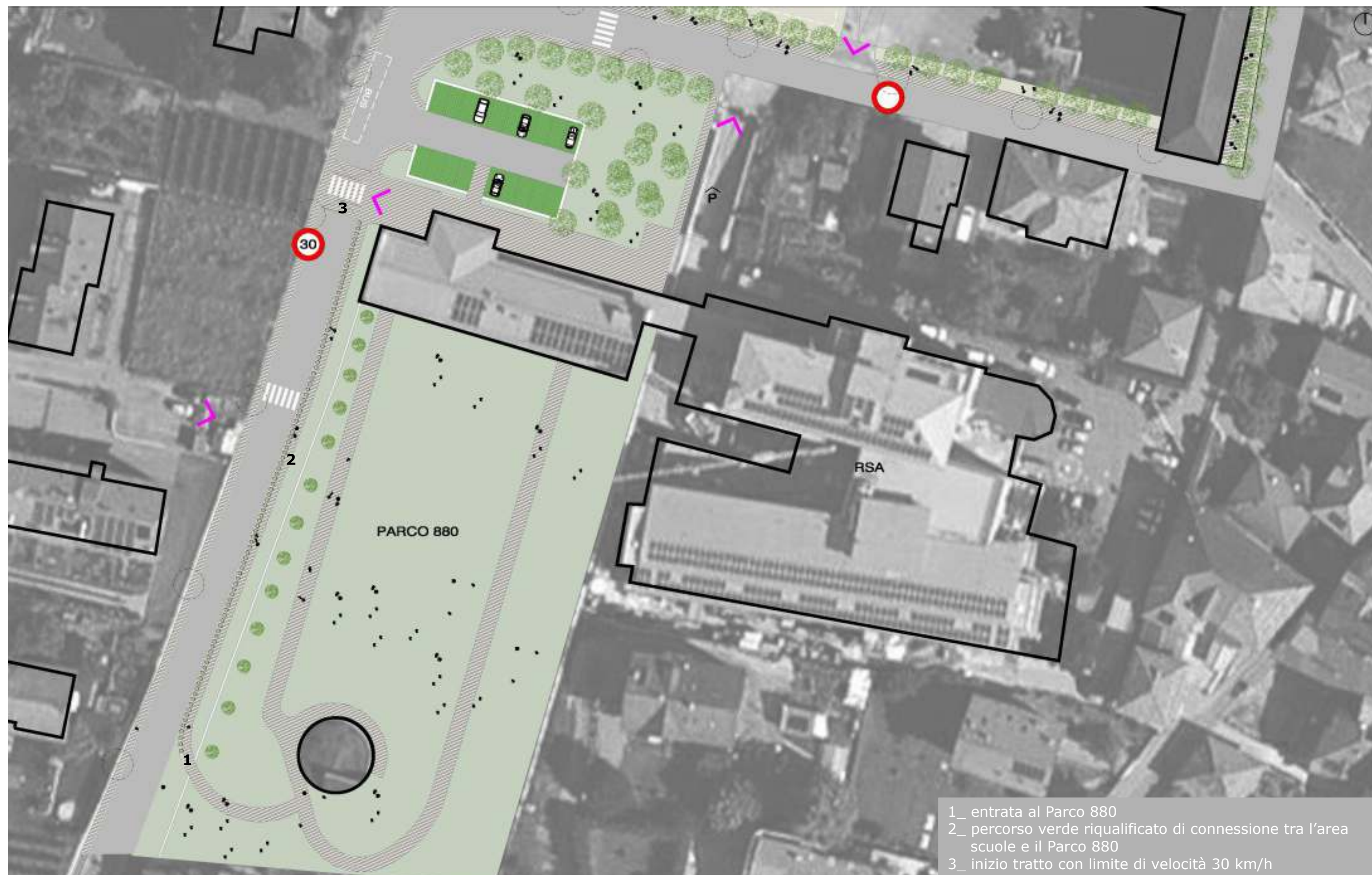






- 1\_ Parco Streetpark con le sue diverse aree
- 2\_ Percorso "Line" con ponte sul nuovo tratto viario
- 3\_ percorso interno al Parco con sottopassaggio
- 4\_ area pavimentata di connessione tra gli Istituti









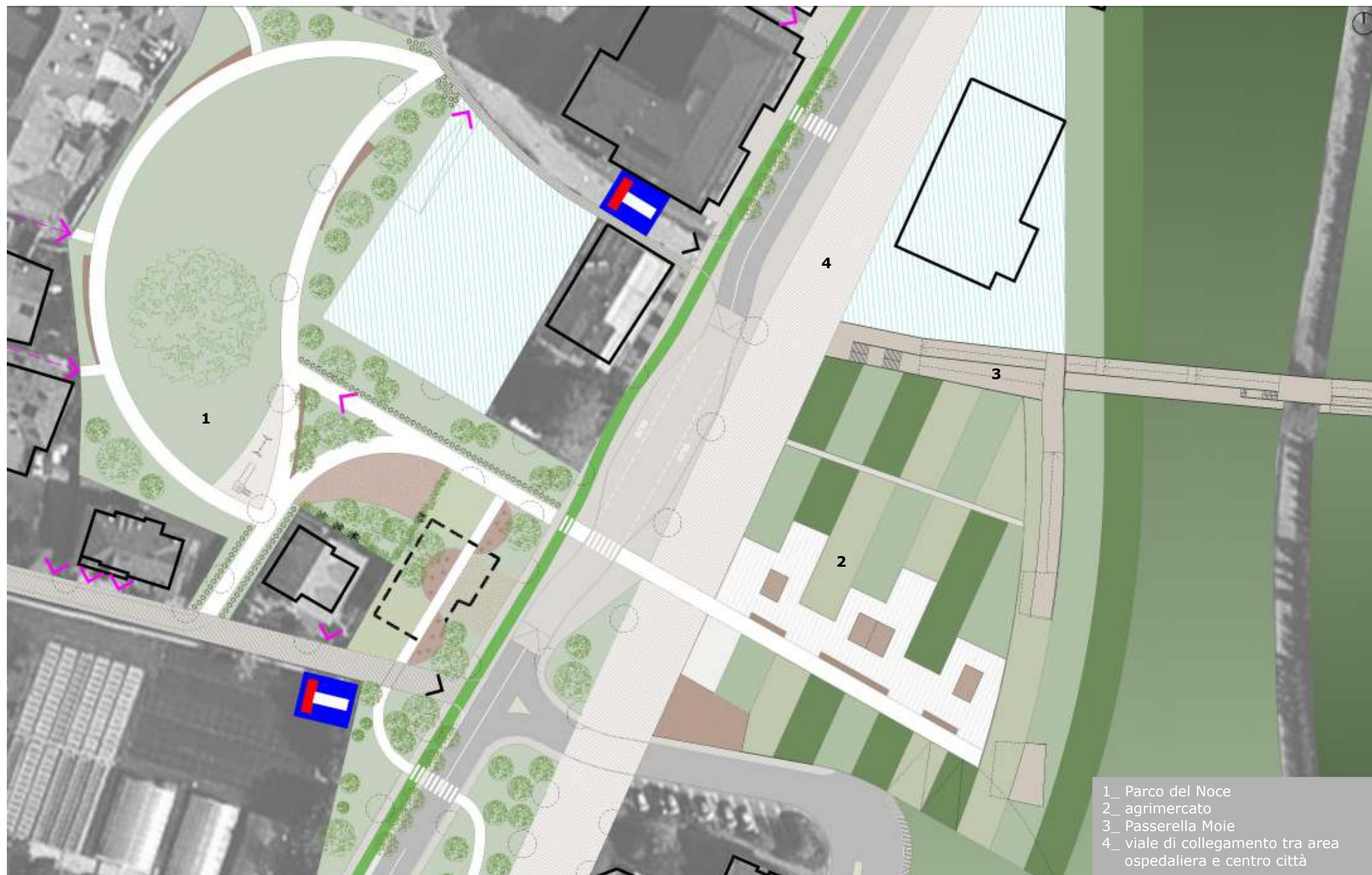
Grazie alla dismissione e al recupero del deposito dei mezzi del servizio extraurbano, è possibile inserire all'interno del ventaglio di servizi che la città offre a residenti e turisti il Museo sull'Agricoltura di Montagna, spazio in cui costruire un'immagine forte della peculiarità del paesaggio agricolo noneso.

L'edificio museale acquista maggiore identità e forza all'interno dello spazio urbano andandosi a collegare al centro storico tramite il tunnel adiacente, da riconfigurare in un'ottica di lungo periodo, in cui inserire inoltre il tratto finale del V.E.R.T..

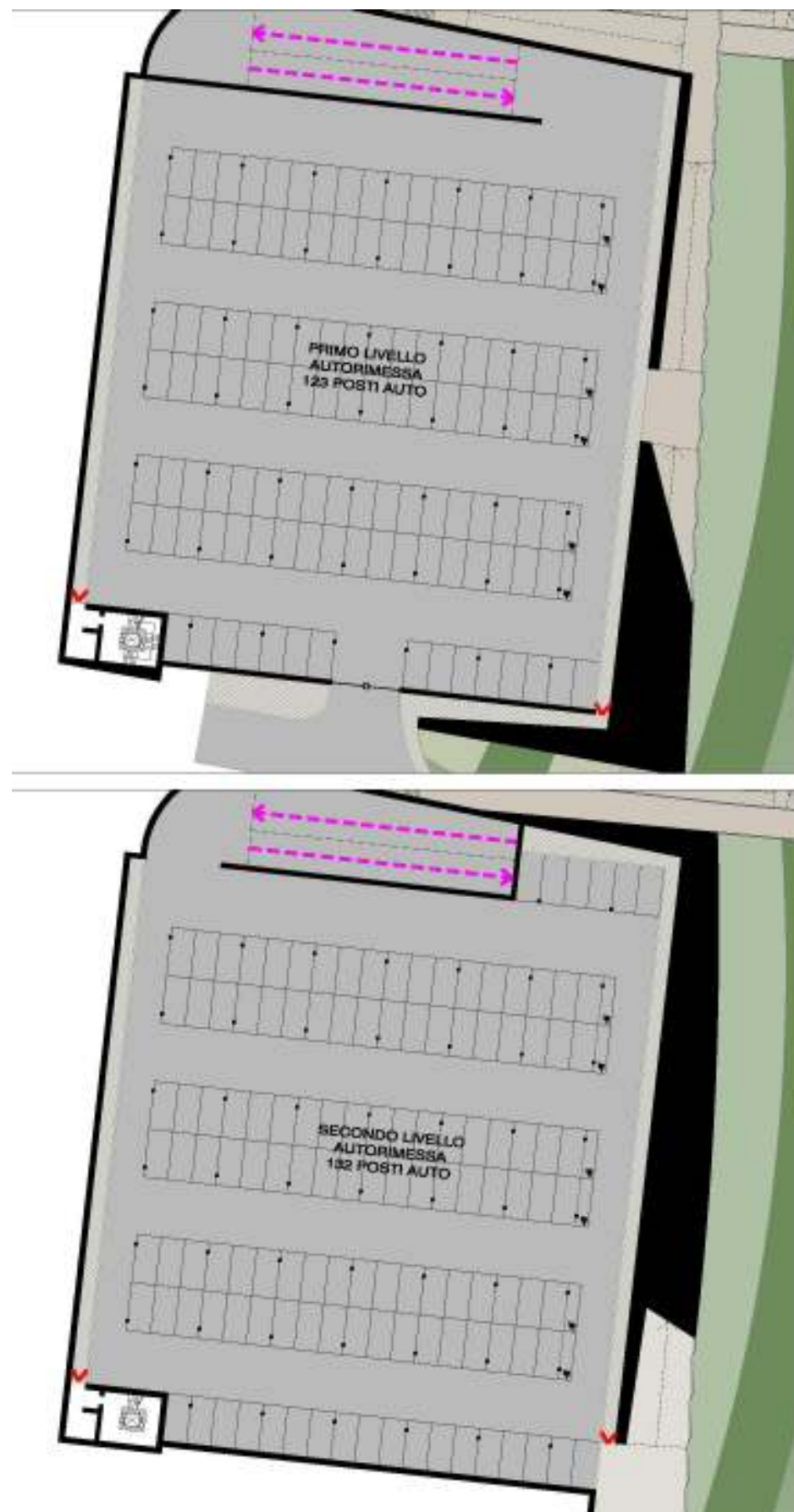
Il progetto trova inoltre il suo aspetto unitario nel rivestimento della cortina attorno a cui si sviluppa l'area museale, il quale, come fosse un'unica superficie di immediata riconoscibilità, tramite un gioco di intrusione ed estrusione, si declina in pensilina di copertura al percorso V.E.R.T. o in entrata della zona espositiva.





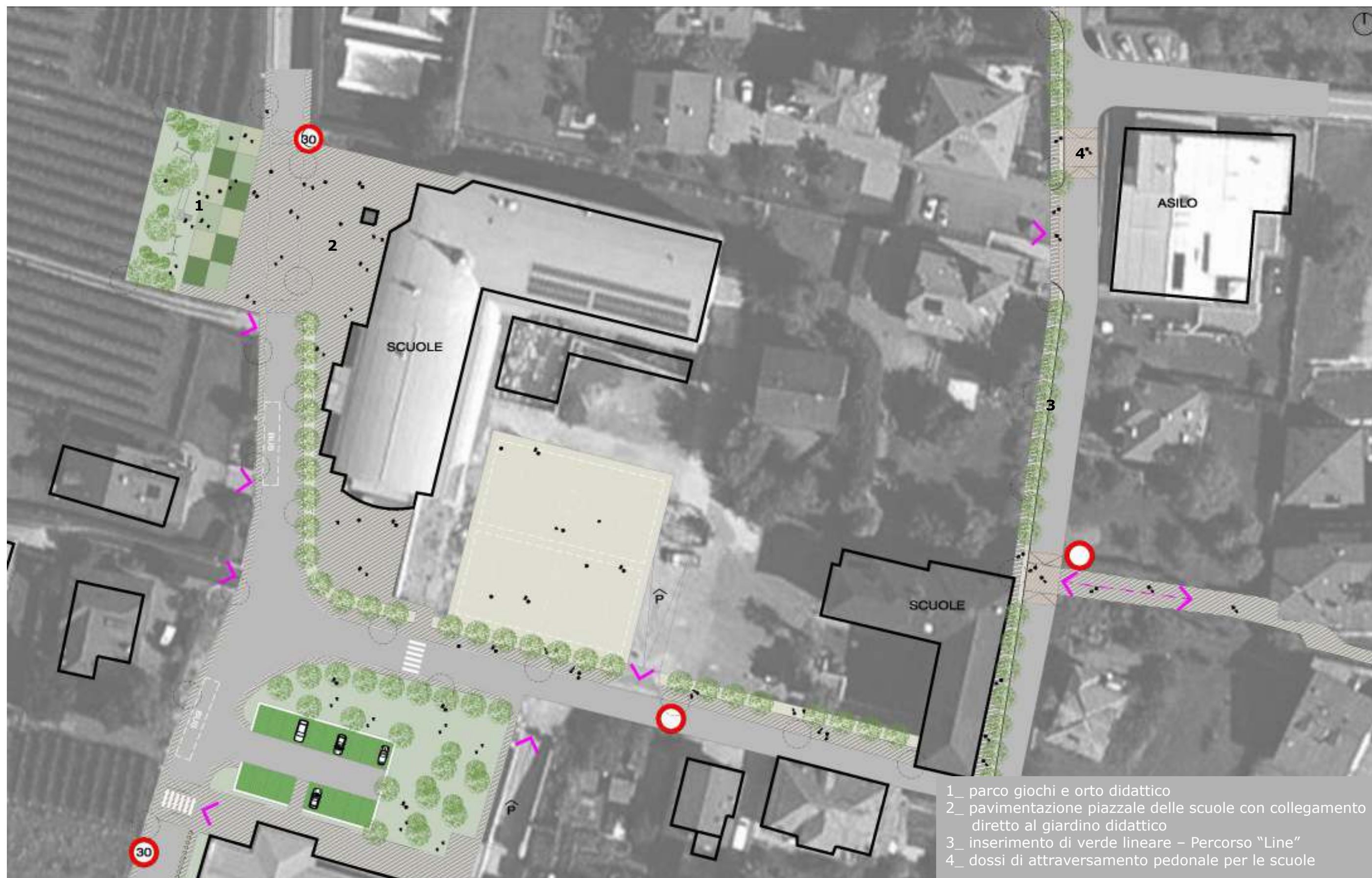






- 1\_ orti
- 2\_ terrazzamenti coltivabili
- 3\_ strutture per vendita diretta prodotti ortofrutticoli
- 4\_ belvedere sul Parco Agricolo (accessibili dai piani interrati di parcheggio)
- 5\_ torretta di accesso al parcheggio e deposito attrezzi









Nel **C.T.L.** vengono integrati i seguenti servizi:

1\_ **CENTRO STARBEN**, suddiviso in:

A\_ piscine e spa  
B\_ lido all'aperto

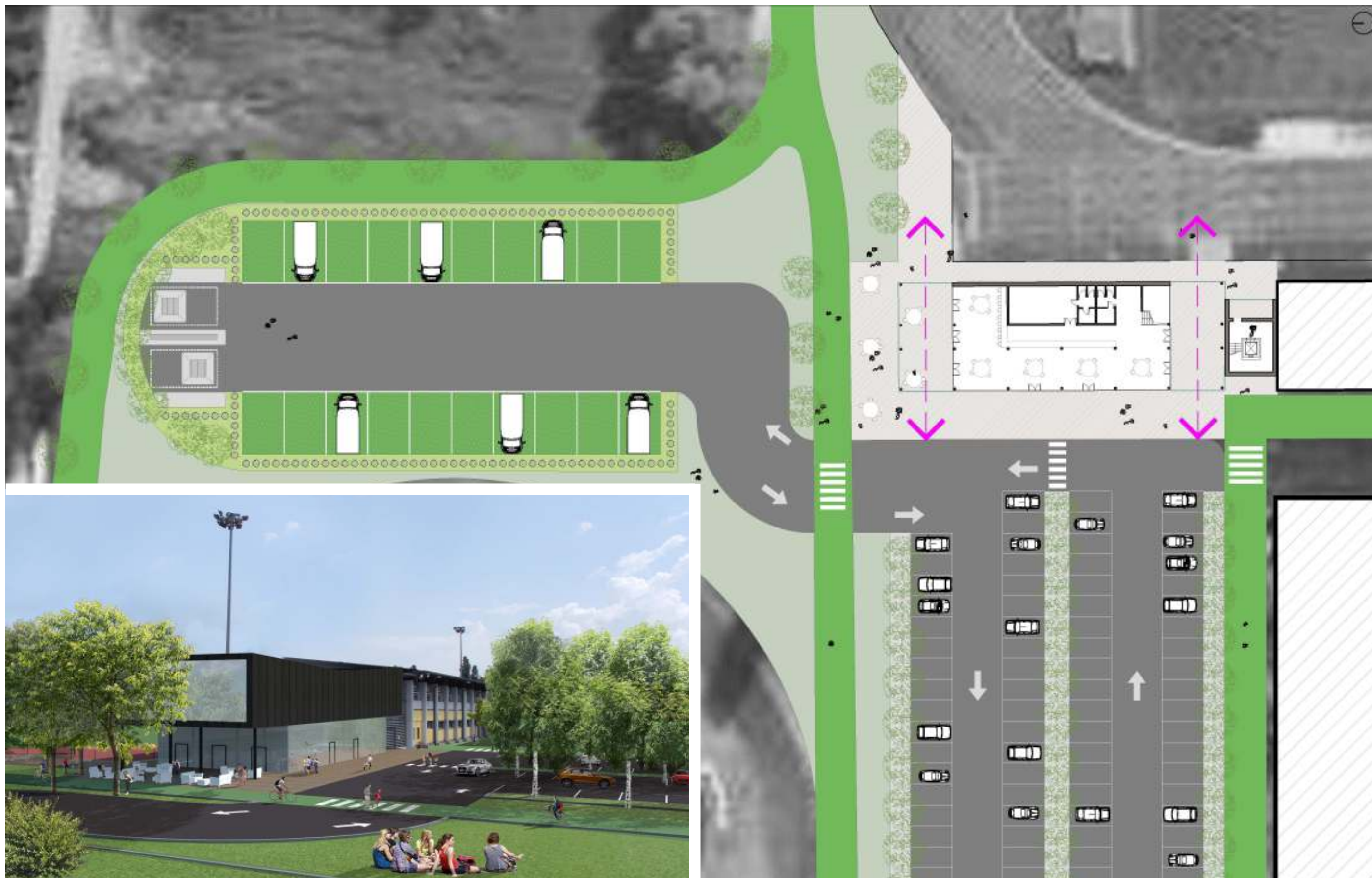
2\_ **PARCHEGGIO V.E.R.T.**

3\_ **SPAZIO GIOVANI & BICIGRILL**

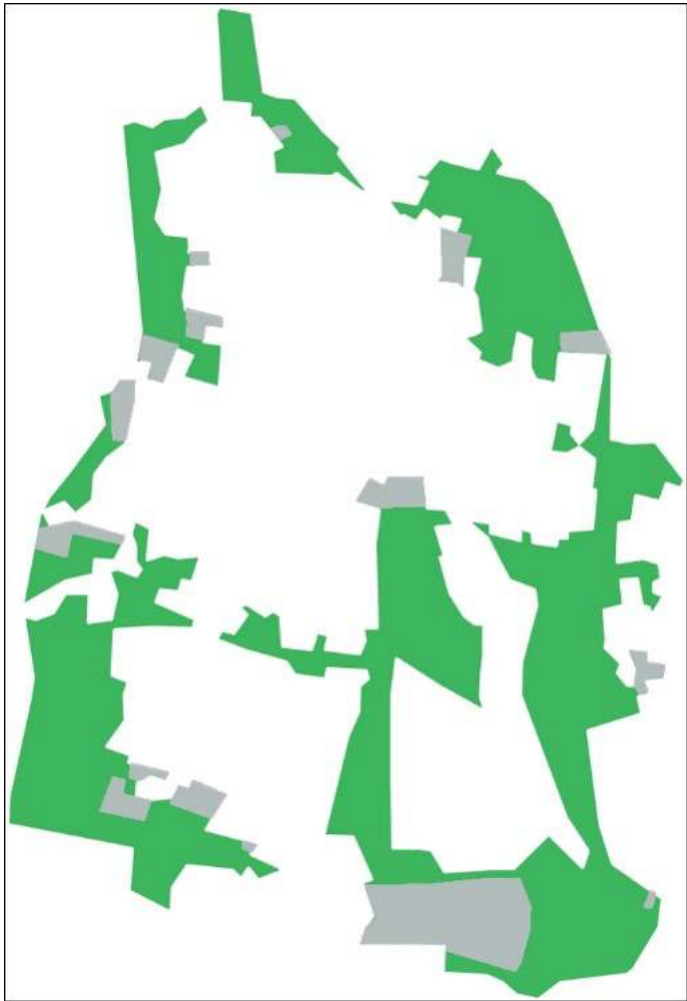
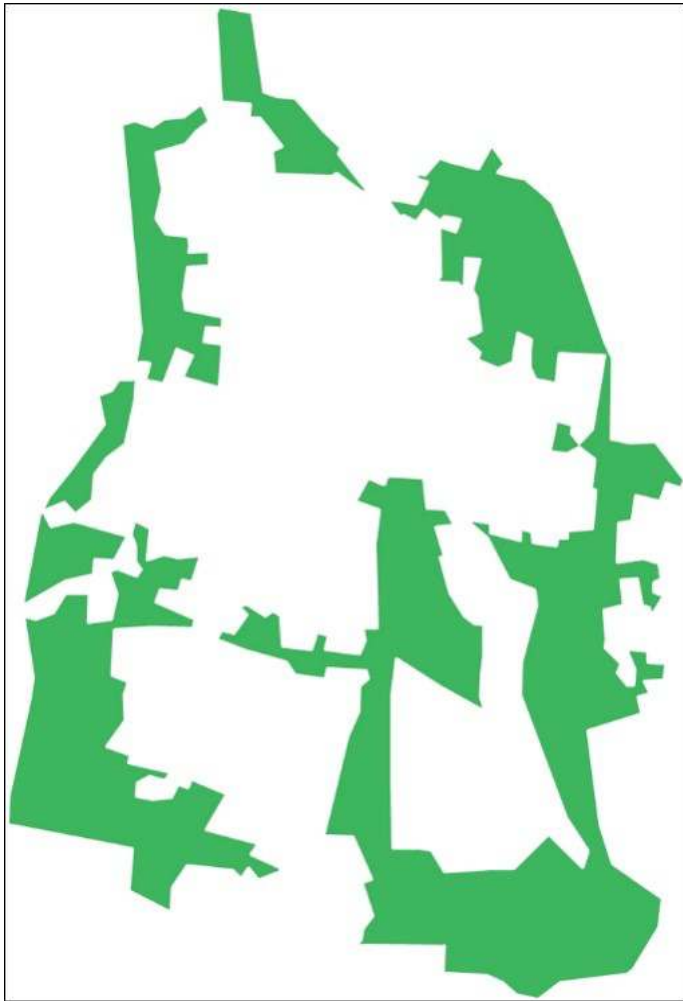
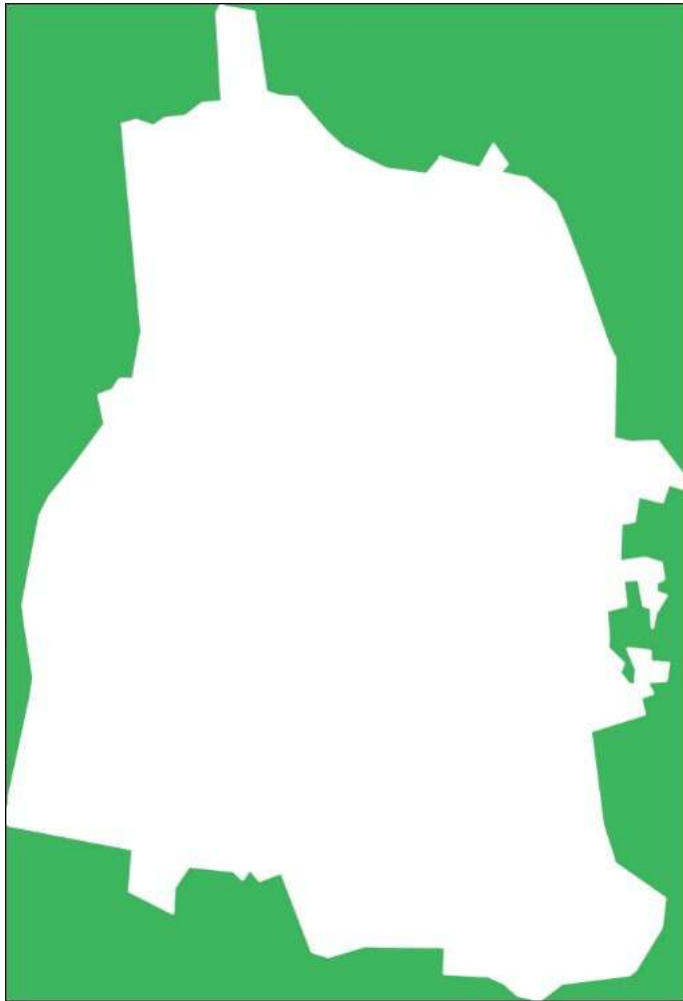
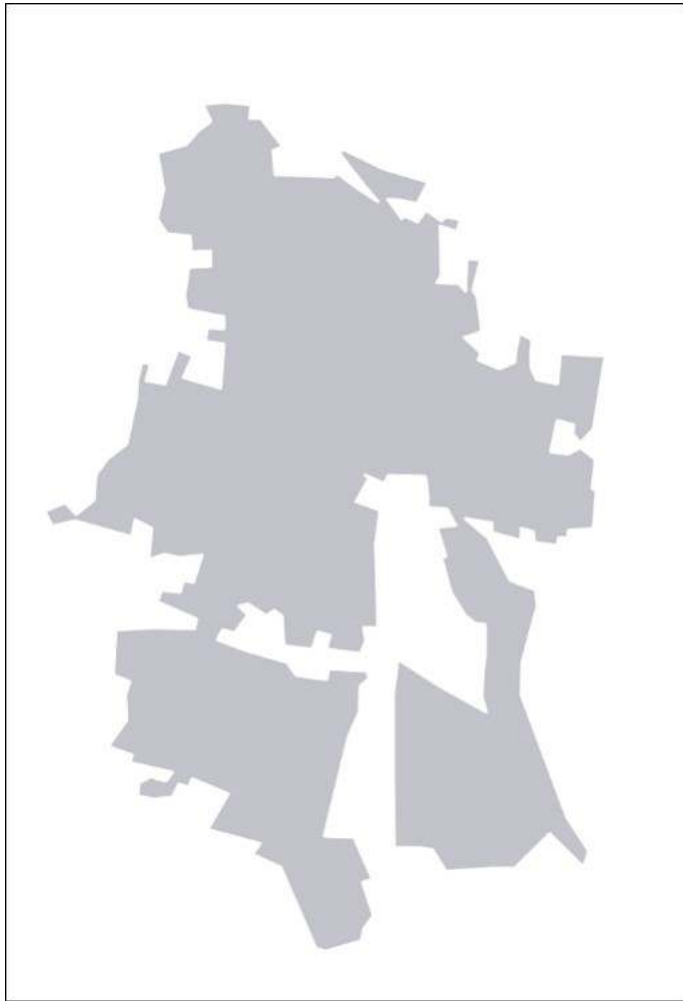
4\_ **AREA CAMPER C.T.L.**

5\_ **BELVEDERE C.T.L.**









**AREA «IMPRONTA URBANA»**

Si tratta del territorio edificato e impermeabilizzato che costituisce la forma dell'abitato di Cles.

Caratteristiche:

- forte antropizzazione dei suoli;
- assenza di coltivazioni agricole;
- scarsa presenza di verde;
- impermeabilizzazione del terreno;
- presenza di reti e servizi nel sottosuolo.

**AREA «IMPRONTA AGRICOLA»**

Si tratta del territorio che circonda l'abitato di Cles e che risulta caratterizzato dalla presenza dell'agricoltura intensiva («agricoltura di pregio» ai sensi della norma) o del sistema a bosco.

Caratteristiche:

- territorio a bassa pressione antropica ma ad alta pressione agricola;
- scarsa urbanizzazione;
- uniformità del paesaggio;
- caratteri «industriali» della produzione.

**AREA «INTERSTIZIALE»**

Si tratta di quella fascia di territorio, a geometria variabile, che separa l'area agricola intensiva dall'impronta urbana

Caratteristiche:

- territorio cuscinetto tra l'impronta urbana e l'area agricola;
- continuità ecosistemica;
- vicinanza con il sistema urbano;
- scarsa propensione alla produzione agricola industriale.

**AREA «A RISCHIO EROSIONE URBANA»**

Si tratta di quelle parti dell'area interstiziale (qui rappresentate in grigio chiaro) previste come edificabili dal piano regolatore e che quindi andranno ad erodere, in caso di attivazione, la continuità della cintura verde.

Caratteristiche:

- territorio cuscinetto tra l'impronta urbana e l'area agricola;
- continuità ecosistemica;
- vicinanza con il sistema urbano;
- scarsa propensione alla produzione agricola industriale.





#### NUOVA CATEGORIA AGRICOLA «PARCO AGRICOLO ATTREZZATO» NEL P.R.G.

Si tratta di una categoria agricola che vuole istituire un'area «filtro», «cuscinetto», tra l'abitato e l'area destinata ad agricoltura intensiva (aree evidenziate nell'immagine sopra, come indicato dal P.U.P). Dentro detta area saranno permessi, ed eventualmente promossi da adatte politiche d'incentivo, attività di agricoltura a bassa pressione antropica.

In questa fascia (individuata dalle aree con contorno rosso) sono previsti i seguenti usi:

- Aree ad agricoltura a bassa pressione antropica;
- Aree ad agricoltura biologica;
- Aree destinate a orto urbano, comunitario o privato;
- Aree destinate a giardino privato o a parco pubblico;
- Aree destinate a fruizione ludica;



## 2.3\_le tavole tematiche aggiornate

Di seguito vengono riproposte le tavole tematiche di progetto che racchiudono per macro argomenti i temi sviluppati, rappresentandoli su una planimetria generale di semplice comprensione, utile a sintetizzare in breve le previsioni del piano.

### **più spazio a piazze, verde e percorsi virtuosi**

Le sette tavole tematiche di questo argomento evidenziano:

01\_il sistema delle piazze

02\_il sistema dei parchi, dei giardini e del verde urbano

03\_gli assi pedonali

04\_i percorsi ciclabili

05\_i collegamenti con le frazioni

06\_i percorsi dei belvedere

07\_il sistema dell'accessibilità alla montagna

### **il completamento delle infrastrutture**

Le tre tavole tematiche di questo argomento evidenziano:

08\_il sistema infrastrutturale

09\_il sistema dell'accessibilità veicolare

10\_le infrastrutture per la mobilità sostenibile

### **aspetti economici e sociali: i servizi pubblici**

Le quattro tavole tematiche di questo argomento evidenziano:

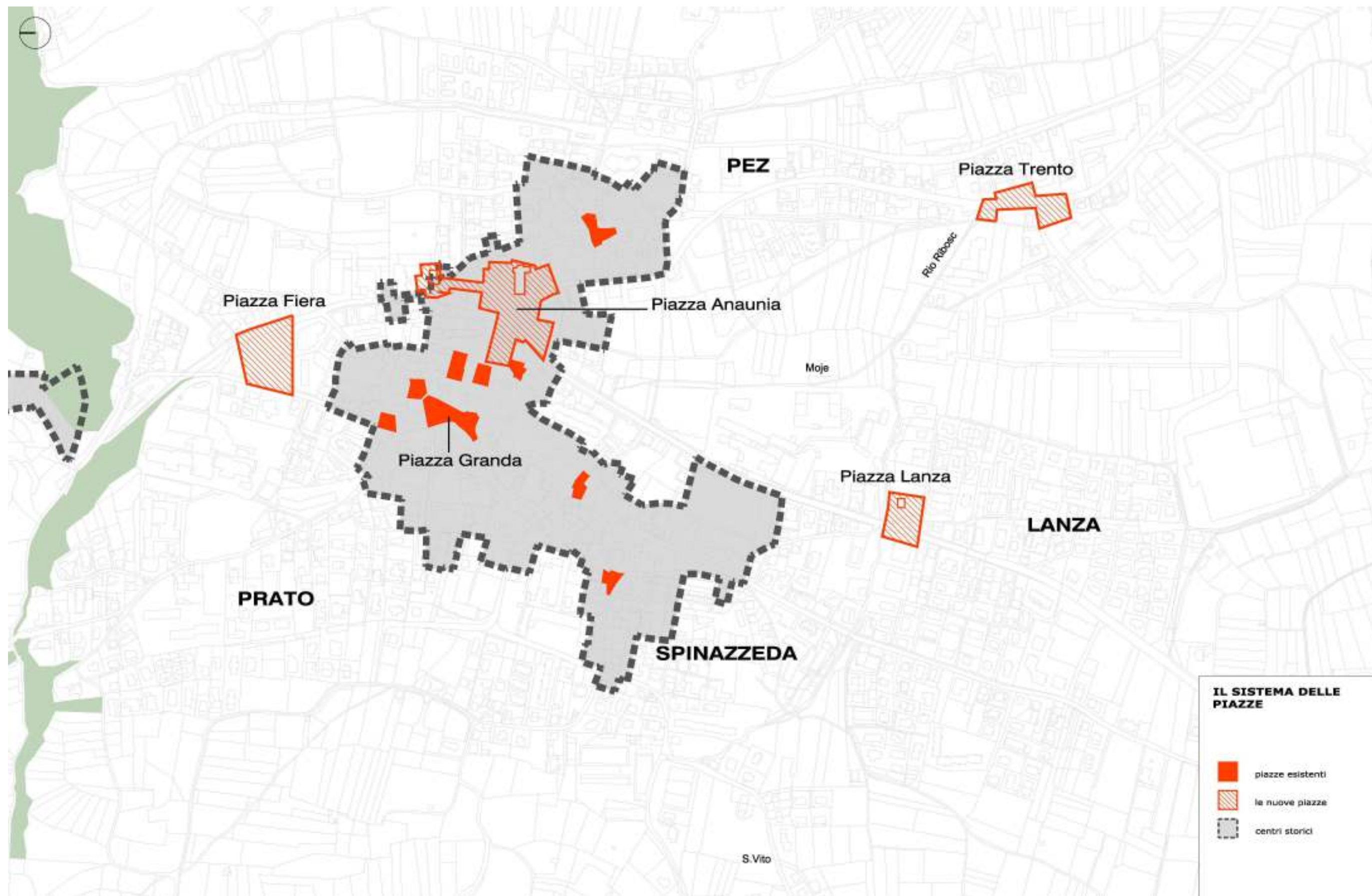
11\_le proprietà comunali e gli edifici strategici

12\_il sistema del commercio

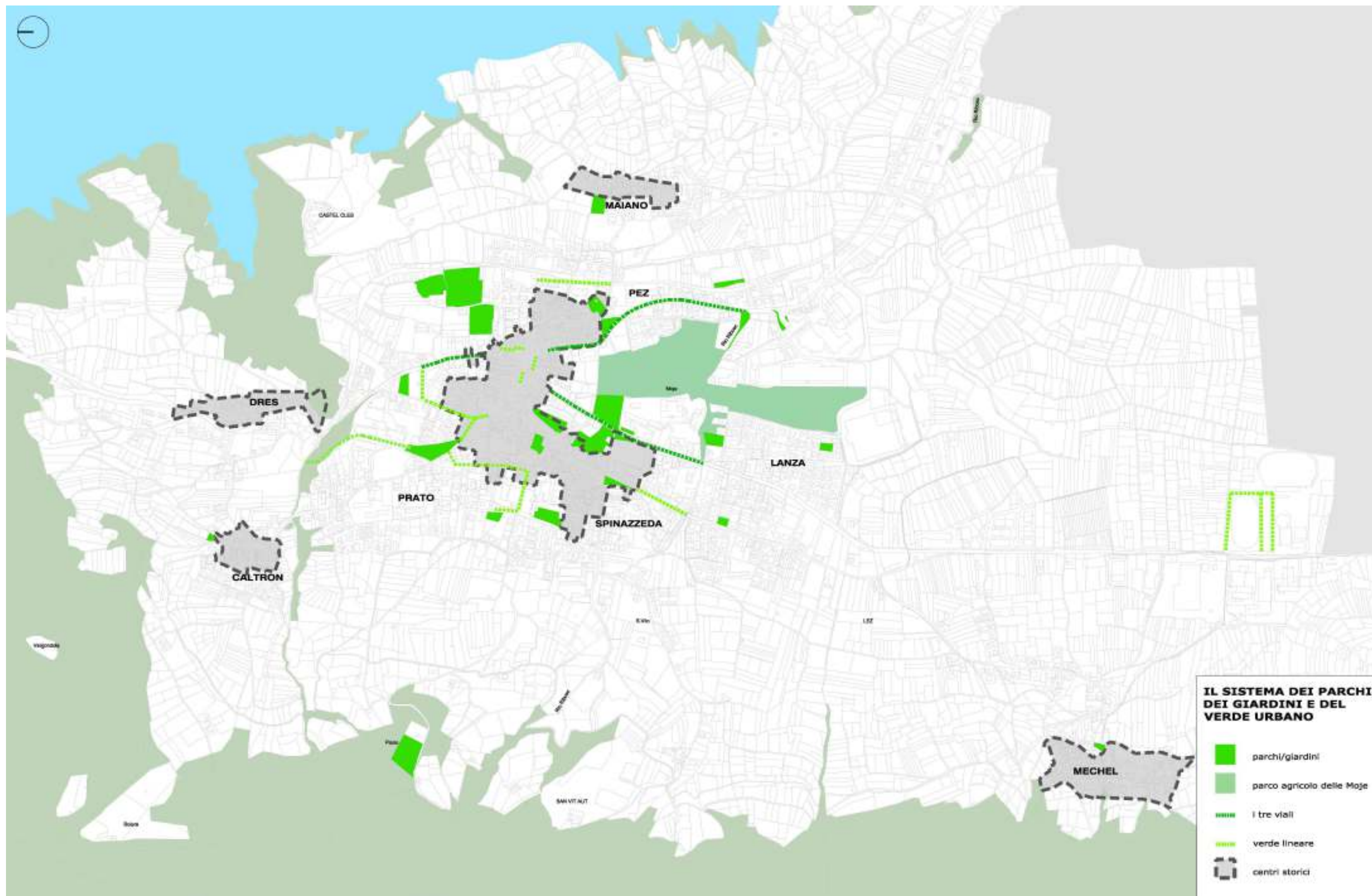
13\_le case sociali e le sedi di associazioni

14\_il sistema delle funzioni pubbliche

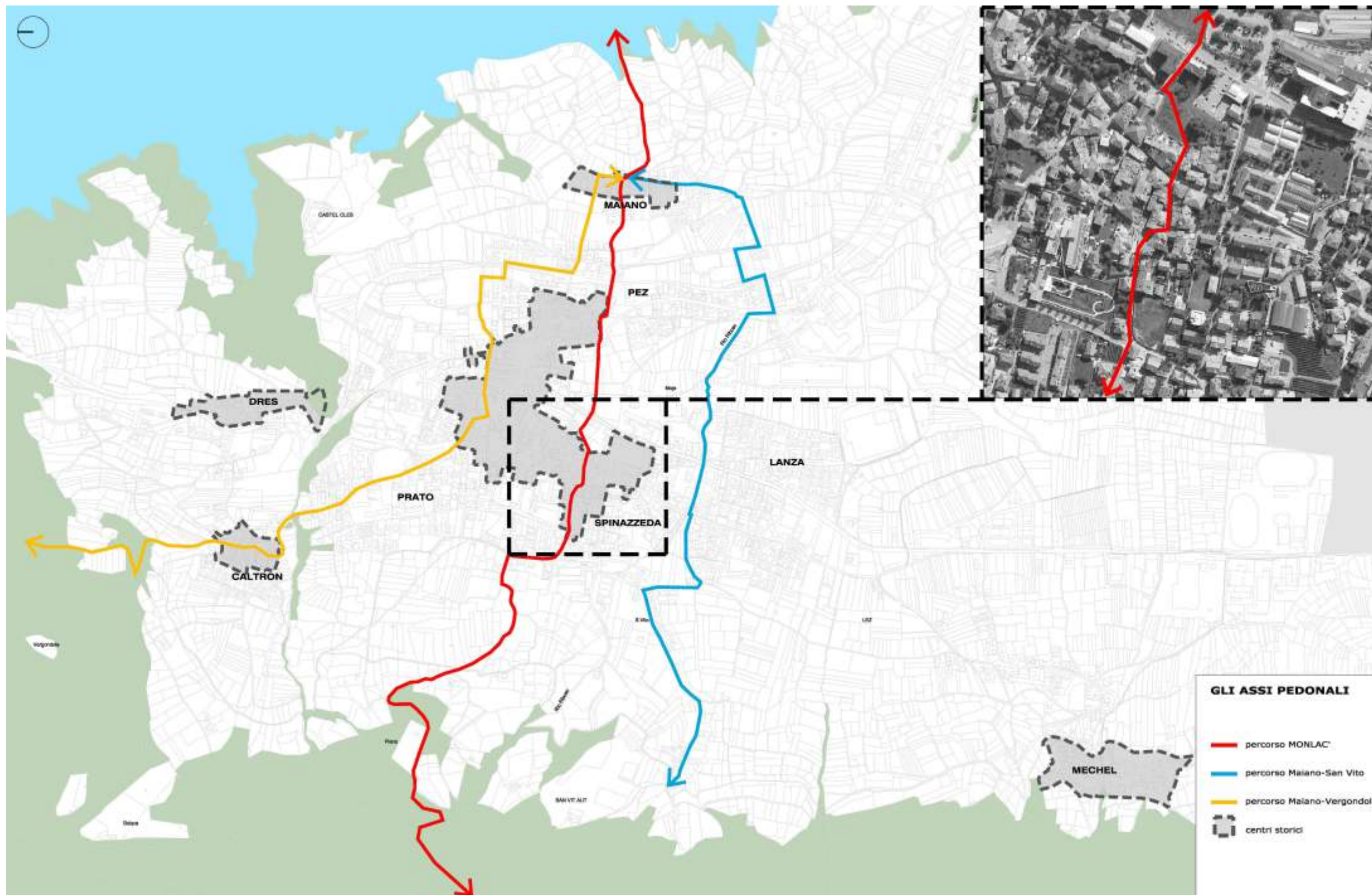




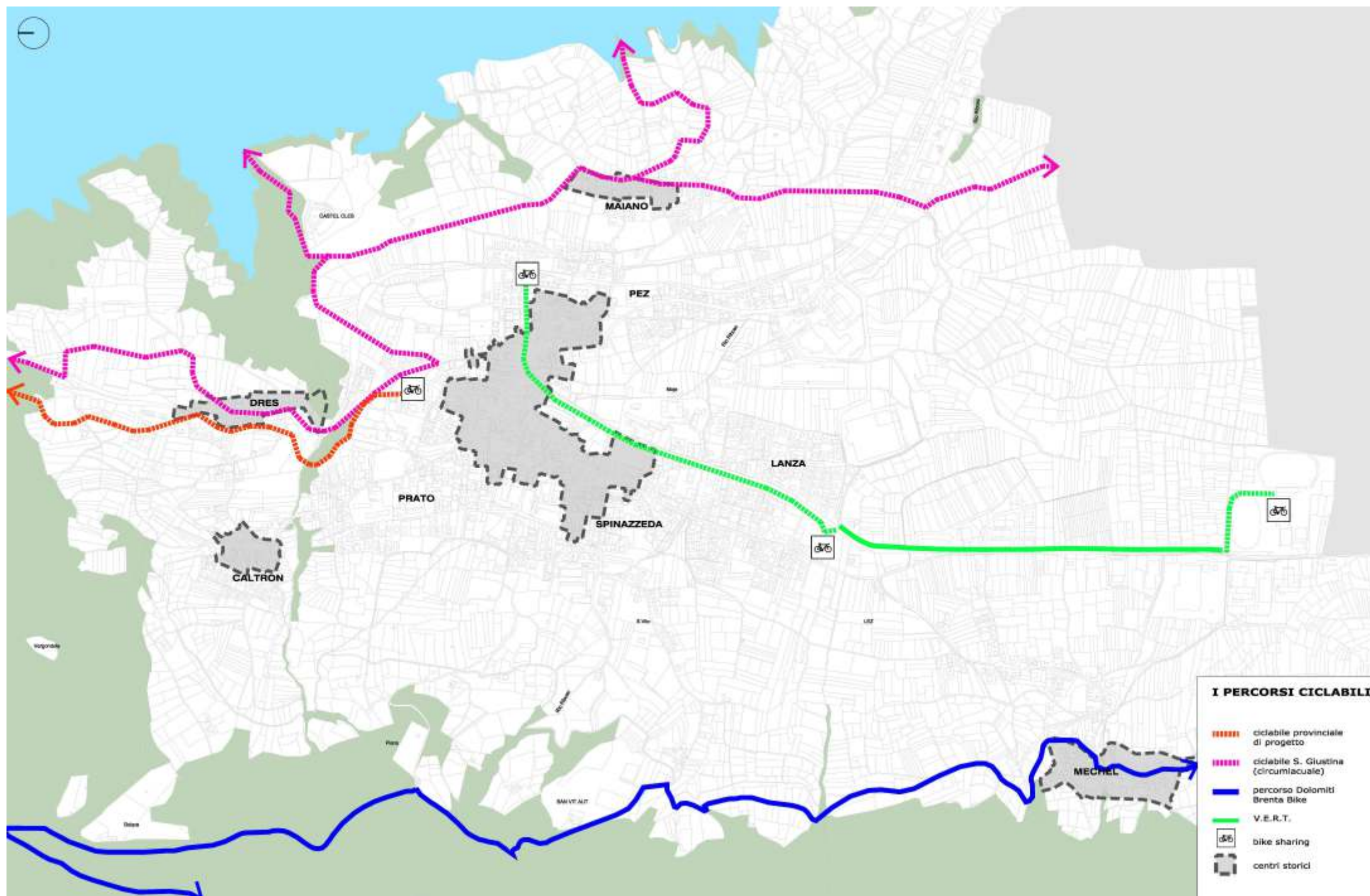




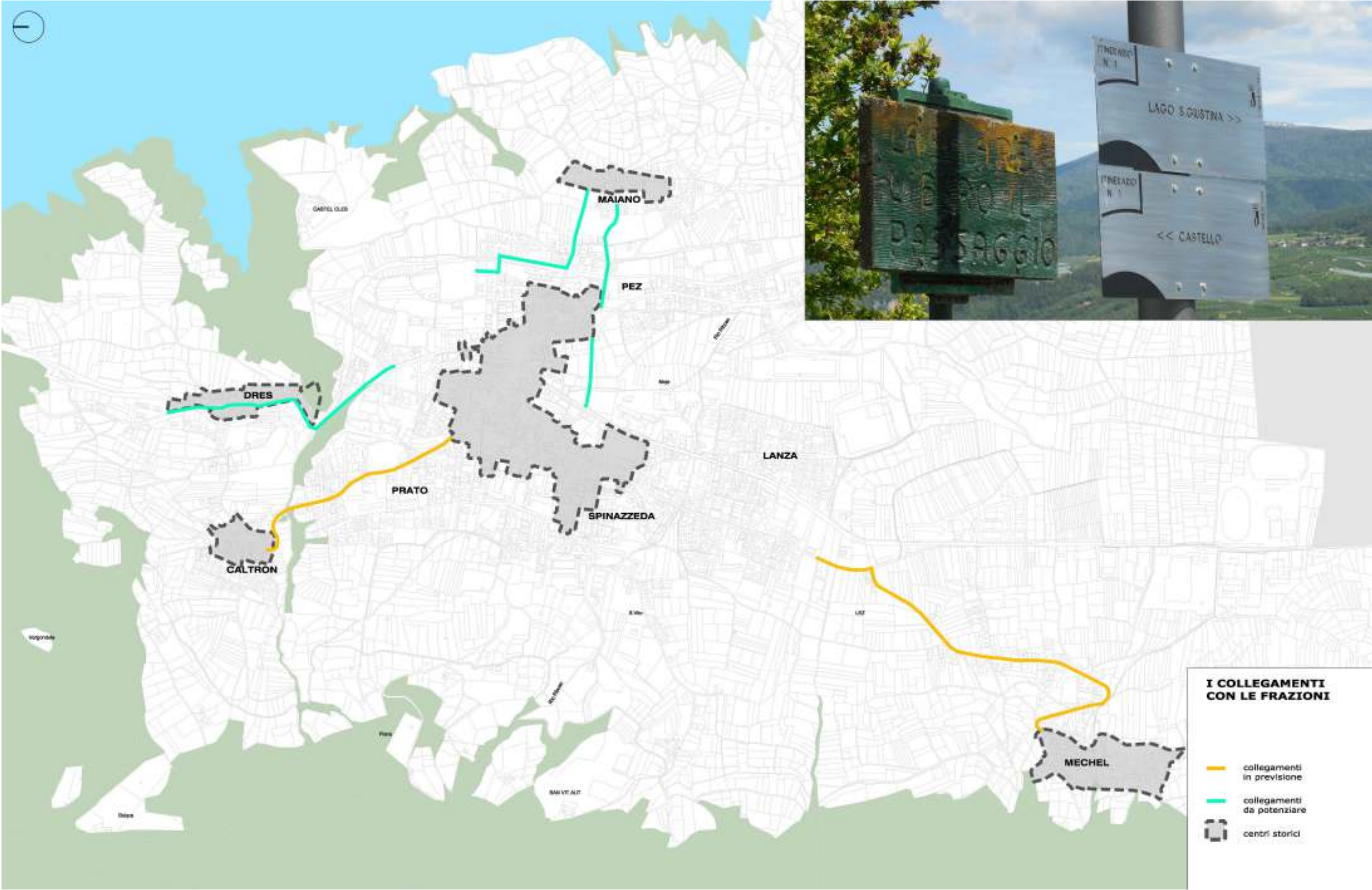




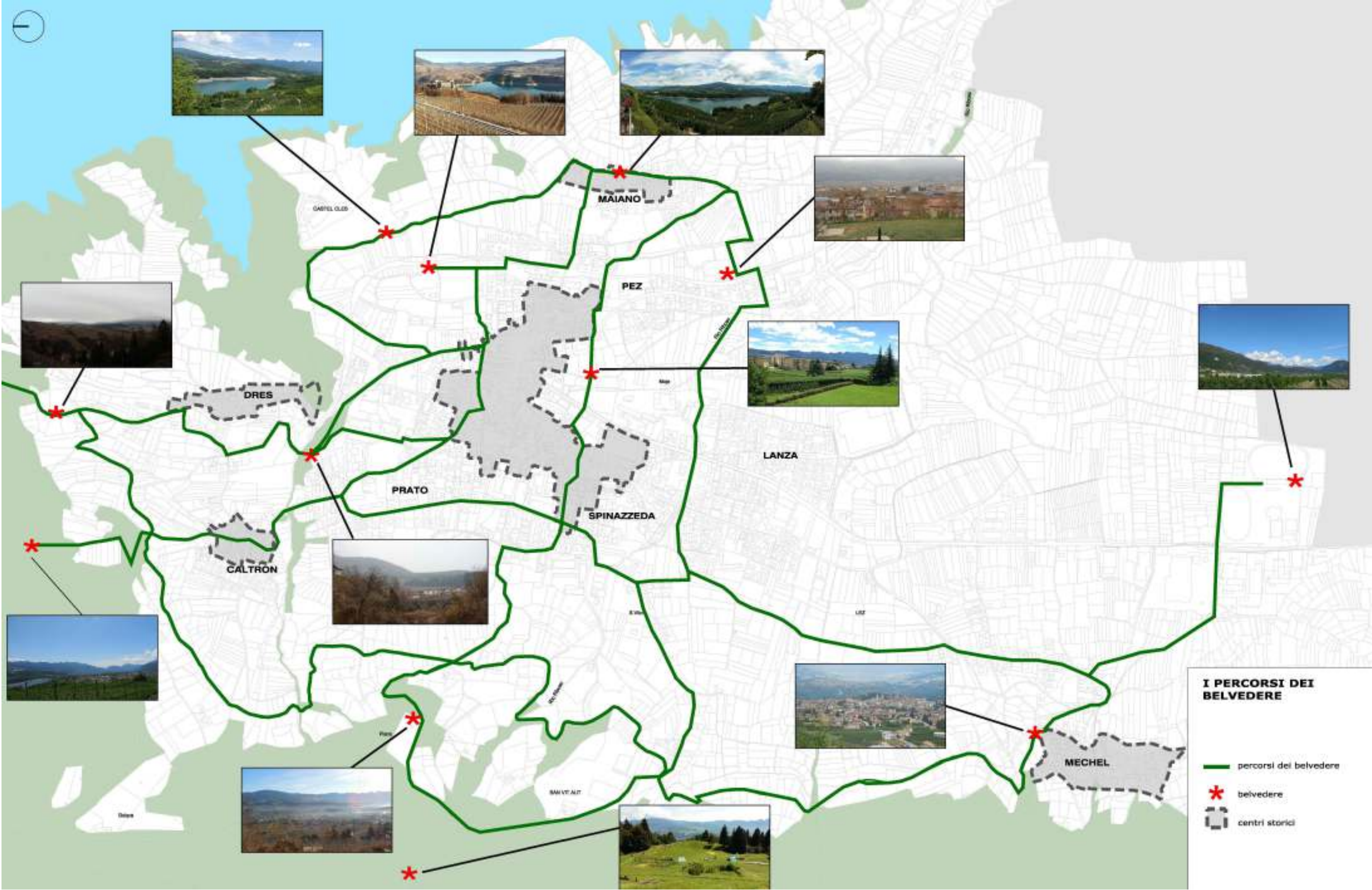




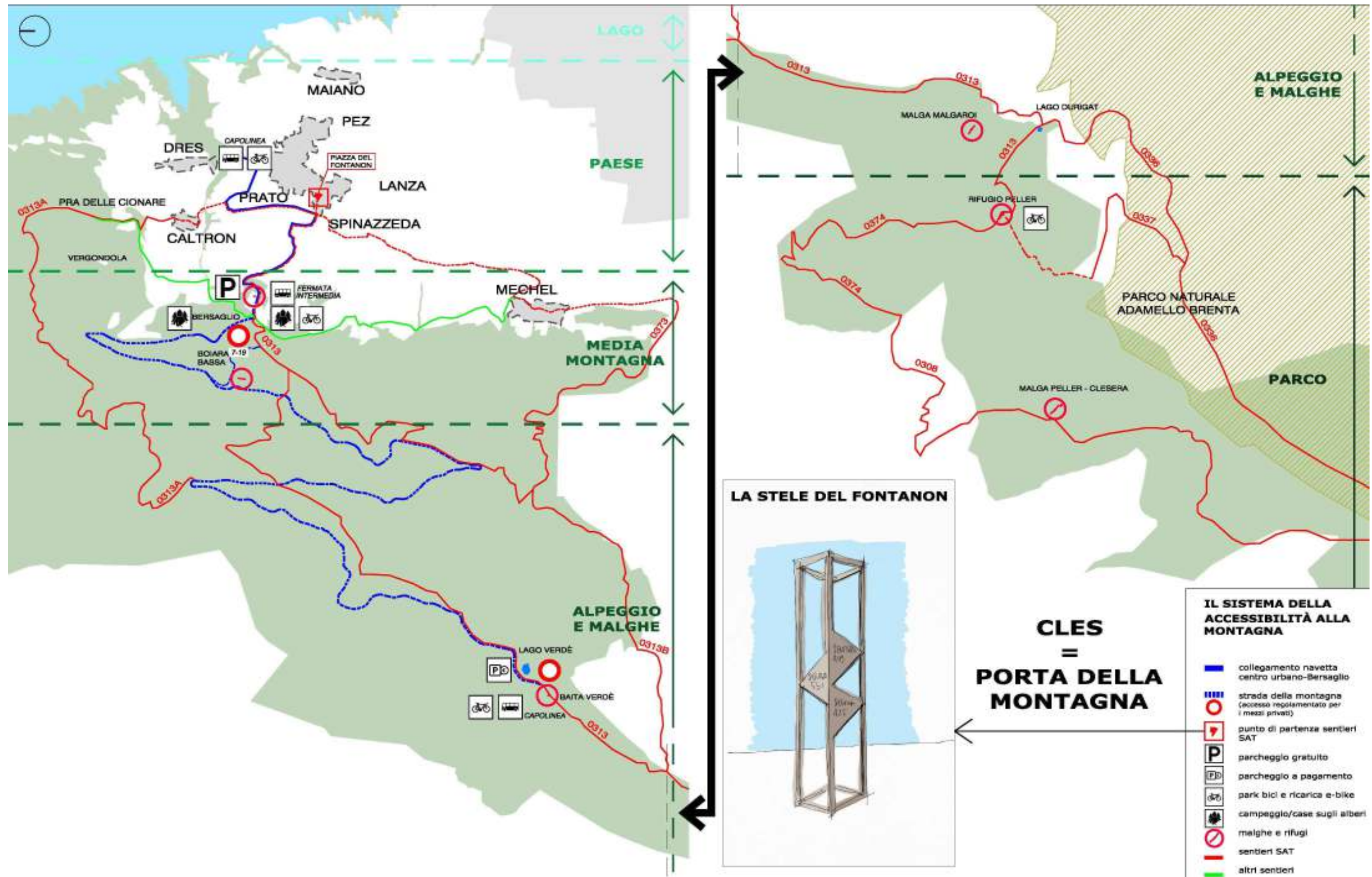




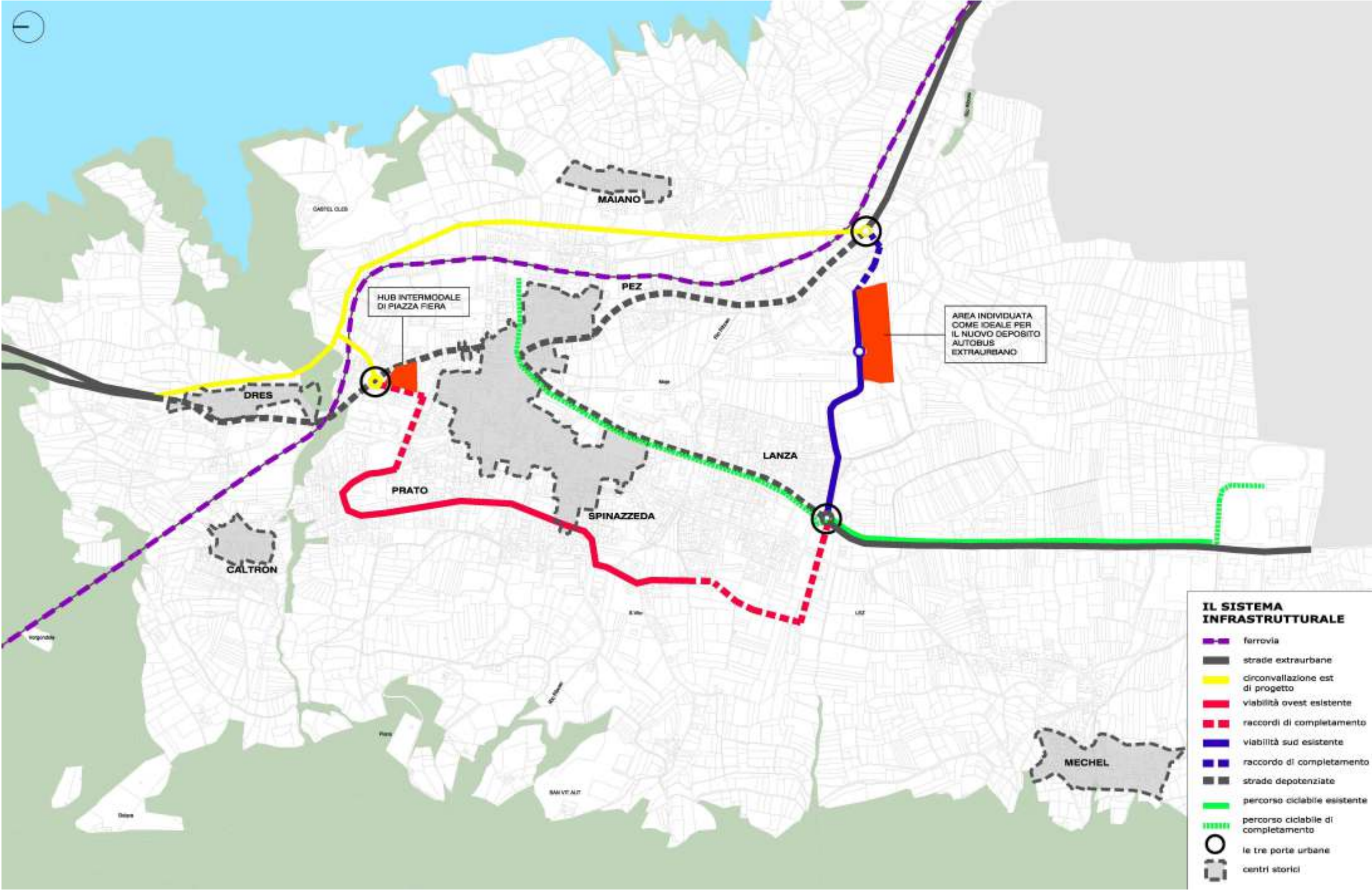




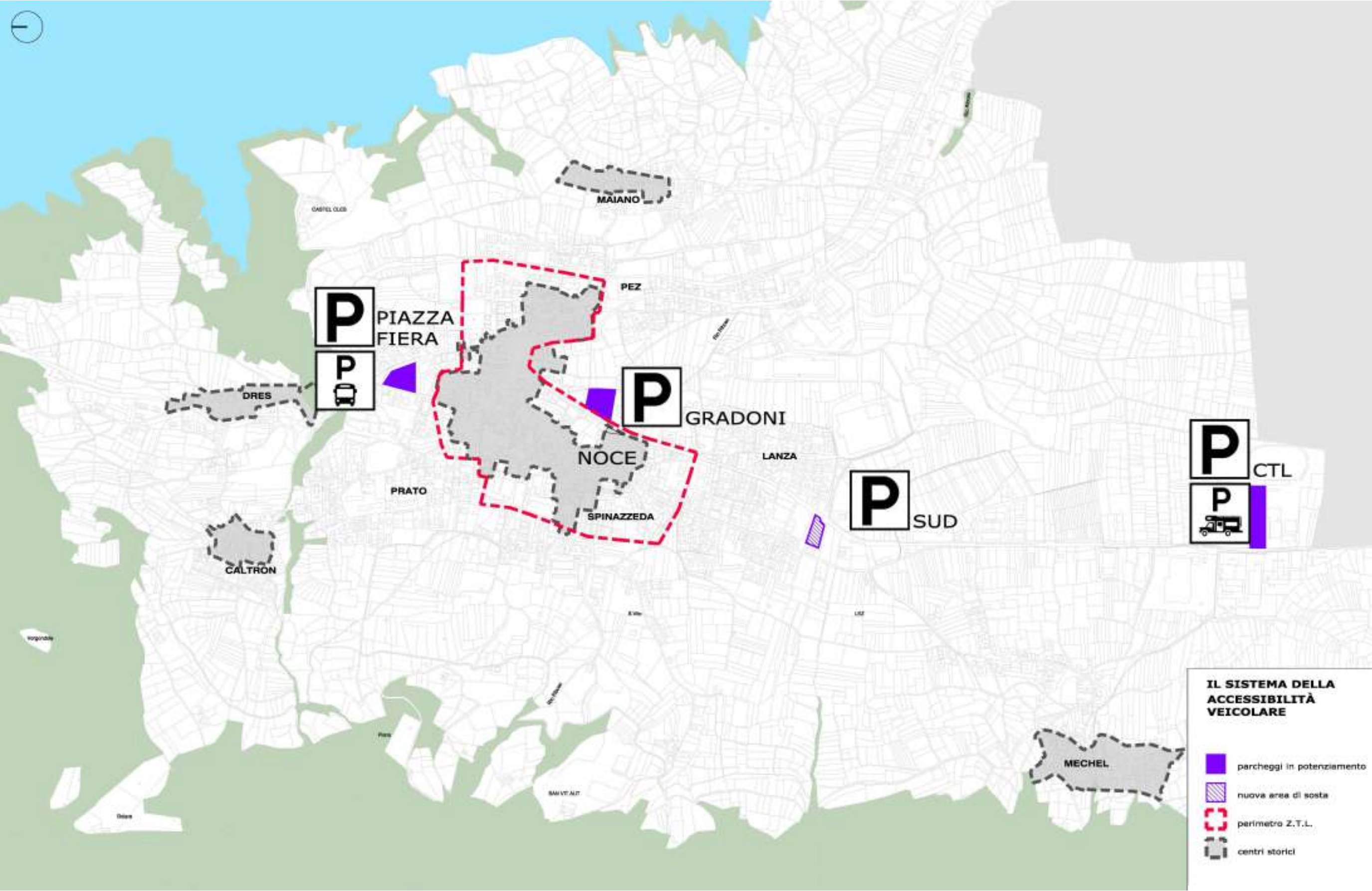




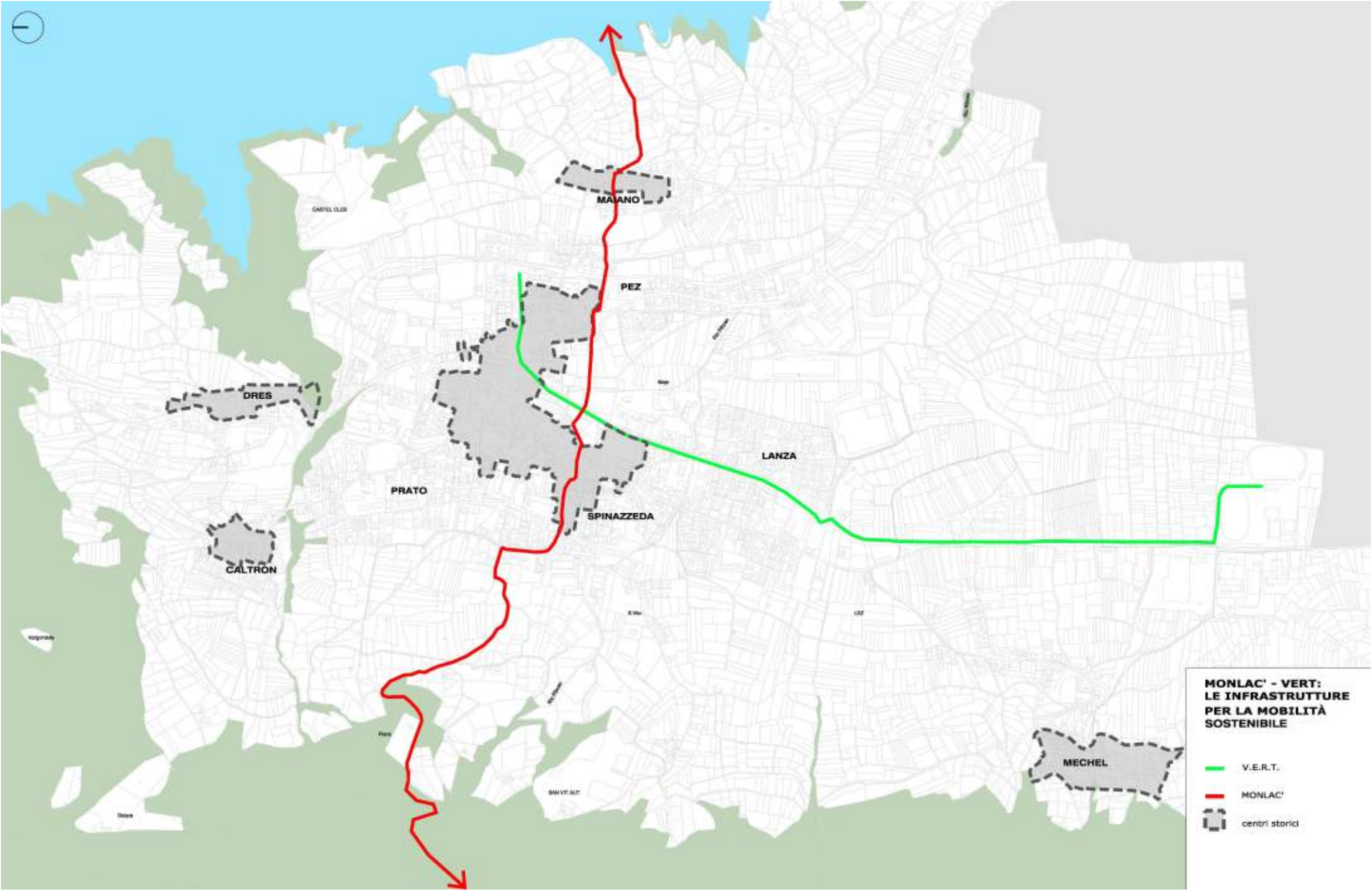




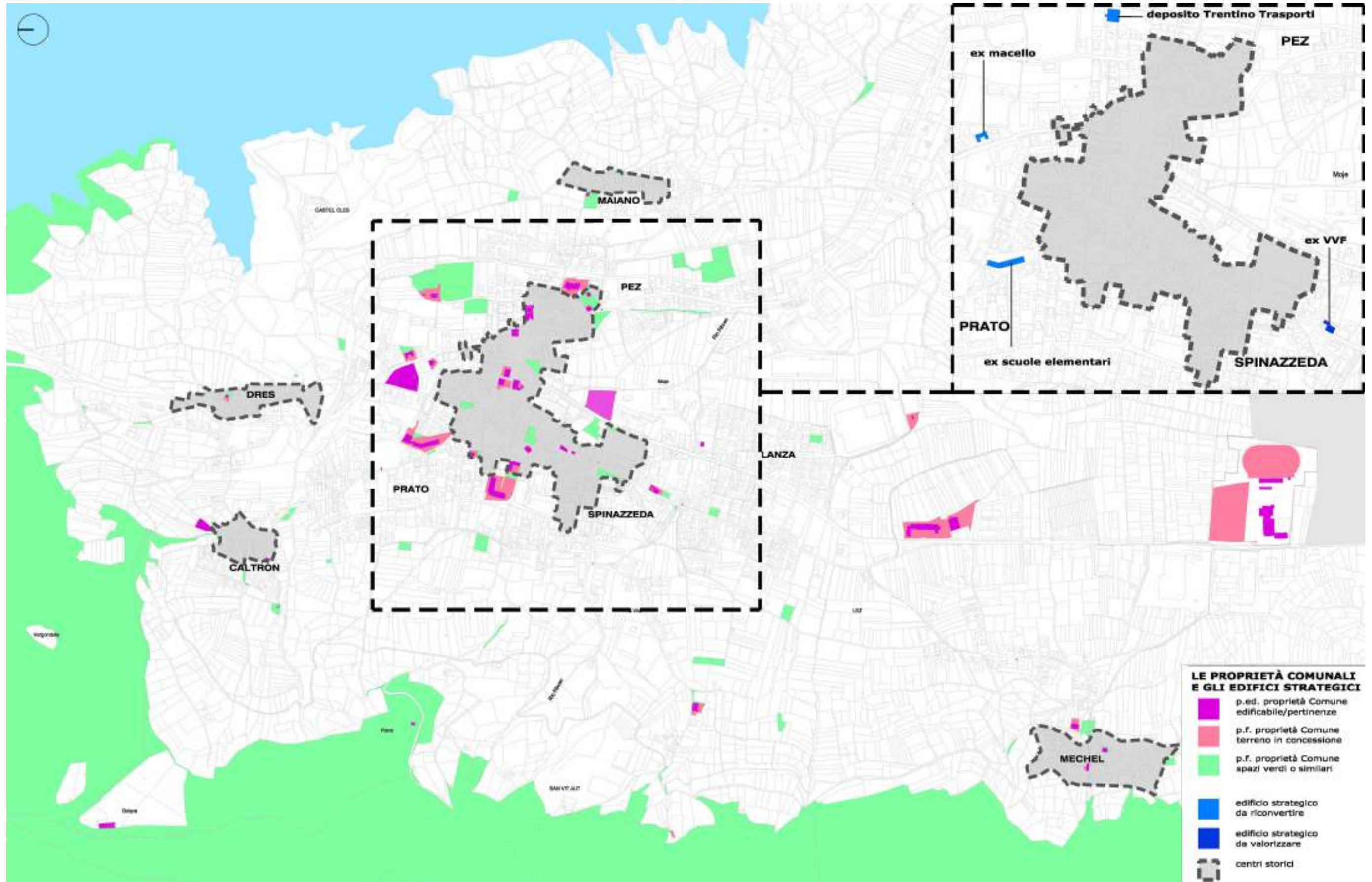




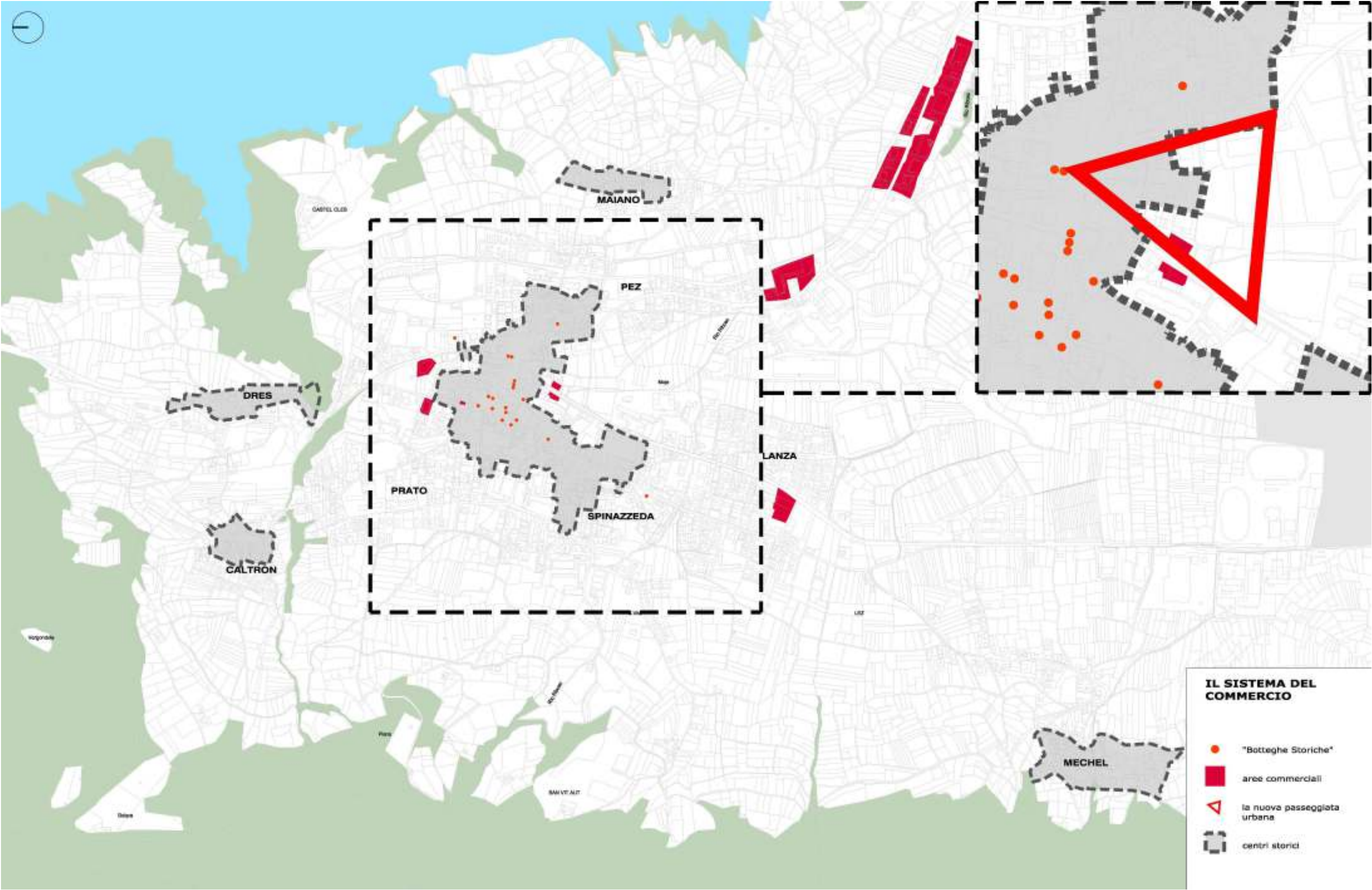




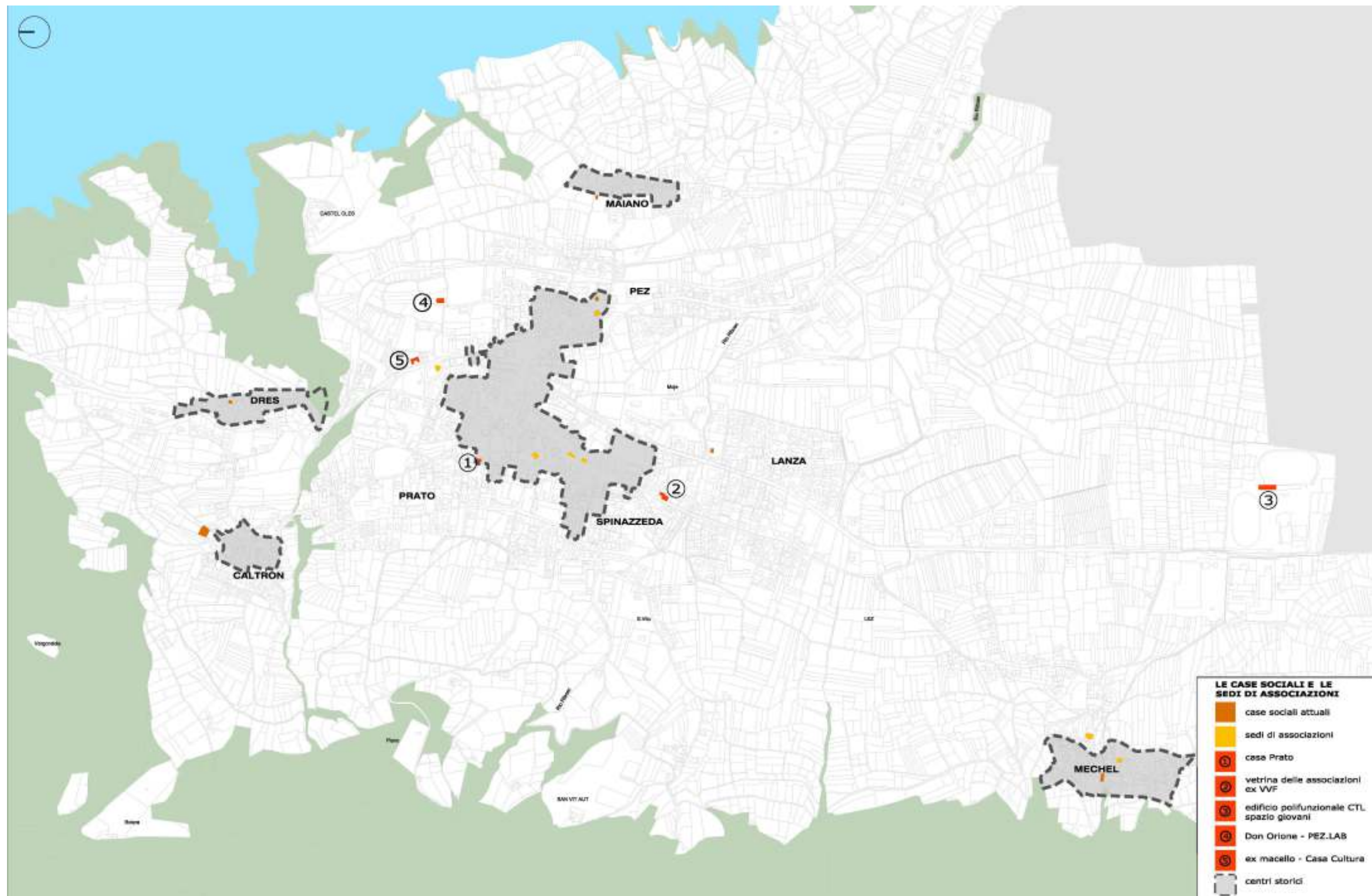




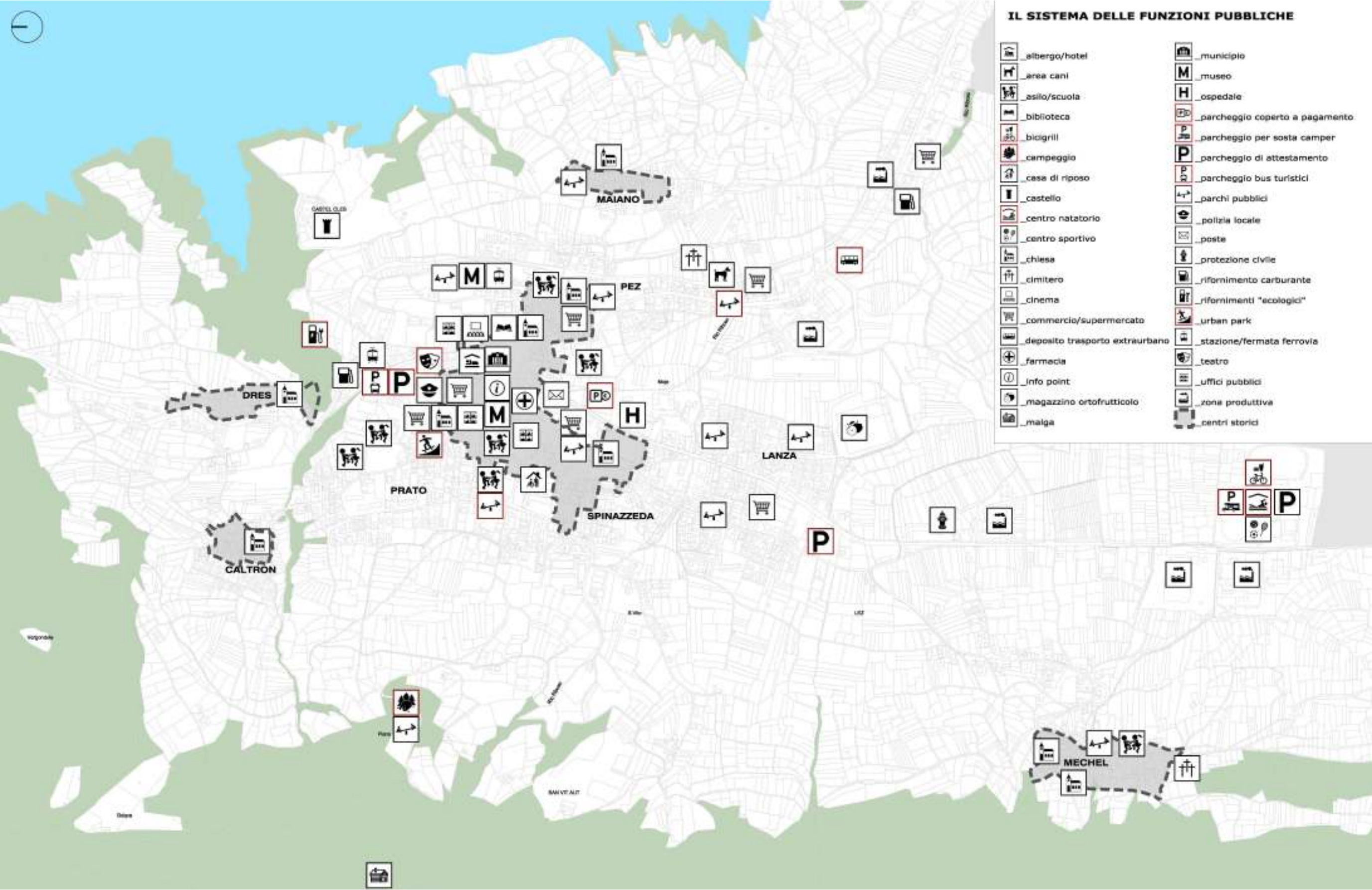














## 2.4\_gli scenari temporali e le opere propedeutiche

Le dinamiche temporali della progettazione a scala urbana sono sempre estremamente complesse e difficili da prevedere; risulta comunque fondamentale in un'attività di pianificazione strategica individuare chiaramente gli orizzonti temporali entro i quali collocare le opere ed esplicitare gli snodi chiave grazie ai quali gli interventi possono sbloccarsi o senza i quali occorre ridimensionare le previsioni.

Cles ha in questo senso di fronte a sé molte certezze e qualche incognita, legate queste ultime soprattutto all'annosa questione della variante est, l'opera principale grazie alla quale si è pensato di poter intervenire in maniera incisiva sulla riqualificazione del borgo.

Sono certo le opere infrastrutturali quelle che segnano il territorio e la città in maniera spesso irreversibile, e ne condizionano l'assetto generale per lunghissimi archi temporali; nel Masterplan, per poter suddividere le opere in intervalli di tempo di attuazione e sotto-fasi di realizzazione, vengono individuate le date seguenti come scenario temporale di riferimento:

**2018** -> anno di completamento dell'attività pianificatoria strategica, nel quale alcuni interventi possono essere da subito implementati, si possono iniziare le progettazioni di alcune opere e modificare i documenti di previsione di bilancio per il finanziamento di quanto disponibile

**2022** -> anno di completamento della variante est e del cambio radicale dei flussi di transito nel capoluogo noneso, dopo il quale si possono impostare i grandi cambiamenti nell'assetto urbano clesiano e vengono sciolti alcuni nodi diversamente non rimovibili

**2028** -> a distanza di 10 anni dal completamento del piano, orizzonte temporale utile alla realizzazione della maggior parte degli interventi o almeno alla progettazione esecutiva e finanziata degli stessi, all'interno di un disegno generale di gestione del bilancio pubblico coerente con le previsioni di progetto.

Gli intervalli di tempo intermedi tra le date indicate sono rispettivamente il **breve periodo (2018-2022)**, il **medio periodo (2022-2028)** e il **lungo periodo (oltre il 2028)**.

Le **infrastrutture cardine**, determinanti per il completamento del disegno urbano prefigurato nel Masterplan sono individuate come di seguito:

- 1\_ **variante est** (comprensiva degli svincoli di accesso a est e a nord)
- 2\_ completamento **viabilità ovest** (tratto nord piazza Fiera-via Filzi e tratto sud)
- 3\_ spostamento **deposito e officina** trasporto pubblico extraurbano
- 4\_ **hub intermodale** di piazza Fiera (comprendente il grande parcheggio di attestamento urbano)
- 5\_ asse **ciclopedonale** dalla stazione FTM al CTL (denominato V.E.R.T.)





### 3\_LA MATRICE GENERALE DEGLI INTERVENTI

#### 3.1\_la suddivisione dei progetti per fasi attuative

Le previsioni progettuali contenute nel Masterplan riguardano numerosi interventi e ambiti di lavoro, che per loro natura risultano attuabili per passaggi successivi e livelli di intensità d'azione, oltre che per una naturale limitazione delle risorse economiche disponibili per investimenti e opere.

Alcuni progetti previsti dal piano sono di immediata attuazione, altri necessitano di tempo (per progettazione, autorizzazione, reperimento di risorse) e sono vincolati alla preventiva realizzazione di altri interventi, all'interno di una logica di propedeuticità già spiegata in precedenza. I progetti più complessi e onerosi è invece normale che vengano suddivisi per fasi attuative, anche in considerazione di esigenze di cantiere o di reperibilità degli spazi necessari all'intervento, oltre che per naturale complessità realizzativa e autorizzativa.

Per quanto sopra esposto si è proceduto alla suddivisione in fasi attuative degli interventi più importanti, creando al loro interno una successione temporale dedicata che ne permetta l'implementazione; è data sempre per scontata la necessità di tempo da destinare alla progettazione di quelle opere pubbliche che per propria natura sono soggette a un livello di complessità tale da non potersi eseguire con mera attuazione diretta da parte dell'Amministrazione.

PARADIGMI PROGETTUALI																								
IL PROGETTO URBANO (A)			IL PROGETTO AMBIENTALE (B)		IL PROGETTO SOCIO-ECONOMICO (C)																			
LISTA INTERVENTI	1	Cies come salotto di valle e borgo del paesaggio	2	la città dei servizi di valle, centro di percorsi e connessioni	3	verde e spazi urbani, un recupero della memoria	4	l'agricoltura come costruzione del territorio	5	un balcone sul paesaggio e il turismo culturale	6	commercio, negozi, attività: le botteghe e il mercato mensile	7	socialità e mondo associazionistico: una rete di spazi e luoghi	8	un centro per lo sport e il tempo libero a servizio della valle								
	A 1 1	PIAZZA ANAUNIA	A 2 1	PASSERELLA MOIE	A 3 1 I 3	VIALI URBANI	B 4 1	PARCO AGRICOLO MOIE	I M	B 5 1 I	BELVEDERE CLESIANI	F	C 6 1	IL MERCATO IN PIAZZA	N	C 7 1	CASA-PRATO	A	C 8 1	CENTRO STARBEN	C I			
	A 1 2	ZONE TRAFFICO LIMITATO	A 2 2	V.E.R.T.	A 3 2	IL VERDE LINEARE	B 4 2	LA CINTURA VERDE	I M	B 5 2	BELVEDERE ARCADE	C	6 2	LE BOTTEGHE DEL CENTRO	N	C 7 2	CASA DELLA CULTURA	A	C 8 2	PARCHEGGIO V.E.R.T.				
	A 1 3	ARREDI CENTRI STORICI	N	A 2 3	HUB PIAZZA FIERA	P T	A 3 3	PARCO DEL NOCE	A	B 4 3	IL RECINTO URBANO	I M	B 5 3 I 3	PERCORSI VIRTUOSI	B	C 6 3	TEATRO MACELLO	E P V	C 7 3	AREA SCUOLE-RSA	R	C 8 3	SPAZIO GIOVANI&BICIGRILL	A
	A 1 4	PIAZZA LANZA		A 2 4	CICLABILE DI VALLE	P V	A 3 4 I	PIAZOI	A	B 4 4	PEZ_LAB	B E H	B 5 4	MON-LAC"	D	C 6 4	AGRIMERCATO	E O V	C 7 4	CASA ASSOCIAZIONI	A	C 8 4	AREA CAMPER C.T.L.	
	A 1 5	PIAZZA TRENTO	I	A 2 5	AREA SOSTA LIBERA SUD	I	A 3 5	PARCO STREETPARK	P	B 4 5	M.AG.MO.	B H T	B 5 5	MONTAGNA ACCESSIBILE	G S							C 8 5	BELVEDERE C.T.L.	
	A 1 6	PIAZZA FIERA	P V	A 2 6	PARCHEGGIO GRADONI	O P	A 3 6	PERCORSO "LINE"	P				B 5 6	STELE DEL FONTANON	S									
	A 1 7	ARREDI PIAZZA GRANDA	N	A 2 7	DEPOSITO AUTOBUS TT	T	A 3 7	PARCO 880	R				B 5 7	CENTRO BERSAGLIO	I									
	A 1 8	COLLEGAMENTI FRAZIONI		A 2 8	AREA INDUSTRIALE SUD	I																		
	A 1 9	LE TRE PORTE URBANE	P																					

SUDDIVISIONE PER FASI NEGLI SCENARI TEMPORALI																
presupposto	attuazione FASE 1 della nuova mobilità sostenibile - Z.T.L. piazza Granda															
FASE 1 breve periodo 2018 - 2022	A 1 1	PIAZZA ANAUNIA - FASE 1	A 2 1	PASSERELLA MOIE	A 3 1 I 3	VIALI URBANI - FASE 1	B 4 1	PARCO AGRICOLO MOIE - FASE 1	B 5 1 I	BELVEDERE CLESIANI - FASE 1	C 6 1	IL MERCATO IN PIAZZA - FASE 1	C 7 1	CASA-PRATO - FASE 1	C 8 2	PARCHEGGIO V.E.R.T.
	A 1 2	Z.T.L. - FASE 1	A 2 2	V.E.R.T. - FASE 1	A 3 2	IL VERDE LINEARE - FASE 1	B 4 2	LA CINTURA VERDE - FASE 1	B 5 2	BELVEDERE ARCADE	C 6 2	BOTTEGHE DEL CENTRO - FASE 1	C 7 3	AREA SCUOLE-RSA - FASE 1	C 8 3	SPAZIO GIOVANI & BICIGRILL
	A 1 3	ARREDI C. STORICI - FASE 1	A 2 3	HUB PIAZZA FIERA - FASE 1	A 3 3	PARCO DEL NOCE - FASE 1	B 4 3	IL RECINTO URBANO - FASE 1	B 5 3 I 3	PERCORSI VIRTUOSI - FASE 1					C 8 4	AREA CAMPER C.T.L.
	A 1 4	PIAZZA LANZA - FASE 1	A 2 4	CICLABILE DI VALLE	A 3 4 I	PIAZOI	B 4 4	PEZ_LAB - FASE 1	B 5 4	MON-LAC" - FASE 1						
	A 1 5	PIAZZA TRENTO - FASE 1	A 2 7	DEPOSITO AUTOBUS TT	A 3 5	PARCO STREETPARK - FASE 1			B 5 5	MONTAGNA ACCESSIBILE - FASE 1						
	A 1 6	PIAZZA FIERA - FASE 1			A 3 6	PERCORSO "LINE" - FASE 1			B 5 6	STELE DEL FONTANON						
	A 1 7	ARREDI P. GRANDA - FASE 1			A 3 7	PARCO 880			B 5 7	CENTRO BERSAGLIO - FASE 1						
	A 1 8	COLLEGAMENTI FRAZ. - FASE 1														
	A 1 9	LE TRE PORTE URBANE - FASE 1														
presupposto	attuazione del nuovo sistema viabilistico FASE 2 - realizzazione variante EST + completamento viabilità OVEST															
FASE 2 medio periodo 2022 - 2028	A 1 1	PIAZZA ANAUNIA - FASE 2	A 2 2	V.E.R.T. - FASE 2	A 3 1 I 3	VIALI URBANI - FASE 2	B 4 1	PARCO AGRICOLO MOIE - FASE 2	B 5 1 I	BELVEDERE CLESIANI - FASE 2	C 6 1	IL MERCATO IN PIAZZA - FASE 2	C 7 1	CASA-PRATO - FASE 2	C 8 1	CENTRO STARBEN
	A 1 2	Z.T.L. - FASE 2	A 2 3	HUB PIAZZA FIERA - FASE 2	A 3 2	IL VERDE LINEARE - FASE 2	B 4 2	LA CINTURA VERDE - FASE 2	B 5 3 I 3	PERCORSI VIRTUOSI - FASE 2	C 6 2	BOTTEGHE DEL CENTRO - FASE 2	C 7 2	CASA DELLA CULTURA	C 8 5	BELVEDERE C.T.L.
	A 1 3	ARREDI C. STORICI - FASE 2	A 2 6	PARCHEGGIO GRADONI	A 3 3	PARCO DEL NOCE - FASE 2	B 4 3	IL RECINTO URBANO - FASE 2	B 5 4	MON-LAC" - FASE 2	C 6 3	TEATRO MACELLO	C 7 3	AREA SCUOLE-RSA - FASE 2		
	A 1 4	PIAZZA LANZA - FASE 2	A 2 8	AREA INDUSTRIALE SUD	A 3 5	PARCO STREETPARK - FASE 2	B 4 4	PEZ_LAB - FASE 2	B 5 5	MONTAGNA ACCESSIBILE - FASE 2			C 7 4	CASA ASSOCIAZIONI		
	A 1 5	PIAZZA TRENTO - FASE 2			A 3 6	PERCORSO "LINE" - FASE 2	B 4 5	M.AG.MO.	B 5 7	CENTRO BERSAGLIO - FASE 2						
	A 1 6	PIAZZA FIERA - FASE 2														
	A 1 7	ARREDI P. GRANDA - FASE 2														
	A 1 8	COLLEGAMENTI FRAZ. - FASE 2														
	A 1 9	LE TRE PORTE URBANE - FASE 2														
presupposto	attuazione dello scenario finale di mobilità FASE 3 - Z.T.L. piazza Anaunia															
FASE 3 lungo periodo oltre il 2018	A 1 1	PIAZZA ANAUNIA - FASE 3	A 2 5	AREA SOSTA LIBERA SUD	A 3 1 I 3	VIALI URBANI - FASE 3					C 6 4	AGRIMERCATO				
	A 1 2	Z.T.L. - FASE 3			A 3 2	IL VERDE LINEARE - FASE 3										
	A 1 3	ARREDI C. STORICI - FASE 3			A 3 3	PARCO DEL NOCE - FASE 3										
	A 1 6	PIAZZA FIERA - FASE 3														



### 3.2\_il collegamento tra i paradigmi progettuali

La suddivisione degli interventi rappresentata nella matrice generale è effettuata per temi omogenei di progetto, i cosiddetti paradigmi progettuali, individuati dalle tre colonne verticali della grande tabella. Tali ambiti di lavoro non vanno certo visti come compartimenti stagni, dato che il loro ruolo è solamente quello di sistematizzare le opere in una griglia sintetica e funzionale.

Ogni intervento in progetto ha ricadute sugli ambiti di progetto attigui e ciascuna previsione progettuale interferisce con tutte le chiavi di lettura e interpretazione del processo pianificatorio; alcuni interventi quindi, pur essendo collocati all'interno di una data colonna (ad esempio: il progetto urbano) sono allo stesso tempo elementi di altre colonne (ad esempio: il progetto socio-economico).

Per questo è quasi naturale che la densità di interventi all'interno della matrice generale vada diradandosi da sinistra verso destra e dall'alto verso il basso.

### 3.3\_gli aspetti economici e il finanziamento delle opere

La finanziabilità degli interventi previsti dal piano strategico è cruciale per l'attuazione dello stesso e ne viene quindi indicata nella matrice generale, con la lettera accanto al singolo progetto che a sua volta rimanda a un soggetto identificato, la possibile fonte di sostegno economico all'iniziativa in grado di affiancare l'Amministrazione nelle varie fasi di implementazione del progetto.

Lo scopo della "lista della spesa" che viene presentata all'interno della matrice generale degli interventi è quello di stimolare la percezione dello stretto legame tra costi e impegni, denaro e promesse; al contempo la presentazione del quadro generale delle opere sotto un unico cappello coerente e organico consente di ottimizzare le risorse ed evitare il tipico spreco di denaro pubblico connesso all'inefficienza di interventi spesso isolati o estemporanei, privi di una logica generale e di una connessione col resto degli investimenti pubblici.



I soggetti indicati a supporto dell'Amministrazione quali potenziali investitori-finanziatori sono reperiti nel panorama locale e attraverso le classiche dinamiche di finanziamento pubblico, che vedono nell'intervento degli enti sovraordinati il primo e indubbiamente più capiente bacino di reperimento delle risorse necessarie; il coinvolgimento di altri enti o soggetti passa anche dalla dinamica gestionale della pianificazione attuativa, insieme alla ricerca di canali di visibilità e ritorno diretto per quell'imprenditoria privata che per propria natura è più legata alle opere di tipo immobiliare o sociale.

Allo scopo di attuare concretamente alcuni progetti particolarmente strategici previsti nel piano di sviluppo, è necessario che l'Amministrazione attivi dei tavoli di dialogo con i soggetti più rilevanti nello scenario socio-economico di Cles; nel tempo è poi possibile che altri soggetti attualmente non presenti o poco sviluppati entrino a far parte del contesto socio-economico del paese e possano apportare il proprio contributo concreto alle iniziative e visioni presenti nel Masterplan; una metodologia consolidata di comunicazione e partecipazione con gli stakeholders presenti non potrà che rivelarsi utile anche nell'interfacciarsi con possibili nuovi interlocutori.

La tipologia di finanziamento diretto delle opere pubbliche che più comunemente viene utilizzata qualora l'Amministrazione si trovi a dover attuare previsioni progettuali che non interferiscono direttamente con la proprietà altrui, se non per l'occupazione dei suoli ed i relativi espropri, è quella più utilizzata ma forse quella che risente più della scarsità delle risorse disponibili; normalmente rientrano in questa possibilità di finanziamento le opere di infrastrutturazione del territorio comunale, per interventi di viabilità o di mobilità generale interna oppure per interventi di riqualificazione degli spazi

urbani siano essi strettamente intesi come parchi, piazze o assi viari o in senso lato come brani di paesaggio e tratti di città.

Il Masterplan prevede numerose opere che si prestano a questo tipo di reperimento delle risorse economiche per essere concretamente realizzate e tali interventi dovranno necessariamente trovare posto all'interno del Piano Triennale delle Opere Pubbliche e nei suoi successivi aggiornamenti, quale strumento principe per la pianificazione finanziaria degli interventi a totale carico dell'Amministrazione.

#### I POSSIBILI PARTNER PER L'ATTUAZIONE

- A = ASSOCIAZIONI E CITTADINANZA ATTIVA**
- B = BIM DELL'ADIGE - VALLATA DEL NOCE**
- C = COMUNI LIMITROFI-CONFINANTI**
- D = DOLOMITI BRENTA BIKE**
- E = EUROPA - FINANZIAMENTI COMUNITARI**
- F = FONDO DEL PAESAGGIO**
- G = GEOPARK - PARCO ADAMELLO-BRENTA**
- H = FONDAZIONE EDMUND MACH**
- I = INTERVENTO PUBBLICO-PRIVATO**
- M = MELINDA - FEDERAZIONE AGRICOLTORI**
- N = NEGOZianti E COMMERCianti**
- O = AZIENDA SANITARIA**
- P = PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO**
- R = R.S.A. SANTA MARIA**
- S = SAT - CAI**
- T = TRENTO TRASPORTI SPA**
- V = COMUNITÀ DI VALLE**



### 3.3\_gli aspetti economici e il finanziamento delle opere

Va comunque ricordato che non tutte le opere in carico all'Amministrazione rappresentano solamente una voce di uscita per le casse comunali, in quanto alcune si configurano come nuove possibili fonti di entrata (si pensi, ad esempio, ai parcheggi di attestamento coi relativi possibili introiti di gestione), mentre altre ingenerano delle dinamiche economiche virtuose che possono consentire futuri risparmi (ad esempio la ridefinizione della viabilità veicolare interna che può apportare benefici economici in termini di minori costi di manutenzione stradale) oppure ancora costituiscono delle fonti di introiti indotti indiretti per le casse comunali attraverso lo sviluppo economico dovuto al maggior afflusso turistico (si pensi ai percorsi ciclo-pedonali o ai punti panoramici interconnessi).

Altri importanti interventi previsti nel Masterplan investono direttamente aree di proprietà privata oppure si interfacciano in maniera molto significativa con edifici o spazi privati o ancora interessano funzioni o servizi di natura privata o mista pubblica-privata; è necessario quindi approfondire il tema del finanziamento congiunto tra l'Amministrazione ed i soggetti privati interessati.

Il programma integrato di interventi previsto dal piano mette in gioco non solo valori finanziari ma anche e soprattutto valori economici e sociali che possono essere entrambi ricompresi sotto la definizione accademica di "esternalità", siano esse positive o negative, esito dell'attuazione dei progetti.

Quanto più le visioni comunicate nel piano verranno argomentate sulla base dei benefici economici di cui godrà la comunità nel suo insieme, tanto più la "desiderabilità sociale" delle stesse visioni sarà accentuata e quindi, in fondo, realizzabile.

L'ipotesi che sta alla base delle previsioni progettuali del piano è che il soggetto privato che si trovi a dover interagire con l'Amministrazione per l'attuazione delle proprie necessità operative - siano esse meramente edificatorie o più generalmente strategiche - possa ed anzi debba concorrere al finanziamento o alla realizzazione dei beni pubblici rappresentati da opere pubbliche

e attrezzature collettive di carattere urbano o infrastrutturale.

Il contributo finanziario richiesto ai privati va quindi legato al progetto di attrezzature ed opere di carattere collettivo funzionali allo sviluppo di tutto il contesto.

A questo si deve aggiungere la possibilità in capo alle scelte pianificatorie di attuazione specifica, che discendono direttamente dalla "buona politica" di cui si è detto in precedenza, di mettere in competizione i soggetti privati tra loro per l'attribuzione di norme e previsioni, ingenerando un doppio circolo virtuoso di qualità delle realizzazioni e di "introiti indiretti di qualità percepita" per la cittadinanza.

Alcuni progetti ed interventi si prestano poi a forme di finanziamento più diversificate ed articolate di quelle fin qui discusse e l'Amministrazione può pensare di gestire con varie modalità l'appalto delle opere pubbliche, dal project financing al partenariato pubblico-privato all'appalto concorso; quelle opere idonee che sono invece realizzabili col contributo di altri enti o soggetti pubblici che per competenza diretta o per specifiche logiche amministrative sono deputati alla realizzazione o al co-finanziamento degli interventi (si rimanda alla matrice degli interventi per l'indicazione dei soggetti pubblici co-attori), necessiteranno di uno stretto dialogo inter-istituzionale, che peraltro di recente ha trovato nuovi canali di finanziamento ben funzionanti, come ad esempio il fondo strategico territoriale gestito dalla comunità di valle.

### 3.4\_la modularità attuativa e le variabili indipendenti

Il piano strategico prevede alcuni vincoli generali che condizionano molti dei ragionamenti progettuali contenuti nel Masterplan; è evidente che alcune cose si possano

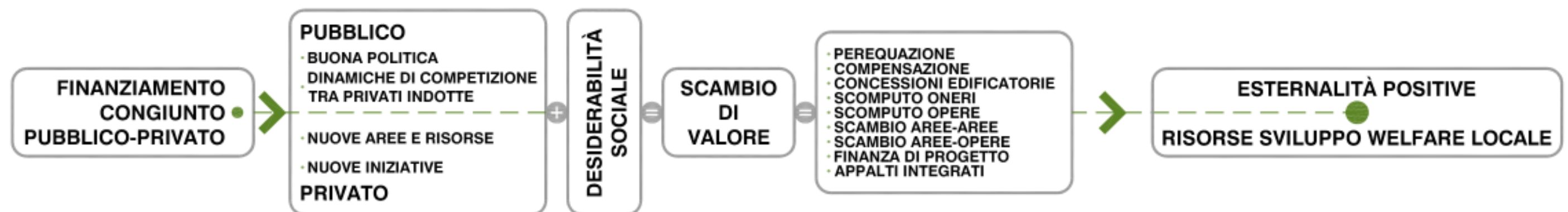
fare solo grazie alle opere propedeutiche o solamente a patto di reperire le risorse necessarie.

Un orizzonte di lungo periodo sconta di per sé il rischio della dispersione degli intenti e dell'allontanamento dalle previsioni iniziali; per favorire la suddivisione temporale e realizzativa dei progetti previsti nel piano, gli interventi vengono suddivisi per tipologia, argomento, paradigma progettuale e infine per sotto-fasi di attuazione. Ciò consente di giustapporre i molti tasselli più o meno piccoli uno accanto all'altro nella costruzione generale del disegno finale.

Molti degli interventi indicati nella matrice generale sono comunque per propria natura e posizione del tutto indipendenti dagli altri, anche all'interno dello stesso ambito di progetto. Possono essere liberamente previsti o meno e non incidono sulla fattibilità generale; possono essere ritenuti prioritari e se ne prevederà la realizzazione senza altri vincoli, ovvero potranno essere "tenuti nel cassetto" finché nuove risorse attualmente non disponibili ne consentano l'attuazione.

È ruolo dell'Amministrazione, e in un certo senso anche della politica, quello di allocare le risorse sul capitolo di spesa ritenuto più importante di altri e per questo il Masterplan non prefigura un ordine cronologico ovvero un ordinamento precostituito dei progetti, ma li lascia tutti affiancati per consentire ai decisori di esercitare il proprio ruolo con la necessaria consapevolezza derivante dal conoscere gli effetti delle proprie scelte prima che vengano effettuate.

La **matrice generale degli interventi comprensiva degli importi di spesa**, riportata nella pagina seguente, consente di avere uno sguardo complessivo sul Masterplan sotto il profilo economico-finanziario, dando una dimensione tangibile della concreta fattibilità del piano strategico.





Se si considera che la spesa media in opere pubbliche del comune di Cles negli ultimi 3 anni è stata mediamente pari a 4 milioni di euro/anno (4,9M€ nel 2015, 4,0M€ nel 2016 e 3,8M€ nel 2017), il totale della previsione di piano pari a poco meno di 45M€ appare del tutto raggiungibile in un arco di tempo ultradecennale, soprattutto in un'ottica di finanziamento congiunto delle opere, dove il contributo di soggetti esterni può essere determinante e a volte anche sostitutivo di quello comunale (si pensi ad esempio al deposito mezzi di Trentino Trasporti).

L'impegno di spesa della fase di breve periodo è considerevole, fermo restando che alcune opere possono essere traslate senza inficiare il disegno complessivo; essa sconta una serie di opere preparatorie della Cles post-variante est (su tutte il polo intermodale di piazza Fiera) che sono propedeutiche alla fase successiva dove si entra nel pieno della riqualificazione del borgo, con la trasformazione dei viali, l'arredo dei centri storici e la gran parte di piazza Anaunia completata, quale intervento simbolo della nuova immagine di Cles come salotto della val di Non.

La terza fase appare un po' svuotata, ma è ragionevole ipotizzare che alcune opere slitteranno e quindi l'importo di quest'ultima aumenterà di conseguenza. Molti interventi hanno costi limitatissimi, rappresentati da cartellonistica o segnaletica (Z.T.L., percorsi, virtuosi, sistema dei belvedere), pur garantendo notevoli ricadute in termini di qualità di vita e appetibilità turistica. Dall'equilibrio delle scelte future che le Amministrazioni promuoveranno via via dipende il buon esito del quadro progettuale, nella convinzione che una meta sia più facilmente raggiungibile se si ha la consapevolezza che sia alla propria reale portata.

PARADIGMI PROGETTUALI																								
COSTI TOTALI	IL PROGETTO URBANO (A)					IL PROGETTO AMBIENTALE (B)		IL PROGETTO SOCIO-ECONOMICO (C)																
43.673.500,00	1	Cles come salotto di valle e borgo del paesaggio	2	le città dei servizi di valle, centri di percorsi e connessioni	3	verde e spazi urbani, un recupero della memoria	4	l'agricoltura come costruzione del territorio	5	un balcone sul paesaggio e il turismo naturale	6	commercio, negozi, attività: le botteghe e il mercato mensile	7	società e mondo associazionistico: una rete di spazi e luoghi	8	un salotto per lo sport e il tempo libero a servizio della valle								
	A 1 1	PIAZZA ANAUNIA	A 2 1	PASSERELLA MOIE	A 3 1	I 3 VIALI URBANI	B 4 1	PARCO AGRICOLO MOIE	I M	B 5 1	I BELVEDERE CLESIANI	F	C 6 1	IL MERCATO IN PIAZZA	N	C 7 1	CASA-PRATO	A	C 8 1	CENTRO STARBEN	C I V			
	A 1 2	ZONE TRAFFICO LIMITATO	A 2 2	V.E.R.T.	A 3 2	IL VERDE LINEARE	B 4 2	LA CINTURA VERDE	I M	B 5 2	BELVEDERE ARCADE	C	6 2	LE SOTTEGHE DEL CENTRO	N	C 7 2	CASA DELLA CULTURA	A	C 8 2	PARCHEGGIO V.E.R.T.				
	A 1 3	ARREDI CENTRI STORICI	N	A 2 3	HUB PIAZZA FIERA	P T	A 3 3	PARCO DEL NOCE	A	B 4 3	IL RECINTO URBANO	I M	B 5 3	I 3 PERCORSI VIRTUOSI	B	C 6 3	TEATRO MACELLO	E P V	C 7 3	AREA SCUOLE-RSA	R	C 8 3	SPAZIO GIOVANI&BICIGRILL	A C
	A 1 4	PIAZZA LANZA		A 2 4	CICLABILE DI VALLE	P V	A 3 4	I PIAZZE	A	B 4 4	PEZ_LAB	B E H	B 5 4	MON-LAC'	D	C 6 4	AGRIMERCATO	E O V	C 7 4	CASA ASSOCIAZIONI	A	C 8 4	AREA CAMPER C.T.L.	
	A 1 5	PIAZZA TRENTO	I	A 2 5	AREA SOSTA LIBERA SUD	I	A 3 5	PARCO STREETPARK	P	B 4 5	M.AG.MO.	B H T	B 5 5	MONTAGNA ACCESSIBILE	G S						C 8 5	BELVEDERE C.T.L.	I	
	A 1 6	PIAZZA FIERA	P V	A 2 6	PARCHEGGIO GRADONI	O P	A 3 6	PERCORSO "LINE"	P				B 5 6	STELE DEL FONTANON	S									
	A 1 7	ARREDI PIAZZA GRANDA	N	A 2 7	DEPOSITO AUTOBUS TT	T	A 3 7	PARCO 880	R				B 5 7	CENTRO BERSAGLIO	I									
	A 1 8	COLLEGAMENTI FRAZIONI		A 2 8	AREA INDUSTRIALE SUD	I																		
	A 1 9	LE TRE PORTE URBANE	P																					
COSTI PER FASI	SUDDIVISIONE PER FASI NEGLI SCENARI TEMPORALI																							
presupposto	attuazione FASE 1 della nuova mobilità sostenibile - Z.T.L. piazza Granda																							
FASE 1 breve periodo 2018 - 2022	A 1 1	1.400.000,00	A 2 1	300.000,00	A 3 1	600.000,00	B 4 1	1.200.000,00	B 5 1	10.000,00	C 6 1	0,00	C 7 1	0,00	C 8 2	200.000,00								
	A 1 2	5.000,00	A 2 2	525.000,00	A 3 2	37.500,00	B 4 2	0,00	B 5 2	20.000,00	C 6 2	10.000,00	C 7 3	110.000,00	C 8 3	1.200.000,00								
	A 1 3	625.000,00	A 2 3	3.660.000,00	A 3 3	320.000,00	B 4 3	0,00	B 5 3	5.000,00				C 8 4	375.000,00									
	A 1 4	240.000,00	A 2 4	0,00	A 3 4	290.000,00	B 4 4	200.000,00	B 5 4	2.000,00														
	A 1 5	662.000,00	A 2 7	2.500.000,00	A 3 5	720.000,00			B 5 5	30.000,00														
	A 1 6	210.000,00			A 3 6	67.500,00			B 5 6	5.000,00														
	A 1 7	110.000,00			A 3 7	52.000,00			B 5 7	120.000,00														
	A 1 8	1.200.000,00																						
	A 1 9	95.000,00																						
	TOT	4.547.000,00	TOT	6.985.000,00	TOT	2.087.000,00	TOT	1.400.000,00	TOT	192.000,00	TOT	10.000,00	TOT	110.000,00	TOT	1.775.000,00								
presupposto	attuazione del nuovo sistema viabilistico FASE 2 - realizzazione variante EST + completamento viabilità OVEST																							
FASE 2 medio periodo 2022 - 2028	A 1 1	1.560.000,00	A 2 2	90.000,00	A 3 1	950.000,00	B 4 1	52.500,00	B 5 1	0,00	C 6 1	50.000,00	C 7 1	50.000,00	C 8 1	6.000.000,00								
	A 1 2	5.000,00	A 2 3	480.000,00	A 3 2	52.000,00	B 4 2	0,00	B 5 3	0,00	C 6 2	5.000,00	C 7 2	0,00	C 8 5	50.000,00								
	A 1 3	3.125.000,00	A 2 6	2.250.000,00	A 3 3	204.000,00	B 4 3	0,00	B 5 4	52.500,00	C 6 3	1.500.000,00	C 7 3	108.000,00										
	A 1 4	350.000,00	A 2 8	170.000,00	A 3 5	120.000,00	B 4 4	350.000,00	B 5 5	10.000,00			C 7 4	1.800.000,00										
	A 1 5	660.000,00			A 3 6	140.000,00	B 4 5	1.500.000,00	B 5 7	50.000,00														
	A 1 6	1.132.500,00																						
	A 1 7	10.000,00																						
	A 1 8	150.000,00																						
	A 1 9	208.000,00																						
	TOT	7.200.500,00	TOT	2.990.000,00	TOT	1.466.000,00	TOT	1.902.500,00	TOT	112.500,00	TOT	1.555.000,00	TOT	1.958.000,00	TOT	6.050.000,00								
presupposto	attuazione dello scenario finale di mobilità FASE 3 - Z.T.L. piazza Anaunia																							
FASE 3 lungo periodo oltre il 2018	A 1 1	700.000,00	A 2 5	560.000,00	A 3 1	630.000,00					C 6 4	810.000,00												
	A 1 2	5.000,00			A 3 2	15.000,00																		
	A 1 3	200.000,00			A 3 3	93.000,00																		
	A 1 6	320.000,00																						
	TOT	1.225.000,00	TOT	560.000,00	TOT	738.000,00					TOT	810.000,00												



## 4\_LE SCHEDE ATTUATIVE DEL PIANO STRATEGICO

### 4.1\_la visualizzazione tridimensionale dei paradigmi progettuali

Tutti gli interventi previsti dal piano sono riassunti in una visualizzazione tridimensionale (aggiornata con i progetti oggetto di rivalutazione presentati al punto 2.2), dalla quale si può cogliere l'insieme dell'azione di progetto su uno sguardo generale del comune di Cles.

Di ogni progetto individuato nello schema e nella matrice generale degli interventi presentata nel capitolo precedente, è stata redatta una scheda di intervento che consenta di coglierne la modalità attuativa.

I progetti di tipo "puntuale", quelli cioè riferibili ad un'area ben delimitata e di dimensioni contenute (in rapporto al contesto urbano generale) sono presentati con un triplice inquadramento (immagine satellitare, estratto P.R.G., sovrapposizione sotto-fasi attuative), mentre di quelli che riguardano ambiti urbani plurimi o comunque di estensione notevole (sempre inteso in senso relativo), la scheda non individua i singoli estratti cartografici, ma ne rappresenta l'inquadramento generale esteso.

Ciascuna scheda poi riporta le sotto-fasi di attuazione, sempre che vi sia una previsione di attuazione dell'intervento attraverso più momenti di operabilità e/o fattibilità; ciò può derivare dalla necessità di progredire con l'opera per passi successivi causa ingombri fisici degli spazi, ovvero per propedeuticità di un intervento rispetto ad un altro, o ancora per una ragionevole suddivisione nel tempo dei costi e finanziamenti necessari all'esecuzione.

Viene in questa sede, così come già anticipato, dato per scontato che ogni intervento che lo richieda sia preceduto da una fase di progettazione e "gestazione" dell'opera, che comprenda i vari passaggi autorizzativi e più in generale il tempo necessario a elaborare i contenuti dell'intervento; ad esempio, nel caso di un progetto culturale come il M.Ag.Mo., va sicuramente previsto un notevole lavoro propedeutico di costruzione del progetto culturale e museale che può in seguito tradursi anche nell'architettura e negli spazi che servono all'esposizione dei contenuti relativi.

Completano poi le schede gli aspetti economici, con la stima parametrica dei costi di intervento applicati alle quantità (tipicamente superficiali, a metro quadro di area interessata all'intervento) ricavate dal disegno di progetto, tenuto in debito conto l'incidenza del costo nel tempo della prevedibile realizzazione.

Sul bilancio triennale delle opere pubbliche le previsioni vengono fatte a moneta corrente, mentre in un piano di lungo periodo occorre stimare un'incidenza maggiore dei costi per ricomprendere l'evoluzione valutaria degli stessi.

Di seguito, suddivisi per paradigmi progettuali, vengono proposti gli interventi declinati nelle schede di progetto.

PARADIGMI PROGETTUALI																								
IL PROGETTO URBANO (A)						IL PROGETTO AMBIENTALE (B)				IL PROGETTO SOCIO-ECONOMICO (C)														
1	Cles come salotto di valle e borgo del passeggio		2	la città dei servizi di valle, centro di percorsi e connessioni		3	verde e spazi urbani, un recupero della memoria		4	l'agricoltura come costruzione del territorio		5	un balcone sul paesaggio e il turismo culturale		6	commercio, negozi, attività: le botteghe e il mercato mensile		7	socialità e mondo associazionistico: una rete di spazi e luoghi		8	un centro per lo sport e il tempo libero a servizio della valle		
A 1 1	PIAZZA ANAUNIA		A 2 1	PASSERELLA MOIE		A 3 1	I 3 VIALI URBANI		B 4 1	PARCO AGRICOLO MOIE		I M	B 5 1 I BELVEDERE CLESIANI		F	C 6 1 IL MERCATO IN PIAZZA		N	C 7 1 CASA-PRATO		A	C 8 1 CENTRO STARBEN		C I V
A 1 2	ZONE TRAFFICO LIMITATO		A 2 2	V.E.R.T.		A 3 2	IL VERDE LINEARE		B 4 2	LA CINTURA VERDE		I M	B 5 2 BELVEDERE ARCADE			C 6 2 LE BOTTEGHE DEL CENTRO		N	C 7 2 CASA DELLA CULTURA		A	C 8 2 PARCHEGGIO V.E.R.T.		
A 1 3	ARREDI CENTRI STORICI		N	A 2 3 HUB PIAZZA FIERA		P T	A 3 3 PARCO DEL NOCE		A	B 4 3 IL RECINTO URBANO		I M	B 5 3 I 3 PERCORSI VIRTUOSI		B	C 6 3 TEATRO MACELLO		E P V	C 7 3 AREA SCUOLE-RSA		R	C 8 3 SPAZIO GIOVANI&BICIGRILL		A C
A 1 4	PIAZZA LANZA			A 2 4 CICLABILE DI VALLE		P V	A 3 4 I PIAZZOI		A	B 4 4 PEZ_LAB		B E H	B 5 4 MON-LAC'		D	C 6 4 AGRIMERCATO		E O V	C 7 4 CASA ASSOCIAZIONI		A	C 8 4 AREA CAMPER C.T.L.		
A 1 5	PIAZZA TRENTO		I	A 2 5 AREA SOSTA LIBERA SUD		I	A 3 5 PARCO STREETPARK		P	B 4 5 M.AG.MO.		B H T	B 5 5 MONTAGNA ACCESSIBILE		G S							C 8 5 BELVEDERE C.T.L.		I
A 1 6	PIAZZA FIERA		P V	A 2 6 PARCHEGGIO GRADONI		O P	A 3 6 PERCORSO "LINE"		P				B 5 6 STELE DEL FONTANON		S									
A 1 7	ARREDI PIAZZA GRANDA		N	A 2 7 DEPOSITO AUTOBUS TT		T	A 3 7 PARCO BBO		R				B 5 7 CENTRO BERSAGLIO		I									
A 1 8	COLLEGAMENTI FRAZIONI			A 2 8 AREA INDUSTRIALE SUD		I																		
A 1 9	LE TRE PORTE URBANE		P																					

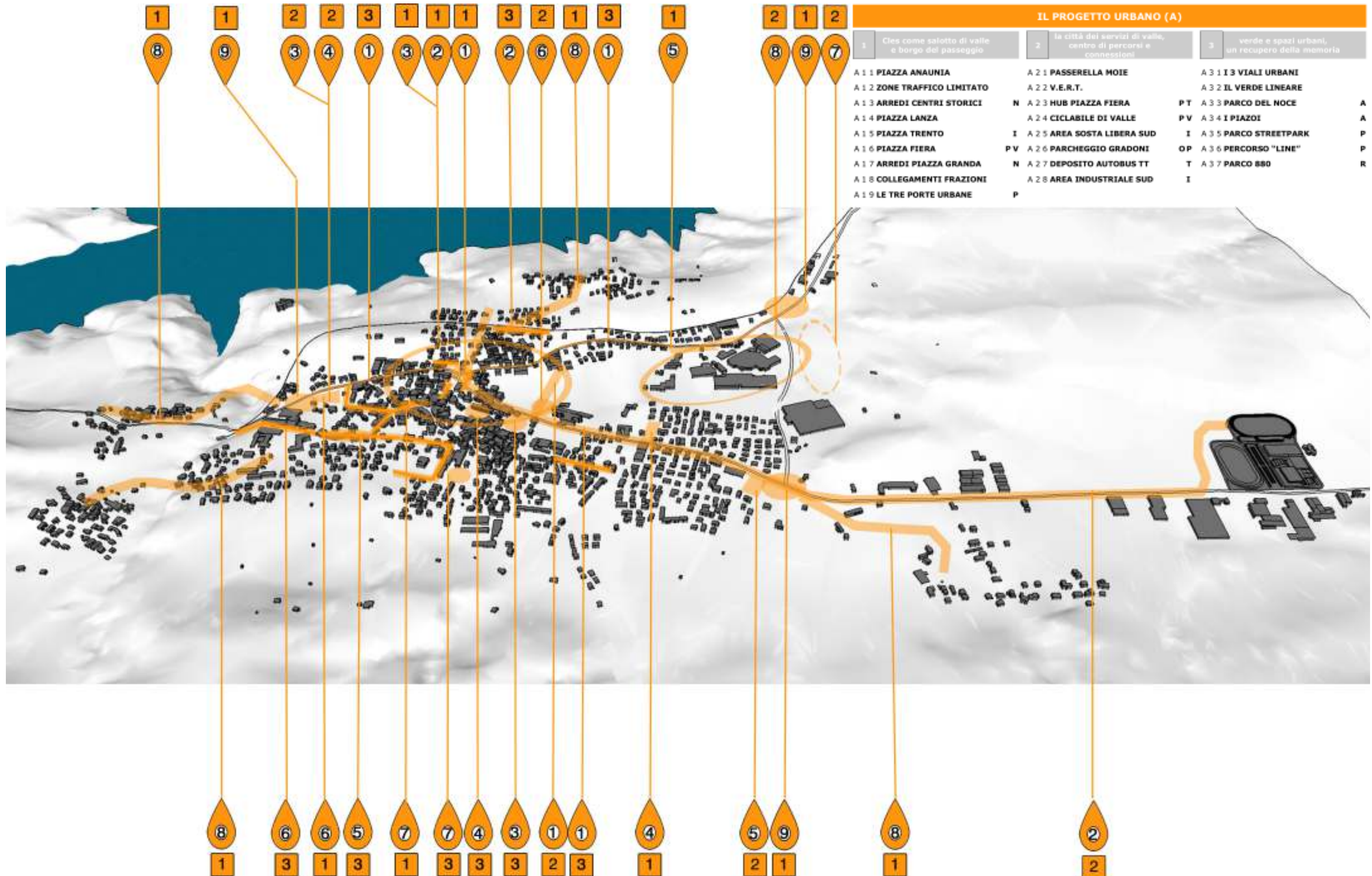


#### 4.1\_la visualizzazione tridimensionale dei paradigmi progettuali





## 4.2\_gli interventi del progetto urbano





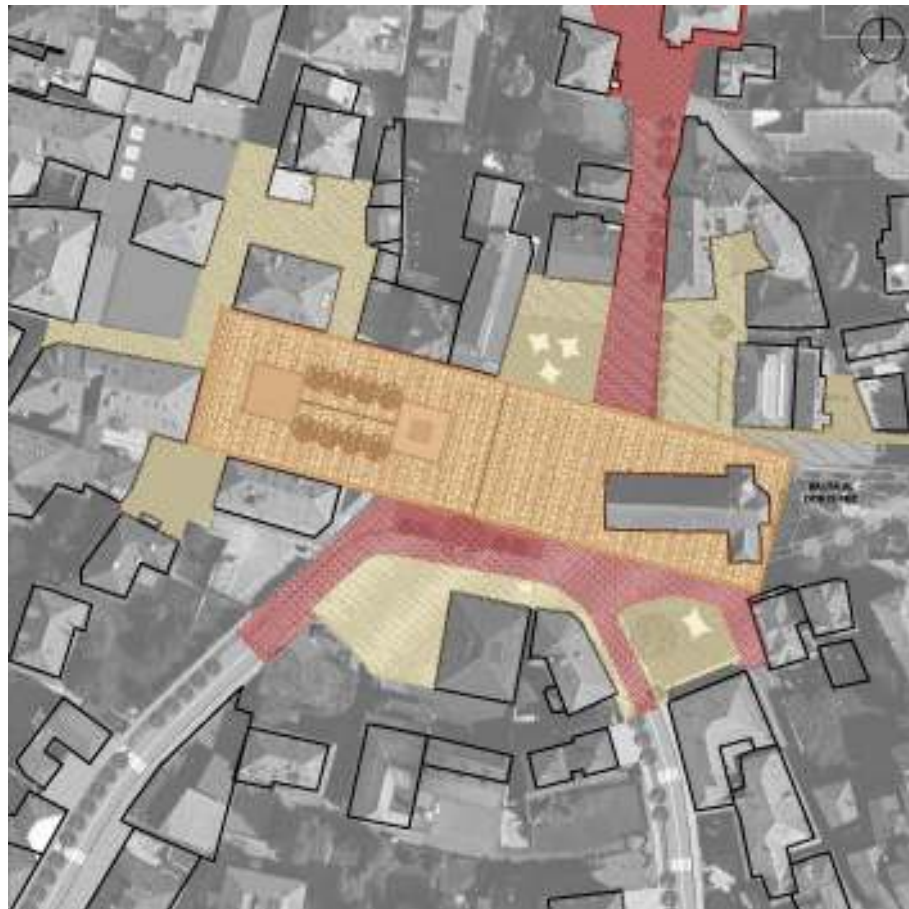
### A.1.1\_PIAZZA ANAUNIA



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

#### OBIETTIVI DI PROGETTO

Configurare Piazza Anaunia come il nuovo centro pulsante dell'abitato, integrando tra di loro spazi urbani esistenti ma cresciuti in maniera disorganica, recuperando gli elementi di riconoscibilità dello spazio all'interno di un disegno unitario, in grado di garantire alla chiesa parrocchiale un adeguato spazio di pertinenza e al mercato cittadino una superficie ampia e omogenea per il proprio svolgimento.

#### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

Al disegno finale della piazza si può giungere per passi successivi, grazie al progressivo liberarsi di spazi dovuto alla riduzione del traffico veicolare e degli stalli di parcheggio. Alcuni interventi possono essere attuati da subito (piazze laterali), mentre l'elemento centrale può essere completato solo in seguito allo spostamento del traffico veicolare garantito dalla variante est. Nello scenario più lontano del tempo è possibile ipotizzare la completa pedonalizzazione della piazza con il transito veicolare ridotto ai soli residenti e mezzi pubblici.

#### FATTIBILITÀ URBANISTICA

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti. Il Piano Attuativo "ex Cristallo" può essere un importante strumento di controllo della qualità dei fronti edilizi prospicienti la futura piazza.

#### STIMA DEI COSTI

**3.660.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
Rifacimento pavimentazioni e arredo urbano	5.600m <sup>2</sup>	250€/m <sup>2</sup>	1.400.000€
Rifacimento pavimentazioni, sottoservizi e arredo	5.200m <sup>2</sup>	300€/m <sup>2</sup>	1.560.000€
Rifacimento pavimentazioni e arredo urbano strade	3.500m <sup>2</sup>	200€/m <sup>2</sup>	700.000€

#### DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

<b>FASE 1</b> 5.600m <sup>2</sup>	Rimozione spazi di sosta dalle piazzette secondarie e sostituzione delle relative pavimentazioni; limitazione del traffico veicolare con creazione di Z.T.L. embrionale da corso Dante a piazza Granda, piazza Battisti e via Bergamo.
<b>COMPLETAMENTO VARIANTE EST</b>	
<b>FASE 2</b> 5.200m <sup>2</sup>	Realizzazione del grande "listone" centrale con pavimentazione lapidea e sistemazione dell'arredo urbano della nuova piazza. Ampliamento della Z.T.L. alla zona della Biblioteca e della galleria verso la stazione.
<b>FASE 3</b> 3.500m <sup>2</sup>	Completamento del disegno di progetto con inclusione degli spazi di via Marconi e via Trento e ulteriore riduzione dell'accessibilità veicolare con creazione di ampie zone pedonali.



A.1.2\_ZONE A TRAFFICO LIMITATO



Immagine satellitare con indicate le fasi di attuazione

OBIETTIVI DI PROGETTO

Dotare Cles di spazi urbani liberi dalla circolazione veicolare, garantendo al contempo l'accessibilità ai residenti e gli operatori commerciali, oltre che ai mezzi pubblici e di soccorso. L'istituzione di Zone con limitazione agli accessi può essere temporale oltre che spaziale e coinvolgere diverse categorie di utenti. Nel tempo le Z.T.L. possono ampliarsi andando ad occupare gli spazi del centro storico via via liberati dal traffico di transito e dagli spazi di parcheggio sovrabbondanti.

STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

Sono declinate nello specifico all'interno del Mobility Plan; consistono in una progressiva estensione degli spazi interessati alle limitazioni attraverso l'uso di apposita segnaletica verticale e orizzontale, integrabile in futuro con elementi dissuasori di tipo dinamico, adattabili alle esigenze della stagione o del giorno della settimana, per garantire la dovuta flessibilità all'intervento e ridurre le criticità operative derivanti dal cambio di abitudine. Fanno parte dell'intervento anche gli aspetti di comunicazione e condivisione coi soggetti interessati delle scelte attuative via via intraprese e sperimentate.

FATTIBILITÀ URBANISTICA

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti.

DESCRIZIONE DELLE  
FASI DI ATTUAZIONE

STIMA DEI COSTI  
15.000€

	INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
FASE 1	Chiusura al traffico di transito per piazza Granda, corso Dante, piazza Battisti e via Bergamo; regolamentazione per le piazzette dei centri storici.	-	a corpo	5.000€
COMPLETAMENTO VARIANTE EST				
FASE 2	Progressivo allargamento alle strade dei centri storici di Spinazzeda, Prato e Pez con adeguamento della circolazione generale interna. Pedonalizzazione progressiva degli spazi pubblici più importanti e rappresentativi.	-	a corpo	5.000€
FASE 3	Completamento della pedonalizzazione degli spazi di piazza Anaunia e posizionamento dei dissuasori mobili per regolamentazione.	-	a corpo	5.000€





Immagine satellitare con indicate le fasi di attuazione

OBIETTIVI DI PROGETTO

Via via che gli spazi del centro storico si liberano dalla circolazione veicolare e dai parcheggi superflui, è possibile riqualificare strade e piazze con un arredo urbano di qualità che restituisca un’immagine di vivibilità e decoro propria di un centro urbano fiorente e accogliente. Alcuni interventi possono riguardare l’introduzione di elementi puntuali di arredo (sedute, fioriere, punti luce) mentre altri, più radicali e invasivi possono prevedere il rifacimento delle pavimentazioni, la creazione di marciapiedi o elementi dissuasori del traffico, la sistemazione dei sottoservizi e delle reti.

STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

Seguono direttamente le modifiche attuate in tema di circolazione e sosta veicolare, ovvero ne anticipano la previsione sistemando quegli spazi già esistenti che possono semplicemente essere riconvertiti sotto il profilo formale. Occorre stabilire con chiarezza le priorità di intervento e definire un abaco dei materiali da seguire in maniera meticolosa per garantire omogeneità e congruenza al succedersi degli interventi di riqualificazione.

FATTIBILITÀ URBANISTICA

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti.

DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

STIMA DEI COSTI  
3.950.000€

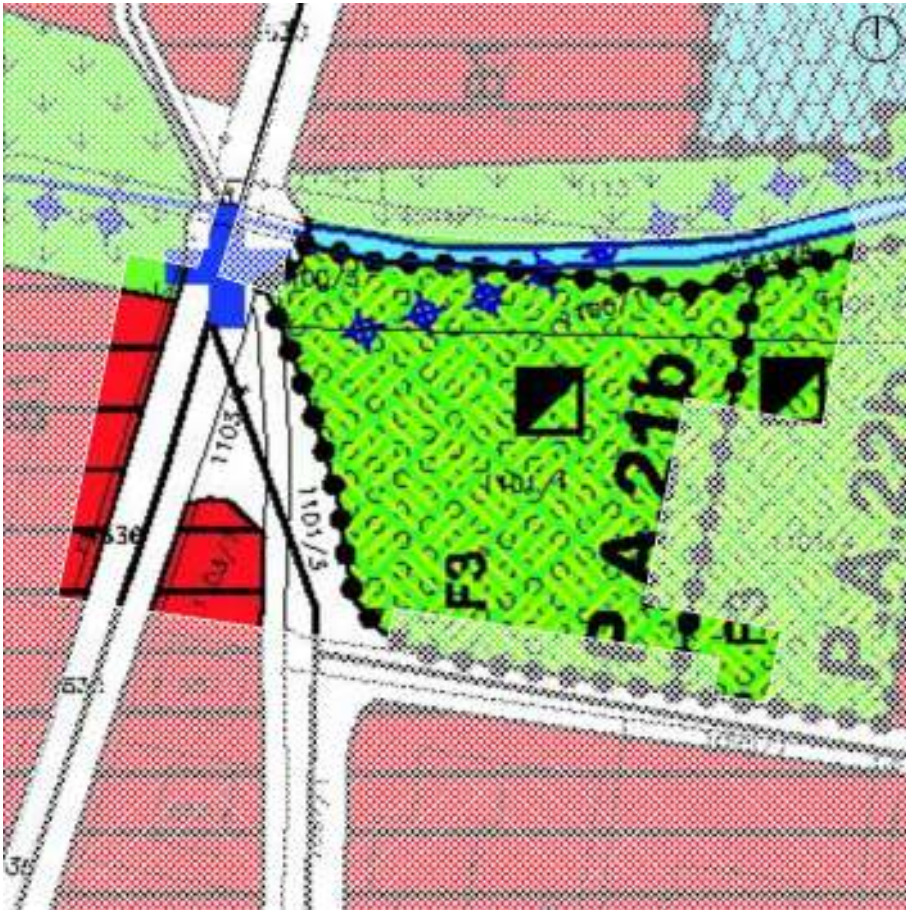
	INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
FASE 1 2.500m²	Rifacimento pavimentazioni da asfalto a pietra e inserimento di elementi di arredo urbano puntuali.	2.500m²	250€/m²	625.000€
COMPLETAMENTO VARIANTE EST				
FASE 2 12.500m²	Rifacimento pavimentazioni con uso diffuso della pietra, sistemazione dei sottoservizi e delle reti e adeguamento dell’illuminazione pubblica.	12.500m²	250€/m²	3.125.000€
FASE 3 800m²	Completamento dell’arredo con la zona del Fontanon.	800m²	250€/m²	200.000€



**A.1.4\_PIAZZA LANZA**



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

**OBIETTIVI DI PROGETTO**

Dotare il quartiere di Lanza, in corrispondenza della casa sociale, di un adeguato spazio pubblico qualificato da elementi di arredo urbano della stessa importanza di quelli usati per i centri storici.

**STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE**

Inizialmente è possibile operare sulla parte di vuoto urbano già libero dalla viabilità, iniziando a disegnare la piazza che verrà e a integrare nello spazio verde la fascia lungo il rio Ribosc. Può essere inserita a servizio del campo giochi e della casa sociale una tribuna-seduta con copertura verde. In futuro, a seguito del completamento delle opere di riqualificazione di viale De Gasperi, la piazza potrà prendere il sopravvento sulla strada e allargare il proprio ingombro verso ovest; a quel punto il transito da via Ruatti potrà essere interrotto o comunque regolamentato in favore dei soli residenti e mezzi pubblici.

**FATTIBILITÀ URBANISTICA**

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti. Per la riqualificazione delle sponde del rio Ribosc occorre interfacciarsi coi servizi provinciali competenti.

**STIMA DEI COSTI**

**590.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
pavimentazione lapidea	650m <sup>2</sup>	200€/m <sup>2</sup>	130.000€
tribuna-seduta e arredi	300m <sup>2</sup>	100€/m <sup>2</sup>	30.000€
sistemazioni a verde	1.000m <sup>2</sup>	80€/m <sup>2</sup>	80.000€
rifacimento pavimentazione e sottoservizi	1.400m <sup>2</sup>	250€/m <sup>2</sup>	350.000€

**DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE**

<b>FASE 1</b> 1.950m <sup>2</sup>	Pavimentazione di parte dello spazio verde esistente, ampliamento dello spazio verde a nord fino alla sponda del rio Ribosc e realizzazione tribuna-seduta verde lungo il campo sportivo.
<b>RIQUALIFICAZIONE VIALE DE GASPERI</b>	
<b>FASE 2</b> 1.400m <sup>2</sup>	Allargamento della pavimentazione lapidea con rifacimento di sottoservizi e reti; completamento dell'arredo urbano. Modifica della circolazione da via Ruatti con accesso limitato a residenti e mezzi pubblici.



A.1.5\_PIAZZA TRENTO



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

OBIETTIVI DI PROGETTO

Offrire alla zona terminale di via Trento uno spazio di aggregazione e la dotazione di alcuni servizi quali parco giochi e area verde; favorire le connessioni pedonali est-ovest mediante un percorso che dal cimitero consenta di arrivare al rio Ribosc.

STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

Inizialmente è possibile operare sugli spazi non interessati da via Trento, in attesa di potervi intervenire a seguito della realizzazione della variante est. Gli interventi si limitano al rifacimento delle pavimentazioni e all'introduzione del verde. Nel caso del percorso verso il cimitero occorre inserire un piccolo sottopasso ferroviario e provvedere all'esproprio delle aree. Le sistemazioni viabilistiche della seconda fase potranno migliorare la vivibilità della zona residenziale e separarne i flussi dall'attigua area industriale.

FATTIBILITÀ URBANISTICA

Insistendo anche su aree private è necessario il coinvolgimento dei soggetti interessati; la destinazione produttiva di parte delle aree non impedisce la sistemazione delle superfici.

STIMA DEI COSTI 1.322.000€

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
pavimentazione lapidea	2.250m²	200€/m²	450.000€
percorso di collegamento	450m²	150€/m²	67.500€
sistemazioni a verde	1.400m²	80€/m²	112.000€
arredo urbano	650m²	50€/m²	32.500€
sistemazione stradale con pavimentazione e sottoservizi e reti	3.300m²	200€/m²	660.000€

DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

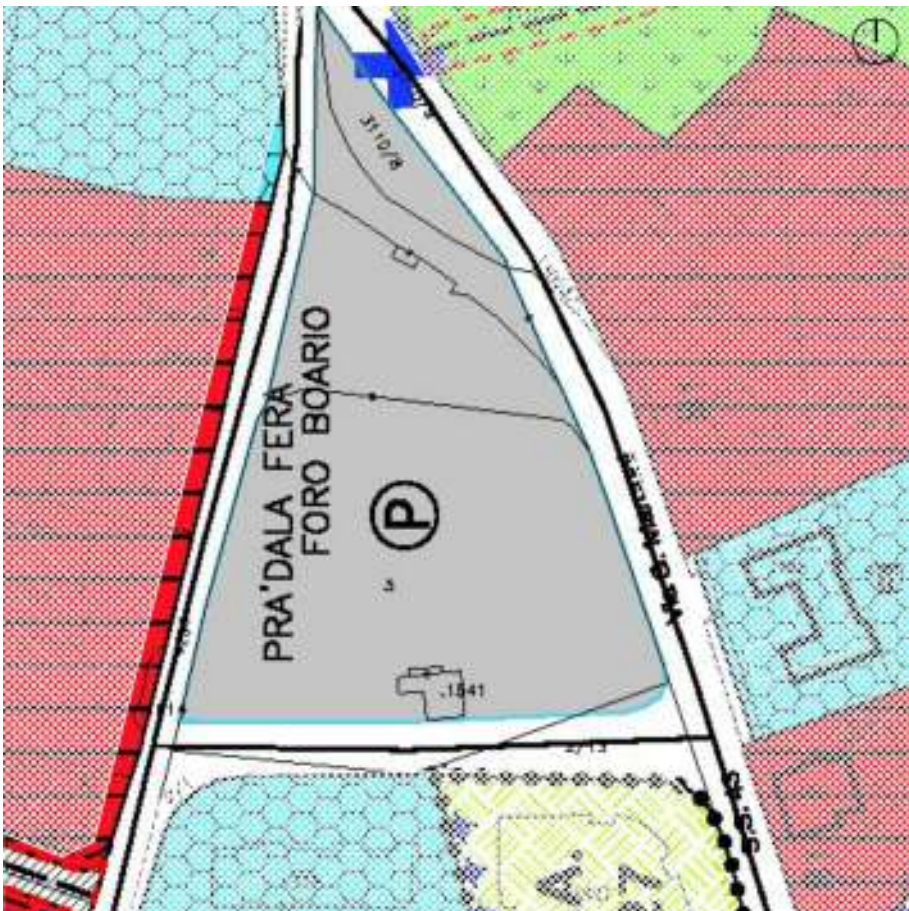
FASE 1 4.750m²	Pavimentazione degli spazi privati a sud-ovest, creazione di spazio verde a nord fino alla sponda del rio Ribosc e realizzazione percorso di collegamento verso il cimitero.
COMPLETAMENTO VARIANTE EST	
FASE 2 3.300m²	Riqualificazione del tratto di viale Trento e delle strade di accesso alla piccola zona residenziale. Modifica della circolazione di accesso anche grazie all'eliminazione della rimessa autobus.



A.1.6\_PIAZZA FIERA



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

OBIETTIVI DI PROGETTO

Nella configurazione di Piazza Fiera quale grande porta urbana e polo intermodale di trasporto, lo spazio superficiale giocherà un ruolo fondamentale per garantire qualità, ordine e dimensioni “umane” al vuoto urbano. Ai bordi si prevede la redistribuzione dei flussi veicolari.

STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

La suddivisione dello spazio in tre settori a quote differenti consente di spezzare il vuoto e creare aree a destinazione diversificata, con grande importanza data all’uso del verde pensile e ai filari di alberi lungo i bordi. La parte più a sud costituisce una vera e propria piazza urbana che dialoga con l’edificio ex-macello riconvertito a teatro o casa della cultura. A nord, la darsena di sosta del trasporto scolastico si trova in diretta comunicazione con la nuova rotatoria di innesto sulla tangenziale, mentre al viabilità di transito si sposta verso ovest liberano via Marconi per la riqualificazione.

FATTIBILITÀ URBANISTICA

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti. Per la ricollocazione di alcuni accessi occorre interpellare i privati interessati.

STIMA DEI COSTI 1.662.500€

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
sistemazione stradale	1.400m <sup>2</sup>	150€/m <sup>2</sup>	210.000€
parcheggio bus superficiale	1.750m <sup>2</sup>	150€/m <sup>2</sup>	262.500€
verde pensile	2.400m <sup>2</sup>	100€/m <sup>2</sup>	240.000€
piazza e arredi	3.150m <sup>2</sup>	200€/m <sup>2</sup>	630.000€
sistemazione stradale con pavimentazione e sottoservizi e reti	1.600m <sup>2</sup>	200€/m <sup>2</sup>	320.000€

DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

FASE 1 1.400m <sup>2</sup>	Sistemazione della viabilità ad ovest per nuova circolazione e lavori al parcheggio interrato, da completarsi possibilmente prima dell’entrata in servizio della nuova variante est in modo da garantire adeguato spazio alla sosta veicolare pendolare e turistica.
COMPLETAMENTO PARCHEGGIO INTERRATO	
FASE 2 7.300m <sup>2</sup>	A valle della realizzazione del parcheggio interrato (vedi scheda A.2.3), possono essere sistemate le superfici con le tre diverse destinazioni e materiali previsti e il relativo arredo urbano e a verde.
FASE 3 1.600m <sup>2</sup>	La riqualificazione del tratto di via Trento, possibile dopo la realizzazione della variante est, consente di completare il nuovo disegno della piazza.



**A.1.7\_ARREDI PIAZZA GRANDA**



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

**OBIETTIVI DI PROGETTO**

Restituire a piazza Granda il ruolo di salotto buono di Cles, ridando dignità e qualità al luogo più rappresentativo del centro storico.  
Al contempo fare della piazza il primo nucleo della Zona Traffico Limitato del centro storico, da cui eliminare gli spazi di sosta veicolare.

**STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE**

Da subito è ipotizzabile la regolamentazione della circolazione e del transito con l'istituzione di una Z.T.L. embrionale; contestualmente si possono eliminare i posti auto presenti in piazza, liberando spazio per l'arredo superficiale in collaborazione con le attività commerciali che si affacciano sulla piazza.

**FATTIBILITÀ URBANISTICA**

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti. Per la realizzazione degli elementi di arredo superficiale (plateatici o similari) è possibile coinvolgere gli operatori commerciali della piazza che possono contribuire anche in termini di canoni di locazione degli spazi.

**STIMA DEI COSTI**

**120.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
arredo urbano superficiale	1.100m <sup>2</sup>	100€/m <sup>2</sup>	110.000€
segnaletica e arredi puntuali	-	a corpo	10.000€

**DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE**

FASE 1 1.100m <sup>2</sup>	Sistemazione dei plateatici e della cartellonistica con nuova configurazione degli spazi di circolazione limitati alla parte ovest della piazza.
ALLARGAMENTO DELLA Z.T.L. DEL CENTRO	
FASE 2	Ulteriore allargamento degli spazi arredati e riduzione della circolazione con pedonalizzazione della piazza. Sistemazione di elementi di arredo puntuali e rimovibili temporaneamente.



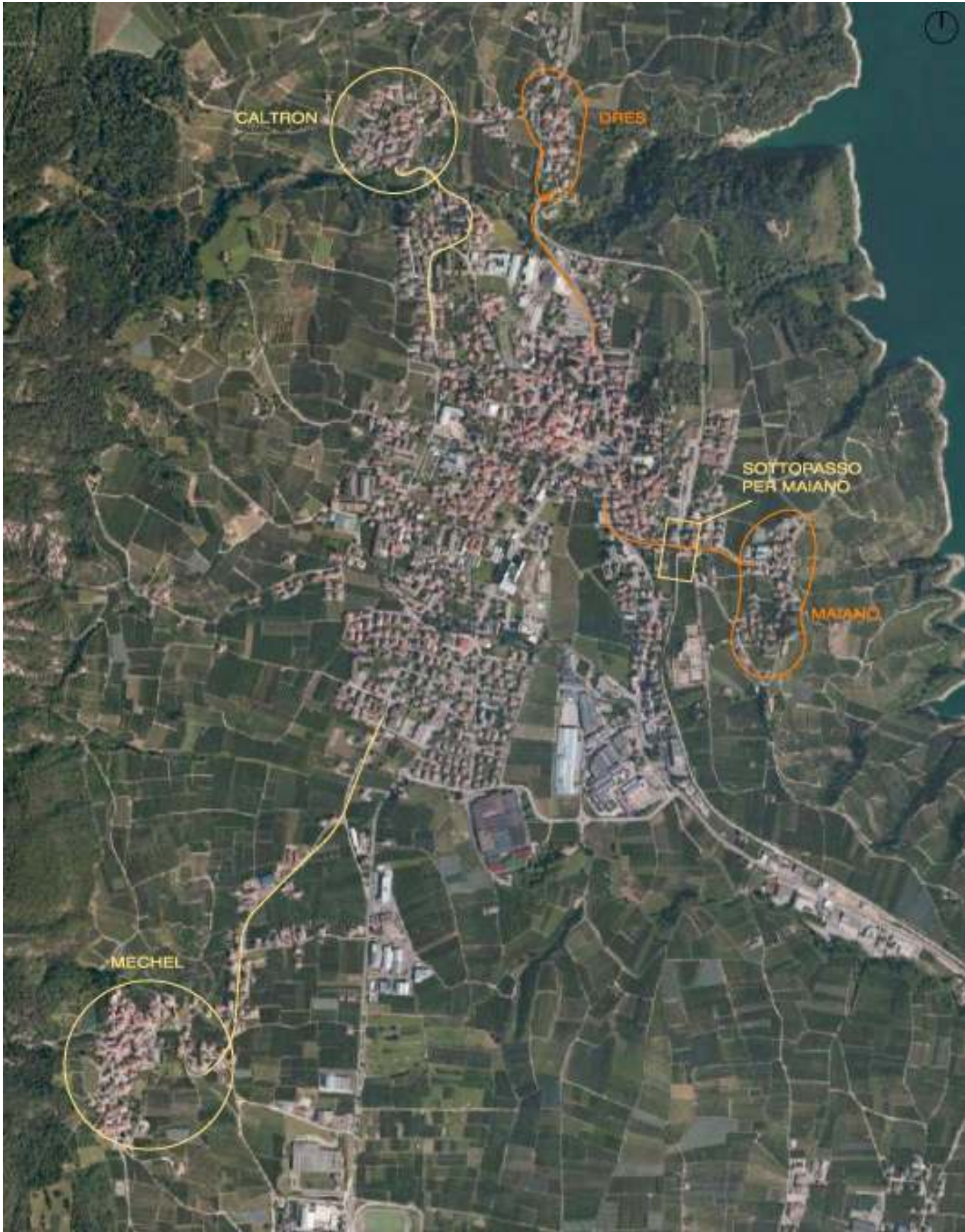


Immagine satellitare con indicate le fasi di attuazione

OBIETTIVI DI PROGETTO

Connettere le 4 frazioni satelliti di Cles al paese mediante la costruzione di percorsi sicuri e sbarrierati che permettano il passaggio pedonale.

STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

Per le frazioni di Caltron e Mechel i progetti sono già stati redatti e si tratta solamente di attuarli (motivo per cui i relativi costi previsionali non vengono inseriti nell’elenco generale); nel caso di Dres occorre attendere che si liberi il sedime della attuale strada statale per poterne recuperare il percorso in connessione diretta con la zona di piazza Fiera. Il caso di Maiano è complicato dalla presenza del Passaggio a Livello in corrispondenza di via Dallafor la cui rimozione è imprescindibile per consentire un collegamento diretto tra frazione e paese. L’ostacolo può essere eliminato con la costruzione di un sottopassaggio stradale e ciclo-pedonale, il cui costo viene stimato in via preventiva a corpo.

FATTIBILITÀ URBANISTICA

Se per le Caltron e Mechel i progetti sono già disponibili, per Dres occorre solo valutare l’aspetto strettamente stradale col declassamento dell’ex statale una volta realizzata la variante est. Il sottopasso di Maiano può occupare anche aree di proprietà privata e si rende quindi necessario un dialogo coi soggetti confinanti e interessati.

DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE				STIMA DEI COSTI 1.350.000€
	INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
FASE 1	Realizzazione del sottopassaggio per Maiano. (Completamento opere già previste per Caltron e Mechel)	- (non computate)	a corpo	1.200.000€
COMPLETAMENTO VARIANTE EST				
FASE 2	Sistemazione viabilità di accesso a Dres e Maiano (marciapiedi)	600m²	250€/m²	150.000€





Immagine satellitare con indicate le fasi di attuazione

OBIETTIVI DI PROGETTO

Configurare i 3 nodi viabilistici di connessione alle infrastrutture stradali come 3 vere e proprie porte di accesso alla città, agendo sull’aspetto formale e l’arredo degli incroci e, nel caso di piazza Fiera, sull’intero tracciato stradale compreso tra la rotatoria e la nuova variante est.

STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

La porta Sud già esiste e può essere sistemata fin d’ora anche in previsione del completamento della viabilità ovest; va sottolineato come la previsione del V.E.R.T. quale percorso ciclo-pedonale continuo tra centro e C.T.L. debba prevedere il posizionamento di un sottopasso per garantire l’assenza di interruzioni.  
La porta Nord di compone della rotatoria di piazza Fiera e del breve braccetto stradale di connessione con la variante est: anche questo va pensato e disegnato quale elemento di ingresso al paese.  
La porta Est può distribuire anche l’accesso alla zona industriale e sud del paese se correttamente collegata con via Gramsci.  
Per tutti i 3 casi si può pensare a un piccolo concorso di idee per sviluppare proposte di arredo e qualificazione degli spazi che siano impregnate attorno all’identità di Cles.

FATTIBILITÀ URBANISTICA

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti.

DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE				STIMA DEI COSTI 303.000€
	INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
FASE 1	Rotatoria Sud	950m²	100€/m²	95.000€
COMPLETAMENTO VARIANTE EST				
FASE 2	Rotatorie Nord e Est	2.600m²	80€/m²	208.000€



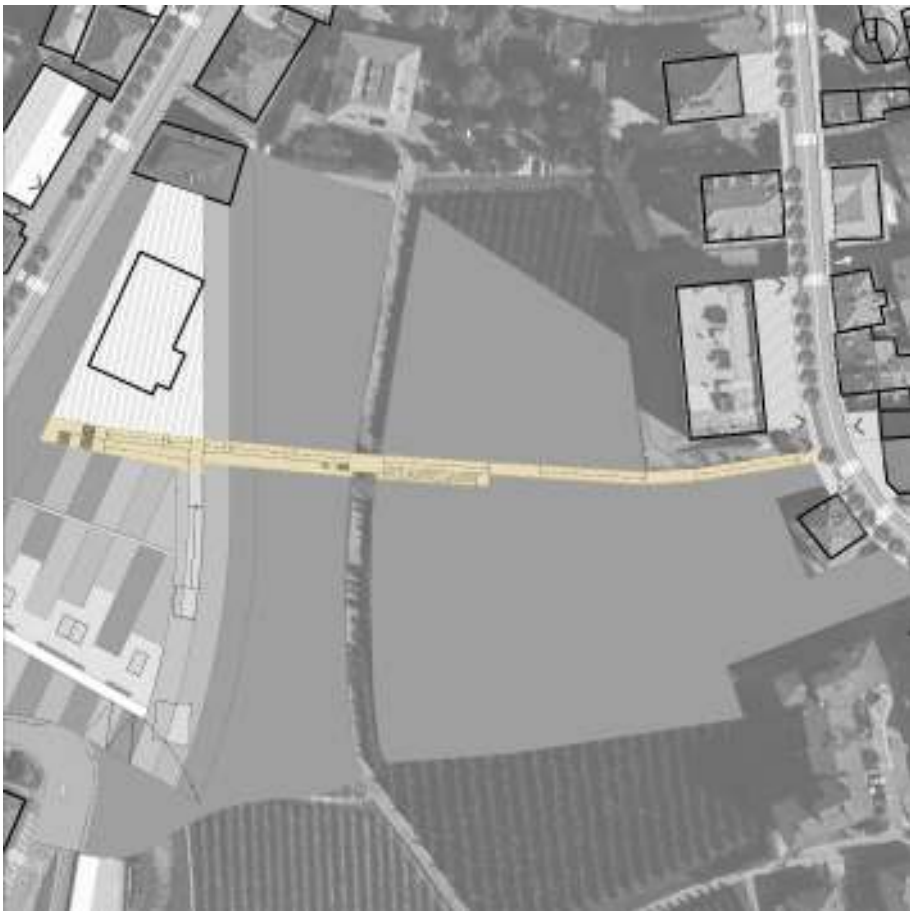
### A.2.1\_PASSERELLA MOIE



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

#### OBIETTIVI DI PROGETTO

Connettere viale De Gasperi e via Trento con un percorso pedonale accessibile e sbarrierato, superando i salti di quota esistenti con un sistema di rampe a pendenza ridotta facilmente percorribili.  
La passerella potrà fungere anche da porta di accesso privilegiato per il parco agricolo delle Moie.

#### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

L'intervento è immediatamente attuabile visto che giace sul sedime del percorso esistente, ma deve comunque tenere in debita considerazione la possibile interferenza con il piano attuativo a nord su viale De Gasperi, trasformando l'eventuale opera privata in occasione di dialogo e contribuzione all'opera. Il disegno di progetto tiene in conto anche del possibile potenziamento del parcheggio "gradoni" presso l'ospedale, ma non ne dipende per la realizzabilità.

#### FATTIBILITÀ URBANISTICA

L'intervento ricade su area pubblica e il P.R.G. già ne prevede la presenza; occorre verificare il regime più corretto di attribuzione dei rispettivi diritti di superficie e veduta sui fondi privati.  
Per la realizzazione è possibile pensare ad un coinvolgimento del privato titolare del piano attuativo in prossimità (P.A. 18).

#### STIMA DEI COSTI

**300.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
passerella	600m <sup>2</sup>	500€/m <sup>2</sup>	300.000€

#### DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

FASE 1 600m <sup>2</sup>	Realizzazione della struttura e dei raccordi con le strade laterali.
-----------------------------	--





Immagine satellitare con indicate le fasi di attuazione

OBIETTIVI DI PROGETTO

Creare un percorso ciclo-pedonale intero, ininterrotto e sbarrierato, tra il C.T.L. e la stazione FTM, sfruttando viale De Gasperi e il tratto già esistente dalla via Marchetti al C.T.L..

STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

Il progetto può essere attuato direttamente sfruttando il più possibile la sezione di viale De Gasperi, che ben si adatta all’inserimento dell’infrastruttura. Risulta necessario rivedere la configurazione degli accessi privati sulla via e provvedere all’eliminazione di posti auto sul lato di occupazione.  
Nel tratto di piazza Anaunia il percorso può seguire la viabilità esistente (passaggi pedonali attorno alla rotatoria) finché non sarà liberata dal traffico di transito.  
In galleria la sezione stradale può essere ridotta con la previsione del semaforo a gestione del senso unico alternato per gli autobus extraurbani, lasciando sedime in favore del nuovo percorso verde.

FATTIBILITÀ URBANISTICA

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti.

DESCRIZIONE DELLE  
FASI DI ATTUAZIONE

STIMA DEI COSTI  
615.000€

	INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
FASE 1	Realizzazione del percorso lungo viale De Gasperi lato ovest, previa rimozione dei posti auto.	1.500m²	350€/m²	525.000€
COMPLETAMENTO VARIANTE EST E VIABILITÀ OVEST				
FASE 2	Sistemazione del nodo con la viabilità presso la porta Sud tramite sottopasso a spinta.	60m	1.500€/m	90.000€



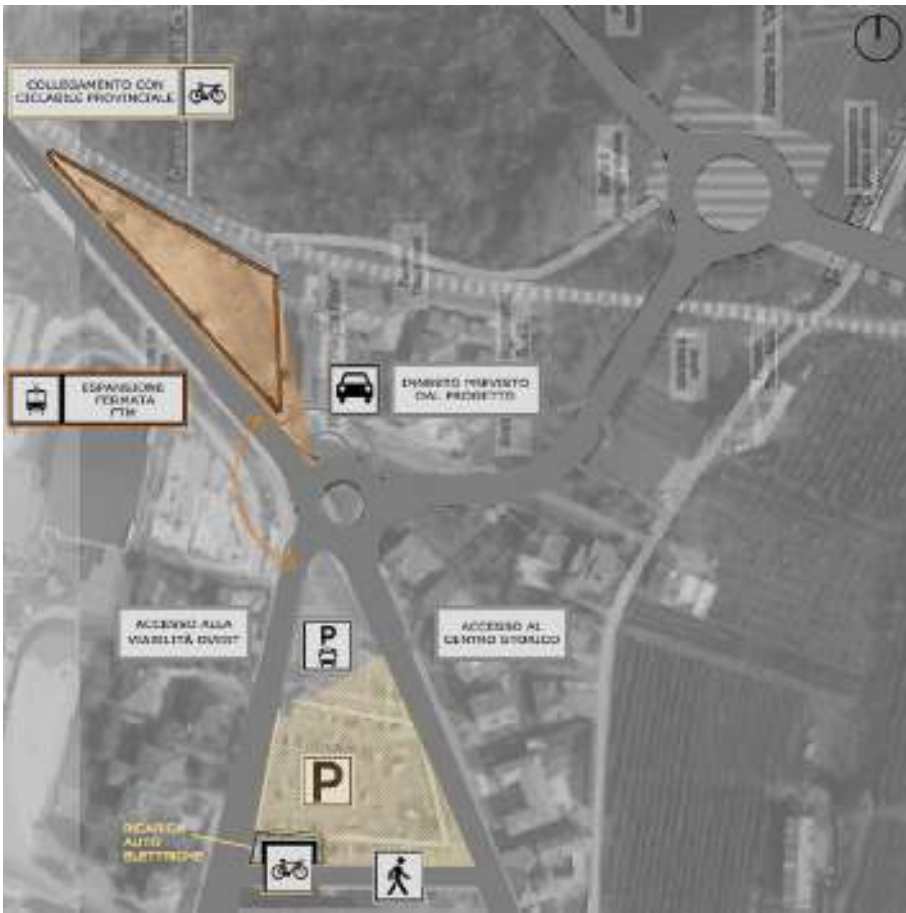
A.2.3\_HUB PIAZZA FIERA  
A.2.4\_CICLABILE DI VALLE



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

OBIETTIVI DI PROGETTO

Dotare Cles, in corrispondenza del punto principale di accesso dalla nuova viabilità di valle (variante est e ciclabile provinciale da Mostizzolo), di un polo intermodale di trasporto e interscambio, completo di parcheggio di attestamento, in grado di rispondere alle esigenze future del paese.

STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

L'opera principale è il parcheggio di attestamento e interscambio, da predisporre in tempo per il nuovo collegamento viabilistico e dotato di spazi adeguati per l'interscambio con le biciclette e la fermata ferroviaria Cles-scuole, che potrà in futuro essere potenziata e meglio connessa visto il prevedibile spostamento della stazione di servizio esistente.

Dalle vie 4 Novembre prima e Marconi poi sarà possibile raggiungere velocemente a piedi il centro storico, grazie alla riqualificazione degli assi viari.

FATTIBILITÀ URBANISTICA

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti. Per il solo potenziamento della fermata ferroviaria Cles-scuole occorre prevedere una apposita destinazione in variante puntuale al P.R.G..

STIMA DEI COSTI

4.140.000€

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
area interscambio bici e ricarica elettrica	600m <sup>2</sup>	100€/m <sup>2</sup>	60.000€
parcheggio interrato su due livelli	8.000m <sup>2</sup>	450€/m <sup>2</sup>	3.600.000€
fermata Cles-scuole	3.200m <sup>2</sup>	150€/m <sup>2</sup>	480.000€

N.B.: I COSTI RELATIVI ALLE SISTEMAZIONI SUPERFICIALI DELL'AREA DI PIAZZA FIERA SONO RIPORTATI NELLA SCHEDA A.1.6 E QUINDI NON VENGONO QUI RIPROPOSTI.

DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

FASE 1 8.000m <sup>2</sup>	Costruzione del parcheggio di attestamento interrato, completo di area di interscambio per le biciclette e di zona ricarica elettrica veicoli. (La sistemazione superficiale del parcheggio è indicata e calcolata nella scheda A.1.6)
SPOSTAMENTO AREA DI SERVIZIO	
FASE 2 3.200m <sup>2</sup>	Il considerevole calo del traffico veicolare costringerà a rivedere la posizione della stazione di servizio e libererà quindi spazio per il potenziamento e la riqualificazione della fermata Cles-scuole della FTM, che potrà completare la dotazione del polo di interscambio, comprendente autobus di linea, ferrovia, biciclette, veicoli privati e pedonalità.



**A.2.5\_AREA SOSTA LIBERA SUD**



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

**OBIETTIVI DI PROGETTO**

In un'ottica di lungo periodo, la sosta veicolare Cles può essere ulteriormente razionalizzata e la presenza di un parcheggio di attestamento in corrispondenza della porta Sud del paese consente di intercettare i flussi di traffico provenienti dalla val di Non sud-occidentale. Strategica risulta anche la vicinanza diretta con il V.E.R.T..

**STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE**

L'area di sosta costituisce una previsione di ottima nello scenario più favorevole possibile e consente di ipotizzare strategie di mobilità piuttosto evolute che attualmente troverebbero scarsa appetibilità anche dal punto di vista culturale.  
L'Amministrazione può avviare un dialogo coi privati proprietari anche in considerazione della previsione viabilistica adiacente e della necessità di bypassare la stessa col percorso ciclo-pedonale V.E.R.T. con un sottopasso dedicato.

**FATTIBILITÀ URBANISTICA**

L'intervento ricade su area privata destinata dal vigente P.R.G. a verde privato; ciò comporta l'esigenza di una variante puntuale allo strumento per opere pubbliche. Per la realizzazione è possibile pensare ad un coinvolgimento del privato titolare del piano attuativo in prossimità (P.A. 37).

**STIMA DEI COSTI**

**560.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
parcheggio in superficie	2.800m <sup>2</sup>	200€/m <sup>2</sup>	560.000€

**DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE**

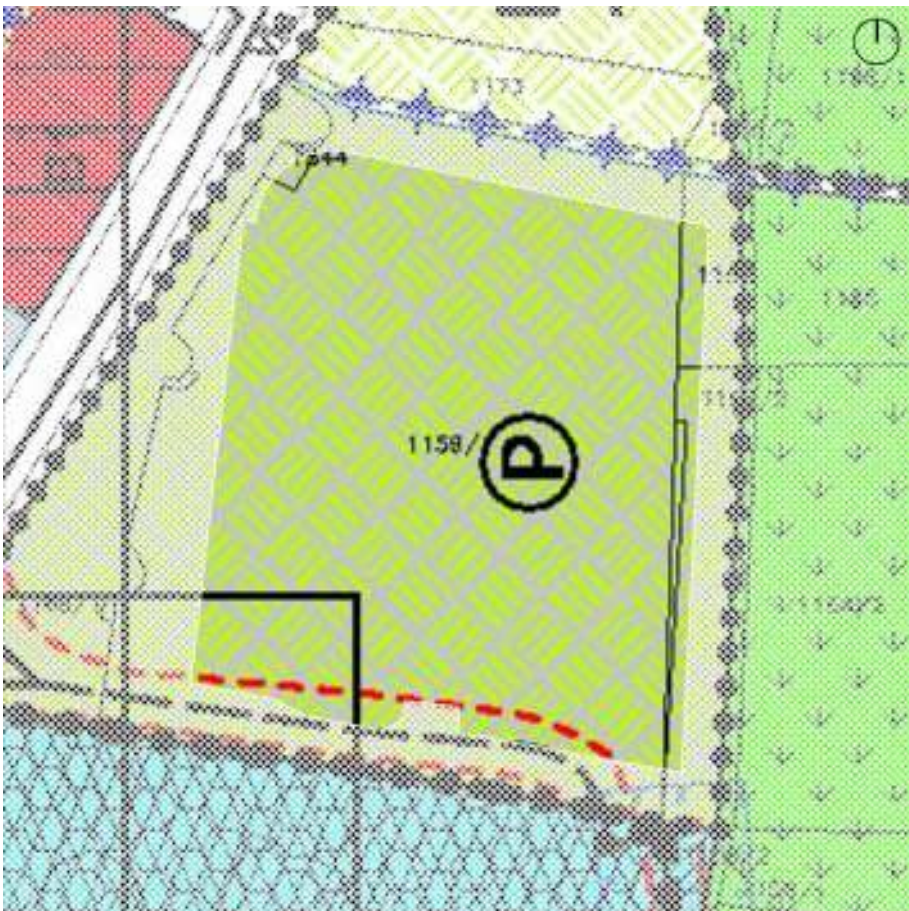
<b>FASE 1</b> <b>2.800m<sup>2</sup></b>	Realizzazione del parcheggio di attestamento in diretta connessione con la viabilità di collegamento verso sud, ovest ed est e in prossimità del V.E.R.T..
--	--



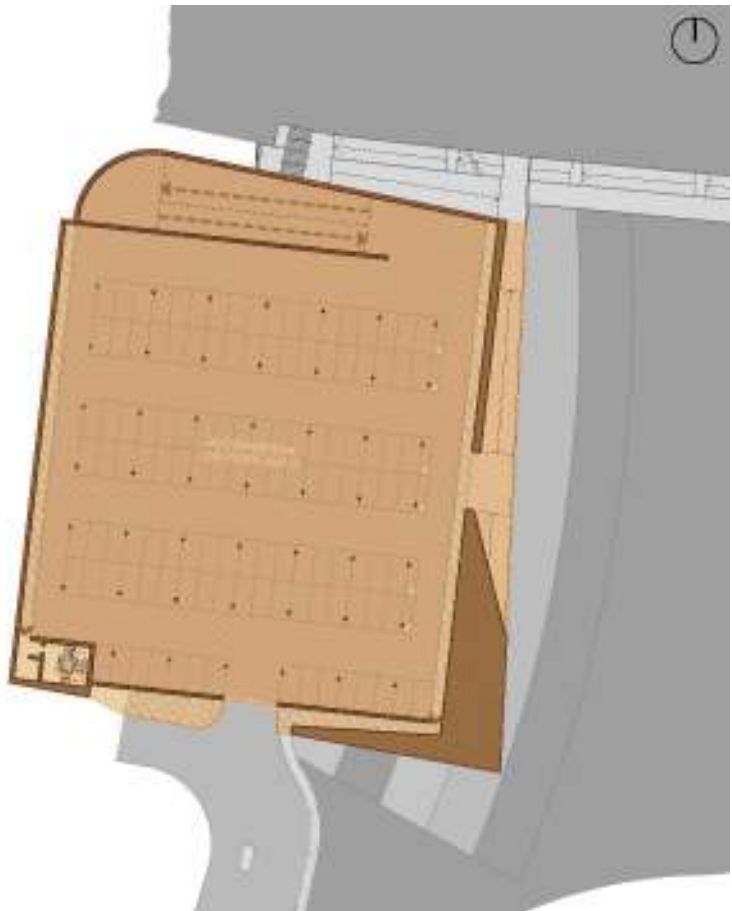
A.2.6\_PARCHEGGIO GRADONI



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

OBIETTIVI DI PROGETTO

Convertire l’attuale area di sosta a cielo aperto in un polo di sosta coperta e regolamentata che consenta di recuperare il sedime della copertura quale spazio urbano da dedicare al legame tra paese e agricoltura (vedi scheda C.6.4 - progetto Agrimercato).

STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

Possono prefigurarsi diversi scenari per l’infrastruttura di sosta, in considerazione della presenza dell’ospedale, al servizio del quale è possibile ipotizzare di lasciare un piano o una parte di piano, ma anche in rapporto al vicino piano attuativo che prevede un’importante quota parte di parcheggio da destinare al pubblico e di cui occorre ovviamente tenere conto per non sovrastimare la capacità dell’infrastruttura.

FATTIBILITÀ URBANISTICA

L’area è già dedicata alla sosta dal vigente P.R.G.; tale destinazione resterebbe valida per il sottosuolo mentre la superficie andrebbe riportata tra le aree pubbliche libere. Da valutare la connessione con il vicino P.A. 18.

STIMA DEI COSTI

2.250.000€

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
parcheggio interrato su due livelli	5.000m²	450€/m²	2.250.000€
N.B.: I COSTI RELATIVI ALLA SISTEMAZIONE SUPERFICIALE DELL'AREA SONO RIPORTATI NELLA SCHEDA C.6.4 E QUINDI NON VENGONO QUI RIPROPOSTI.			

DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

ELIMINAZIONE AREA SOSTA EX-VIESI	
FASE 1 5.000m²	Il parcheggio può essere realizzato su un unico livello ovvero su due livelli a seconda della capacità richiesta, in relazione anche a quella del piano attuativo vicino. Il dimensionamento e la configurazione di piani e rampe d’accesso può seguire l’andamento degli attuali “gradoni” ovvero riconfigurare completamente il terreno in funzione della quantità di posti auto da realizzare. Il progetto prevede la connessione diretta con la passerella delle Moie e la sistemazione superficiale a spazio urbano e agricolo (vedi progetto Agrimercato - C.6.4)



A.2.7\_DEPOSITO AUTOBUS TT

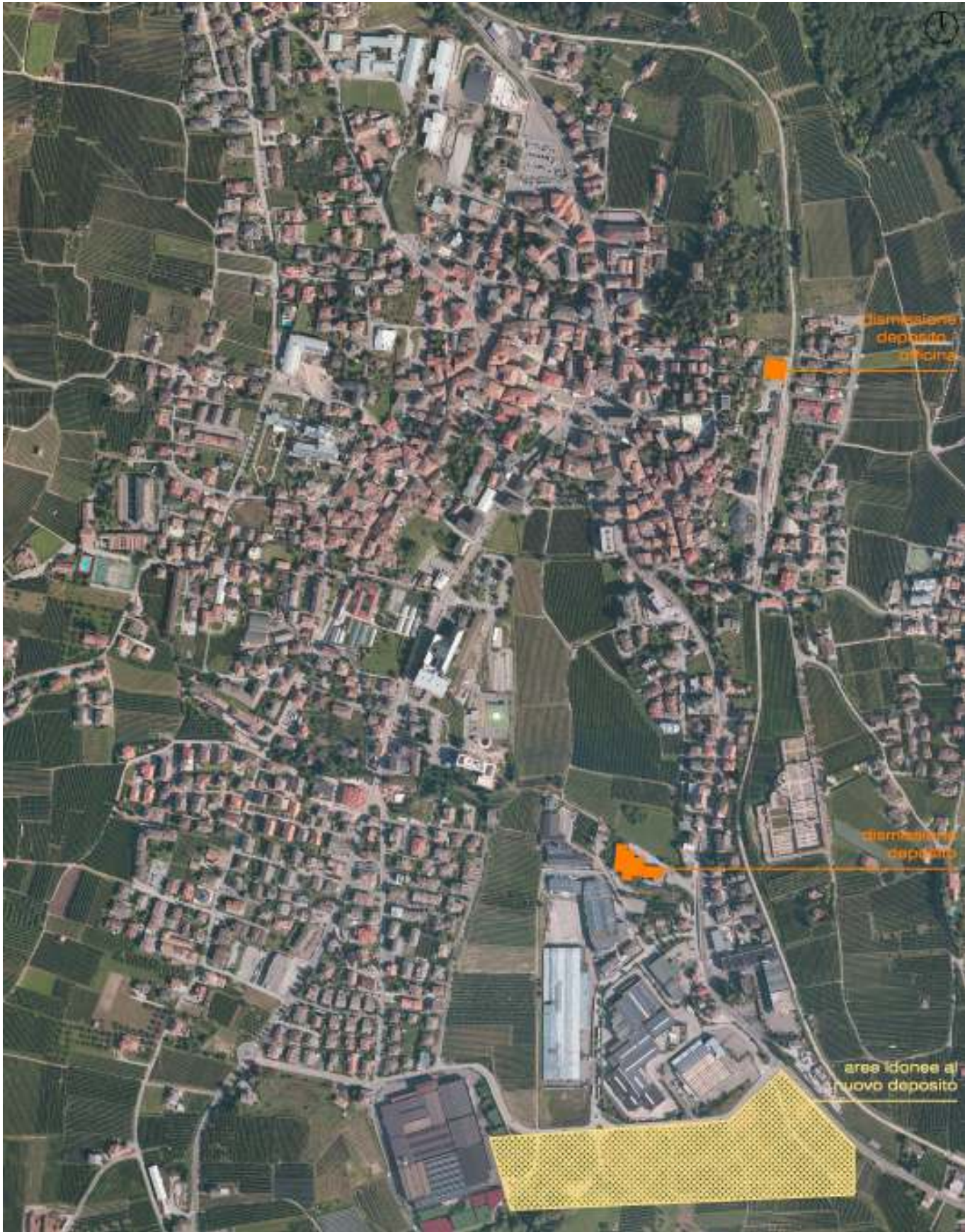


Immagine satellitare con indicate le fasi di attuazione

OBIETTIVI DI PROGETTO

La società Trentino Trasporti ha palesato da tempo la necessità di rivedere il proprio asset strategico su Cles quale centro di valle per il servizio extra-urbano su gomma, vista la posizione non felice dell’attuale deposito-officina e la necessità di integrarlo mediante la locazione di altro spazio in via Trento. Il tutto è rinforzato dalla previsione della nuova viabilità generale rispetto alla quale le attuali posizioni risulterebbero svantaggiose e penalizzanti.  
L’area individuata come ideale per la collocazione della nuova infrastruttura è quella compresa tra magazzino della frutta e la zona industriale sud, in quanto già urbanizzata, urbanisticamente compatibile (destinazione produttiva convertibile ad attrezzatura pubblica) e dotata di ottima connessione con la viabilità futura, attestandosi sulla via Gramsci quale asse di connessione tra la variante est e la viabilità verso Ville d’Anaunia.

STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

L’acquisizione dell’area, da reperire tra quelle private disponibili, necessita di un esborso qui non contabilizzato, una volta sostenuto il quale è possibile procedere con la realizzazione dell’opera e la conseguente dismissione degli altri spazi attualmente in essere.  
Sul sedime del deposito-officina nei pressi stazione dei Cles è previsto la sede del M.Ag.Mo. (vedi scheda B.4.5).

FATTIBILITÀ URBANISTICA

L’intervento ricade su aree private destinate dal vigente P.R.G. a verde privato ma in gran parte ad aree produttive; ciò comporta l’esigenza di una variante puntuale allo strumento per opere pubbliche.

DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

STIMA DEI COSTI  
2.500.000€

	INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
FASE 1	Realizzazione nuova officina (edificio) e deposito autobus extraurbano (pensilina)	-	a corpo	2.500.000€
DISMISSIONE DEPOSITO-OFFICINA ZONA STAZIONE E DEPOSITO VIA TRENTO				



### A.2.8\_AREA INDUSTRIALE SUD



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

#### OBIETTIVI DI PROGETTO

Razionalizzare i flussi veicolari, in particolare per quanto riguarda i mezzi pesanti, dell'intero comparto industriale, evitando lo sbocco su via Trento in posizioni poco agevoli per la manovre di accesso e recesso; la via Gramsci ben si presta a divenire l'asse di comunicazione privilegiata per la connessione dell'area industriale.

#### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

In una logica di dialogo con le realtà produttive presenti in zona, che possono anche partecipare all'iniziativa almeno sulle superfici di propria disponibilità, è possibile realizzare l'intervento in tempo per l'apertura della variante est, in modo da liberare via Trento dagli incroci esistenti e permettere il recupero di parte degli spazi per piazza Trento e la zona residenziale limitrofa (vedi anche scheda A.1.5 per il progetto di piazza Trento)

#### FATTIBILITÀ URBANISTICA

L'area è già dedicata alla viabilità o comunque al produttivo dal vigente P.R.G.; non risultano quindi necessarie modifiche alle previsioni vigenti.

#### STIMA DEI COSTI

**170.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
sistemazioni stradali e viabilistiche	8.500m <sup>2</sup>	20€/m <sup>2</sup>	170.000€
N.B.: I COSTI RELATIVI ALLA SISTEMAZIONE SUPERFICIALE DELLE AREE PRIVATE INTERESSATE NON VENGONO QUI RIPORTATI.			

#### DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

COMPLETAMENTO VARIANTE EST	
<b>FASE 1</b> 8.500m <sup>2</sup>	L'attuazione avviene attraverso la progressiva sistemazione dei tratti di viabilità interna all'area industriale e la modifica della controcorsia lungo la parte terminale di via Trento. La previsione di completamento della viabilità sud verso la porta Est, con la bretellina di raccordo diretto, migliora ulteriormente la circolazione e la svincola completamente da via Trento che può essere riqualificato a viale senza interferenze troppo importanti.





Immagine satellitare con indicate le fasi di attuazione

OBIETTIVI DI PROGETTO

Ridisegnare le strade principali di Cles secondo una logica di gerarchie e ruoli, dove la priorità è data alle persone e non ai veicoli, grazie ad una progressiva riduzione della sezione stradale in favore degli spazi laterali che prevedono anche l’inserimento del verde.

STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

Il sedime della strada statale difficilmente può essere intaccato prima del completamento della variante est, mentre viale De Gasperi può da subito entrare in un’ottica di strada urbana qualificata e verde, anche in considerazione della presenza del V.E.R.T. quale nuova infrastruttura ciclo-pedonale.  
I tratti compresi tra piazza Anaunia e le 3 piazze periferiche possono essere realizzati per primi, mentre i collegamenti tra queste ultime e le tre porte urbane possono in un secondo momento completare il disegno generale.

FATTIBILITÀ URBANISTICA

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti. Occorre prestare attenzione agli accessi privati e alle pertinenze degli edifici a confine, anche introducendo appositi abachi progettuali per gli interventi privati sulle parti prospicienti la pubblica via, al fine di garantire uniformità e coerenza.

DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE				STIMA DEI COSTI 2.180.000€
	INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
FASE 1 600m	Rifacimento pavimentazioni e inserimento di elementi di arredo urbano lineari.	600m	1.000€/m	600.000€
COMPLETAMENTO VARIANTE EST				
FASE 2 950m	Rifacimento pavimentazioni e inserimento di elementi di arredo urbano lineari.	950m	1.000€/m	950.000€
FASE 3 900m	Rifacimento pavimentazioni e inserimento di elementi di arredo urbano lineari.	900m	700€/m	630.000€





Immagine satellitare con indicate le fasi di attuazione

OBIETTIVI DI PROGETTO

Restituire a Cles un’immagine più verde grazie all’introduzione di filari di alberi lungo alcuni tratti stradali interni dove la sezione stradale consente di recuperare spazio allo scopo, collegando in questo modo alcuni importanti spazi urbani tra loro in un disegno unitario.

STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

Possibile da subito per quelle zone ove non sono previsti particolari problemi per la realizzazione, possono essere posticipati laddove la preparazione degli spazi è di là da venire (piazza Anaunia).  
La spaziatura delle piante e le specie arboree possono essere scelte in fase di progetto definitivo delle opere relative.

FATTIBILITÀ URBANISTICA

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti.

DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE				STIMA DEI COSTI
				104.500€
	INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
FASE 1 750m	Piantumazione a bordo strada con inserimento nella pavimentazione esistente.	750m	50€/m	37.500€
COMPLETAMENTO VARIANTE EST				
FASE 2 950m	Piantumazione a bordo strada con inserimento nella pavimentazione esistente e nella parte sopraelevata del percorso "line".	650m	80€/m	52.000€
FASE 3 900m	Piantumazione a bordo strada con inserimento nella pavimentazione esistente.	300m	50€/m²	15.000€



### A.3.3\_PARCO DEL NOCE



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

#### OBIETTIVI DI PROGETTO

Attorno al grande albero ridisegnare un parco vivibile e curato che possa via via allargarsi con il progressivo abbandono degli spazi a parcheggio e la possibile demolizione dell'edificio pubblico su viale De Gasperi, per dare continuità spaziale al verde dal centro storico fino alla zona delle Moie.

#### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

La prima parte dell'opera può essere immediatamente realizzata, eventualmente in collaborazione col privato titolare del contiguo piano attuativo. In seguito all'eliminazione del parcheggio ex-Viesi, possibile a seguito di aumento di capacità di altre aree di sosta, il parco può andare ad occupare tutta l'area e, qualora venisse demolito l'edificio d'angolo, unirsi alla sistemazione a verde che interessa tutto la zona di viale De Gasperi in corrispondenza degli accessi del polo sanitario-ospedaliero.

#### FATTIBILITÀ URBANISTICA

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti. Per la sistemazione del parco è possibile il coinvolgimento del soggetto titolare del P.A. 10

#### STIMA DEI COSTI

**617.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
sistemazione a verde e arredo del parco	4.000m <sup>2</sup>	80€/m <sup>2</sup>	320.000€
rifacimento sottoservizi e sistemazione superficiale (verde e arredi)	1.700m <sup>2</sup>	120€/m <sup>2</sup>	204.000€
demolizione edificio e sistemazione superficiale (verde e arredi)	620m <sup>2</sup>	150€/m <sup>2</sup>	93.000€

#### DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

<b>FASE 1</b> 4.000m <sup>2</sup>	Sistemazione del parco con rifacimento del verde e piantumazioni, ridisegno dei percorsi interni e posizionamento di nuovi arredi. Da valorizzare i collegamenti con Spinazzeda attraverso il recupero dei vicoletti e dei percorsi interstiziali tra le case ad ovest.
<b>ELIMINAZIONE PARCHEGGIO EX-VIESI</b>	
<b>FASE 2</b> 1.700m <sup>2</sup>	Ampliamento verso est dell'area parco, con completamento dei percorsi e collegamento diretto all'area dell'Agrimercato (vedi scheda C.6.4) e al percorso trasversale che porta al convento e ai Piazoì.
<b>FASE 3</b> 620m <sup>2</sup>	Sul sedime dell'edificio demolito, completamento del disegno del parco e delle connessioni con le aree limitrofe in fregio a viale De Gasperi.





Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

### OBIETTIVI DI PROGETTO

Restituire dignità ad uno spazio diventato interstiziale ma ancora ben presente quale luogo di riferimento per la comunità, sul quale già molti progetti sono stati proposti.

### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

L'intervento è immediatamente attuabile e può costituire un primo importante esempio di riqualificazione di spazi pubblici dove il verde ritorni protagonista. Non si propone un vero e proprio progetto perché possono essere recuperati quelli già predisposti in passato; si sottolinea però l'importanza della connessione trasversale e della pertinenza della chiesetta, da cui partire nel ridisegno delle superfici. Si prevede l'eliminazione dei parcheggi e il ridimensionamento della scalinata centrale. Le previsioni viabilistiche sulle laterali vanno nella direzione di un restringimento delle carreggiate grazie all'introduzione di sensi unici.

### FATTIBILITÀ URBANISTICA

L'area è già dedicata al verde dal vigente P.R.G.; la superficie da prevedere è però superiore e va reperita negli spazi pubblici destinati a viabilità.

### STIMA DEI COSTI

**290.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
sistemazione a verde e rifacimento parziale di pavimentazioni stradali in pietra	2.900m <sup>2</sup>	100€/m <sup>2</sup>	290.000€

### DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

ELIMINAZIONE POSTI AUTO LUNGO STRADA	
<b>FASE 1</b> 2.900m <sup>2</sup>	Il parcheggio lungo via Diaz può essere eliminato per aumentare la superficie a verde disponibile alla sistemazione. La connessione lungo la prosecuzione di via S. Antonio può essere garantita con l'introduzione di una pavimentazione lapidea rialzata, da riproporre su via Tiberio Claudio. Da mantenere un elemento di "punta" all'intersezione delle due vie a sud.



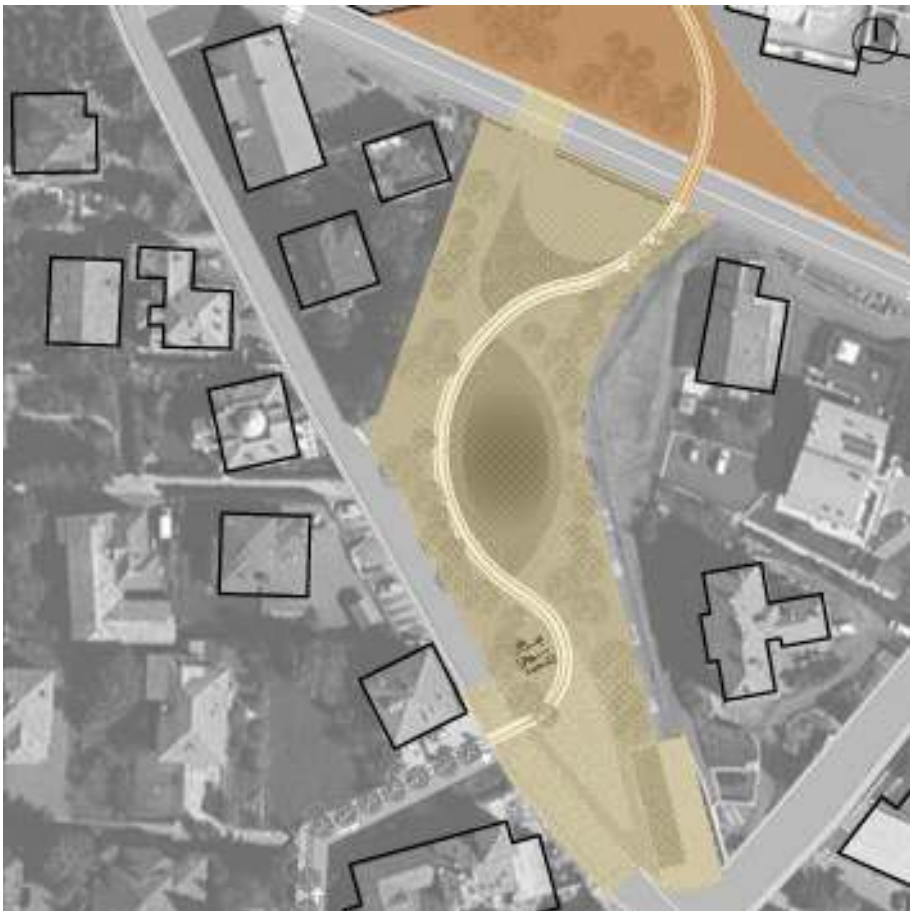
A.3.5\_PARCO STREETPARK



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

OBIETTIVI DI PROGETTO

Costruire una cerniera verde tra il polo scolastico e il centro storico, mediante l'introduzione di un parco tematico dedicato ai giovani, con strutture ludiche di tipo strettamente urbano adatte alle attività dei ragazzi adolescenti.  
Al parco viene sovrascritto il percorso "line" (vedi scheda A.3.6 seguente).

STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

Disponibile già da subito, l'area delle ex scuole elementari può essere convertita a parco urbano fino al limite della nuova viabilità di progetto a nord, oltre la quale il disegno è subordinato al completamento del progetto di ampliamento del polo scolastico di competenza provinciale. La presenza di diversi salti di quota può diventare l'occasione per strutturare i percorsi di connessione su diversi livelli e dare movimento al disegno del parco, che viene connesso al percorso urbano che conduce al polo scolastico e alla R.S.A. Santa Maria.

FATTIBILITÀ URBANISTICA

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti. Qualora si volesse estrapolare l'area dalla destinazione attuale per riconvertirla a parco è necessaria una variante puntuale per opere pubbliche.

STIMA DEI COSTI

840.000€

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
sistemazioni a verde, nuovi percorsi e strutture per il gioco urbano	4.800m <sup>2</sup>	150€/m <sup>2</sup>	720.000€
sistemazione a verde e arredi	1.500m <sup>2</sup>	80€/m <sup>2</sup>	120.000€

N.B.: I COSTI RELATIVI ALLE INTERSEZIONI CON LA NUOVA BRETELLA SONO CONSIDERATI A CARICO DELLA STESSA E QUINDI NON VENGONO QUI RIPROPOSTI.

DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

FASE 1 4.800m <sup>2</sup>	Costruzione del parco attraverso la sovrapposizione dei percorsi e il collegamento con quello che proviene dai poli scolastici inferiori. Riconfigurazione della testata del lotto con sistemazione delle pavimentazioni stradali con prevalenza al passaggio pedonale per rallentare il transito veicolare di via Filzi.
AMPLIAMENTO POLO SCOLASTICO PROVINCIALE	
FASE 2 1.500m <sup>2</sup>	Il progetto di ampliamento del polo scolastico provinciale prevede una serie di interventi a monte del parco, dal quale rimangono separati per la previsione di una nuova bretella stradale, durante la cui realizzazione andranno comprese le opere di by-pass del parco, una superiore e una inferiore alla strada. (La zona del parco a monte della nuova viabilità è visibile nelle tavole di progetto.)



A.3.6\_PERCORSO "LINE"



Immagine satellitare con indicate le fasi di attuazione

OBIETTIVI DI PROGETTO

Unire in un percorso unitario, continuo e omogeneo tutti i poli scolastici clesiani, da quello delle scuole primarie a quello delle scuole superiori passando per l’asilo infantile di via Mattioli.  
Cuore del percorso è il parco “streetpark” riportato nella precedente scheda A.3.5, mentre a nord si conclude con il nuovo Belvedere Arcate (vedi scheda B.5.2).

STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

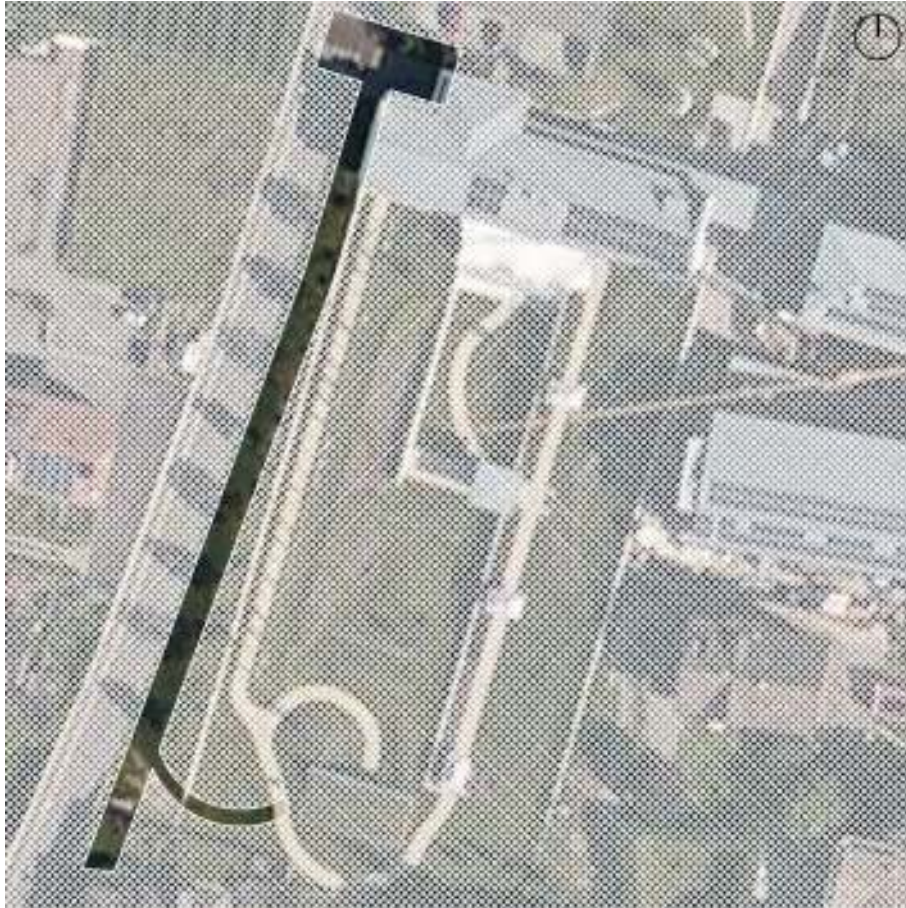
I tratti a sud e a nord sono direttamente realizzabili, riqualificando la viabilità esistente per quello meridionale e ripristinando il vecchio tracciato ferroviario per quello a nord.  
La parte centrale va inserita nella sistemazione generale della zona del polo scolastico provinciale e nelle opere di intersezione con la nuova bretella viaria.

FATTIBILITÀ URBANISTICA

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti. Occorre dialogare in maniera costruttiva col progetto provinciale della nuova sede scolastica al fine di garantire uniformità e coerenza a tutto il percorso.

DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE				STIMA DEI COSTI 207.500€
	INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
FASE 1	Realizzazione del percorso lungo via delle Scuole, via Campi Neri e verso il Belvedere Arcate	270m	250€/m	67.500€
AMPLIAMENTO POLO SCOLASTICO PROVINCIALE				
FASE 2	Realizzazione del tratto in corrispondenza dell’ampliamento del polo scolastico provinciale, dalla nuova bretella viabilistica verso nord.	350m	400€/m	140.000€

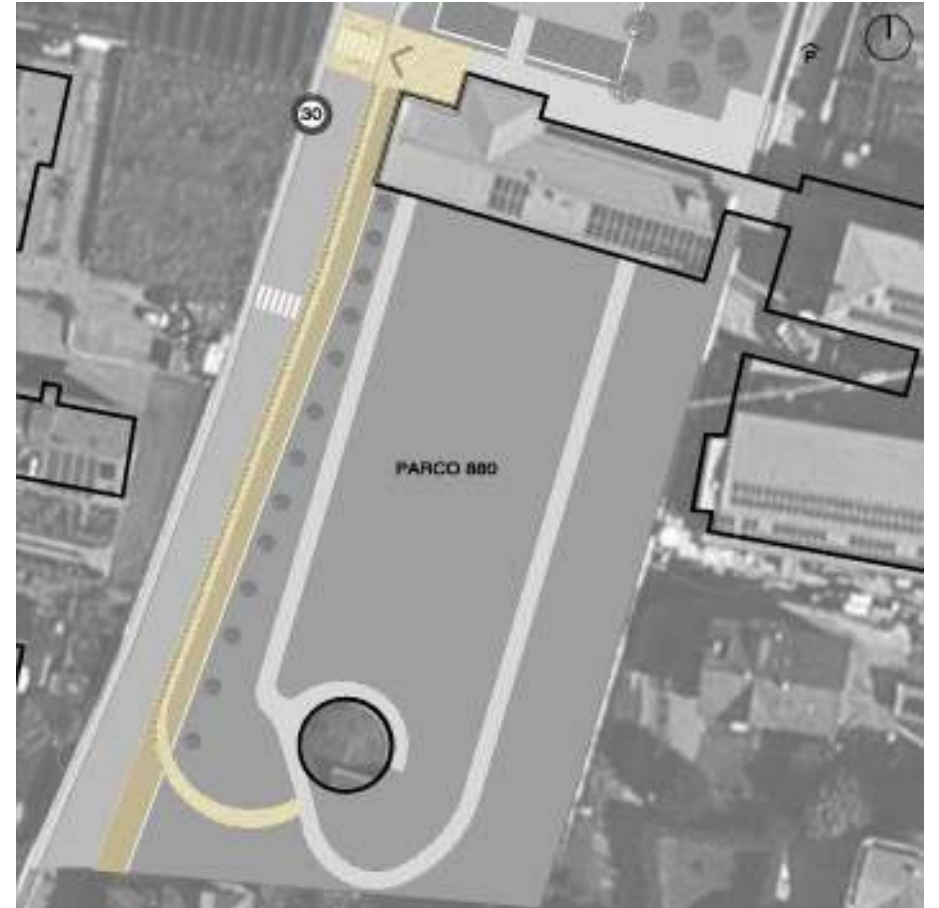




Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

### OBIETTIVI DI PROGETTO

Approfittare dell'esistente parco della R.S.A. Santa Maria facendone un luogo aperto e frequentabile dai ragazzi del vicino polo delle scuole primarie.

### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

Nello spazio verde in fregio alla via Chini, recuperare un percorso protetto e sicuro che consenta di raggiungere la parte meridionale del parco in corrispondenza del sito archeologico che diventa la porta principale di accesso all'area verde.  
L'apertura del parco a fasce orarie è fattibile mantenendo la presenza di recinzioni e cancelli.  
La denominazione del parco rimanda alla fascia di età coinvolta dal progetto, da 8 a 80 anni, a significare l'importanza del verde urbano per tutte le fasce della popolazione e in particolare per quelle più giovani e più anziane.

### FATTIBILITÀ URBANISTICA

L'area è già compatibile nel vigente P.R.G. e la superficie di intervento non intacca gli spazi pubblici destinati alla viabilità (via Chini).

### STIMA DEI COSTI

**52.000€**

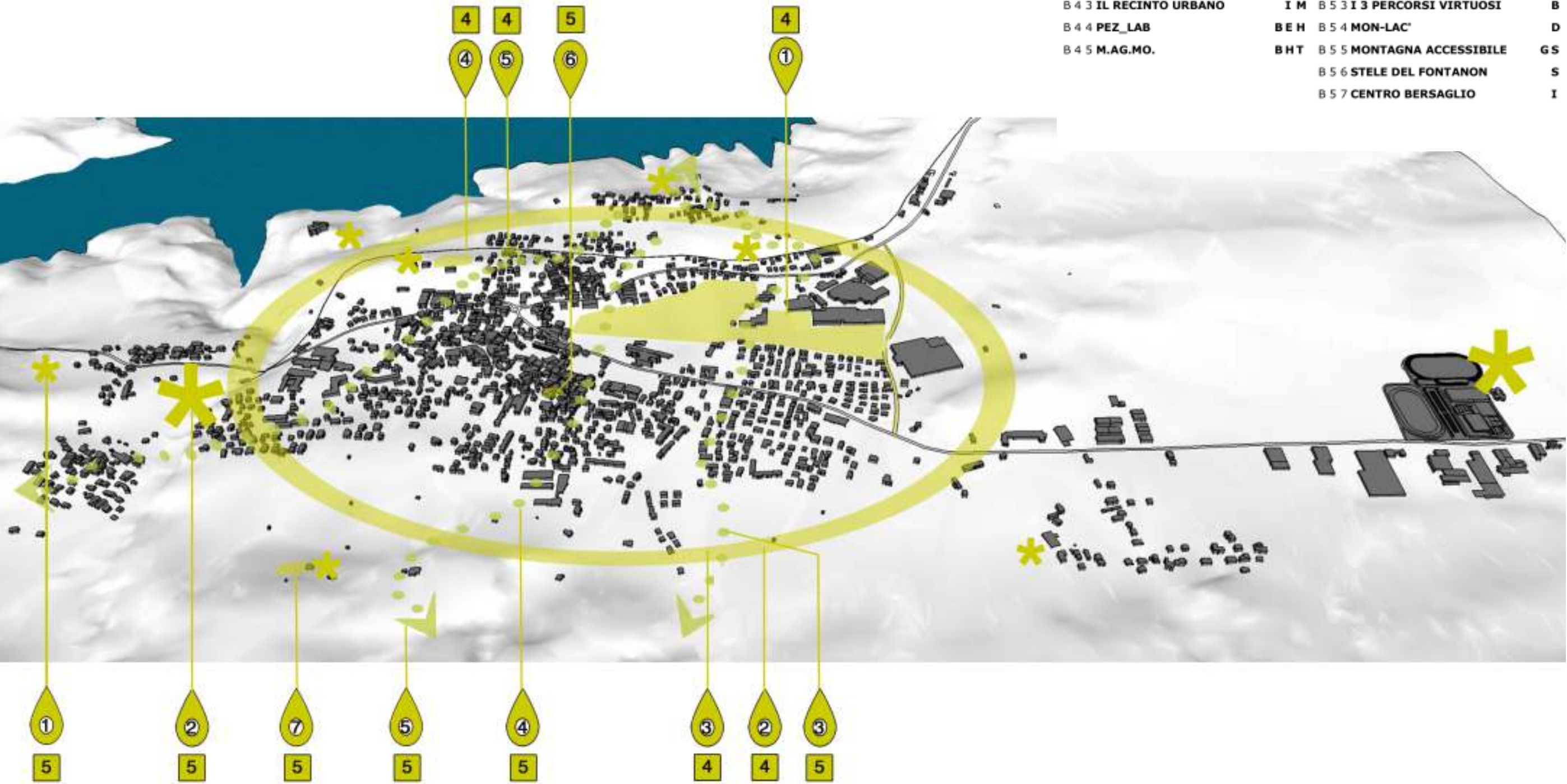
INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
sistemazione a verde e rifacimento parziale di pavimentazioni a bordo strada	650m <sup>2</sup>	80€/m <sup>2</sup>	52.000€

### DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

APERTURA AL PUBBLICO DEL PARCO	
FASE 1 650m <sup>2</sup>	La realizzazione del percorso protetto non comporta grandi modifiche alla situazione esistente; occorre concordare con il gestore della R.S.A. gli orari di apertura e il sistema di controllo degli accessi, eventualmente prevedendo una videosorveglianza qualora assente e un'adeguata cartellonistica che spieghi il senso dell'operazione di apertura e di coinvolgimento delle scuole primarie.



4.3\_gli interventi del progetto ambientale





B.4.1\_PARCO AGRICOLO MOIE



Immagine satellitare con indicate le fasi di attuazione

OBIETTIVI DI PROGETTO

Preservare il cuore verde di Cles mediante un’azione di pianificazione dell’uso agricolo delle aree che ne preveda una fruibilità da parte della popolazione almeno nei percorsi pubblici che la attraversano (passerella Moie, vedi scheda A.2.1 e percorso del rio Ribosc); inserire il magazzino della frutta nel sistema del verde agricolo, mediante la riqualificazione in verde delle superfici di copertura.

STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

La sistemazione del percorso delle Moie può avvenire immediatamente (vedi scheda A.2.1.) e consentire l’accessibilità al parco; mentre la riqualificazione del percorso del rio Ribosc necessita di tempi più lunghi per i necessari passaggi con gli enti gestori delle acque. Le coperture del magazzino della frutta possono da subito essere oggetto di conversione a “tetto verde” diventando un intervento simbolo del nuovo approccio del mondo agricolo nel rapporto col territorio urbanizzato.

FATTIBILITÀ URBANISTICA

I percorsi sono già evidenziati nel vigente P.R.G. che ne prevede la sistemazione; il magazzino ricade nelle aree produttive ma questo non impedisce l’opera di sistemazione paesaggistica delle coperture.

DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE				STIMA DEI COSTI 1.252.500€
	INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
FASE 1 20.000m²	Riconversione delle coperture del magazzino con tetto verde estensivo.	20.000m²	60€/m²	1.200.000€
COMPLETAMENTO VARIANTE EST				
FASE 2 350m	Sistemazione del percorso del rio Ribosc lungo le sponde	350m	150€/m	52.500€





Immagine satellitare con schema d'intervento

Immagine satellitare con indicazione dei corridoi ecologici e delle connessioni



### OBIETTIVI DI PROGETTO

Pianificare lo sviluppo della fascia interstiziale compresa tra l'agricolo di pregio e il tessuto urbano con uno strumento di nuova concezione che consenta di costituire, nel tempo, un continuo paesaggistico-ambientale in grado di circondare Cles e limitarne l'impronta urbana. Internamente al tessuto costruito i corridoi ambientali connettono fisicamente e visivamente le aree agricole a bassa pressione antropica.

### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

L'intervento è di tipo immateriale e consiste nell'introduzione di una nuova categoria di uso del suolo nel Piano Regolatore, definita "Parco Agricolo Attrezzato".

### FATTIBILITÀ URBANISTICA

Occorre prevedere un'apposita variante generale al P.R.G. che introduca la categoria.





Immagine satellitare con indicate le fasi di attuazione

OBIETTIVI DI PROGETTO

Individuare un limite fisico all’espansione edilizia di Cles, oltre il quale l’impronta urbana non possa crescere. La presenza di altri limiti fisici, artificiali o naturali ha portato nel tempo il borgo ad espandersi verso sud e la tendenza potrebbe continuare invariata senza l’apposizione di un elemento barriera.

STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

Gli strumenti urbanistici vigenti impongono già la riduzione del consumo di suolo e la limitazione alle nuove costruzioni in area agricola; occorre però prevedere un limite materializzato, che sia facilmente individuabile e possibilmente non oneroso da implementare. La viabilità esistente a sud del paese, in uno con la previsione di completamento di quella ad ovest e la proposta di connessione diretta a sud-est alla nuova variante est, consentono già di individuare una barriera definita e definitiva all’espansione edilizia. Nella progettazione del completamento della viabilità ovest si potrà tener conto di tale necessità prevedendo un’adeguata sezione stradale che impedisca fisicamente in futuro ulteriori edificazione a sud lungo la strada che si configura quale baluardo marginale.

FATTIBILITÀ URBANISTICA

L’intervento è già compreso nelle vigenti previsioni urbanistiche, fatta eccezione per la bretella di collegamento a sud, presso l’innesto della variante est, dove occorre introdurre la nuova viabilità come tracciato stradale in previsione.

DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE		STIMA DEI COSTI -€		
	INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
FASE 1	Completamento della viabilità ovest con innesto sulla rotatoria sud.	-	-	-
COMPLETAMENTO VIABILITÀ OVEST				
FASE 2	Bretella di collegamento alla porta Est con innesto diretto per la zona industriale.	-	-	-



**B.4.4\_PEZ-LAB**



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

**OBIETTIVI DI PROGETTO**

Trasformare il dos di Pez in un parco riqualificato a laboratorio sul paesaggio agricolo montano, mettendone in relazione le strutture con nuove previsioni che integrino l'offerta attuale, arricchendola e permettendone un uso più diffuso e una frequentazione più assidua.

**STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE**

Le nuove funzioni del parco vanno collocate man mano che si insediano le attività culturali e scientifiche previste; nella prima fase attuativa possono essere svolti interventi di sistemazione del parco, anche sulla base di progetti già redatti nel recente passato, soprattutto per quanto concerne le connessioni dello stesso col tessuto urbano, verso il rione Pez.  
Una volta insediato il M.Ag.Mo. è possibile completare la connessione verso sud-est; qualora l'edificio "don Orione" venisse svuotato delle funzioni attuali (vedi schede C.7.2 e C.7.4), si può prevederne il riuso a vero e proprio laboratorio sul paesaggio agricolo.

**FATTIBILITÀ URBANISTICA**

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti. Per la realizzazione degli interventi sull'edificio del parco, le sedi associative vanno ricollocate altrove.

**STIMA DEI COSTI**

**550.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
segnaletica, arredi puntuali, percorsi	-	a corpo	200.000€
sistemazione ex don Orione	-	a corpo	300.000€
pensilina verso via Cassina	100m	500€/m	50.000€

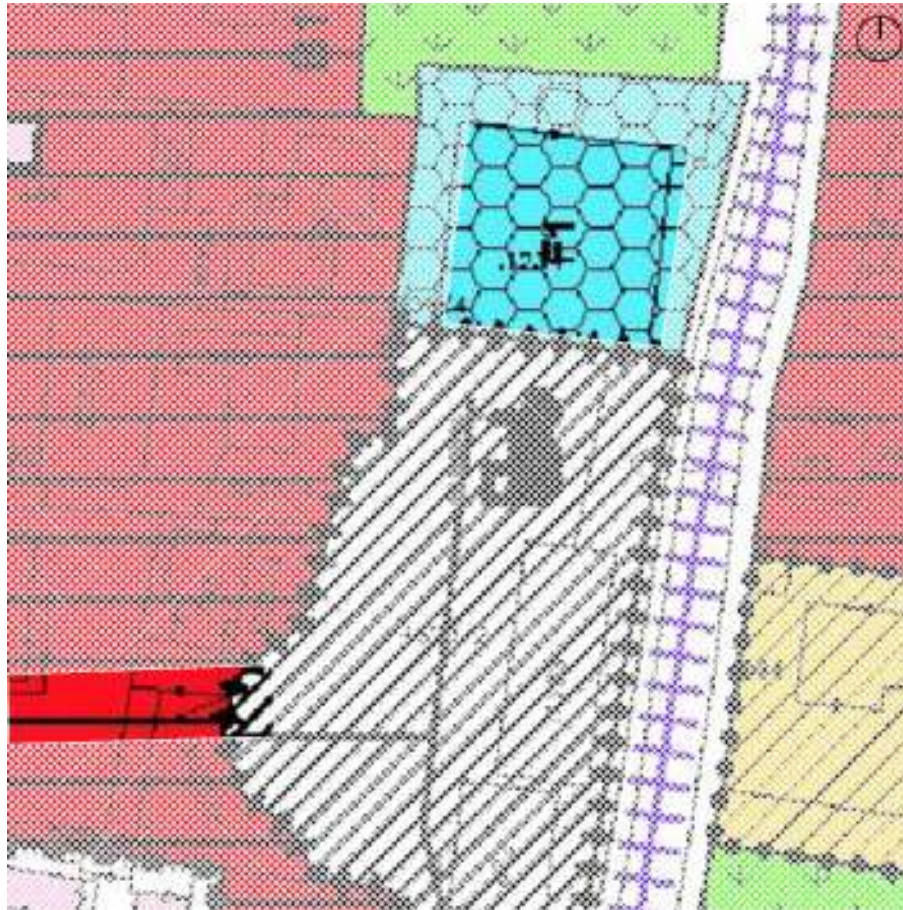
**DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE**

FASE 1	Sistemazione degli spazi verdi, del belvedere, dei percorsi verso via Marconi e verso il centro storico di Pez. Introduzione di installazioni collegate al tema del laboratorio agricolo.
PROGETTO M.Ag.Mo. E SPOSTAMENTO ASSOCIAZIONI	
FASE 1	Conversione dell'edificio don Orione a laboratorio sul paesaggio agricolo montano con spazi a disposizione della didattica, della ricerca ed espositivi. Completamento del percorso che attraverso il M.Ag.Mo. conduce alla via Cassina sovrappassando la linea ferroviaria.





Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

**OBIETTIVI DI PROGETTO**

Ampliare l'offerta culturale e museale di Cles con una nuova struttura, da costruire sul sedime dell'ex deposito degli autobus del servizio extraurbano, dedicata all'agricoltura in ambiente montano di cui la val di Non è laboratorio naturale ed esempio di eccellenza.

**STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE**

Il nuovo polo museale dedicato all'agricoltura di montagna può trovare spazio nell'area del deposito dismesso una volta che questo sia trasferito altrove; la galleria perde a quel punto la sua ragione di essere quale passaggio per gli autobus e se ne può quindi prevedere il riuso come parte aggiuntiva del museo.  
Entrambi i beni sono di proprietà di Trentino Trasporti e il dialogo con la società proprietaria può portare a sinergie ed economie nella riconversione degli spazi dismessi.

**FATTIBILITÀ URBANISTICA**

L'area è già dedicata a funzione pubblica nel vigente P.R.G.; non risultano quindi necessarie modifiche alle previsioni urbanistiche.

**STIMA DEI COSTI**

**1.500.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
nuovo museo e spazi di accesso, inclusa la galleria riqualificata	-	a corpo	1.500.000€
N.B.: I COSTI RELATIVI ALLA DISMISSIONE DEL DEPOSITO OFFICINA DI TRENTINO TRASPORTI NON SONO INCLUSI.			

**DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE**

DISMISSIONE DEPOSITO-OFFICINA TT	
FASE 1	L'attuazione avviene a seguito di costruzione in altra sede (vedi scheda A.2.7) dell'edificio esistente, con conseguente conversione della galleria in funzione museale dedicata alla coltivazione ipogea da connettere con l'edificio principale del nuovo museale. La connessione con il PEZ_LAB (vedi scheda B.4.4) e la vicinanza con la stazione FTM ne valorizzano la posizione strategica in termini turistici, data anche la vicinanza al centro storico, raggiungibile dal percorso V.E.R.T. che occupa parte della galleria riqualificata.



**B.5.1\_BELVEDERE CLESIANI**

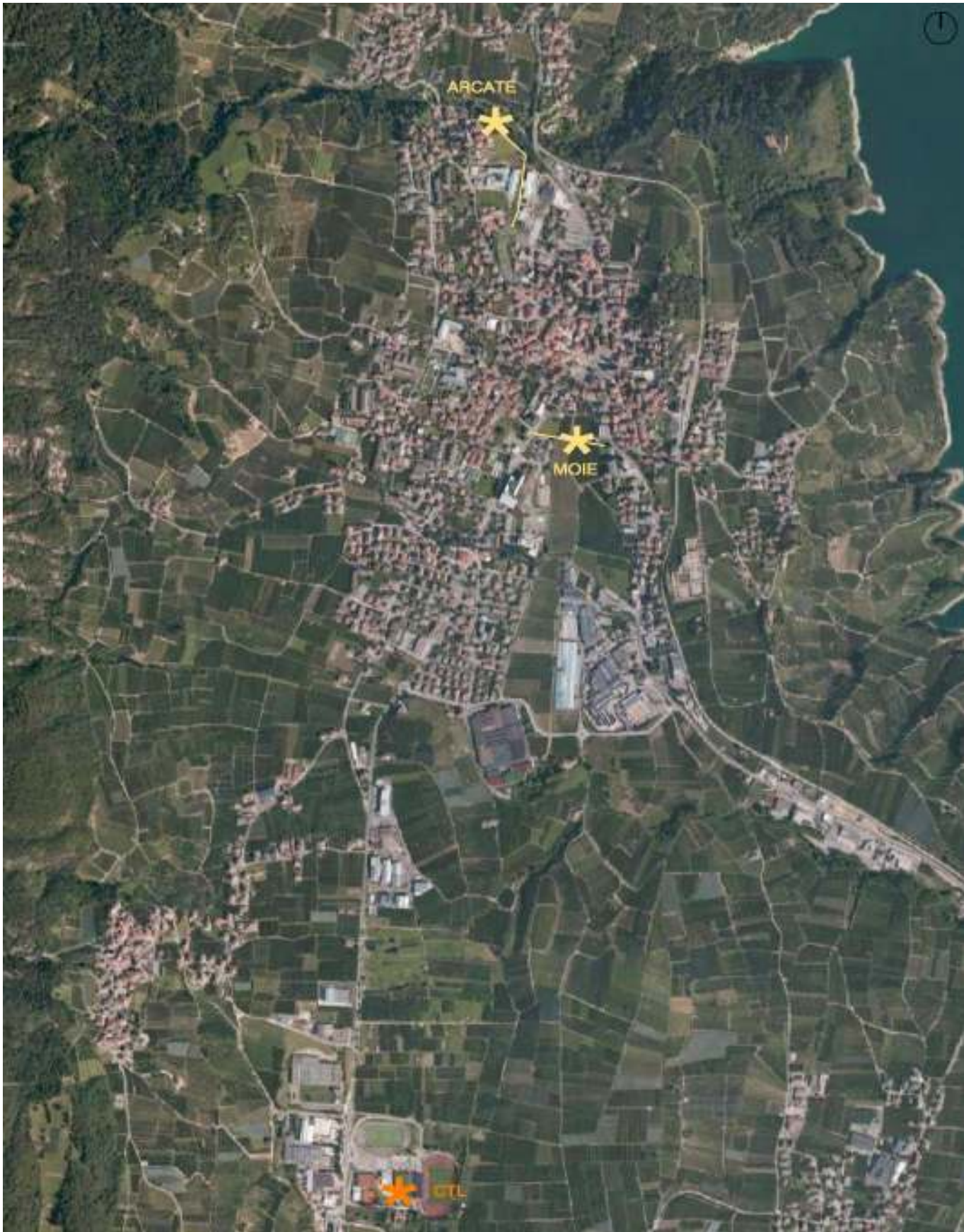


Immagine satellitare con indicate le fasi di attuazione

**OBIETTIVI DI PROGETTO**

Valorizzare i numerosi belvedere clesiani unendoli all’interno di una rete di percorsi tematici dedicati all’osservazione del paesaggio.  
(per la visualizzazione della rete dei belvedere si rimanda alla tavola tematica 06 di pag.28)

**STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE**

I numerosi belvedere esistenti possono immediatamente entrare a far parte di un circuito di percorsi che va pubblicizzato per i turisti e portato alla conoscenza dei residenti.  
Si prevede di aggiungere alcuni punti panoramici per le cui valutazioni si rimanda alle specifiche schede:

- \_belvedere Arcate (scheda B.5.2)
- \_belvedere Moie (scheda A.2.1)
- \_belvedere C.T.L. (scheda C.8.5)

Se i primi due possono essere da subito realizzati, per il terzo se ne prevede lo spostamento temporale verso il completamento del C.T.L..

**FATTIBILITÀ URBANISTICA**

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti.

DESCRIZIONE DELLE  
FASI DI ATTUAZIONE

STIMA DEI COSTI  
10.000€

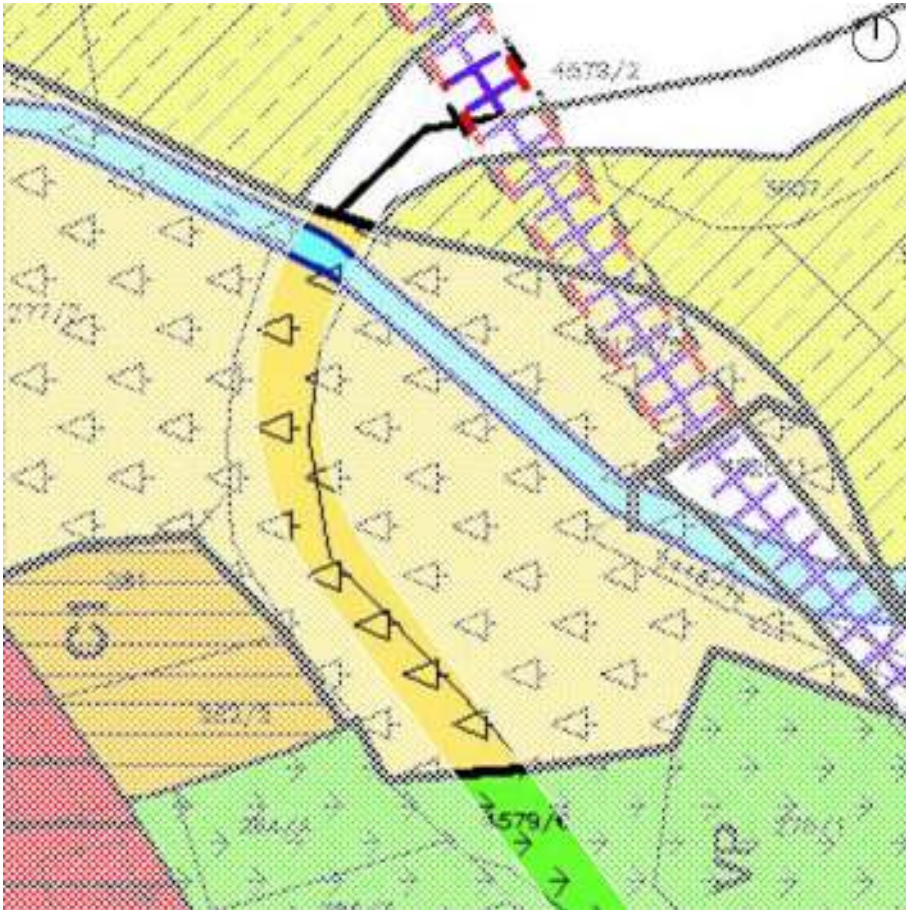
	INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
FASE 1	Realizzazione della rete dei percorsi dei belvedere clesiani con cartellonistica dedicata	-	a corpo	10.000€
COMPLETAMENTO DELLA RETE COI 3 NUOVI PUNTI PANORAMICI				



**B.5.2\_BELVEDERE ARCATE**



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

**OBIETTIVI DI PROGETTO**

Valorizzare il vecchio ponte ferroviario quale punto di osservazione del paesaggio e inserirlo nella rete dei belvedere clesiani, anche quale punto terminale del percorso "line" (vedi scheda A.3.6).

**STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE**

Il progetto può essere immediatamente attuato prevedendo solo poche opere di sistemazione a verde e l'introduzione di alcuni arredi quali sedute e spazi di sosta. Si può ipotizzare di coinvolgere gli alunni delle scuole tecniche superiori in un piccolo concorso di idee per il progetto.

**FATTIBILITÀ URBANISTICA**

L'area è in parte a bosco e in parte bianca sul vigente P.R.G.; gli interventi previsti non comportano modifiche.

**STIMA DEI COSTI** **20.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
sistemazione a verde e arredi dedicati	100m	200€/m	20.000€

**DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE**

CONCORSO DI IDEE TRA GLI STUDENTI	
FASE 1 100m	Il belvedere può essere oggetto di progettazione da parte degli studenti degli istituti tecnici clesiani e diventare così un luogo nell'immaginario collettivo, anche grazie al percorso "line" che qui trova il proprio punto di arrivo dopo aver collegato tutte le scuole del capoluogo noneso.



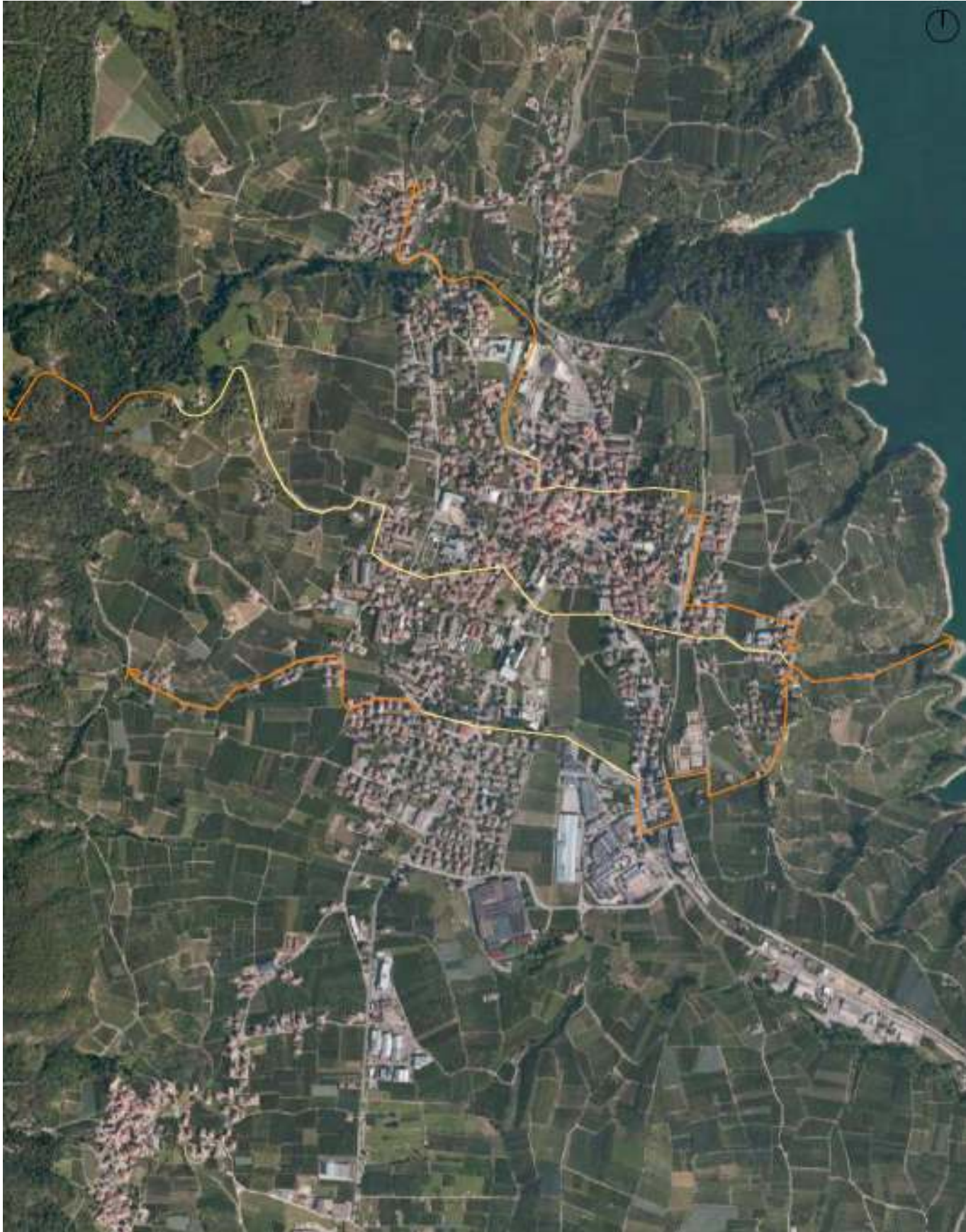


Immagine satellitare con indicate le fasi di attuazione

OBIETTIVI DI PROGETTO

Individuare 3 percorsi trasversali, in direzione est-ovest, lago-montagna, grazie a i quali collegare le diverse peculiarità paesaggistiche di Cles attraverso un passaggio fisico interno al paese.  
In particolare il percorso centrale, denominato Mon-Lac', viene declinato nello specifico nella apposita scheda B.5.4 che segue.  
Gli altri due riprendono numerosi tratti urbani già individuati in altri progetti (PEZ\_LAB, rio Ribosc e percorso verso il cimitero, "line").

STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

Il progetto non richiede particolari investimenti e opere, bensì un attento lavoro di marketing territoriale che consenta di rendere riconoscibili i 3 percorsi virtuosi la cui appetibilità può essere accresciuta da una segnaletica dalla grafica accattivante, diversificata per utenza (sportivi, famiglie, anziani).

FATTIBILITÀ URBANISTICA

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti.

DESCRIZIONE DELLE  
FASI DI ATTUAZIONE

STIMA DEI COSTI  
5.000€

	INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
FASE 1	Realizzazione della segnaletica dedicata e della promozione dei percorsi ai fini turistici	-	a corpo	5.000€
COMPLETAMENTO DELLA RETE COI 3 NUOVI PUNTI PANORAMICI				



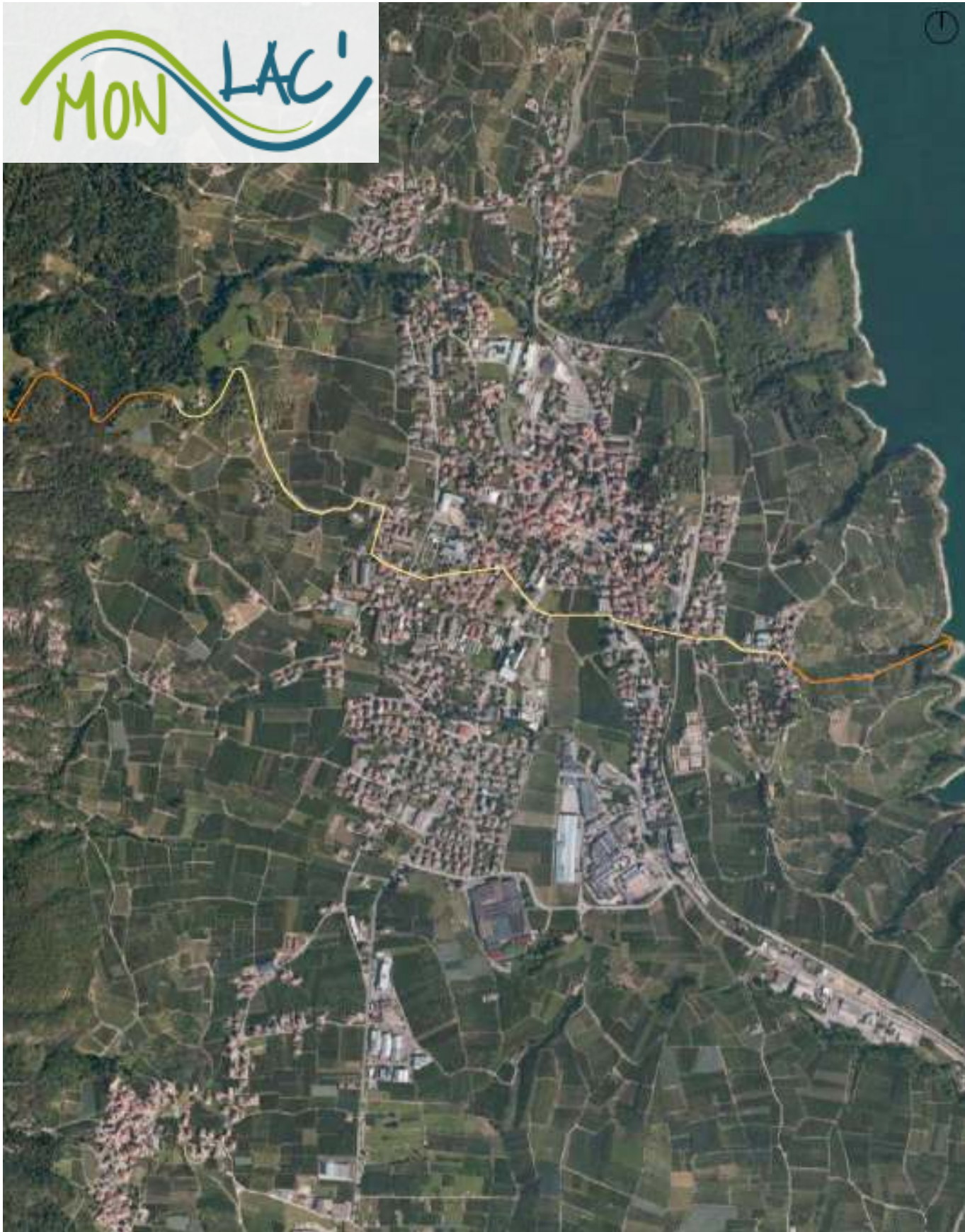


Immagine satellitare con indicate le fasi di attuazione

OBIETTIVI DI PROGETTO

Individuare un preciso percorso naturalistico-urbano in grado di connettere direttamente (pedonalmente) il lago di Santa Giustina con la prima fascia della montagna clesiana, nella zona del centro Bersaglio e della malga Boiara Bassa, passando attraverso il centro storico, in particolare nella piazzetta del Fontanon (ove è posizionata la Stele del Fontanon, vedi scheda B.5.6) e il cuore verde del paese (parco agricolo, vedi scheda B.4.1) grazie alla passerella della Moie (vedi scheda A.2.1.).

STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

Nella parte centrale il percorso è già immediatamente percorribile con l'unica eccezione dell'interruzione costituita dal passaggio a livello di Maiano. Il tratto terminale verso il lago necessita di qualche opera di sistemazione, soprattutto nella zona di arrivo che può essere meglio qualificata; verso la montagna, il collegamento tra Bersaglio e Boiara Bassa può anch'esso essere oggetto di opere di miglioramento.

FATTIBILITÀ URBANISTICA

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti (per le aree agricole di pregio verso il lago il percorso può essere inserito direttamente senza modifiche).

DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE				STIMA DEI COSTI
				54.500€
	INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
FASE 1	Realizzazione della segnaletica dedicata e della promozione del percorso ai fini turistici	-	a corpo	2.000€
COMPLETAMENTO VARIANTE EST				
FASE 2 350m	Sistemazione del percorso verso il lago e della relativa sponda di approdo	350m	150€/m	52.500€



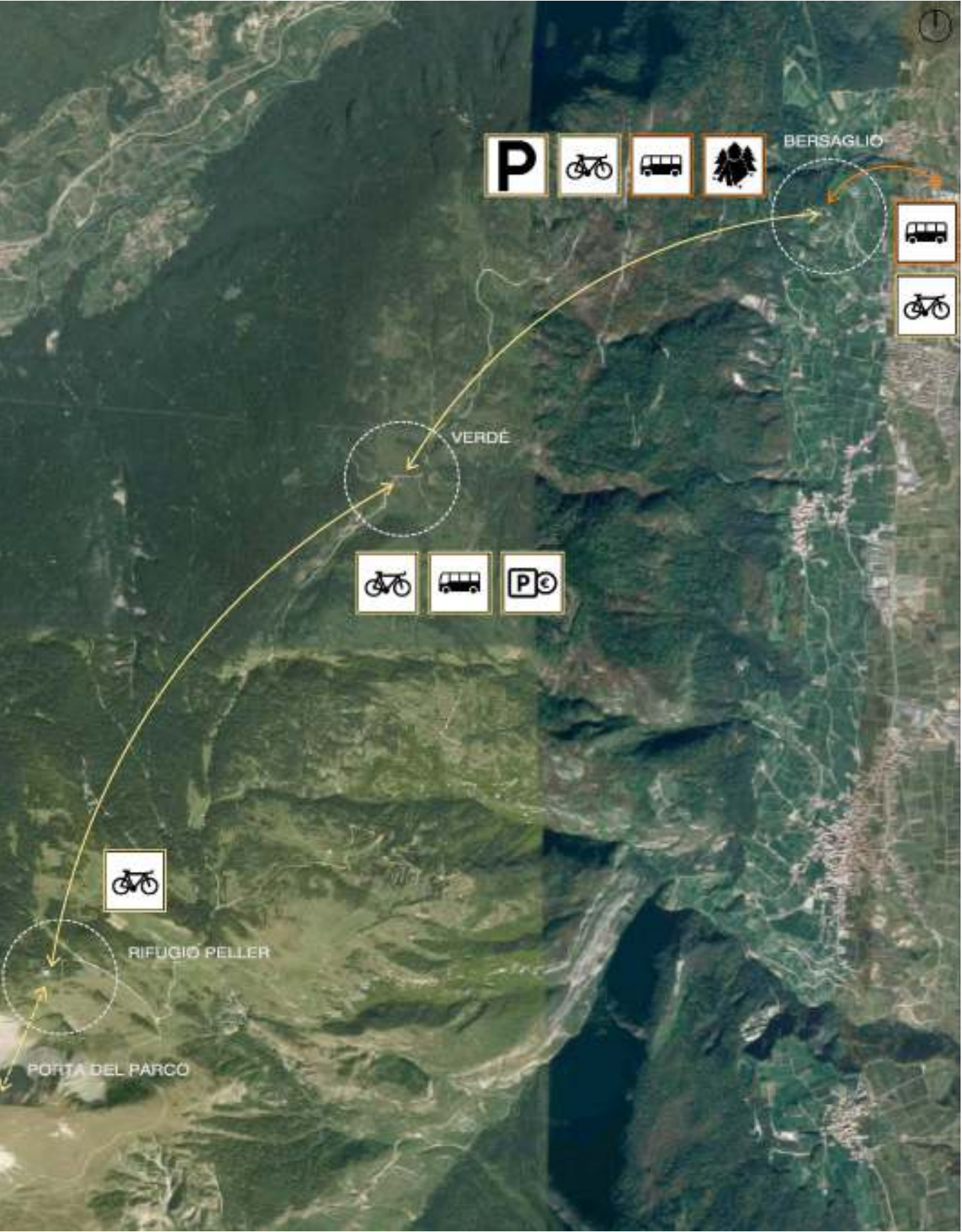


Immagine satellitare con indicate le fasi di attuazione

OBIETTIVI DI PROGETTO

Collegare Cles e la montagna attraverso un sistema di accessibilità ecosostenibile e qualificante, dove le infrastrutture esistenti vengono messe in relazione e si aggiungono i servizi mancanti per un’utenza evoluta a completamento dell’offerta turistica clesiana. In generale, far passare l’immagine di Cles quale porta della montagna e porta di accesso privilegiata al Parco Naturale Adamello Brenta.

STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

Fino alla zona del Bersaglio è ipotizzabile non vincolare gli accessi e lasciare libera la sosta senza regolamentazione, almeno nei primi anni di introduzione del servizio navetta; questa infatti può inizialmente essere pensata quale servizio di supporto alla mobilità individuale e via via sostituirsi ad essa. Al contempo occorre investire sulla mobilità sostenibile ad ampio spettro, valorizzando e incentivando l’uso delle biciclette a pedalata assistita cui possono essere forniti punti di ricarica lungo il percorso, ove economicamente sostenibile (presenza di energia elettrica). In prospettiva il servizio navetta può essere fatto partire direttamente dal paese e la sosta in quota regolamentata con spazi a pagamento e valichi di accesso ad orario differenziato. Gli interventi devono trovare finanziamento all’interno dei progetti a scala di Parco e di valle, essendo la valenza delle previsioni di tipo sovra-comunale.

FATTIBILITÀ URBANISTICA

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti (per le aree che ricadono nel Parco Naturale Adamello Brenta occorre interfacciarsi con l’Ente parco).

DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

STIMA DEI COSTI  
40.000€

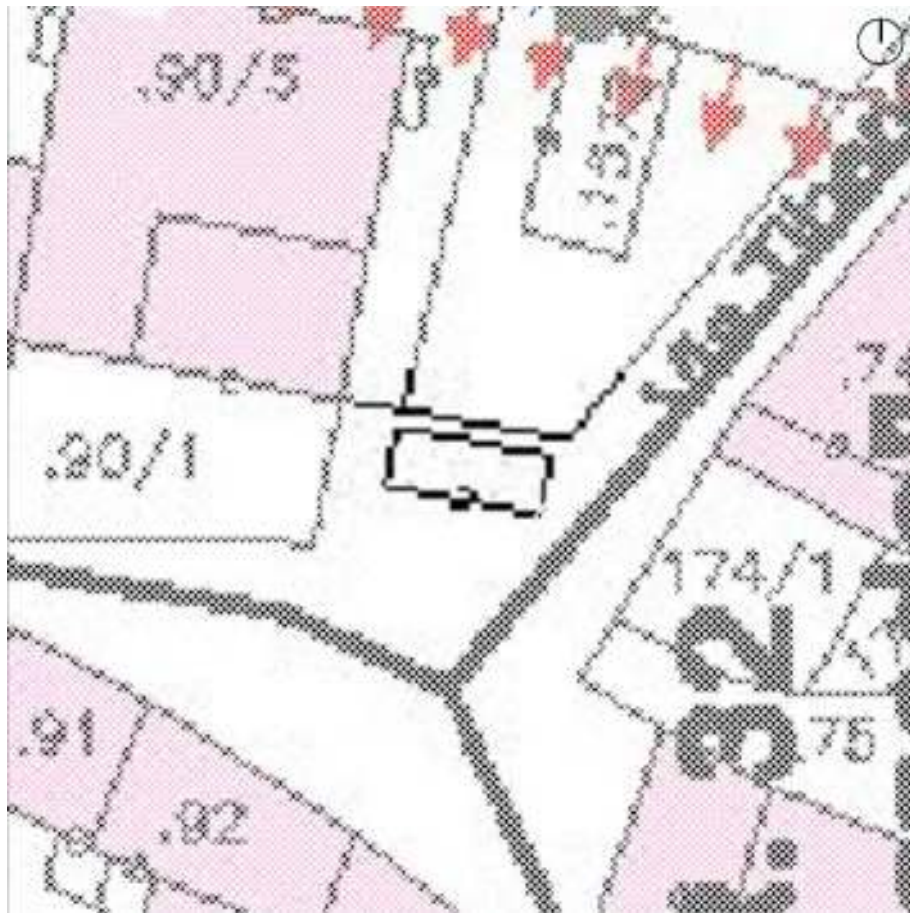
	INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
FASE 1	Realizzazione delle colonne di ricarica per bici elettriche e servizio navetta estivo	-	a corpo	30.000€
COMPLETAMENTO VARIANTE EST				
FASE 2 350m	Sistematizzazione del servizio navetta con partenza direttamente dal paese	-	a corpo	10.000€



**B.5.6\_STELE DEL FONTANON**



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

**OBIETTIVI DI PROGETTO**

Configurare la piazzetta del Fontanon quale centro di partenza dei sentieri e dei percorsi da e per la montagna.

**STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE**

Oltre al semplice posizionamento dell'elemento di arredo urbano, vanno valorizzate le segnaletiche che dalle pendici della montagna conducono in paese, modificando la percezione degli escursionisti circa l'effettivo rapporto tra il paese e la natura circostante.  
Si può ipotizzare di coinvolgere gli alunni delle scuole in un piccolo concorso di idee per il progetto.

**FATTIBILITÀ URBANISTICA**

L'area è sulla pubblica via e gli interventi previsti non comportano modifiche alle previsioni del P.R.G..

**STIMA DEI COSTI**

**5.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
costruzione dell'elemento e posa	-	a corpo	5.000€

**DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE**

CONCORSO DI IDEE TRA GLI STUDENTI	
FASE 1	Introduzione dell'elemento di arredo in prossimità della fontana e caratterizzazione dello stesso quale punto di partenza dei percorsi verso la montagna, anche con segnaletica orizzontale ed elementi di richiamo visivo.





Estratto immagine satellitare

**OBIETTIVI DI PROGETTO**

Configurare il centro Bersaglio quale punto di accesso privilegiato alla montagna clesiana, luogo di partenza dei percorsi in quota, delle navette e più in prospettiva ultimo avamposto accessibile gratuitamente col mezzo privato. Allo stesso tempo dotare il parco di una funzione camping evoluta in grado di intercettare una fetta di turismo di nicchia.

**STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE**

Fino ad ora il centro storico di Cles si è caratterizzato per la presenza di molti slarghi urbani con funzione di "piazza", cresciuti in maniera inorganica, non sempre configurati con tale funzione e quasi mai integrati tra di loro. Basti ricordare, in questo senso, che il cuore della cittadina nonesa, ovvero lo spazio tra Palazzo Assessorile e la chiesa di Santa Maria Assunta è attualmente un incrocio, occupato da una rotatoria infrastrutturale, con tutti i problemi di traffico e di vivibilità che ne conseguono.



Estratto PRG

**FATTIBILITÀ URBANISTICA**

Insistendo su destinazioni differenziate occorre valutare il posizionamento delle funzioni in maniera coerente col P.R.G..

**STIMA DEI COSTI 170.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
sistemazioni a verde e pavimentazioni stradali, segnaletica, arredi puntuali	1.500m <sup>2</sup>	80€/m <sup>2</sup>	120.000€
inserimento di spazi per il campeggio	-	a corpo	50.000€



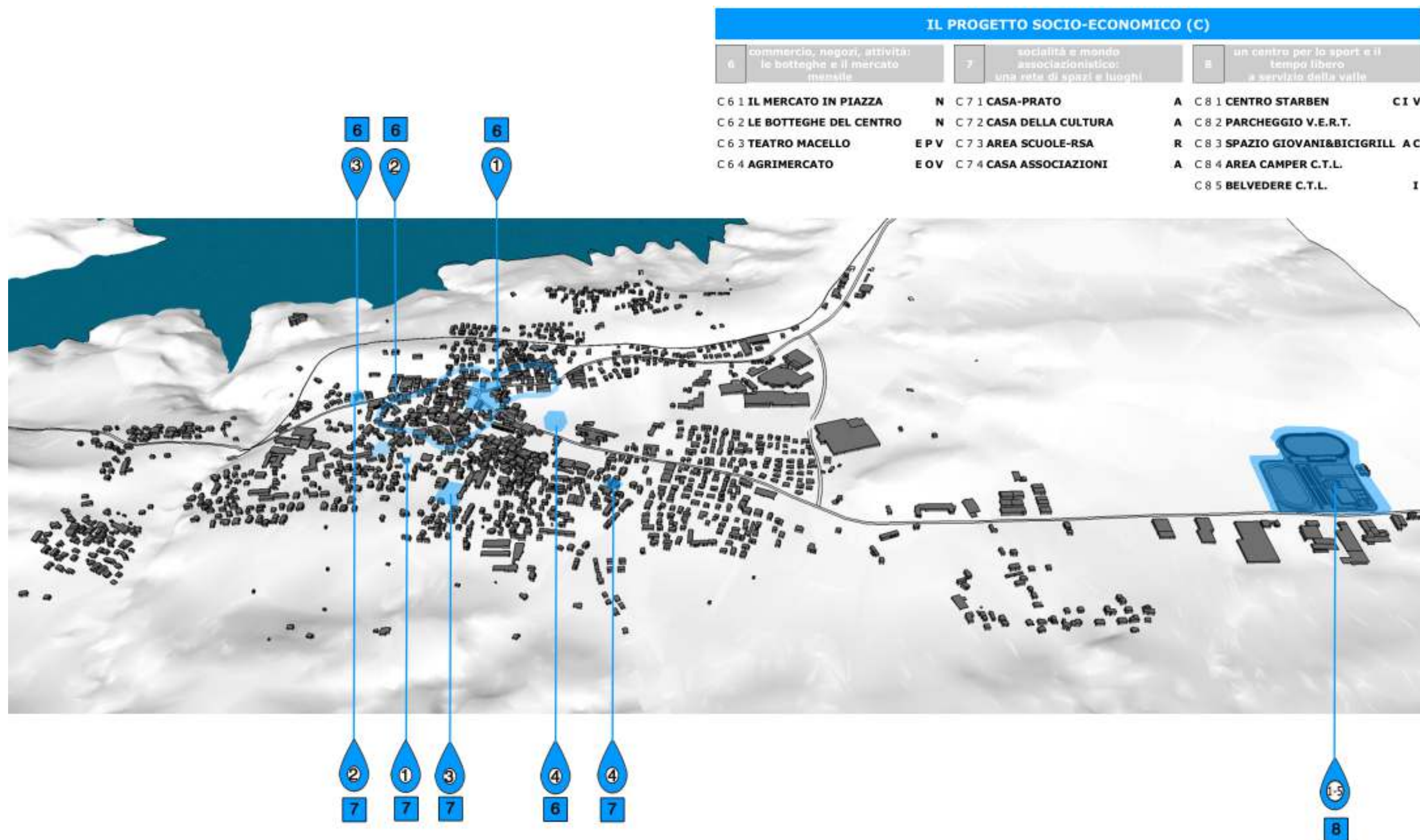
Fasi di attuazione

**DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE**

FASE 1	Sistemazione degli spazi verdi, del belvedere, dei percorsi verso la Boiara Bassa e adeguamento del parcheggio per i veicoli privati, con spazio di manovra per il servizio navetta e colonnine di ricarica per le biciclette.
INTRODUZIONE DEL CAMPING ATTREZZATO	
FASE 2	Attrezzature per il campeggio compatibili con la sistemazione a parco dell'area, prive di opere impattanti e collegate all'attiguo punto ristoro per i servizi di base. Possibile introduzione delle casette sugli alberi quale ulteriore forma di ricettività eco-compatibile e distintiva del luogo.



#### 4.4\_gli interventi del progetto socio-economico





C.6.1\_IL MERCATO IN PIAZZA



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

OBIETTIVI DI PROGETTO

Dotare Cles di uno spazio sufficientemente ampio per lo svolgimento del mercato mensile e delle grandi fiere cittadine, riducendo al minimo la sovrapposizione con le attività commerciali del centro storico.

STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

La progressiva crescita dello spazio disponibile in piazza Anaunia, derivante inizialmente dall'eliminazione dei posti auto delle piazzette laterali e poi via via dai lavori di costruzione della piazza principale, consente di reperire uno spazio sufficiente per lo svolgimento dei mercati, idoneo ad ospitare gli ambulanti e i loro mezzi di lavoro, con adeguate viabilità interne anche per i mezzi di soccorso.

FATTIBILITÀ URBANISTICA

L'area è sulla pubblica via e gli interventi previsti non comportano modifiche alle previsioni del P.R.G..

STIMA DEI COSTI

-€

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
N.B.: I COSTI RELATIVI SONO GIÀ RICOMPRESI NELLE OPERE DI REALIZZAZIONE DI PIAZZA ANAUNIA (vedi scheda A.1.1)			

DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

FASE 1	Le piazzette periferiche possono essere utilizzate per il mercato e così la parte di corso Dante non interessata dalla rotatoria.
COMPLETAMENTO VARIANTE EST	
FASE 2	A seguito della eliminazione della rotatoria può essere recuperato il sedime conseguente, lasciando alle viabilità di transito (mezzi di soccorso, residenti) gli sfridi di piazza necessari.





Immagine satellitare con indicate le fasi di attuazione

OBIETTIVI DI PROGETTO

Allargare e integrare il mondo del commercio con una rete di strade urbane dedicate alle botteghe, dove i clienti possano passeggiare e approfittare dei negozi insieme alle altre dotazioni di servizi del centro storico.

STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

Un primo reticolo di percorsi può configurarsi attorno alle vie e agli isolati che già attualmente dispongono di negozi e botteghe con spazi pertinenti decorosi e vivibili; in seguito si possono estendere le passeggiate urbane alle strade via via oggetto di riqualificazione e di allargamento delle Z.T.L., arrivando fino ai tratti iniziali di via Trento e via Marconi le quali, una volta liberate dal traffico di transito possono essere riconfigurate oltre che come viali anche come strade dello shopping e degli acquisti. Può essere creato un marchio apposito in cui le botteghe clesiane possano riconoscersi e promuovere i propri prodotti e valori.

FATTIBILITÀ URBANISTICA

Trattasi di interventi immateriali che non necessitano di specifiche previsioni urbanistiche per essere attuati.

DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE		STIMA DEI COSTI -€		
	INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
FASE 1	Messa a sistema delle botteghe attuali con creazione di un marchio di riconoscibilità	-	-	-
COMPLETAMENTO VARIANTE EST				
FASE 2	Estensione alle vie di nuova chiusura al traffico e ai viali urbani riqualificati	-	-	-



C.6.3\_TEATRO MACELLO



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

OBIETTIVI DI PROGETTO

Dotare Cles di un teatro degno del livello culturale che la cittadina nonesa vuole esprimere e offrire ai propri residenti oltre che ai turisti della valle.

STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

L'edificio ex macello è stato individuato inizialmente quale possibile contenitore, opportunamente sistemato e riconvertito, per la funzione di teatro comunale; la successiva analisi delle possibilità emersa nella fase di partecipazione al piano ha fatto propendere per la possibile acquisizione e ristrutturazione del teatro parrocchiale che pare dimensionalmente adatto allo scopo. L'importante è che il teatro trovi posto lungo il tratto di via Marconi compreso tra piazza Anaunia e piazza Fiera che pare il più idoneo sotto il profilo dell'immagine futura.

FATTIBILITÀ URBANISTICA

L'area del ex macello è già previsto sia dedicata a servizio pubblico e non necessita di modifiche al P.R.G.

STIMA DEI COSTI

1.500.000€

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
parcheggio interrato su due livelli	-	a corpo	1.500.000€
N.B.: I COSTI QUI RIPORTATI SONO RELATIVI ALL'IPOTESI DI COLLOCAZIONE PRESSO L'EX MACELLO.			

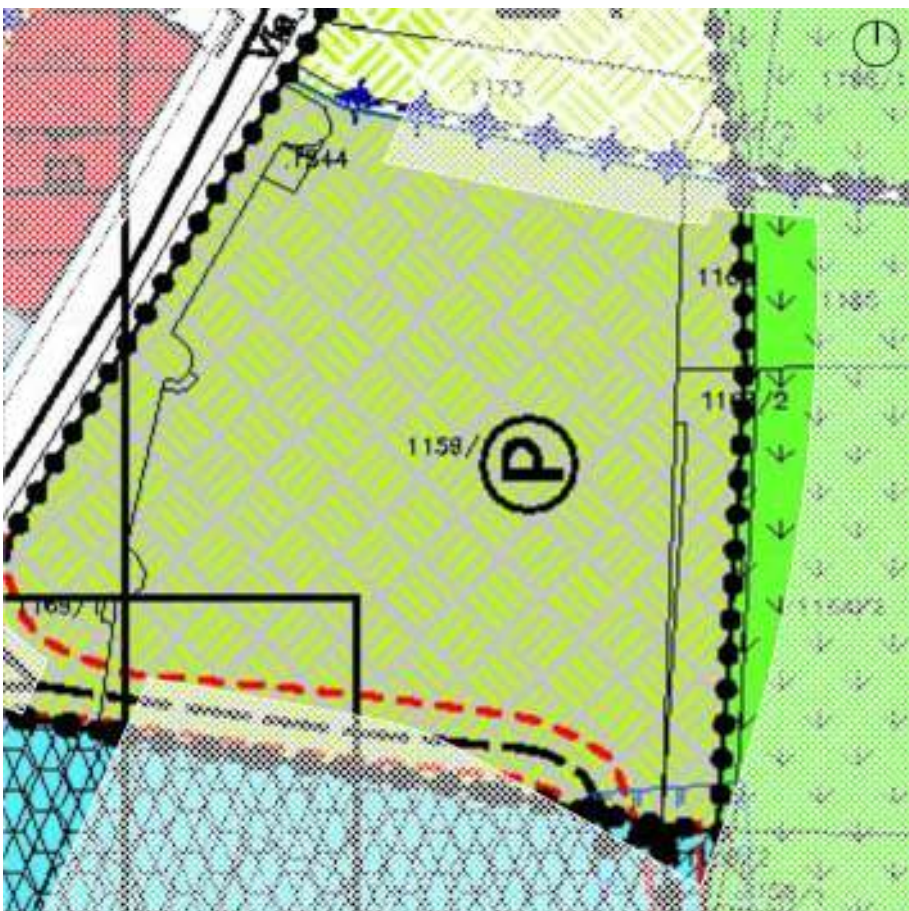
DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

COMPLETAMENTO VARIANTE EST	
FASE 1	Il teatro necessita di un lungo iter progettuale e costruttivo che ne fa spostare la possibile realizzazione oltre il breve periodo. Tale tempistica è comunque compatibile con l'ipotesi di collocarlo nei pressi di piazza Fiera ovvero presso l'attuale oratorio; in entrambi i casi le dotazioni di posti auto e le connessioni con via Marconi sono propedeutiche alla costruzione del progetto che può qualificare ulteriormente la Cles futura.





Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

### OBIETTIVI DI PROGETTO

Approfittare dell'eventuale copertura del parcheggio gradoni-ospedale per realizzare una nuova connessione spaziale e di senso tra il paesaggio agricolo e il paesaggio urbano, mediante la creazione di una nuova funzione pubblica, un mercato agricolo permanente dedicato ai prodotti locali.

### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

Il progetto è strettamente connesso al destino del parcheggio sopra cui giace, il quale è a sua volta dipendente da molti fattori generali (piano di sosta generale comunale) e particolari (utilizzo condiviso con azienda sanitaria).  
In un'ottica di lungo periodo è comunque ipotizzabile un intervento di copertura dei gradoni attuali e quindi il progetto di piazza urbana dedicata all'agricoltura rimane una suggestione da percorrere.

### FATTIBILITÀ URBANISTICA

L'intervento ricade sul sedime destinato dal vigente P.R.G. a parcheggio; ciò non comporta l'esigenza di una variante puntuale allo strumento per opere pubbliche finché lo stesso non viene eliminato.

### STIMA DEI COSTI

**810.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
sistemazioni in superficie	5.400m <sup>2</sup>	150€/m <sup>2</sup>	810.000€

### DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

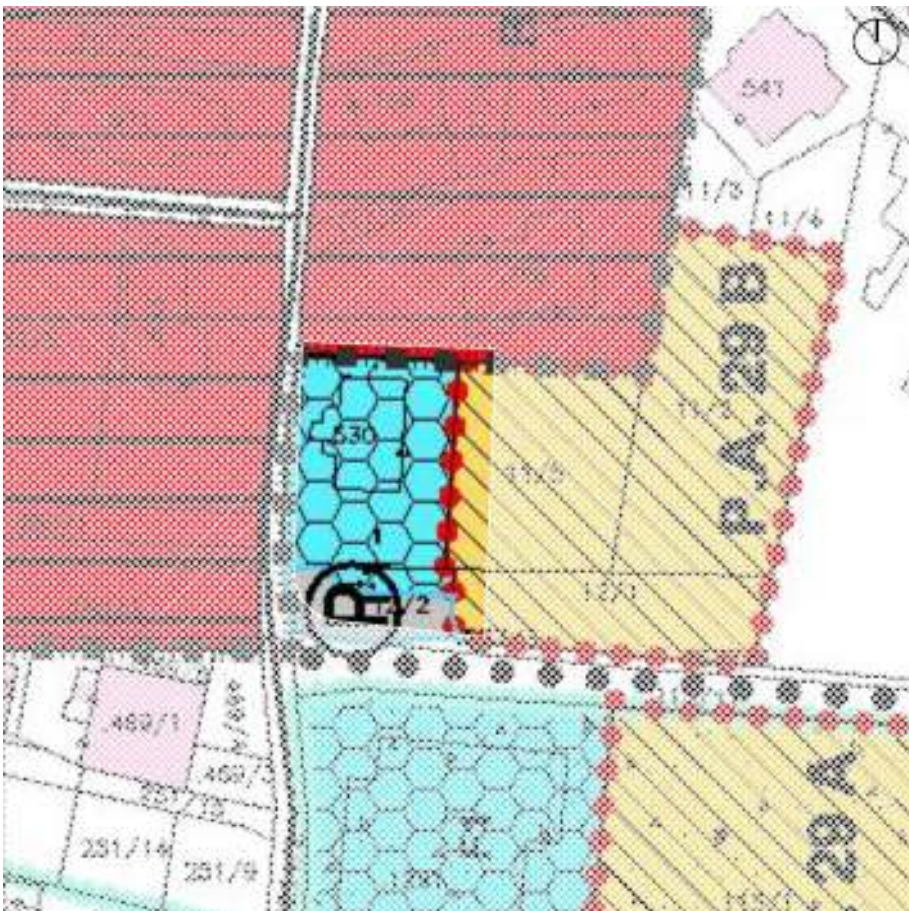
COSTRUZIONE PARCHEGGIO INTERRATO	
<b>FASE 1</b> 5.400m <sup>2</sup>	Realizzazione delle sistemazioni superficiali con costruzione di un sistema di orti e spazi per il commercio dei prodotti agricoli, integrato nel disegno paesaggistico del fronte est del parcheggio sotterraneo e in diretta comunicazione con gli spazi di viale De Gasperi ridisegnati nella zona del polo ospedaliero. La nuova area urbana è anche connessa con la passerella delle Moie (A.2.1) e il parco del Noce (A.3.3) alle cui schede attuative si rimanda.



C.7.1\_CASA-PRATO



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

OBIETTIVI DI PROGETTO

Dotare anche il rione Prato di spazi adeguati alle esigenze comunitarie e di gestione delle attività della consulta, possibilmente in uno spazio autonomo ed esclusivo.

STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

La casa sociale di Prato ha recentemente iniziato ad occupare gli spazi dell'edificio, ma in parziale coabitazione con altri soggetti.  
Le previsioni di realizzazione di una casa delle associazioni (vedi scheda C.7.4) e di uno spazio giovani al C.T.L. (scheda C.8.3) consentono di ipotizzare che l'intero edificio possa nel medio periodo restare a disposizione del rione e che se ne possa prevedere un minimo adeguamento (oltre al previsto ampliamento delle pertinenze esterne in parallelo allo sviluppo del P.A. 29 adiacente).

FATTIBILITÀ URBANISTICA

La previsione risulta già coerente col P.R.G. vigente. Per il futuro ampliamento esterno va considerato il P.A. 29 ad est.

STIMA DEI COSTI

50.000€

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
sistemazioni e adeguamenti interni	-	a corpo	50.000€

DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

FASE 1	Sistemazione negli spazi esistenti in coabitazione con altri soggetti utilizzatori.
CASA DELLE ASSOCIAZIONI ALL'EX VVF	
FASE 2	Adeguamento dell'edificio alle esigenze della consulta rionale e dei residenti del rione.





Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

### OBIETTIVI DI PROGETTO

Dotare Cles di una Casa della Cultura, secondo le sollecitazioni emerse dalla fase partecipativa, presso l'ex macello (nel caso di acquisizione e sistemazione dell'oratorio parrocchiale a nuovo teatro comunale).

### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

La Casa della Cultura è un istituto tipico di molte realtà urbane (abbondano nel mondo sud-tirolese) e può trovare in Cles un'ubicazione fertile se connessa alle altre dotazioni culturali del paese.  
L'edificio ex macello si presta ad un ragionamento in tal senso, senza che venga esclusa l'opzione di demolizione con ricostruzione.

### FATTIBILITÀ URBANISTICA

L'area del ex macello è già previsto sia dedicata a servizio pubblico e non necessita di modifiche al P.R.G.

### STIMA DEI COSTI

-€

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
N.B.: I COSTI DI SISTEMAZIONE DEL L'EX MACELLO SONO GIÀ RIPORTATI NELLA SCHEDA C.6.3 PER LA DESTINAZIONE TEATRO E NON VENGONO INDICATI DUE VOLTE PER NON MOLTIPLICARNE L'EFFETTO SULL'IMPORTO COMPLESSIVO			

### DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

COMPLETAMENTO VARIANTE EST	
FASE 1	Sistemazione dell'edificio e delle pertinenze esterne, in stretta relazione con il progetto di riqualificazione di piazza Fiera (vedi scheda A.1.6) e di trasformazione di via Marconi in viale urbano (vedi scheda A.3.1).



### C.7.3\_AREA SCUOLE RSA



Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

#### OBIETTIVI DI PROGETTO

Oltre al progetto del parco 880 (vedi scheda A.3.7) la sistemazione delle aree attorno al polo delle scuole primarie intende introdurre un legame diretto con lo spazio verde agricolo circostante.

#### STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE

Qualificare le aree delle scuole per mezzo del verde ha un alto valore didattico e culturale e consente di introdurre il tema già nelle prime fasi educative dei ragazzi. Insieme al progetto "line" (vedi scheda A.3.6) si intende introdurre uno spazio verde agricolo di stretta dipendenza delle scuole, dove realizzare orti didattici e spazi educativi a tema, nonché cercare una connessione diretta con la cintura verde che in futuro potrebbe avvolgere il paese.

#### FATTIBILITÀ URBANISTICA

L'area su sedime delle scuole non necessita di modifiche al P.R.G. mentre quella oltre via Chini è in verde privato e può essere convertita mediante variante puntuale.

#### STIMA DEI COSTI

**218.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
sistemazioni spazi pertinenziali della scuola media	1.100m <sup>2</sup>	100€/m <sup>2</sup>	110.000€
realizzazione degli orti didattici su area a verde privato da acquisire	900m <sup>2</sup>	120€/m <sup>2</sup>	108.000€

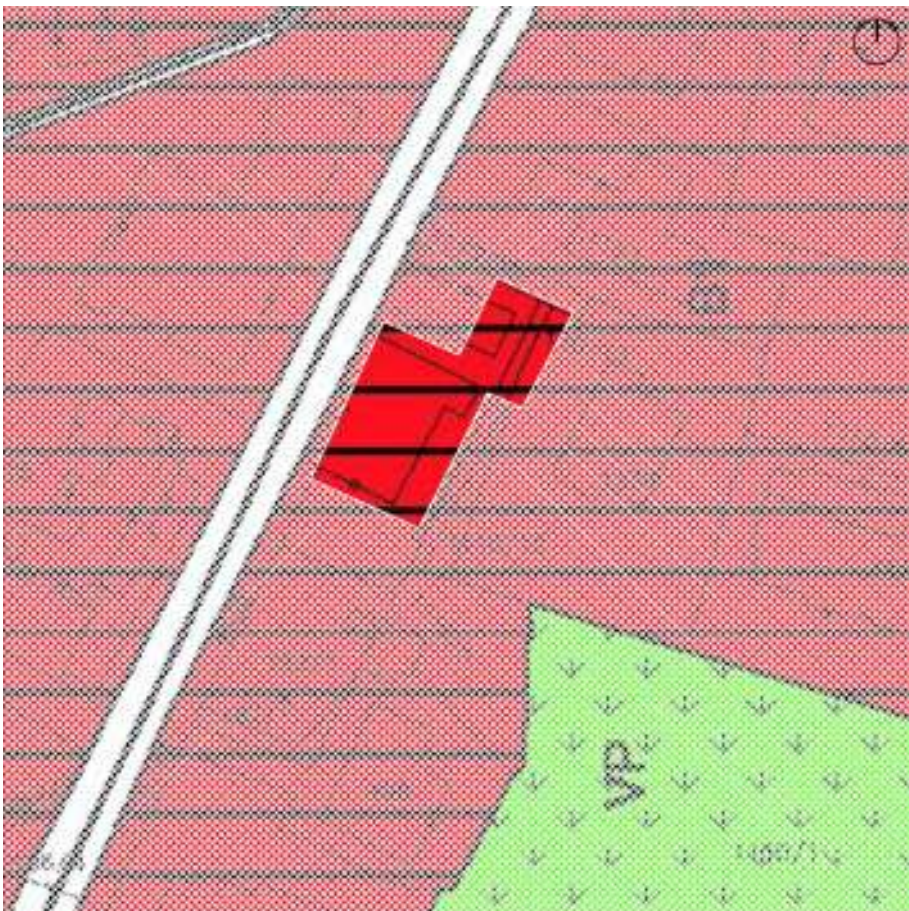
#### DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE

<b>FASE 1</b> 1.100m <sup>2</sup>	Sistemazione degli spazi pertinenziali della scuola con introduzione di alberature e pavimentazioni di qualità, oltre ad arredi adatti ai ragazzi.
<b>INTRODUZIONE DEL CAMPING ATTREZZATO</b>	
<b>FASE 2</b> 900m <sup>2</sup>	Costruzione degli orti didattici e di un parco attrezzato sul tema agricolo, anche allo scopo di aumentare gli spazi esterni di pertinenza del polo delle scuole primarie. Allo stesso tempo occorre prevedere una sistemazione stradale idonea per via Chini, rendendo predominante l'attraversamento rispetto alla circolazione veicolare.

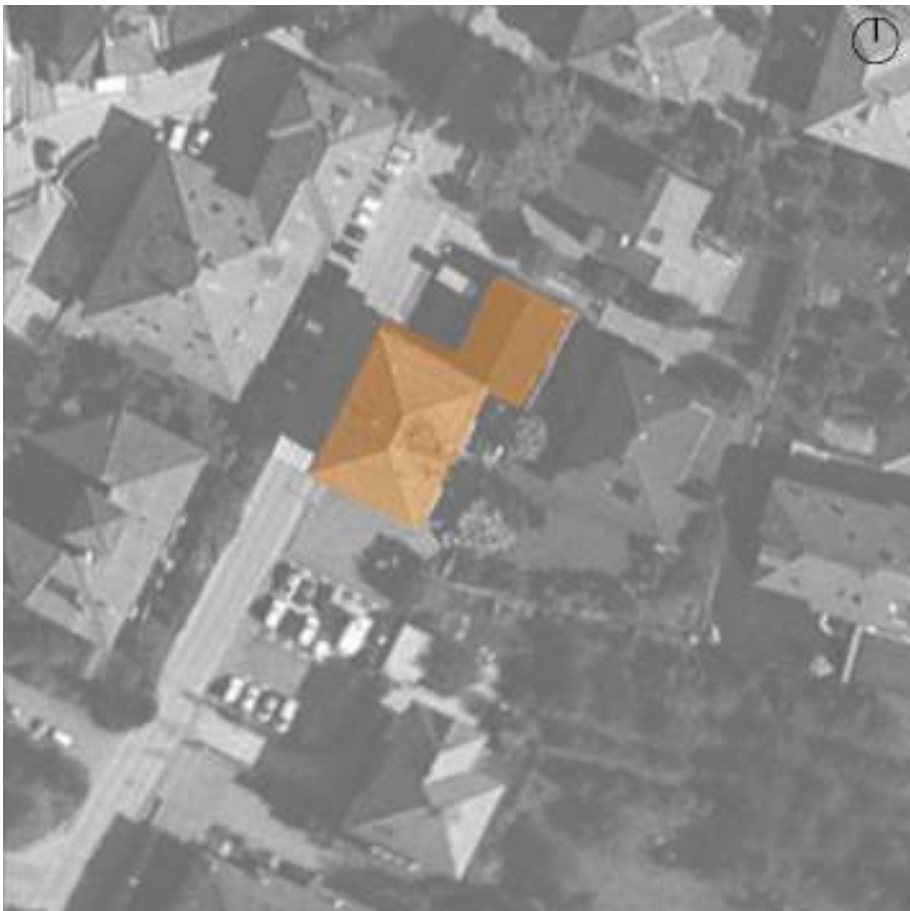




Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

**OBIETTIVI DI PROGETTO**

Ricomporre gran parte degli spazi associativi presso un'unica sede che riesca a soddisfare le plurime esigenze degli utilizzatori, mediante un progetto condiviso e partecipato di disegno e costruzione degli ambienti.

**STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE**

Le sedi associative anche a Cles sono sparse sul territorio comunale e spesso vengono ubicate in spazi poco adeguati o non facilmente accessibili (vedi don Orione al dos di Pez).  
Un nuovo progetto unitario, costruito col contributo dei protagonisti delle esigenze, che consenta la riqualificazione di un edificio pubblico dismesso consente di prefigurare una serie di ricadute virtuose sul sistema associazionistico.

**FATTIBILITÀ URBANISTICA**

La destinazione di zona è compatibile con l'intervento e non necessita di modifiche al P.R.G..

**STIMA DEI COSTI**

**1.800.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
ristrutturazione generale dello stabile	1.500m <sup>2</sup>	1.200€/m <sup>2</sup>	1.800.000€

**DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE**

COMPLETAMENTO VARIANTE EST	
FASE 1 1.500m <sup>2</sup>	Sistemazione dell'edificio e delle pertinenze esterne, a seguito di progettazione partecipata e condivisa tra tutte le associazioni interessate, facendo vivere la casa unica ancora prima che esista nel costruito.

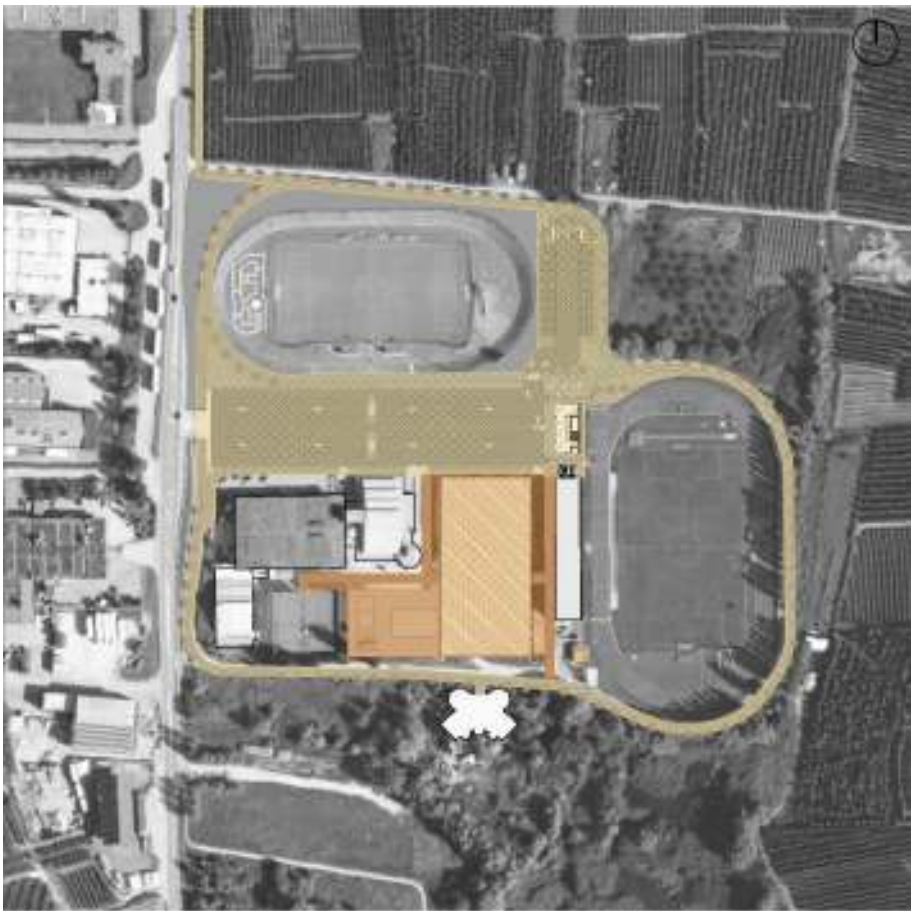




Estratto immagine satellitare



Estratto PRG



Fasi di attuazione

**OBIETTIVI DI PROGETTO**

Rilanciare il C.T.L. quale cittadella dello sport e dei giovani, completando la dotazione di spazi e strutture e riqualificando le infrastrutture nel segno del verde.

**STRATEGIE DI IMPLEMENTAZIONE**

La prima parte dell'azione può concentrarsi sulle sistemazioni esterne delle aree di parcheggio e sui percorsi, con interventi per lo più superficiali. Nel breve periodo è anche possibile costruire il nuovo edificio in prosecuzione della cortina edilizia delle tribune, destinato a spazio multifunzione per i giovani, bicigrill e foresteria per gli atleti ospiti. Infine, in un'ottica di medio periodo che consenta anche il reperimento delle risorse oltre che del consenso sovracomunale, la cittadella può essere completata con la realizzazione di un centro natatorio dotato di ampi spazi e lido esterno, in grado di coprire tutte le declinazioni dell'elemento acqua a servizio della valle e dei suoi ospiti.

**FATTIBILITÀ URBANISTICA**

Insistendo solo su spazi pubblici, la fattibilità è garantita senza dover mettere mano agli strumenti attuativi vigenti. Per la ricollocazione di alcuni accessi occorre interpellare i soggetti gestori interessati.

**STIMA DEI COSTI 7.825.000€**

INTERVENTO	QUANTITÀ	COSTO	SPESA
sistemazione a verde parcheggio	-	a corpo	200.000€
nuovo edificio multifunzione	1.000m²	1.200€/m²	1.200.000€
area camper	2.500m²	150€/m²	375.000€
centro natatorio	-	a corpo	6.000.000€
nuovo belvedere	-	a corpo	50.000€

**DESCRIZIONE DELLE FASI DI ATTUAZIONE**

FASE 1	Sistemazione della viabilità di accesso e interna con piantumazione a verde e realizzazione percorso interno V.E.R.T.. Realizzazione dell'area camper e dell'edificio multifunzione destinato ai giovani e ai frequentatori del centro, con spazi a piano terra (bar-bicigrill e sale) e a piano primo (foresteria e sale).
REPERIMENTO RISORSE E CONSENSO IN VALLE	
FASE 2	A completamento del centro sportivo, un impianto natatorio completo di spazi benessere, spa&wellness, con vasche interne ed esterne per un uso 4 stagioni più diversificato possibile. Il nuovo belvedere infine completa la cortina edilizia ad est affacciandosi direttamente sull'adiacente biotopo - area protetta.



## 5\_LO SCENARIO FUTURO E GLI EFFETTI ECONOMICI

### 5.1\_la qualità di vita come modello di sviluppo

Nella fase analitica del Masterplan è stato elaborato un approfondito quadro conoscitivo dell'abitato di Cles, dal quale è emersa la forte potenzialità del capoluogo noneso non del tutto espressa per causa dei difetti congeniti in uno sviluppo urbano poco regolato e con scarsa attenzione alla qualità degli spazi pubblici.

La ricchezza diffusa e la capacità di spesa dei clesiani, Amministrazione e cittadini, sono una risorsa preziosa su cui modellare un futuro diverso, dove i criteri di scelta e le politiche di gestione possano avere come sfondo costante la qualità urbana. Già durante gli anni di elaborazione del Masterplan è stato possibile toccare con mano un cambiamento di mentalità, la voglia di concretizzare le nuove istanze di sviluppo all'interno di uno scenario differente, modulato su una visione del proprio paese diversa da quella consolidata. Oltre alle ricadute dirette derivanti dall'attuazione del piano che vengono descritte in seguito, ve ne sono di altrettanto importanti ma indirette; concetti quali "spazio urbano", "mobilità integrata", "sostenibilità ambientale" ed infine "qualità della vita", sono di difficile quantificazione e misurazione, ma rappresentano quel valore aggiunto di assoluta importanza e distinzione che permette di discriminare tra ciò che viene comunemente percepito come un "bel posto", dove abitare o da visitare, e un "luogo qualsiasi" senza particolari attrattive o caratteristiche peculiari che ne lascino un buon ricordo.

Il tempo è ormai maturo per le scelte importanti, per il cambio concreto delle abitudini, per la nuova modalità di fruizione della città che Cles vuole e può veramente diventare, senza perdere, e disperdere, il sano patrimonio della propria anima paesana che garantisce l'attaccamento al territorio e consente di mantenere il controllo sociale e la coesione tra le persone.

Una sintesi virtuosa tra gli aspetti positivi dell'essere piccolo centro di valle e contemporaneamente capoluogo dei servizi e delle connessioni, tra la ricchezza del mondo produttivo e commerciale e il valore dell'agricoltura come matrice di costruzione dell'impronta urbana; sono queste le grandi sfide che aspettano Cles nei decenni a venire. Il Masterplan è un primo tassello, una sorta di pietra miliare da cui segnare un momento di svolta e su cui basare un nuovo modo di pensare, gestire e amministrare il bene pubblico nella sua accezione più alta, il bene comune.

### 5.2\_la capacità di attrarre investimenti e turismo

Il Masterplan si configura anche quale documento programmatico socio-urbanistico-economico, in grado di dettare le linee fondamentali dello sviluppo urbano futuro; senza l'attrazione della capacità di investimento da parte del maggior numero possibile di soggetti, le previsioni di progetto resteranno carta ancorché ben sovrappresa.

Come ricordato in premessa, il piano strategico si rivolge quasi esclusivamente a spazi ed edifici pubblici, lasciando al privato le iniziative proprie; è anche vero però che gran parte del tessuto urbano è formato da edifici privati e questo avviene soprattutto nei centri storici i quali, causa il cambiamento delle esigenze abitative data anche la possibilità di erigere nuove costruzioni nelle fasi di ampliamento del paese, rischiano sempre più di vedersi spopolati e vuoti. In un contesto urbano ampio, come avviene nelle città di una certa dimensione, il commercio riesce a rimpolpare gli spazi del centro storico con l'uso dei piani terra e a volte anche di interi palazzi; questo difficilmente potrà avvenire nel caso di Cles, date le limitate dimensioni del bacino di utenza. Occorre quindi ragionare su riconversioni edilizie in grado di sfruttare le tipologie degli edifici residenziali storici. Un esempio concreto e fattibile potrebbe essere dato dal cohousing per anziani; gli alloggi per persone della terza età in strutture abitative riconvertite, dotate dei necessari servizi in condivisione e di un'accessibilità adatta all'utenza. Con una popolazione via via più anziana è probabile che la domanda di simili strutture vada crescendo e il settore diventi redditizio, a patto che i regolamenti edilizi e urbanistici consentano le necessarie modifiche al costruito.

D'altro canto Cles può e deve integrare nel proprio modello economico e nella propria immagine caratteristica anche una valenza di tipo turistico, legata agli aspetti culturali e allo stesso tempo paesaggistici, tenendo presente che il paesaggio altro non è che la costruzione culturale di un territorio. Un ruolo chiave verrà chiaramente svolto dalla capacità di attrarre turismo andando a costituire un sistema della ricettività che consenta di sfruttare gli "spazi pubblici naturali" (parchi, zone verdi, strutture sportive) e gli "spazi pubblici urbani" (piazza Granda, piazza Anaunia, i viali urbani, il centro storico pedonalizzato) come un unico organismo attorno al quale il turista trovi motivazioni e stimoli per trascorrere le vacanze al di là della frequentazione delle attrattive culturali o gastronomiche.

Per questo occorre cambiare, e da subito l'invito, che darà Cles a chi ci capita, a chi ci si imbatte lungo la strada verso altre località trentine, a chi viene per visitarla e conoscerla; questa immagine cui l'ospite si trova di fronte deve dare una sensazione diversa, più attraente, di profilo superiore.

Gli interventi pubblici, e quelli privati che attraversano gli organi di approvazione pubblica dei progetti, andranno a costruire il prossimo futuro di Cles in maniera incisiva e positiva solo se saranno sempre e comunque declinati verso una visione armonica, unitaria e coerente.

L'immagine costruita di Cles e del suo territorio circostante sarà il biglietto da visita che il turista porterà con sé e passerà ad un suo conoscente, e così via di persona in persona, fino a convogliare verso l'esterno un messaggio il cui contenuto va ancora costruito.

Il modello di sviluppo deve perciò essere orientato verso il futuro e contemplare quelle dinamiche di modificazione del patrimonio immobiliare in grado di consentire nuove opportunità: si pensi ad esempio al modello ricettivo diffuso tipico delle nuove proposte commerciali e turistiche (modello "air\_b&b"). L'albergo diffuso a Spinazzeda è una realtà molto più fattibile di tanti progetti di strutture ricettive classiche, peraltro già presenti a pochi chilometri di distanza e difficilmente erodibili con una concorrenza diretta.

Meglio ragionare su modelli più flessibili e facilmente implementabili in un tessuto urbano ed edilizio esistente che abbisogna di riqualificazione e nuova linfa vitale; nella ricerca dei modelli di riferimento più aderenti alle caratteristiche intrinseche del borgo clesiano è la chiave per un futuro prospero e produttivo, dove il paese congestionato dal traffico sia solo un ricordo e la nuova vivibilità faccia da sfondo a un recupero diffuso del patrimonio edilizio, prezioso quanto non mai in un'epoca in cui non è più pensabile un'espansione edilizia che eroda ulteriormente il suolo agricolo disponibile.

Non si devono replicare modelli diffusi e funzionanti altrove con la miope certezza che daranno i medesimi risultati; occorre invece individuare la propria espressione e valorizzarla, lasciando alle persone che vivono Cles il compito di farla trovare sempre più accogliente, piacevole e ospitale.



### 5.3\_la valorizzazione immobiliare e le ricadute economiche

La Cles futura ipotizzata dal Masterplan è un risultato possibile grazie al mutamento di approccio e di metodo suggerito dal documento stesso. Un risultato concreto dell'attuazione degli interventi previsti dal piano è l'aumento di valore del patrimonio immobiliare e quindi della ricchezza di ogni singolo abitante di Cles; le ricadute economiche di una serie articolata e coerente di opere pubbliche e private sono dirette e percepibili nella capacità di attrarre ulteriori investimenti, di moltiplicare valore, di produrre esternalità positive.

Non è scopo del piano analizzare nel dettaglio gli effetti economici a lungo termine della sua attuazione, né sarebbe possibile ipotizzare cifre e valori di ritorno precisi, vista la complessità delle opere previste e la stretta interconnessione delle stesse.

Appare però opportuno fare alcune considerazioni del tutto generali su ciò che può comportare l'attuazione delle previsioni progettuali contenute nel piano, al fine di supportare la realizzazione della visione globale con elementi di sostenibilità economica generale e particolare.

È possibile suddividere le ricadute su più scale di valutazione, per estensione del territorio coinvolto o per settore di attività interessato ai mutamenti ingenerati, ma semplificando si possono considerare sostanzialmente due tipologie di ricadute: quelle dirette, che comportano cioè un ritorno immediatamente riscontrabile in termini di guadagno economico-finanziario per la comunità ed il paese e quelle indirette, che invece si ingenerano nel tessuto economico e sociale con meccanismi virtuosi nel medio e lungo periodo e che si riesce solo parzialmente a quantificare in cifre, ma molto più facilmente a percepire in termini di qualità della vita, welfare e benessere.

L'attuazione dei cambiamenti suggeriti dal piano si trasformerà in capacità di attrarre investimenti dal territorio circostante, la cui entità sarà direttamente proporzionale alla qualità dei risultati ottenuti.

L'importo totale delle opere previste dal Masterplan sfiora i 45 milioni di euro; sono denari che se venissero effettivamente investiti sul territorio comunale si tradurrebbero in un aumento di ricchezza ben maggiore e in un valore futuro ancora tutto da scoprire.

### 5.4\_l'affermazione di un ruolo preminente nell'ambito territoriale

Negli anni del Novecento Cles è diventata via il centro della val di Non, il paese più importante, un riferimento per la comunità nonesa.

Questo ruolo preminente deve essere mantenuto e anzi rafforzato, grazie alla nuova spinta agli investimenti che si affianca allo sfruttamento positivo delle previsioni di spesa pubblica sul comune, una su tutte la variante est che tanto è stata attesa dagli abitanti del capoluogo noneso ma anche dagli altri residenti in valle, che sicuramente beneficeranno tutti del miglioramento che ne conseguirà in termini infrastrutturali ed economici.

Cles aspira a diventare anch'essa un centro turistico all'interno del già ottimo panorama dell'offerta turistica trentina e della val di Non; deve al contempo diventare un luogo di socialità e vivibilità elevata per i propri cittadini residenti, oltre che per gli ospiti e gli altri abitanti della valle: allo scopo occorre quindi modificare radicalmente la situazione attuale sfruttando le potenzialità già presenti nel tessuto socio-economico, integrandole con nuove progettualità e visioni in grado di mutare radicalmente la percezione del centro abitato e del rapporto tra questo ed il contesto naturale circostante di elevatissimo pregio.

Cles ha l'onere e l'onore di guidare la val di Non verso i prossimi anni e farlo alla luce di un faro acceso che prefigura la propria evoluzione è un valore aggiunto, un'opportunità felice e un'occasione unica, da non mancare, per essere ancora negli anni a venire il punto di riferimento di un'intera valle, di un'intera comunità.